
STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA I

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Gennaio-Giugno 1987

COMITATO DI REDAZIONE/TOSCANA

Gabriele Corsani, Giovanni Fanelli, Ezio Godoli, Gabriella Orefice

Responsabile scientifico per la Toscana: Giovanni Fanelli

Questo primo fascicolo di «Storia dell'Urbanistica/Toscana» è stato pubblicato nell'ambito della Ricerca Nazionale M.P.I. «Le città capitali italiane dell'Ottocento: Torino, Firenze, Roma, Palermo»: coordinatore centrale Enrico Guidoni, coordinatori locali Vera Comoli, Giovanni Fanelli, Enrico Guidoni, Aldo Casamento.

Direttore responsabile: Enrico Guidoni

Progetto e realizzazione editoriale: Fabio Mariano

Editore: Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma - Tel. (06) 6790356

Amministrazione e Distribuzione: Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982, n. 174

Abbonamento annuo: L. 18.000, per l'estero L. 24.000

Prezzo di un fascicolo L. 10.000, arretrato ed estero L. 11.500

Versamento sul c/c n. 33897000 - Cappabianca Giulio, P.zza Borghese, 6 - 00186 Roma.

STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/I

Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1859):
allargamenti stradali e nuovi quartieri

a cura di Giovanni Fanelli

Edizioni Kappa



Indice

Nota introduttiva di <i>Giovanni Fanelli</i>	5
<i>Ezio Godoli</i> Progetti urbanistici per Firenze del periodo napoleonico	7
<i>Gabriele Corsani</i> Il nuovo Quartiere di Città alle Cascine dell'Isola a Firenze (1847-1859)	19
<i>Appendice documentaria</i>	59
<i>Corinna Vasic Vatovec</i> L'ampliamento di Via dei Calzaiuoli: i progetti e i protagonisti dal periodo napoleonico alla Restaurazione	66
<i>Appendice documentaria</i>	80
<i>Francesco Quinterio</i> Viabilità e sviluppo urbano attorno alle stazioni di Firenze, dal Granducato al Regno d'Italia (1845-1870)	90
<i>Appendice documentaria</i>	119

Nota introduttiva

Questo fascicolo, che inaugura la serie regionale toscana di «Storia dell'Urbanistica», raccoglie i primi frutti di una più vasta ricerca su Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1859) svolta da un gruppo di lavoro organizzato nell'ambito del «Dipartimento di Storia dell'architettura e Restauro delle strutture architettoniche» e collegata con le ricerche su altre città italiane nello stesso periodo storico (Roma, Torino, Palermo), condotte da gruppi di ricerca operanti nelle Università di quelle stesse città.

Non di rado nella storiografia di Firenze affiora la tendenza a sottovalutare l'architettura e l'urbanistica del periodo, in base ad un assurdo confronto — più o meno esplicito — con l'«età d'oro» della cultura fiorentina. Altri ha voluto sottolineare una presunta maggiore attenzione della gestione lorenese ai problemi del territorio e di «riflesso» una «caduta di attenzione nei riguardi della politica di intervento urbanistico destinata alla città». Mentre può essere giusto sottolineare la nuova dimensione dell'impegno territoriale, la seconda parte della tesi appare più dubbia.

Resta il fatto che gli interventi edilizi e urbanistici del periodo della Restaurazione in Firenze costituiscono comunque le prime modifiche della struttura antica qualificabili come inizio della storia della città contemporanea.

I saggi e i documenti qui raccolti concernono gli allargamenti stradali, le stazioni ferroviarie, il nuovo quartiere delle Cascine. Con lo studio del quartiere di Barbano, che seguirà in un prossimo numero della rivista, saranno dunque documentati tutti gli interventi urbanistici più rilevanti del periodo. Un altro gruppo di lavoro sta completando la ricerca sull'attività edificatoria privata e sugli interventi di ristrutturazione o di trasformazione funzionale, che investono soprattutto le strutture dei conventi soppressi. Le premesse degli interventi urbanistici del periodo della Restaurazione sono individuabili nel piano napoleonico curato da Giuseppe Del Rosso, al quale è sembrato quindi opportuno dedicare un saggio specifico, di cui è autore Ezio Godoli, che ne ricostruisce le ragioni più esplicite ma anche l'intreccio più sommerso degli interessi economici e politici in gioco.

Tra i vari interventi di allargamento stradale operati a Firenze nel corso dell'Ottocento, in funzione di miglioramento della viabilità, il caso di via dei Calzaiuoli è senz'altro il più emblematico e significativo, radicato del resto in progetti remoti riconducibili addirittura all'epoca medievale e alla cultura della «resecazione» delle strade. Dopo i primi ambiziosi progetti di Luigi de Cambrai Digny della soluzione a portici con arcate a tutto tondo, ispirata a modelli francesi, l'intervento su via dei Calzaiuoli si riduce progressivamente a una modesta operazione di controllo e, in parte, di unificazione delle altezze dei fabbricati e delle forme delle aperture e di qualche elemento di decorazione esterna, che tuttavia riesce ancora oggi a impressionarci per la capacità di pratica attuazione e per il risultato di decoro formale che non stona nel difficile contesto antico. Il contributo di Corinna Vasic mette in luce aspetti significativi dell'operazione e in particolare consente una verifica puntuale di come si ponessero sia durante l'amministrazione francese sia durante quella granducale i problemi dell'esproprio per pubblica utilità e i procedimenti relativi. Non solo Firenze fu tra le prime città italiane ad avere una ferrovia, chiamando all'opera tecnici di livello internazionale quali Robert Stephenson e Isambard K. Brunel, ma costituisce un caso particolarmente significativo per il fatto che in breve tempo, proprio nell'età della Restaurazione, ebbe ben tre stazioni (Leopolda, Maria Antonia e Ferdinanda). Il saggio di Francesco Quinterio analizza e documenta gli effetti

urbanistici indotti dalle stazioni e prende anche in considerazione la qualità dei progetti e delle architetture, come episodi interessanti di eclettismo storicistico.

Il quartiere delle Cascine costituisce un caso singolare nella tipologia dei quartieri ottocenteschi. Nella fase iniziale dell'intervento intervengono motivazioni e problematiche diverse: la localizzazione della stazione ferroviaria, la creazione di una nuova sezione di lungarno, anche in rapporto al parco delle Cascine. A differenza dei casi più noti di quartieri ottocenteschi dove intervengono come determinanti interessi di speculazione economica sulle aree edificabili, l'iniziativa del quartiere fiorentino su terreni quasi tutti di proprietà granducale appare dettata soprattutto da preoccupazioni di un pronto impiego di mano d'opera non specializzata in lavori pubblici per rispondere alla disoccupazione e al malcontento con le relative implicazioni politiche. Per tali ragioni l'iniziativa stenterà a decollare concretamente e l'edificazione apparirà un po' più tardi, come risposta al fenomeno della carenza di alloggi indotta dall'avvento della capitale a Firenze. Nella storia del progetto, ricostruita analiticamente nel saggio di Gabriele Corsani, è dato anche verificare più concretamente il ruolo e le funzioni di politici quali Vincenzo Peruzzi, Bettino Ricasoli o Ubaldino Peruzzi e dei tecnici. Più in generale, nei diversi contributi che qui vengono raccolti cominciano anche a meglio profilarsi e definirsi l'importanza e i modi di operare di tecnici come gli «ingegneri di circondario», nel quadro della nuova istituzione del «Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade», e quindi di figure come quelle di Flaminio Chiesi o Federico Gatteschi.

Un dato storico sorprendente che è emerso fin dalla fase preliminare delle ricerche è l'assenza a Firenze, in periodo granducale, di regolamenti o di altre forme di controllo sull'attività edilizia, se non per quanto attendeva all'occupazione di suolo pubblico (strade e piazze) per lo svolgimento dei lavori. È questa, tra l'altro, una ragione della difficoltà di documentare taluni aspetti dell'attività edilizia.

Altre difficoltà notevoli per le ricerche sul periodo della Restaurazione (e più in generale sul periodo contemporaneo) derivano dalla particolare condizione degli archivi storici fiorentini. Una prima ragione di difficoltà è l'incerta e non rigorosa distinzione tra documenti raccolti nei diversi archivi comunali.

L'Archivio Storico Comunale ha avuto, almeno nel settore che ci interessa, una storia confusa e travagliata, con dispersioni, smembramenti ecc. Tanto più è da lodare quindi il recente tentativo di avviare un processo di recupero e di riorganizzazione, tentando tra l'altro di reinserire i documenti iconografici nelle filze originali relative, inopinatamente scorporati in passato.

Anche a nome degli autori dei diversi contributi qui raccolti si ringraziano quanti hanno aiutato in vario modo la ricerca e in particolare il personale dell'Archivio di Stato di Firenze, dell'Archivio Topografico del Museo Firenze com'era, dell'Archivio Storico Comunale di Firenze (si ricorda la collaborazione di Marica Cassola, Pino Cuscito e Francesca Antonuccio) e del Kunsthistorisches Institut in Florenz.

Giovanni Fanelli

Progetti urbanistici per Firenze del periodo napoleonico

Ezio Godoli

Firenze, come gli altri capoluoghi dei dipartimenti toscani, o laziali, o liguri, o piemontesi, direttamente sottoposti alla giurisdizione francese in quanto aggregati al grande Impero, costituisce un caso significativo per lo studio dei principi che hanno guidato la politica urbanistica napoleonica in Italia. Una politica che vede sovente il Ministero dell'Interno parigino impegnato, in conflitto con le municipalità italiane, a contenerne e censurarne le intraprese ispirate ad una logica di *grandeur* (nella quale si esprimeva, anche con toni di triviale adulazione dell'astro napoleonico, la piaggeria degli amministratori locali) oppure dettate da una troppo unilaterale visione dell'intervento pubblico come sostegno finanziario della speculazione privata. In situazioni che registrano tale conflittualità, il «piano» urbanistico diviene uno degli strumenti — e sicuramente non dei meno importanti — a disposizione del Ministero dell'Interno per controllare, ridimensionare e, eventualmente, procrastinare i progetti elaborati dalle municipalità. La regolamentazione dell'attività urbanistica è infatti principalmente fondata sul principio che l'esecuzione di singoli interventi sia subordinata all'approvazione di un piano generale, al quale spetta il compito di indicare la totalità dei progetti particolari previsti e, talvolta, di fissarne le priorità.

Una legge del 16 settembre 1807 — estesa ai dipartimenti italiani — stabiliva infatti di concedere l'autorizzazione «pour l'ouverture de nouvelles rues, pour l'élargissement des anciennes, ou pour tout autre objet d'utilité publique» soltanto ai comuni «dont les projets de plan auront été arrêtés en Conseil d'Etat». Ed una successiva sentenza del Consiglio di Stato — datata 3 settembre 1811 — imponeva che il Ministro dell'Interno fosse invitato «avant de proposer à sa Majesté un projet

d'acquisition de maisons ou terrains nécessaires à l'embellissement ou à l'utilité soit de la ville de Paris, soit de toute autre ville ou commune de l'Empire, à faire précéder cette demande, soit du plan des alignements déjà arrêtés légalement, s'il y en a eu, soit d'un projet de plan d'alignement». I piani elaborati dalle municipalità al fine d'ottenere l'approvazione di progetti particolari d'interesse urbanistico si limitavano a regolamentare ristrutturazioni della rete viaria, l'apertura di nuove piazze, le modifiche degli allineamenti stradali. Nonostante la loro sommarietà, questi piani — rimasti inattuati o solo parzialmente realizzati durante il governo francese — costituirono in seguito ben più che un semplice termine di riferimento per le trasformazioni urbanistiche realizzate dopo la caduta di Napoleone.

La breve durata del governo francese non consentì che a Firenze fossero attuati i progetti elaborati tra il 1810 e il 1813. Anche se la cessione del Regno d'Etruria alla Francia da parte dei Borbone in cambio del Regno di Lusitania fu pattuita nel trattato di Fontainebleau del 27 ottobre 1807, solo nel marzo 1809, con l'annessione dei tre dipartimenti toscani dell'Arno, dell'Ombrone e del Mediterraneo al *Grand Empire*, e con l'attribuzione del titolo di Granduchessa di Toscana alla sorella di Napoleone, Elisa Baciocchi, che succedeva ad una giunta di tre prefetti presieduta dal generale Menou, la situazione amministrativa dell'ex Regno d'Etruria s'era avviata a normalizzazione. Il governo elisiano, rimasto in carica solo un quinquennio, non poté condurre a compimento le trasformazioni urbanistiche sollecitate dalla Municipalità e ratificate, solo il 17 gennaio 1813, da un decreto legge approvato dall'imperatore.

Nell'iter burocratico che approda alla ratifica di questo provvedimento legislativo e nella *querelle*

che contrappone la Municipalità fiorentina al Conseil des Bâtiments Civils, posto alle dipendenze del Ministero dell'Interno francese, trovano una significativa esplicitazione i criteri che ispirano la gestione urbanistica napoleonica in Italia, cosicché il caso Firenze — al di là del valore spesso modesto delle proposte della cultura architettonica locale — assume una particolare rilevanza ai fini di una indagine focalizzata sui rapporti tra amministratori comunali e governo centrale nell'elaborazione e nell'attualizzazione dei piani urbanistici¹.

Il primo provvedimento legislativo destinato a sollecitare una vasta riconversione funzionale del patrimonio edilizio ed un riassetto dell'organismo urbano, cioè l'espropriazione dei beni ecclesiastici, fu varato dal consigliere di stato Dauchy, al quale era stato confidato il governo della Toscana prima dell'insediamento della giunta presieduta dal generale Menou. Dauchy, con ordinanza del 29 aprile 1808, aveva decretato la soppressione dei conventi «di religiosi e religiose di Toscana» e la loro «riunione» ai beni dello Stato, facendo eccezione per quelli degli Scolopi «incaricati della pubblica istruzione», dei Buoni-Fratelli di S. Giovanni di Dio «addetti al servizio degli ospedali e degli stabilimenti di beneficenza», dei Ministri degli Infermi, ovvero Crociferi, dei Minori Osservanti, dei Minori Riformati, dei Cappuccini, delle religiose Cappuccine, Convertite e di altre «l'istituto delle quali ha per oggetto il servizio degli ospedali, degli stabilimenti di carità e di pubblica istruzione». Tale discriminazione si conformava al principio, ormai generalizzato, di mantenere in attività soltanto gli ordini religiosi dei quali era accertata l'utilità sociale, per non gravare le amministrazioni dipartimentali degli oneri dell'istruzione pubblica, dell'assistenza ospedaliera e, soprattutto, degli istituti di mendicizia. Su questa determinazione influiva evidentemente l'esperienza del periodo repubblicano, che aveva dimostrato come la soppressione dei conventi degli ordini preposti agli ospizi di mendicizia non potesse venire compensata dall'istituzione di «case di lavoro», o da altri palliativi, e come l'attribuzione di tali competenze alle amministrazioni dipartimentali ponesse queste ultime nell'impossibilità di farvi fronte, con gravi conseguenze sul piano dell'ordine pubblico.

La demanializzazione dei beni ecclesiastici in Toscana aveva già dei precedenti, ma, pur inserendosi nell'alveo della tradizione del «Riformismo Illuminato», se ne distingueva per il maggior radicalismo. Nonostante il granduca Pietro Leopoldo avesse infatti già provveduto a sopprimere 150 conventi, quando fu emanata l'ordinanza di Dauchy ne esistevano ancora 418 nei dipartimenti to-

scani (249 nel Dipartimento dell'Arno, 86 in quello del Mediterraneo, 82 in quelli dell'Ombrone). Analogamente a quanto accadeva in altre città italiane, i provvedimenti d'esproprio promossero una serie di progetti per la riconversione funzionale degli edifici religiosi che finirono col ridefinire la distribuzione dei servizi pubblici nell'organismo urbano e contribuirono anche a sollecitare un più ampio piano di riorganizzazione della città. Nel 1810 Bartolomeo Silvestri progetta l'insediamento della Manifattura Tabacchi nel secolarizzato monastero di S. Orsola in via Guelfa. Giuseppe Del Rosso², in qualità di ingegnere municipale, è impegnato tra il 1810 e il 1813 nell'adattamento a liceo del monastero di S. Maria di Candelieri (approvato il 16 agosto 1811); nei restauri del convento di S. Francesco ceduto alla guardia municipale (relazione presentata il 30 novembre 1812); nella trasformazione del convento di S. Spirito in sede dell'Accademia della Crusca (due progetti del 9 e 20 aprile 1812); nella ristrutturazione dei monasteri di S. Maria di Monticelli e di S. Maria Annunziata di Montedomini per insediarvi il «Deposito di Mendicizia del Dipartimento dell'Arno»; nella trasformazione in caserma del Convento di S. Martino (1811); nella ricostruzione di una parte dell'ex convento della Pietà adibito a casa di pena (approvata l'11 gennaio 1813); nella sistemazione del Conservatorio delle Arti nel monastero di S. Caterina da Siena; nell'adattamento del convento di S. Maria Novella a sede degli archivi dei Tribunali. A Parigi (Archives Nationales) è inoltre conservato un dossier relativo ad un progetto dello stesso architetto — del 1813 — per adattare a pubblico macello il monastero di S. Verdiana. Sempre nel 1813 si delibera di costruire un vivaio negli orti adiacenti al Convento di S. Silvestro³.

Il progetto per il «Foro Napoleone»

A Giuseppe del Rosso il Consiglio Municipale affida pure il progetto — adottato con delibera del 7 luglio 1810 — di un'ampia piazza detta «Foro Napoleone», destinata ad occupare l'area di molti orti che «al di là della chiesa e del convento di S. Marco [...] si stendono fino alle mura urbane presso la Porta S. Gallo». Lungo circa 400 metri e largo quasi 300, il Foro Napoleone avrebbe dovuto occupare una superficie di circa 115.000 metri quadrati ed essere delimitato dalla via San Gallo, dai bastioni, dalla via San Bastiano (attuale via Gino Capponi) e dal prolungamento di via della Mandorla (attuale via Giusti). Il progetto, di cui si conservano alle Archives Nationales di Parigi tre tavole, è così descritto dall'autore:

«la figura irregolare del terreno mi ha suggerito di ridurlo ad una figura semicircolare dalla parte di Tramontana, e poiché la strada, che costeggia le mura è superiore di circa 5 metri al piano inferiore della gran Piazza, così se ne ottiene l'ottimo partito di costruirvi una gradinata volta a mezzogiorno. Nel centro del semicircolo vi sarà collocato il Monumento consistente nella Statua colossale del Grand'Eroe, con Iscrizioni e Trofei allusivi, e più un vasto recipiente per un getto d'acqua perenne da prendersi dal prossimo condotto Reale e nel Lato opposto in faccia al semicircolo si farà una fabbrichetta ad uso di Trattoria. Dal centro della gran Piazza sarà tirato un raggio fino alla Porta S. Gallo, all'effetto che entrando dalla medesima si scorga subito il gran Trofeo, e inviti a passare dalla Gran Piazza. È però da avvertirsi che l'ingresso in Città dalla detta Porta è oltremodo angusto, e deforme; per rimediare a questo inconveniente propongo di gettare a terra alcune piccole casucce prossime alla detta Porta, e formare una piazzetta a porzione di cerchio ornata di nuove fabbriche simmetricamente disposte [...] Tutto questo insieme di fabbriche formerà un nobile Ingresso nella città [...]»⁴.

Per indennizzare i proprietari delle 18 case da demolire presso la Porta S. Gallo, l'architetto propone di utilizzare quella parte dei terreni e degli immobili dei conventi di S. Lucia, S. Agata e S. Clemente non necessari alla realizzazione del progetto. Del Rosso suggerisce inoltre che «volendosi trovare chi inalzi le nuove fabbriche progettate fra la Porta e il Foro Napoleone, la Comune debba somministrare gratuitamente il Terreno, ed anco una certa quantità di materiali prodotti dalle demolizioni, a condizione peraltro che le dette nuove Fabbriche, e case sieno innalzate con quel disegno e sistema che sarà preferito dalla Comune medesima, acciò questo piccolo pezzo di Città sia inalzato con eleganza, e decenza». «Operando in tal guisa — conclude Del Rosso — diviene l'Ingresso più nobile di quanti sono nella città di Firenze, e giustamente, poiché a questa porta si giunge dalla Capitale dell'Impero»⁵.

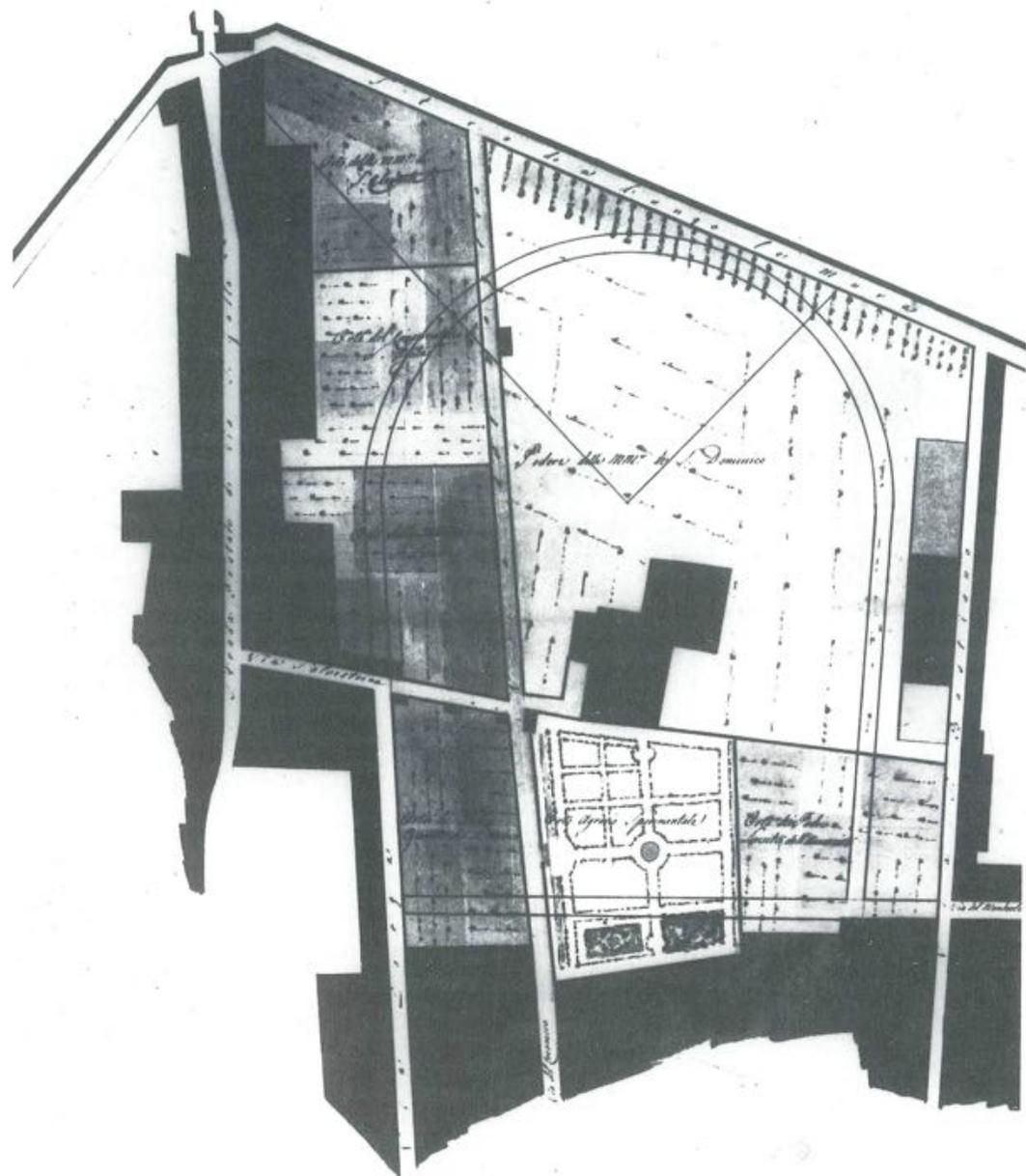
È qui esplicita la logica di fare dell'intervento pubblico il supporto di iniziative private, secondo un'impostazione comune a gran parte dei piani urbanistici sottoposti al Conseil de Bâtiments civils dalle municipalità italiane. La creazione del Foro, destinato a servire di «ameno passaggio ai cittadini, ad ogni sorte di spettacoli, e agli esercizi militari», avrebbe infatti valorizzato le aree circostanti, fornendo uno stimolo agli investimenti privati nel settore edilizio, che assolveva sul piano sociale alla funzione di assorbire manodopera non specializzata, contribuendo così al contenimento del pauperismo. Nel trasmettere, in data 23 luglio 1810, il progetto approvato dal Consiglio Municipale al Ministro dell'Interno Montalivet, il prefetto Fauchet insiste sulla finalità di incentivazione della rendita di posizione del piano del Foro Napoleone, sottolineando i vantaggi che ne sarebbero derivati al governo, ma sorvolando

sulla proposta dell'architetto di cedere gratuitamente a privati le aree vicine a Porta San Gallo. Sollecitando la cessione a titolo gratuito alla Municipalità dei terreni necessari all'esecuzione dell'opera, Fauchet, premesso che questi «seraient d'une bien faible valeur s'ils étaient mis en vente parce que le quartier [...] étant situé à l'une des extrémités de la ville et habité par la classe la plus indigente, aucun spéculateur ne voudrait acheter ces terrains pour y bâtir une maison», osserva che la concessione di certe aree al comune potrebbe divenire vantaggiosa al governo qualora questi si riservasse la proprietà dei terreni ai lati delle vie San Gallo e San Bastiano, suscettibili di essere messi in vendita «à un très haut prix, à cause de leur proximité d'une des plus belles places de la ville»⁶. Tra gli altri argomenti a sostegno del progetto, il prefetto adduce la mancanza a Firenze di un pubblico passeggio, se si eccettuano le Cascine troppo lontane dal centro, e l'utilità dei lavori di sistemazione del Foro per «alimenter de travail une population immense qui gémit dans l'oisiveté et le besoin». L'assimilazione dell'impresa a quei «lavori di carità», che venivano privilegiati dal Ministero in quanto capaci di promuovere un'espansione dell'occupazione, non raggiungerà il risultato di far approvare il piano del Foro Napoleone. Tuttavia, quando il progetto verrà sottoposto all'esame della 3ª Divisione del Conseil des Bâtiments Civils, ed in particolare degli architetti Petit-Radel, Peyre e Mermet, solo questa istanza sarà recepita dai relatori e Petit-Radel suggerirà al Ministro dell'Interno di ordinare, per dar lavoro agli indigenti, «les demolitions et les travaux de terrasse préparatoires».

Il progetto di Giuseppe Del Rosso è invece affossato, senza che all'architetto sia concessa neppure la facoltà di apportarvi radicali modifiche.

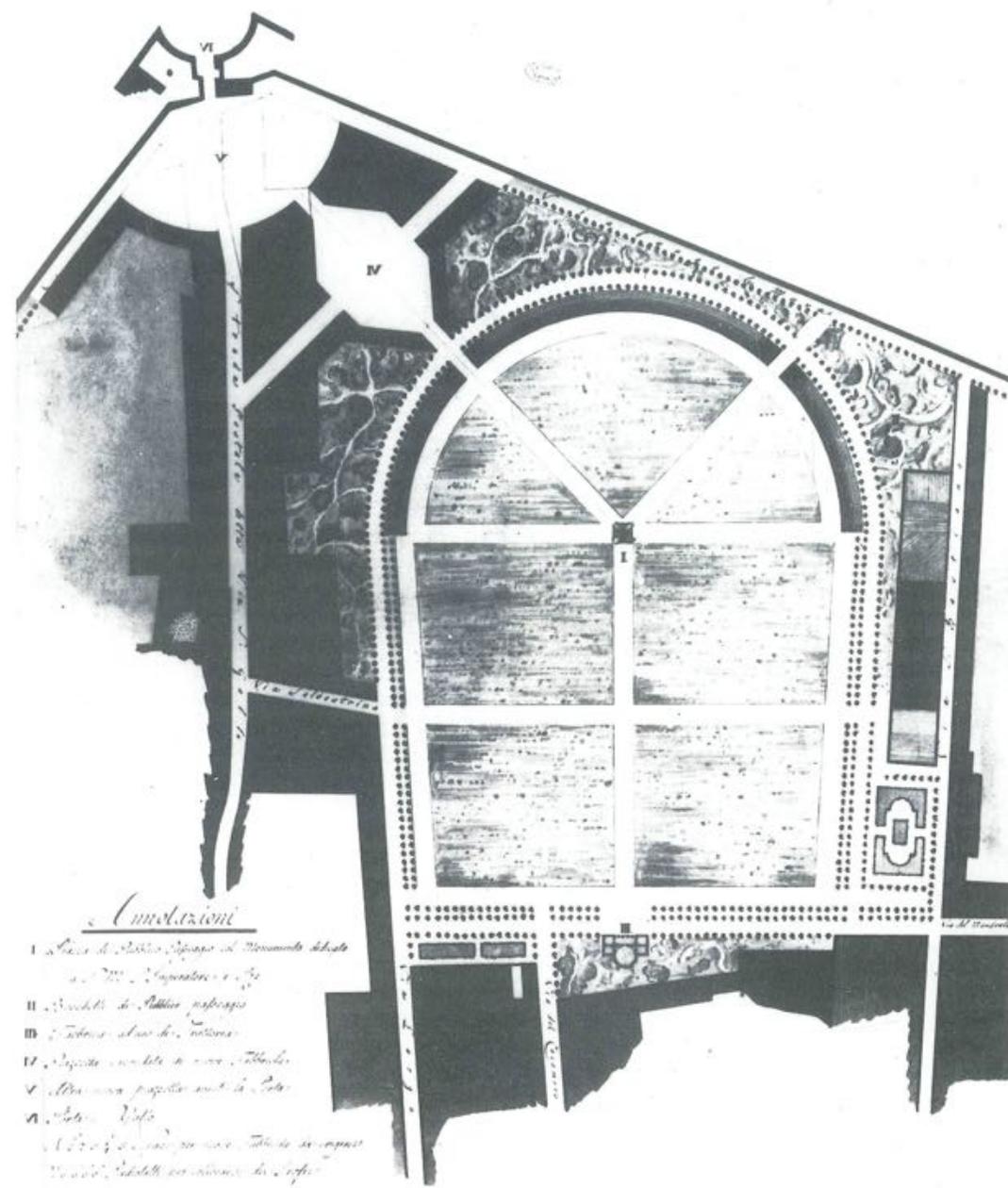
«Ce vaste terrain — censura Petit-Radel — ne remplit aucunement par la forme qu'on lui donne, le caractère de Forum; cette forme courte et evasée ne nous paraît pas de bonne proportion, ainsi que la petite place exagone allongée; il y a d'autres formes que l'on peut choisir qui seraient plus analogues à ce bel établissement; le monument du centre [...] est trop surchargé d'ornements»⁷. La requisitoria si conclude con la raccomandazione di affidare la rielaborazione del progetto ad un architetto *pensionnaire* dell'Accademia di Francia di Roma. Peyre e Mermet sono dello stesso avviso e richiedono che il nuovo piano, redatto da un architetto residente a Villa Medici, sia corredato da un «plan plus étendu de cette partie de la ville où l'on veut établir le Forum; on apprécierait mieux la convenance des rues et des alignements qui correspondent à la place ou qui la circonviennent». Ancor più severo è il giudizio del capo della 3ª Di-

Pianta dello stato attuale degli Orti e l'orolo proprio la Porta Giulii



1/ G. Del Rosso, pianta dell'area interessata dal progetto del Foro Napoleone.

Pianta del Foro Napoleone progettato per la Città di Firenze



2/ G. Del Rosso, piano del Foro Napoleone.

visione, Heurtier: «1 [...] le monument est de mauvais goût; 2 Le Forum lui-même n'est point conforme aux règles de l'art et [...] il n'est point dans de bonnes proportions; 3 [...] la petite place en forme hexagone [...] est tout à fait contre ces mêmes règles». Facendo inoltre propria la richiesta di Peyre e Mermet, Heurtier domanda che il nuovo progetto sia accompagnato non solo dal piano particolareggiato della zona ma anche da un «plan général de cette ville».

Ad ispirare l'operato dei relatori non è tanto un'istanza conoscitiva, quanto piuttosto la chiara volontà di sostituire ad una prassi approssimativa, centrata sulla trasformazione per parti dell'organismo cittadino, una visione del riassetto urbano, che postula la redazione di un «piano generale» come *condicio sine qua non* dell'approvazione dei singoli progetti. Non manca inoltre una severa censura delle velleità celebrative del Foro Napoleone, della quale si fa portavoce il ministro Montalivet quando, notificando al prefetto il veto alla esecuzione del progetto, domanda con trasparente ironia «si la ville de Florence possède les divers établissements non seulement utiles mais indispensables, tels que Halles, Abattoirs, etc. etc.»¹⁰. Nonostante certe fastidiose punte di sussiego sciovinista, le critiche rivolte dagli architetti francesi al progetto di Del Rosso appaiono fondate. Ispirato all'idea del milanese Foro Bonaparte di Giovanni Antonio Antolini, esso tradisce una sciatta elaborazione. Ne risulta, come osserva Carlo Cresti, «uno spazio inarticolato e limitato da un infelice perimetro a ferro di cavallo», un'ampia spianata di impianto «più velleitario che trionfalistico» che «non sembra possedere la forza strutturante per porsi come centro civico alternativo»: «più che lo sgraziato disegno del grande emiciclo, sono le edicole previste a corredo ornamentale del Foro, a ricondurlo all'anelito dell'assoluto formale»; sono le sfere dell'«Arca dell'alleanza», del «Globo del mondo sospeso alla volta dei Cieli per la catena della Religione», a riproporre anacronisticamente, ormai, le forme architettoniche dell'ideologia rivoluzionaria¹¹.

Il progetto alternativo di Luigi de Cambray Digny

Nonostante questo primo insuccesso, la resistenza delle aree che dal Convento di S. Marco si estendono sino alle mura continua a restare al centro degli interessi del Consiglio Municipale. Il 29 settembre 1812 il prefetto è incaricato di inoltrare a Montalivet un altro progetto per un Campo di Marte, elaborato da Luigi de Cambray Digny e già vagliato da Felice Baciocchi, che interes-

sa parte dell'area sulla quale era stata prevista la realizzazione del Foro Napoleone. Costituito da un quadrilatero lungo 230 metri e largo 160, il Campo di Marte è perimetrato da un doppio filare d'alberi, formante una *promenade*. L'ingresso monumentale alla spianata dalla parte di piazza S. Marco è costituito da «un portique triomphal composé de trois arcades», mentre sul lato opposto si trovano due fontane. Al centro dei lati minori sono previsti portici per il pubblico.

Delimitato dalle vie San Gallo e del Cocomero (oggi Giorgio La Pira), il Campo di Marte avrebbe dovuto occupare le aree dei conventi di S. Lucia, di S. Domenico, di Sant'Agata, di San Clemente, nonché della chiesa e del convento di S. Marco, di cui era prevista la demolizione. «Cet antique Monastère — scrive il prefetto — n'a rien de remarquable et son église est d'une architecture moderne et mesquine [...] elle renferme à la vérité une chapelle exécutée par Jean de Bologne que l'on considère comme un chef-d'oeuvre, mais on peut facilement, aussi que l'indique l'auteur du projet la transporter dans l'Eglise de l'Annonciade [...] Quant aux peintures l'Architecte assure tous les moyens de conserver aux arts celles du grand Maître»¹².

Al di là delle argomentazioni di carattere funzionale che suggerirebbero, secondo il prefetto, l'ubicazione del Campo di Marte in questa zona (ad esempio la necessità di risparmiare alla truppa lunghi tragitti per raggiungere campi d'esercitazione situati fuori città), le reali motivazioni di tale scelta sono ancora una volta ravvisabili in una concentrazione degli interessi speculativi in questa parte della città. Dopo essersi dilungato sulla scarsa redditività dei conventi destinati a demolizione per la realizzazione del Campo di Marte, Fauchet rileva che, una volta eseguita l'opera, resterebbero fuori del suo perimetro 7900 metri quadrati «qui, vendus facilement à 20 francs le mètre [...] donneront un produit de 198.000 [...] bien supérieur à celui qu'on obtiendrait de l'aliénation de ces couvents en totalité». «J'observe à l'appui de ce calcul — prosegue il prefetto — que ces emplacements se vendront d'autant plus promptement que tout le terrain de la ville de Florence est occupé, qu'il n'est plus possible d'y édifier de nouvelles maisons à moins de les construire hors l'enceinte des murs, et qu'on s'empresse d'autant plus d'acheter les emplacements qui resteront, que leur situation près du champ de manoeuvre et de la promenade publique les rendra infiniment précieux»¹³. Proprio su queste previsioni si appuntano le critiche dell'ispettore generale Guy de Gisors, incaricato della relazione sul progetto dal Conseil des Bâtiments Civils.

«Si l'observation de M. le préfet peut faire bien augurer de la vente de ces emplacements, il pourrait — egli obietta — donner une opinion contraire relativement à la formation d'un champ de manoeuvre dans l'intérieur de Florence: en effet s'il y a dans cette ville pénurie de terrains propres à bâtir ne serait ce pas à son préjudice qu'on emploierait à une place d'armes et à des promenades des Couvents susceptibles d'être divisés et achetés par ceux qui peuvent désirer bâtir. Cette réflexion-ci m'en suggère une autre. Avant de proposer la destruction presque totale de six maisons religieuses et deux églises [...] s'est-on bien rendu compte, que tous les bâtiments que l'on propose de démolir ne seraient pas faits un jour à quelques services publics pour lesquels alors il faudrait peut-être bâtir à grand frais ainsi qu'on est obligé aujourd'hui de la faire par toute la France où dans ces temps si calamiteux on a laissé [...] détruire un grand nombre d'édifices publics qu'on a chaque jour occasion de regretter?»¹⁴.

La preoccupazione per la tutela del patrimonio architettonico della città, espressa da Gisors, non può essere interpretata — al contrario di quanto suggerisce una storiografia acriticamente ancorata ai luoghi comuni delle distruzioni napoleoniche in Italia — come una posizione isolata, ma è invece coerente con quel disegno di rigenerazione e riqualificazione funzionale del tessuto urbano mediante la riutilizzazione delle preesistenze che trova sovente degli intransigenti fautori — almeno durante il Regno d'Italia — negli organi centrali dello stato, che cercano di contenere le velleità demolitorie dei consigli municipali, nei quali non di rado si trovano direttamente rappresentati gli interessi di gruppi impegnati in una riconversione degli investimenti dal settore agricolo a quello immobiliare. La politica urbanistica napoleonica persegue il duplice obiettivo di coinvolgere da un lato capitali privati in imprese di interesse pubblico, usando come incentivo la copertura delle spese per le infrastrutture urbanistiche, e di contenere dall'altro le spinte speculative, mediante un attento e severo controllo burocratico, o mediante il loro inquadramento in una espansione pianificata del settore edilizio. Il «plan général», ripetutamente invocato dagli architetti del Conseil des Bâtiments Civils, assolve principalmente a questo scopo di convogliare capitali verso finalità di riconosciuta utilità sociale, definite da uno schema sufficientemente flessibile da non coartare, con eccessiva rigidità, le intraprese private. Questa tendenza risalta chiaramente dalle vicende di alcuni progetti relativi alla razionalizzazione della rete stradale, tra i quali emerge per importanza quello dell'allargamento di via dei Calzaiuoli.

Il problema dell'allargamento di via dei Calzaiuoli

Con il rigetto del piano per il Campo di Marte di Cambray-Digny, le cui qualità architettoniche

erano state tuttavia apprezzate — pur con alcune riserve — da Gisors¹⁵, con il definitivo affossamento della ristrutturazione della zona che dal convento di San Marco s'estende fino alle mura, l'attenzione del Consiglio Municipale si sposta sul problema del riassetto del centro cittadino. L'ampliamento della via dei Calzaiuoli era stato «conçu et étudié sous presque toutes les Dynasties qui ont successivement gouverné la Toscane», come tiene a sottolineare il prefetto Fauchet nel suo primo rapporto al ministro Montalivet, del 21 agosto 1811, ma «un esprit malentendu d'Economie publique et les clameurs de l'Intérêt privé l'ont ils emporté sur l'évidente utilité d'un projet auquel nul n'aurait osé s'opposer, si on eut voulu réfléchir que la gloire d'un Souverain, l'Embellissement d'une des plus belles villes de l'Europe et la sûreté d'une population nombreuse y étaient en quelque sorte attachés»¹⁶. Esaurito il cerimonioso preambolo, il prefetto notifica a Montalivet di aver sollecitato fin dal 31 gennaio 1811, tramite il sindaco, l'architetto municipale a redigere un piano, accompagnato da un preventivo di spesa, per l'allargamento di via dei Calzaiuoli, che avrebbe dovuto essere portata ad una larghezza di circa 14 metri e mezzo. Secondo i calcoli dell'architetto, il costo dell'operazione, inclusivo dell'indennizzo dei proprietari espropriati (923.145 franchi) e delle spese di ricostruzione (766.650 franchi), avrebbe raggiunto la cifra di 1.689.795 franchi. A tale proposito il prefetto osserva che «la situation, la distribution et la beauté de ces nouveaux bâtiments en relèvera beaucoup le prix, et il y a presque certitude que le produit de leur vente ira bien au delà de 923.145 f. 43 c. à quoi s'élève l'estimation totale des maisons qu'il sera nécessaire d'acheter». «Cette présomption — prosegue il prefetto — est si bien fondée, qu'un Entrepreneur de Florence, [...] Louis Gargani, à qui M. le Maire de Florence a accordé la permission d'examiner le plan et devis estimatif dressé par M. Del Rosso, a, depuis le 13 mai dernier présenté une soumission par laquelle il s'engage, au nom d'une Société dont il se dit le représentant, de garantir à la Commune la pleine et entière exécution du projet, avec une économie de 151.219 f. 72 c. sur la somme de 766.650 f. presumée nécessaire par l'architecte»¹⁷. Sull'ipotesi di affidare la ricostruzione degli immobili al Gargani esprime parere favorevole il Consiglio Municipale, come risulta da una delibera del 25 maggio, allegata dal prefetto alla propria relazione al ministro. La replica a questa proposta del Ministero è improntata a cautela e possibilismo. Nella sua relazione (21/11/1811), l'architetto Heurtier incaricato dell'esame del progetto, riconosce l'indubbia utilità ed espresso un positivo apprezzamento dell'opera di Giuseppe Del Rosso, per lo «style propre et noble à ne point dissonner avec celui des édifices remarquables de cette belle ville», non tralascia

tuttavia di mettere in guardia sull'illusorietà dei presunti vantaggi dell'offerta Gargani. Impegnandosi a coprire un terzo del valore degli immobili espropriati (pari a 207.715 franchi) ed a provvedere in proprio alla totalità delle spese di ricostruzione (766.650 franchi), «M. Gargani — osserva Heurtier — acquerrà donc au prix de 1.074.365 Francs un vaste domain dont le Revenu annuel ne peut se comparer à celui qui existe, et qui vaudra trois fois plus au dire même de cet Entrepreneur; j'ai lieu de croire d'après mes réflexions qu'il sera quatre fois plus considérable (...)»¹⁸. In conclusione il *Conseil des Bâtiments Civils* suggerisce al Ministro l'approvazione del progetto, con le raccomandazioni però di fare conformare la stima degli immobili da espropriare ai valori fissati dalle leggi vigenti nell'impero e di meditare più attentamente sul piano finanziario proposto da Gargani.

Le perplessità che traspasano dalla relazione degli architetti sortiscono l'effetto d'ingenerare una situazione d'impasse che sarà sbloccata solo dal decreto, approvato dal Consiglio di Stato nella sua seduta del 10 ottobre 1813 e ratificato da Napoleone il 17 gennaio 1813, relativo ai «projets de formation et d'élargissement de places, d'ouverture et d'élargissement de rues et de construction d'un quai dans la ville de Florence»¹⁹. In seguito a tale provvedimento, il prefetto richiede — il 29 settembre 1813 — l'autorizzazione d'intraprendere i lavori in via dei Calzaiuoli «afin de procurer par le Travail des moyens d'existence à la classe nombreuse et aux ouvriers (...) qui manquent d'occupation, pour l'effet et de l'inactivité des manufactures des drappes et des ateliers pour la préparation de la soie»²⁰. La necessità di far fronte, nella stagione invernale ad una considerevole offerta di manodopera, unitamente alle difficoltà previste per lo smaltimento dei prodotti delle demolizioni programmate, suggerisce inoltre al prefetto l'opportunità di avviare rapidamente il prolungamento del Lungarno «depuis le pont de la Carraja jusqu'à la Porticciola», che avrebbe potuto venir appunto realizzato con i materiali recuperati dalle demolizioni.

Secondo la consueta trafila burocratica, il piano per via dei Calzaiuoli è nuovamente sottoposto all'esame del *Conseil des Bâtiments Civils* e della relazione è incaricato Guy de Gisors. Pur accettando, in linea di principio, la delega ad un'impresa privata della gestione di un intervento di notevole rilevanza urbanistica, come quello dell'ampliamento di via dei Calzaiuoli, Gisors manifesta perplessità sull'indeterminatezza di certi punti dell'accordo fra la Municipalità e l'imprenditore Gargani, tradendo una radicata diffidenza nei confronti dell'amministrazione fiorentina. Lamenta, ad esempio, che alla bozza di concordato siano stati allegati solo i disegni delle facciate, e

non delle piante e delle sezioni dei nuovi immobili, secondo una procedura che non vincolerebbe espressamente l'imprenditore a ricostruire, oltre alle facciate, gli edifici retrostanti. Si rischierebbe così di «voir indéfiniment la Rue Calzajoli bordée de murs de face percés de Baies au travers desquelles on aura le hideux aspect d'un mélange d'Edifices hétéroclites et misérables»²¹. È inoltre criticata l'assegnazione ad un solo imprenditore di tutti i sei lotti nei quali sono suddivisi i lavori, per la dilatazione dei tempi d'esecuzione dell'opera che tale scelta comporterebbe. Altre obiezioni si appuntano sulla sottovalutazione dei vecchi immobili, al cui acquisto Gargani dovrebbe contribuire per un terzo. Combattuto tra la riconosciuta necessità di dare immediato avvio ai lavori per risolvere il problema dell'occupazione ed il dubbio che l'impresa possa risolversi ad esclusivo beneficio della speculazione privata, il *Conseil des Bâtiments Civils* adatterà una tattica temporeggiatrice, ed a porre termine alle indecisioni provvederà il precipitare degli avvenimenti politici che procrastinerà di quasi un trentennio la realizzazione dell'ampliamenti di via dei Calzaiuoli.

Il piano urbanistico approvato nel 1813

Il progetto di allargamento di via dei Calzaiuoli, ha dunque un destino diverso da quello dei piani per il Foro Napoleone e per il Campo di Marte e viene ratificato nel decreto approvato dall'imperatore il 17 gennaio 1813, che recepisce proposte contenute in delibere del Consiglio Municipale di Firenze del 25 maggio 1811 (ampliamento di via dei Calzaiuoli) e del 2 gennaio 1812 (approvazione del piano generale dei progetti di abbellimento) e in «pareri» espressi dal prefetto del Dipartimento dell'Arno, in data 21 agosto e 18 ottobre 1811. Il decreto — che per la sua importanza merita di essere riportato integralmente — fa riferimento ad una pianta della città su cui Giuseppe Del Rosso, al quale va quasi sicuramente attribuita l'ideazione del piano e non la sola esecuzione del disegno, ha indicato con linee rosse e tinte color oliva gli interventi progettati²²:

«Nous avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art.e 1er Les projets de formation et d'élargissement de places, d'ouverture et d'élargissement de rues et de construction d'un quai, dans la ville de Florence, département de l'Arno, indiqués au plan général ci-annexé, par les lignes rouges et des teintes couleur d'olive sont approuvés.

Art.e 2 En conséquence il sera formé, devant la face intérieure de la porte de S.t Gallo, une place de forme demi circulaire d'un diamètre de centsoixantedeux mètres, et il sera ouvert, à chacune des extrémités du dit diamètre, une rue de six mètres de large. La rue à ouvrir à l'extrémité gauche de cette place, pour communiquer à celle de Larga, aura la même largeur de 7 à 8

mètres que celle de l'entré dans la dite rue de Larga. La rue de Martelli sera élargie de même à droit jusqu'à sept à huit mètres comme les rues précédentes. La place du dôme sera, du côté droit, alignée avec l'encoignure de la rue de Calzajoli. La largeur de la rue de Calzajoli sera de douze mètres dans toutes ses parties. L'étendue de la place d'armes où de la commune sera augmentée jusqu'à la loge des marchands du mercato nuovo, et sera élargie jusqu'à la rue Garbo. Il sera ouvert une rue de communication de six mètres de large, des rues de Zanobi et de S.te Reparata à la rue d'Arrazzieri, la quelle communique à la place S.t Marc.

Art.e 3 La route située sur le quai près du pont de la Trinité, sera démolie.

Art.e 4 La dit quai sera prolongé depuis le pont à la rue Carraja, jusqu'à l'écluse inférieure de la Porticciola.

Art.e 5 Le maire de la ville de Florence est autorisé à acquérir, au nom de ladite ville, 1° Les bâtiments du cidevant achevéché moyennant le prix d'estimation de vingt deux mille deux-cent-un francs, vingt centimes y compris le cinquième en sus, et, en outre, le montant des frais d'estimation; 2° les bâtiments de la mense archiepiscopale, moyennant une rente annuelle de quatre mille trois cent cinquante sept francs huit centimes.

Art.e 6 Le sol occupé par les dits bâtiments et les rues intérieures, qui en entourent une partie, seront convertis en place de marché public. La démolition et la vente des matériaux de ces bâtiments seront données aus enchères publiques dans la forme établie par les lois, et le prix en provenant sera employé, sous la direction et la surveillance du préfet, à la construction d'une fontaine dans la dite place.

Art.e 7 Les plans et devis relatifs à la dite construction, seront préalablement soumis à l'approbation de notre ministre de l'intérieur.

Art.e 8 Tous les autres projets d'ouverture et d'élargissement de places, d'ouverture et d'élargissement de rues n'auront leur exécution qu'à fur et mesure de la reconstruction des bâtiments actuels, pour cause de défaut de solidité.

Art.e 9 Nous réservons, néanmoins, à la municipalité de la dite ville, la faculté de nous proposer l'exécution plus prompte de quelques uns des dits projets d'embellissement, à raison des ses moyens disponibles.

Art.e 10 Les indemnités dues par la ville aux particuliers pour cession de terrains, seront toujours payées, autant que faire se pourra dans l'année qui suivra l'époque de la cession et le montant de la vente des matériaux et terrains provenant de l'achevéché sera délégué en paiement de l'acquisition autorisée par l'article cinq.

Art.e 11 Les plans et devis pour la continuation du quai de l'Arno seront soumis à notre approbation, en notre Conseil sur le rapport et l'avis de notre ministre de l'intérieur.

Art.e 12 Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret»²³.

In questo piano d'interventi si potrebbe scorgere una svolta rispetto ai precedenti progetti, che — utilizzando espressioni introdotte nell'uso dal linguaggio del razionalismo — si potrebbe definire come il passaggio da una «urbanistica di chirurgia» ad una «urbanistica di medicina». Abbandonate le velleità demolitorie che avevano trovato espressione nei progetti del Foro Napoleone di Del Rosso o del Campo di Marte di Cambray Digny, il piano sembra voler ripiegare su misure di riforma e razionalizzazione della rete stradale di limitata portata. Ma dall'elencazione di provvedimenti che possono apparire tra loro non coordinati, o sembrano interessare porzioni circoscritte del tessuto urbano, emerge tuttavia un disegno di

orientamento della crescita edilizia della città, che amplia ed integra le ipotesi implicite in progetti come quelli per il Foro Napoleone o il Campo di Marte. La «tabula rasa» postulata dal progetto del 1810, la rinuncia a configurare — diversamente da quanto avveniva nell'antoliniano Foro Bonaparte — nell'ampia spianata del Foro Napoleone, significativamente deserta di strutture architettoniche, un «centro» alternativo a quello della città antica, forse non vanno interpretate come deficienze del progetto, ma debbono essere lette come intenzione (ribadita anche dal piano per il Campo di Marte di Cambray Digny) di costituire nel quadrilatero tra piazza S. Marco, le Mura e le attuali vie Cavour e Gino Capponi una vasta riserva di aree edificabili per il futuro sviluppo della città. A questa ipotesi iniziale il piano approvato nel 1813 ne sostituisce, o aggiunge, altre. Di particolare importanza a tal proposito risultano i provvedimenti relativi al prolungamento del Lungarno fino alla chiusa della Porticciola e alla apertura di un nuovo asse stradale (coincidente con quello della attuale via XXVII Aprile) dalla via degli Arazzieri alle vie di S. Zanobi e S. Reparata. Tali interventi sulla rete viaria risultano essere degli incentivi all'urbanizzazione di settori di aree verdi ancora compresi entro la cerchia muraria o ad essa adiacenti

Il prolungamento del Lungarno, facilitando il collegamento tra il centro cittadino e le Cascine, divenute parco pubblico per concessione di Elisa Baciocchi, si pone come fattore di valorizzazione dei terreni sui quali sarà edificato il quartiere delle Cascine. La strada corrispondente all'attuale via XXVII Aprile, che si collega all'asse via Martelli - via Larga (di cui sono previsti il prolungamento e un parziale allargamento in considerazione della sua importanza di strada d'attraversamento della città in direzione nord-sud, ausiliare dell'angusta via S. Gallo), diviene una via di penetrazione verso le aree sulle quali sorgerà il quartiere di Barbano.

Se si eccettua il prolungamento di via Larga, sono assenti nel piano interventi che riguardino i terreni già interessati dal progetto del Foro Napoleone. Ma questi potevano apparire inopportuni (viste le obiezioni sollevate dal *Conseil des Bâtiments*), e pure superflui, dal momento che la zona, anche soprassedendo alla demolizione dei conventi, presentava un'ampia riserva d'aree inedificate. La caduta di Napoleone non rese possibile avviare i lavori contemplati nel piano. Ma ciò che l'amministrazione elisiana non poté intraprendere fu realizzato dai successivi governi, che del piano del 1813 recepirono non solo i suggerimenti relativi all'edificazione delle aree dei quartieri di Barbano e delle Cascine, ma anche la maggior parte degli

interventi concernenti gli ampliamenti e le rettifiche dei fronti edilizi di piazze e strade. Solo la realizzazione di una piazza semicircolare dal lato interno di porta S. Gallo e l'ampliamento di piazza della Signoria fino alla via Por Santa Maria, mediante la demolizione di due immobili compresi tra le vie Baccano e Vacchereccia, e a nord fino a via Garbo, con l'abbattimento di un immobile, non avranno attuazione.

Tra il 1826 e il 1830 è prolungata via Larga (attuale via Cavour) e negli stessi anni Gaetano Baccani sistema il nuovo fronte meridionale di piazza del Duomo, con la costruzione del palazzo dei Canonici (progetto 1924-26); tra il 1841 e il 1844 trova conclusione la vicenda di via dei Calzaiuoli; nel 1844 è avviata la realizzazione della attuale via XXVII Aprile, connessa all'apertura della nuova piazza Maria Antonia (ora dell'Indipendenza); tra il 1854 e il 1855 è aperto il Lungarno nuovo. Nel periodo compreso tra la restaurazione e il plebiscito del 1860, è dunque possibile individuare nel piano approvato nel 1813 il canovaccio ispiratore dei principali interventi sul tessuto della città antica e dello sviluppo edilizio dei quartieri di Barbano e delle Cascine. Ma anche dopo l'annessione di Firenze al Regno d'Italia saranno attuati alcuni suggerimenti del decreto del gennaio 1813: nel 1869 sarà decretato l'allargamento di via Martelli e, sul fronte occidentale della piazza del Battistero, non sarà realizzata una nuova piazza, destinata a mercato pubblico, sull'area dell'arcivescovado e degli edifici della mensa episcopale, ma sarà comunque abbattuto un isolato (1892-93).

L'adozione di gran parte dei provvedimenti indicati nel piano napoleonico del 1813 è una conferma dell'efficienza e della competenza di un apparato burocratico che aveva saputo individuare con lungimiranza i punti nodali di una razionalizzazione del sistema stradale fiorentino, secondo un disegno di sviluppo improntato ad un realismo alieno da una passiva acquiescenza alla speculazione privata, come da velleitari progetti di rigenerazione dell'organismo urbano, sordi a preoccupazioni di tutela del patrimonio architettonico della città storica.

Note

¹ Tra gli studi sui progetti di interesse urbanistico per Firenze napoleonica segnaliamo F. Boyer, *Les Travaux Publics dans les départements romains et toscans du Grand Empire*, in «Revue des Etudes Napoléoniennes», t. XXXV, 1932, n. 129, p. 320; Idem, *Florence sous Napoléon: projets pour la via dei Calzaiuoli, les places du Dôme et de la Signoria*, in «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», X, 1971, nn. 28-29, pp. 65-70; E. Godoli, *Un piano urbanistico per Firenze napoleonica*, in AA.VV., *Architettura in Toscana dal periodo napoleonico allo stato unitario*, Firenze, Uniedit 1978, pp. 17-33 (sul quale è in gran parte basato il presente contributo). Sui rapporti tra la cultura artistica francese e quella toscana alla fine del XVIII secolo e in età napoleonica e sull'architettura e urbanistica in toscana durante il governo francese risultano assi utili alcuni saggi di Ferdinand Boyer apparsi in diverse riviste e in seguito raccolti in F. Boyer, *Le monde des arts en Italie et la France de la Révolution et de l'Empire*, Torino, Società Editrice Internazionale 1969.

² Su Giuseppe Del Rosso si veda *Dalla «Libreria» dell'architetto fiorentino Giuseppe Del Rosso*, cat. della mostra, Biblioteca Riccardiana 5 giugno - 3 agosto 1983, a cura di G. Alessandri Stoppini, Firenze, Centro Di 1983 (con contributi di C. Cresti, M. Di Benedetto, A. Gambuti, G. Morolli, G. Orefice, P. Roselli); inoltre: M. Ferrara, *L'effimero impero napoleonico a Firenze e Giuseppe Del Rosso*, in «Antichità Viva», XIX, 1980, n. 6, pp. 41-46; Idem, *Giuseppe Del Rosso: scritti e polemiche*, in «Antichità Viva», XXI, 1982, n. 1, pp. 37-44.

³ La documentazione relativa a tutti questi progetti di Giuseppe Del Rosso è conservata nelle *Archives Nationales* di Parigi, F¹³, *Départements détachés de la France*, dossiers 1576, 1577, 1578. Forniamo di seguito un inventario dei documenti raccolti in questi dossieri. Dossier 1576: 1) Sistemazione «dans le caveau de la Chapelle de St. Laurent» delle tombe Medici: preventivo di spesa di G. Del Rosso, febbraio 1814; 2) Restauro della Loggia dell'Orcagna: relazione storica (1/5/1808) di G. Del Rosso (che già nel 1787 s'era interessato del restauro dell'edificio), preventivi di spesa datati 19/12/1812 e 15/3/1813 ed approvati il 17/5/1813 dal Bureau des Bâtiments Civils; 3) Foro Bonaparte di G. Del Rosso; 4) Progetto per il Campo di Marte di L. De Cambray Digny; 5) Restauro di S. Croce: perizie di G. Del Rosso datate 2/4/1811 e 4/3/1812 e vari carteggi (anni 1811-1813); 6) Progetto di ampliamento del deposito dei manoscritti della Biblioteca Laurenziana, rapporto di Gisors (approvato in data 9/7/1812) sul progetto presentato dalla Municipalità di Firenze; 7) Progetto di due tribune per feste pubbliche in piazza del Prato: progetto di G. Del Rosso approvato dalla Municipalità, nella seduta del 3/10/1812, ed inoltrato l'1/12/1812 al Ministro degli Interni francese, rapporto sul progetto al Conseil des Bâtiments Civils di Gisors (24/12/1812); 8) Sala di esposizioni nell'Accademia di Belle Arti: vari documenti degli anni 1812-13, tra i quali una relazione di Rondelet favorevole all'avvio dei lavori (24/12/1812); 9) Rifacimento delle fondazioni di una pila di Ponte Vecchio: preventivo di spesa di G. Del Rosso (24/8/1813) approvato sull'esercizio finanziario 1813; 10) Restauro degli edifici dell'Arte della Lana: carteggio settembre-dicembre 1813; 11) Trasformazione del Convento di S. Spirito in sede dell'Accademia della Crusca: due relazioni con allegati disegni di G. Del Rosso (datate 9/4/1812 e 20/4/1812), decreto di Napoleone di cessione gratuita alla città del convento (21/1/1814); 12) Progetto per la nuova Galleria dei Codici della Biblioteca Magliabechiana: relazione con allegati disegni di G. Del Rosso datata 26/11/1813 (nuova stesura di un precedente progetto del 12/4/1813), rap-

porto di Gisors al Conseil des Bâtiments Civils (30/8/1813); 13) Progetto di unificazione dell'Ospizio della Maternità con quello «des enfant trouvés»: vari documenti (aprile 1812, marzo 1814) tra cui relazione di Peyre al Conseil des Bâtiments Civils; 14) Inseidamento dei macelli in un convento soppresso: relazione di G. Del Rosso (12/2/1812); 16) Acquedotto di Firenze: relazione di G. Del Rosso su riparazioni all'acquedotto e sui «travaux nécessaires pour faire rejailir de Montereggi un surseau d'eau, qui porte l'eau potable dans l'un des quartiers les plus peuplés de la ville», decreto d'approvazione dei lavori (6/1/1814); 17) Lavori alle mura della città: decreto d'approvazione del Ministro degli Interni (20/7/1813); 18) Inseidamento dell'Arcivescovado nel Convento dell'Annunziata: decreto di approvazione della scelta del convento come sede dell'arcivescovado (28/2/1811) e decreto di approvazione del progetto e del preventivo di spesa di L. De Cambray Digny (4/6/1811); 19) Inseidamento della Prefettura a Palazzo Ximenes: decreto che autorizza l'acquisto dell'immobile da parte della Municipalità (25/9/1813); 20) Riattamento del soppresso convento di S. Francesco: relazione di G. Del Rosso (30/11/1812); 21) Sistemazione della Compagnia di Riserva nel Convento di S. Giovanni: relazione di Brongiart al Conseil des Bâtiments Civils (2/5/1812). Dossier 1577: 1) Lavori in Palazzo Vecchio: relazione di G. Del Rosso (2/9/1813); 2) Lavori nel Convento dell'Annunziata: documenti biennio 1812-13; 3) Lavori nel Convento di Candeli; 3) Restauro e ricostruzione di una parte dell'ex Convento della Pietà adibito a casa di pena: progetto di G. Del Rosso approvato l'11/1/1813; 4) Conservatoire des Arts et Metiers: documenti biennio 1812-13. Dossier 1578: Prigioni 1811-14.

Sulle trasformazioni dei conventi si veda O. FANTOZZI - P. ROSELLI, *Le soppressioni dei Conventi a Firenze. Riuso e trasformazioni dal sec. XVIII in poi*, Firenze, Libreria Editrice Fiorentina 1980, che tuttavia è carente di informazioni sugli interventi del periodo napoleonico, e M. DI BENEDETTO, *Regesto dei «restauri» progettati ed eseguiti da Giuseppe Del Rosso*, in *Dalla «Libreria» dell'architetto fiorentino Giuseppe Del Rosso*, cit., pp. 54-56.

⁴ Questi terreni sono indicati nella relazione di Del Rosso: «1 L'Orto dei Domenicani (...) di S. Marco 2 L'intero Monastero ed orti delle Religiose di S. Domenico, compreso il piccolo podere con casa colonica fra la strada del Maglio e le Mura 3 L'Orto e porzione del Monastero delle Religiose di S. Lucia 4 L'Orto e porzione del Conservatorio di S. Agata 5 L'Orto e gran parte del Monastero delle Religiose di S. Clemente 6 L'Orto dei Serviti dell'Annunziata 7 L'Orto sperimentale addetto all'Accademia economica dei Georgofili» (Parigi, Archives Nationales, F¹³, dossier 1576).

⁵ Parigi, Archives Nationales, F¹³, dossier 1576.

⁶ Ibidem.

⁷ Ibidem.

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ C. CRESTI, *Giuseppe Del Rosso: un architetto fiorentino fra rivoluzione e restaurazione*, in *Dalla «Libreria» dell'architetto fiorentino Giuseppe Del Rosso*, cit., p. 18.

¹² Parigi, Archives Nationales, F¹³, dossier 1576.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem. Nella Biblioteca Marucelliana di Firenze (Manoscritti - Fondo Cambray Digny - busta 17) è conservata - tra altri documenti relativi al piano del Campo di Marte - la minuta di una memoria, scritta probabilmente dall'architetto, nella quale è contenuta una replica alle proposte sollevate dall'ipotesi di una demolizione del convento di S. Marco.

¹⁵ Esaminando il progetto, i cui elaborati erano costitui-

ti da due planimetrie generali, due sezioni, due prospetti e una prospettiva, Guy de Gisors osserva: «La Coupe particulière du champ de manoeuvre, fait voir que les portiques destinés aux personnes de distinction se composeraient d'un ordre dorique grec couronné d'un entablement composé et surmonté d'un attique formant arrière-corps au dessus des Colonnes. (...) Le projet de M^r. de Cambray Digny me semble grandement conçu et susceptible de produire un effet imposant. Celle d'environner le Champ de manoeuvre d'une plantation d'arbres ne l'est pas moins puisqu'en procurant une promenade publique, elle cachera l'irrégularité des bâtiments bordant cette place d'armes. Je ne trouve point aussi avantageuse l'idée de placer en regard l'un de l'autre deux portiques qui intercepteraient les avenues latérales destinées à la promenade. Pourquoy d'ailleurs deux bâtiments séparés pour une destination unique. Je penserai qu'un seul amphithéâtre placé au fond du Champ de manoeuvre sur l'axe et dans l'alignement du portique triomphal, serait préférable sous tous les Rapports.

¹⁶ Il masquerait le mur du rempart qui se trouve dans une direction oblique relativement à l'axe de la place d'armes.

¹⁷ Il serait placé de manière à faire jouir les personnes auxquelles il serait destiné, beaucoup plus avantageusement de la vue des évolutions militaires ou des fêtes publiques dont la place d'armes serait le Théâtre.

¹⁸ Cette disposition serait beaucoup moins dispendieuse et selon moi d'un plus grand effet. On pourrait adapter au soubassement de l'amphithéâtre que je propose, les utiles fontaines qui décorent l'issue postérieure du Champ de manoeuvre.

Si M^r. Cambray Digny croyait devoir employer dans la décoration de cet amphithéâtre l'ordre dorique grec, je pense qu'il faudrait qu'il le fit exécuter dans toute sa pureté, plutôt que de le morceler en lui adaptant un entablement sans architrave, et dont la corniche n'appartient pas à cet ordre antique. Je crois aussi que ce serait s'écarter de l'un des principes généraux de notre art que de ne point observer dans ce qui constituera la décoration de la place d'armes dont il s'agit, cette unité de style sans laquelle les parties intégrantes d'un édifice manquant d'ensemble, ne peuvent que présenter des disparités choquantes qui s'opposent au grand effet qu'on a lieu d'attendre d'un plan bien conçu et bien ajusté tel que celui de M. Cambray Digny. Ainsi cet Architecte qui montre un talent très exercé dans toutes les parties de son art, et qui par conséquent peut apprécier une observation qui est moins celle d'un critique que celle d'un confrère disposé lui-même à bien accueillir de pareilles remarques sur ses propres productions, cet Architecte, dis-je, devra, ça me semble, faire en sorte que son portique triomphal et son amphithéâtre, si le Conseil partage mon opinion, portent le même style d'architecture, c'est à dire que ces deux monuments devront être ou de l'architecture grecque ou de l'architecture romaine, ou enfin de l'architecture florentine. Celle-ci qui a son caractère particulier serait peut-être préférable. Je ne terminerai point cet article sans payer à M^r. de Cambray Digny le tribut d'éloges que mérite la vue perspective de son intéressant projet. Cette vue est d'un bel effet, elle prouve que M^r. de Cambray Digny n'est pas seulement un architecte habile, mais qu'il possède encore le talent de dessiner très agréablement le paysage.» (Parigi, Archives Nationales, F¹³, dossier 1576).

¹⁹ Parigi, Archives Nationales F¹³, dossier 1576.

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Ivi, AF^{IV} 716-5749.

²³ Ivi, F¹³, dossier 1577.

²⁴ Ibidem.

²² La pianta di Firenze utilizzata da Del Rosso per indicare gli allargamenti e le aperture di vie e piazze è basata su quella del 1783, rilevata dall'ingegnere F. Magnelli e incisa da C. Zocchi. La pianta conservata a Parigi nelle Archives Nationales (AF^{IV} 7/6-749) è il duplicato di un primo disegno, andato perduto — come si legge in una annotazione in margine al testo manoscritto del decreto approvato il 17/1/1813 — nel viaggio «de Moscou à Paris». Secondo F. Boyer (*Les Travaux Publics dans les départements romains et toscans...*, cit., p. 317) proprio la perdita, durante la campagna di Russia, di questa prima pianta avrebbe procrastinato l'approvazione del piano urbanistico per Firenze.

²³ Vedi nota 19.

Il nuovo «quartiere di città» alle Cascine dell'Isola a Firenze (1847-1859)

Gabriele Corsani

Le premesse: progetti precedenti e motivazioni dell'iniziativa

Il quartiere delle Cascine costituisce il primo sviluppo organico e pianificato della città di Firenze fuori della cinta muraria. All'interno invece, quando per le Cascine esiste solo il primo progetto di massima (aprile 1847), è già in esecuzione un altro nuovo quartiere, detto del Forte di San Giovanni Battista e poi di Barbano, concepito fino dal 1837 su iniziativa dell'arch. Francesco Leoni che intendeva destinarlo a circa trecento famiglie di artigiani poveri. Il progetto, approvato dopo un lungo e faticoso iter che fa registrare la sostituzione dell'architetto, il cambiamento dell'impianto ed il totale smarrimento della primitiva destinazione, viene realizzato a partire dal 1844. Dunque l'idea di una espansione residenziale della città cominciava a suscitare, seppure cautamente, interesse e consensi. Più in generale già alla fine del Settecento si nota a Firenze (come in altri centri della Toscana) una ripresa negli investimenti immobiliari, dopo un periodo non breve in cui ingenti capitali erano stati impiegati nelle trasformazioni del territorio extra-urbano (appoderamenti, bonifiche, strade e ponti, case coloniche, ville). Si tratta di un fervore edilizio che investe la realtà urbana con una somma di piccoli e piccolissimi interventi, una trasformazione minuta senza un progetto d'insieme o di più vasto respiro. Questo si ha per la prima volta con il periodo napoleonico, giustamente ricordato come il primo impulso alle trasformazioni di Firenze in epoca moderna. La legislazione francese impone un piano di inquadramento generale, un *projet de plan d'alignement*, redatto per Firenze dall'architetto Giuseppe Del Rosso, con l'indicazione dell'allargamento e dell'apertura di nuovi tratti di strada, in cui si col-

loca una serie di progetti per attrezzature civili sistemate quasi tutte nelle sedi dei conventi soppressi¹. Nel caso di apertura di nuove strade le relazioni di accompagnamento parlano esplicitamente del caro prezzo che avranno i terreni in fregio alle medesime², ma sembra più per giustificare l'operazione da un punto di vista finanziario che per una valutazione delle prospettive di espansione del tessuto urbano. Il problema dell'edilizia residenziale esisteva per le case popolari, o meglio per le case da poveri, e non viene affrontato³. Se la breve durata dell'Impero non consentì alcuna realizzazione di rilievo, l'eredità del patrimonio progettuale di quei pochi anni costituisce fino al piano del Poggi il richiamo obbligato per ogni intervento sulla città. Tale è il caso del prolungamento di via degli Arazzieri che dà origine al nuovo quartiere di Barbano e tale è il caso del prolungamento del Lungarno sulla riva destra che dà origine al quartiere delle Cascine.

Nel progetto per Barbano, se ufficialmente compare solo l'architetto Leoni, in realtà si manifestano timidamente le istanze riformiste di una parte, pur assai minoritaria, della classe politica e intellettuale fiorentina, anche sull'onda dell'emozione per le varie epidemie di quei decenni che avevano riproposto per l'ennesima volta la coincidenza fra topografia del più alto contagio e topografia delle abitazioni più insalubri⁴. Ma passata l'eco della drammatica evidenza mentre il progetto, affidato al nuovo ingegnere del Circondario Flaminio Chiesi (assunto dal Municipio nel 1840) cambia forma e indirizzo, matura l'idea di promuovere una nuova esperienza di espansione del tessuto residenziale, con la precauzione di una chiarezza di intenti che non desse adito ad alcuna ambiguità.

Nell'estate del 1847, il 30 giugno, il Gonfaloniere

Vincenzo Peruzzi rimette alla Magistratura Civica⁵ una relazione sul prolungamento del Lungarno sulla riva destra, dal ponte alla Carraia fino al ponte sospeso delle Cascine, e la espone nella seduta dell'8 luglio successivo. Le motivazioni dell'iniziativa riportate sul resoconto della riunione evidenziano subito il duplice scopo di «creare un accesso diretto al passeggio del Regio Parco, di accrescere il fabbricato della città rendendo più regolare il suo perimetro.» I disegni e le delibere che il Gonfaloniere produce in allegato alla relazione indicano che si tratta di una proposta già operativa, per cui si prevedono brevi tempi di attuazione. Aperta la discussione il Cancelliere fa rilevare che la competenza in materia spetta al Consiglio Comunale; si esamina così solo ciò che riguarda la pubblica utilità e gli aspetti economici, osservando che «maggiore sarebbe stata l'utilità, sia per la Comunità, sia per il commercio, sia per la Società della strada ferrata Leopolda se essa si fosse determinata di stabilire la sua stazione all'interno della città»⁶, e il Gonfaloniere viene incaricato di farsi interprete di tali auspici presso il gerente della Leopolda.

Il legame con la non ancora terminata linea ferroviaria Livorno-Pisa-Firenze, che arriva in città proprio dalla parte delle Cascine, rimanda direttamente alla scelta dei terreni per il quartiere. Già nell'agosto e nel settembre del 1846, in una polemica sulle pagine del «Giornale del Commercio» relativa alla ubicazione della stazione della Leopolda (fuori o dentro le mura), si era affermato che la scelta della zona extraurbana, in prossimità appunto delle Cascine, avrebbe giovato non poco allo sviluppo della città da quella parte⁷. Anche se la Società Leopolda aveva già deciso, nel 1845, per la stazione all'interno delle mura, evidentemente nel 1847 la questione era ancora aperta. Si opererà poi definitivamente per l'esterno, immediatamente al di fuori della Porta al Prato, presso il Canale Macinante che segna il confine nord del Parco delle Cascine.

Il 2 luglio 1847, pochi giorni prima della seduta della Magistratura Civica, lo stesso Gonfaloniere Vincenzo Peruzzi in una breve memoria sui bisogni della città di Firenze osserva che la città è del tutto «mancante di quelle grandi arterie che ricevendo le masse di persone e di carrozze provenienti ad un tratto dalla stazione di una via ferrata, le distribuiscono a poco a poco nelle strade minori senz'ingombri, senza difficoltà di circolazione, e senza scompigli, ed è facile l'avvertire che delle due stazioni che si vanno attualmente costruendo l'una corrisponde ad una piazza fornita di ristretti sbocchi, e l'altra situata nel pubblico passeggio non ha altro sfogo che una strada già frequentatissima.»⁸ Tralasciando il fatto che di

quest'ultima stazione si chiederà lo spostamento la settimana successiva, come si è detto, e quindi non si era ancora nella fase di costruzione, la volontà di prolungare il lungarno, in ogni caso in direzione dell'arrivo della ferrovia, appariva ben fondata, e il quartiere annesso ne era il corollario naturale.

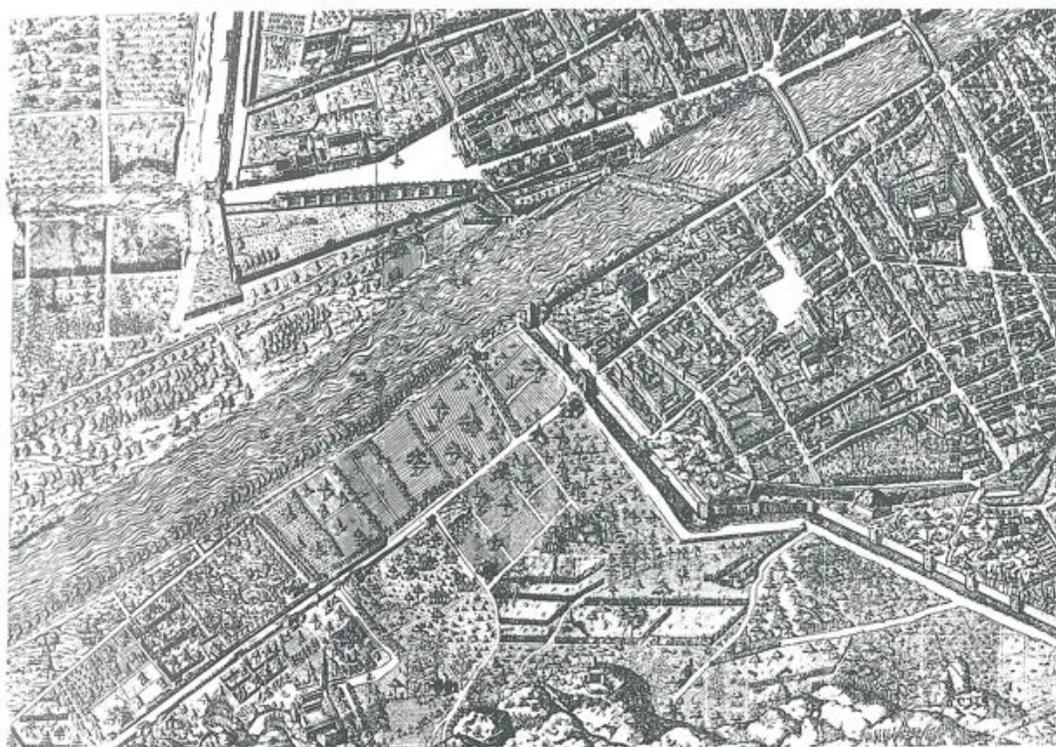
La morfologia della zona del futuro quartiere e le sue trasformazioni

Ma non è soltanto per la favorevole positura rispetto alla stazione della Leopolda che si va appuntando l'attenzione sui terreni del futuro quartiere. Si tratta di una zona della topografia cittadina assai caratterizzata già *ab antiquo* e che proprio nei primi decenni dell'800 aveva tratto notevolissimi vantaggi da altre trasformazioni avvenute ai propri margini.

L'ultima cerchia di mura, nella parte sud-ovest, si scosta dal greto dell'Arno all'altezza del ponte alla Carraia e lascia scoperta verso ovest una lingua di terra triangolare nota come la Sardinia, adibita a lungo a deposito di immondizie e di carcasse di animali morti, come appare nella veduta detta della Catena (1470 c.). Poco sotto il ponte alla Carraia, nel secolo XIII si costruisce attraverso il corso del fiume la pescaia di Ognissanti (detta poi di Santa Rosa, tuttora esistente) che alimenta i mulini e le gualchiere fuori della porticciola d'Ognissanti, ottenuta dagli Umiliati¹⁰ che avevano realizzato il borgo omonimo poco prima che si desse inizio all'ultima cerchia.

La confluenza del Mugnone con l'Arno, nel punto in cui le mura si dirigevano verso nord (il Mugnone serviva infatti come fosso di difesa del tratto nord-sud), segnava il confine della Sardinia verso ovest. Deviato in seguito il Mugnone, la traccia di questo limite viene ripresa quando il granduca Pietro Leopoldo, verso il 1780, impianta un viale che dalla Porta al Prato, seguendo il corso delle mura, arriva a un punto di attracco sull'Arno. E in quella posizione, alcuni decenni più tardi, viene realizzato il ponte di San Leopoldo (1836), detto anche «ponte sospeso» delle Cascine dalla tecnica costruttiva usata dai fratelli Seguin, ingegneri francesi, che mette in diretta comunicazione, cioè senza toccare la città, la via Pisana di là d'Arno con la via per Prato e per Pistoia che inizia dalla Porta al Prato.

Dalla metà del XVI secolo cambia anche la destinazione della zona. Cosimo I acquista alcuni terreni fuori della Porticciola e vi costruisce il giardino della Vaga Loggia (a cui si aggiunge in seguito un bagno pubblico per le classi meno abbienti, assai frequentato; viene distrutto per la realizzazione



1/ Particolare della pianta prospettica di Firenze di Stefano Bonsignori, 1584.

2/ Planimetria del catasto leopoldino, 1833. Sezione E, fogli 2,4.

del nuovo quartiere); e sotto lo stesso granduca, nel 1563, si ha l'apertura del Fosso Macinante, o Fosso Bandito, o Canale Macinante o ancora Canale delle Mulina d'Ognissanti, che si alimenta dalla pescaia omonima e, con andamento inizialmente parallelo alle mura e da queste poco discosto, prosegue nella piana fiorentina per circa undici chilometri fino a sboccare nel torrente Bisenzio dopo aver alimentato vari mulini lungo il percorso, fra cui appunto quelli della Porticciola¹¹. Nel secolo XVII tutto il terreno restante — ed esclusi ancora gli «stradoni» ed i viali adibiti al pubblico passeggio verso il parco vero e proprio — è coltivato a giardini e orti; questi formano due poderi, l'Orto Ferdinando e l'Orto dello Steccuto inizialmente annessi al patrimonio dei Granduchi e passati poi allo scrittoio delle Regie Possessioni. Tutta l'area fa così parte del grande cuneo verde delle Cascine (comprendendo insieme la parte coltivata e quella a parco) delimitato dall'Arno a sud e dal Canale Macinante a nord. E proprio il parco delle Cascine, per le continue cure e abbellimenti dei Medici e dei Lorena, nonché del governo francese¹², nel periodo della Restaurazione è già non solo di gran lunga il più bello e il più grande dei parchi fiorentini, ma è il parco per eccellenza, ormai parte della città anche se suburbano, la passeggiata preferita da tutta la popolazione e dagli stranieri che soggiornano a Firenze.

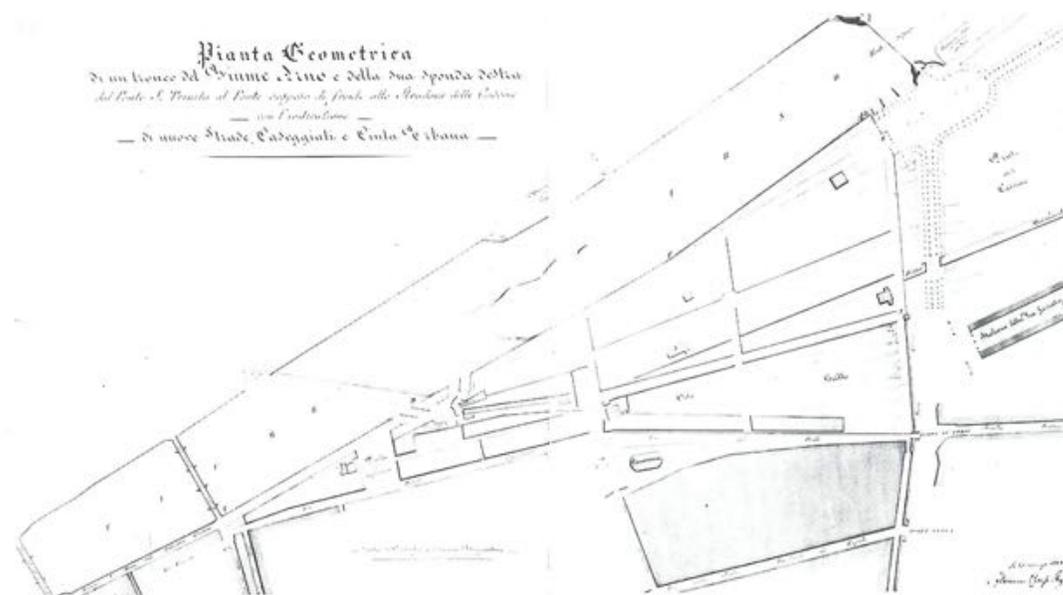
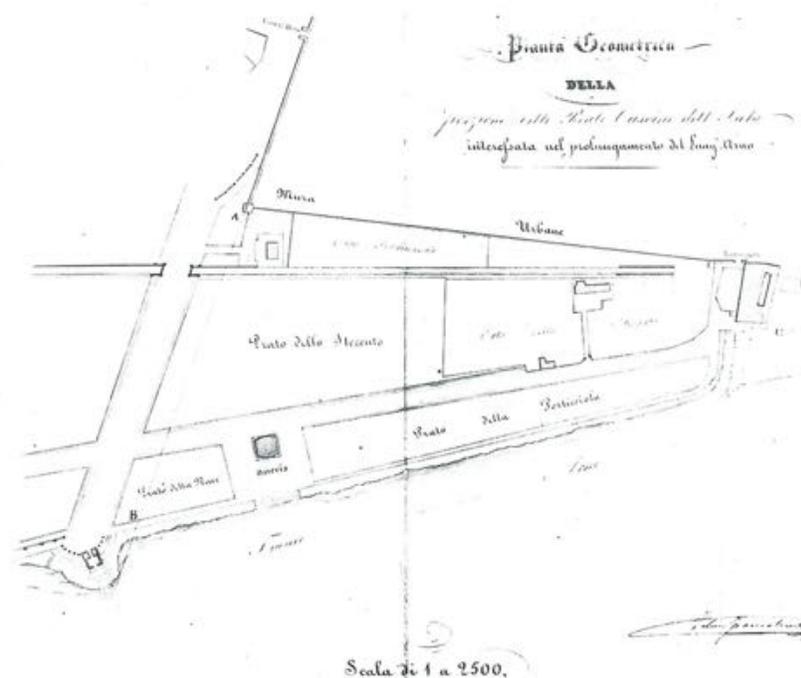
L'arrivo della Leopolda rappresenta quindi l'ultimo vantaggio per una zona che ha ormai una posizione invidiabile e a cui l'affaccio sul fiume conferisce ulteriore e apprezzata amenità.

Il progetto di Flaminio Chiesi

Il 12 novembre 1847 può considerarsi il vero e proprio atto di nascita del quartiere delle Cascine. Nel corso della seduta ordinaria del Consiglio Comunale il Gonfaloniere espone il progetto con una relazione ampia e ricca di riferimenti, che viene interamente trascritta nel verbale della seduta¹², a conferma dell'importanza dell'evento. Le argomentazioni di Vincenzo Peruzzi partono dalla situazione di Firenze, che «manca di molte opportunità, come di acqua potabile, di bagni pubblici e di mercati; e difetta sopra ogni altra cosa di strade spaziose, nelle quali possano liberamente, e senza pericolo, muoversi le carrozze, le vetture, e tanti altri grandiosi mezzi di trasporto, che ogni di più aumentano l'ingombro delle pubbliche vie.» Tale carenza è aggravata dal prossimo arrivo delle strade ferrate poiché con tali mezzi di trasporto «gli abitanti di un paese potranno facilmente intervenire alle feste degli altri; né saranno rare le occasioni nelle quali la capitale si vedrà

inondata da molte migliaia di persone, che percorreranno principalmente le strade conducenti dalle stazioni delle strade ferrate al centro e viceversa, o dal centro ai luoghi dei pubblici passeggi e spettacoli.» E il punto più critico della situazione è individuato proprio nell'accessibilità alla stazione della Leopolda, la cui collocazione *extra moenia* era ormai sicura, poiché il collegamento naturale con la città, la vicina porta al Prato, era usato dai fiorentini per raggiungere il passeggio delle Cascine. Così per evitare ingorghi e disordini «emerge a senso mio la imperiosa necessità di creare un accesso nuovo e diretto alle Cascine lasciando la porta al Prato per le vetture che si recano alla stazione della strada ferrata, e pei barocchi provenienti dalla strada regia pratese. Questo accesso diretto non può meglio né più facilmente ottenersi che con la prosecuzione del lung'Arno la cui utilità era riconosciuta fin dai tempi della dominazione francese. Se non che allora si trattava di continuare il lung'Arno fino alla pescaia d'Ognissanti facendo una nuova porta di città nel luogo occupato dai mulini: né poteva invero pensarsi a estenderlo più oltre perché la scarsità della popolazione e il caro prezzo del denaro non consigliavano di accrescere il perimetro della città.»... «Ora che col crescere della popolazione di Firenze è raddoppiato il prezzo delle case, né mancano gli speculatori per l'edificazione di nuove fabbriche sarebbe grave errore di uniformare le nostre idee a quelle dei tempi passati.»

L'inizio della relazione di Vincenzo Peruzzi produce, al primo impatto, l'impressione curiosa di una città che di fronte a un mezzo di comunicazione così nuovo pensa soltanto a come assicurare agevole accesso a feste e passeggiate per i suoi abitanti e per i villici del contado. Non si riscontra alcun cenno alle «mancanze» citate in apertura già con qualche omissione (le «case da poveri», per esempio, che costituivano da decenni uno spinoso problema). E anche se appare subito giusta la connessione tra arrivo della ferrovia e interventi sulla città per far fronte all'incremento del traffico, il problema — come rileva lo stesso Gonfaloniere — non è solo quello dei viaggiatori in arrivo (con gli annessi di carrozze pubbliche e private), per il disagio che sarebbe scaturito dalla sovrapposizione dei flussi di traffico attraverso la porta al Prato. Si tratta più in generale del collegamento tra il centro urbano (in cui nel 1842 era stato potenziato l'asse fra il Duomo e il Palazzo della Signoria con l'allargamento di Via Calzaioli) e il nuovo polo articolato nelle due stazioni della Leopolda e della Maria Antonia, all'interno di una città carente di direttrici scorrevoli di attraversamento. E la soluzione proposta non sembra essere particolarmente incisiva al riguardo.



3/ Pianta geometrica della porzione delle Reali Cascine dell'Isola interessata nel prolungamento del Lung'Arno. È annessa allo stato di consistenza dei beni del Demanio compilato da F. Chiesi e F. Francolini il 29 aprile 1849 (ASCF, f. 5268, n. 20). I prati, l'osteria, l'attracco del Navalestro (traghettatore), indicano che la zona non era priva di una certa amenità, oltre a costituire un passaggio per il vero e proprio parco delle Cascine.

4/ Pianta geometrica di un tronco del fiume Arno e della sua sponda destra dal Ponte S. Trinita al Ponte sospeso di fronte allo Stradone delle Cascine con l'indicazione di nuove Strade, Caseggiati e Cinta Urbana. 10 marzo 1849, Flaminio Chiesi (ASF, Appendice della Segreteria di Gabinetto, 118, ins. 19). È il primo documento grafico pervenutoci.

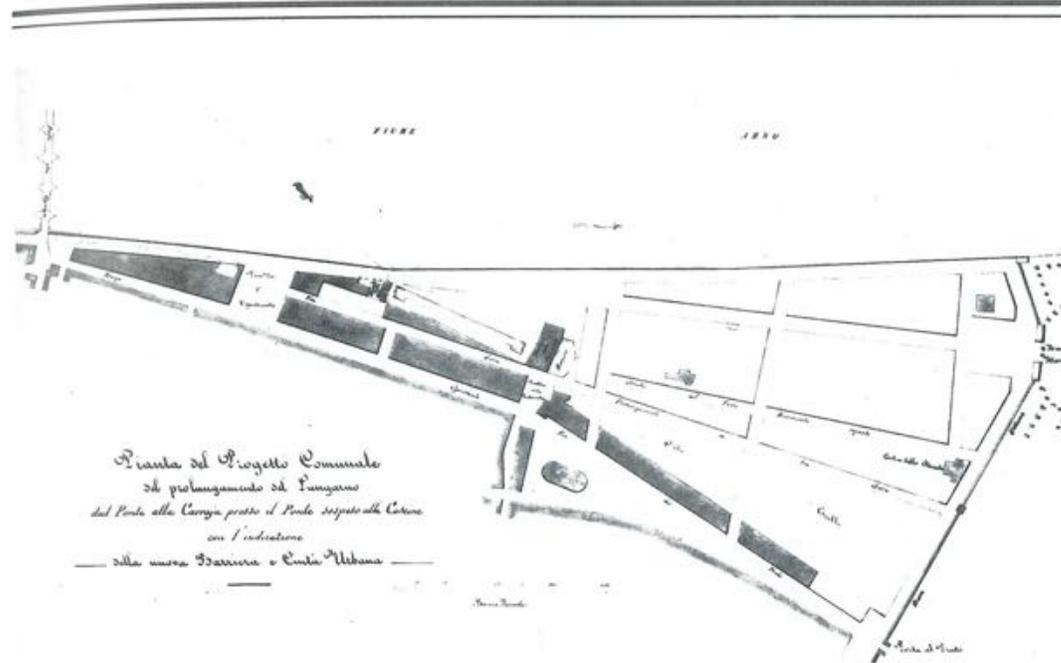
Una rilettura più meditata delle parole del Peruzzi scopre però interessanti valenze. Spicca anzitutto l'importanza del parco delle Cascine, con un ruolo ormai urbano a tutti gli effetti. Così il nuovo lungarno e il nuovo quartiere rappresentano un segno fisico di questo nuovo rapporto fra il parco e la città; e possiamo supporre che gli esempi parigini e soprattutto londinesi sull'uso, sulla funzione e sul significato dei parchi urbani, abbiano lasciato più di una traccia nel Peruzzi, che li aveva conosciuti direttamente. E ancora: nella preoccupazione per lo smistamento di tutti coloro che sarebbero arrivati a visitare Firenze è prefigurata, *in nuce*, la vocazione della città: Firenze non è solo la capitale del Granducato, ma un città da vedere, la culla del Rinascimento italiano, o dell'arte *tout court*. Notiamo che il Gonfaloniere non accenna ad altri — temibili o auspicabili — effetti dell'arrivo della via ferrata, come un incremento del commercio e dello sviluppo industriale, visto che l'altro capo della Leopolda è Livorno, cioè uno dei principali porti del Mediterraneo. È vero anche che il discorso del Peruzzi non esclude neppure tutto ciò; ed anzi la sua esposizione, così piana e semplice, sembra lasciare aperte tutte le soluzioni. Perché ad esempio proprio il nuovo lungarno non avrebbe potuto essere l'accesso alla città per i passeggeri della ferrovia? Su questo punto le indicazioni sono chiarissime nel destinare il lungarno solo come accesso al parco delle Cascine. Ma una volta stabilizzata la situazione si sarebbe magari visto che la barriera era situata rispetto alla stazione in maniera non meno favorevole della porta al Prato, e che offriva in più alcuni vantaggi: 1. si sarebbe trattato, anche emblematicamente, di una vera nuova 'porta'; 2. l'accesso al centro della città sarebbe stato filtrato da un ambiente di grande bellezza e di suggestione tutta moderna: il grande parco pubblico con la maestosa prospettiva del viale principale, il ponte sospeso, il nuovo quartiere. (In questo senso Firenze avrebbe costituito una singolare variante alla casistica del raccordo tra ferrovia e città murate: il quartiere della stazione, anch'esso in forme assai atipiche, pur esterno alla antica cerchia sarebbe stato poi inglobato nella città a tutti gli effetti); 3. si sarebbe utilizzata adeguatamente l'ampia direttrice est-ovest lungo l'Arno finalmente completata verso ovest che, con le tre principali traverse di Via dei Fossi, Via Tornabuoni, loggiato degli Uffizi, e con i ponti ad esse corrispondenti, ponte alla Carraia, ponte a Santa Trinità e Ponte Vecchio avrebbe permesso di accedere rapidamente a tutti i principali punti della città.

Ma l'esposizione non introduce, credo proprio volutamente, troppi elementi di novità. Il fatto che Vincenzo Peruzzi¹³, uno dei pochissimi a Fi-

renze realmente consapevoli della realtà urbana e delle sue variazioni dal punto di vista fisico, economico e sociale, abbia scelto un linguaggio e dei riferimenti così rassicuranti indica che la realtà fiorentina non ha compiuto molti progressi dall'inizio del secolo se si eccettua l'accresciuto numero di abitanti, peraltro non straordinario (dai 95.900 del 1814 ai 106.629 del 1847). Così l'idea di espandere la città con la creazione di un quartiere residenziale borghese nella realtà fiorentina non trova la forza di decollare autonomamente e tutto sommato deve essere presentata come conseguenza dell'apertura di una nuova strada, la cui necessità viene, anch'essa, fatta apparire in maniera abbastanza artificiosa.

Vincenzo Peruzzi espone i caratteri principali del progetto, accenna alla collaborazione instaurata con l'ingegnere Flaminio Chiesi, autore del progetto, e si attribuisce l'idea di suddividere il nuovo lungarno in tre parti autonome riguardo alla realizzazione: 1. dal ponte alla Carraia alla piazza di Ognissanti (340 braccia, circa 200 metri); 2. dalla piazza al fosso che reimmette in Arno le acque in eccesso per le mulina della Porticciola, detto fosso di rifiuto delle mulina o del Canale Macinante (693 braccia, circa 400 metri); 3. dal fosso di rifiuto alla nuova barriera (800 braccia, circa 464 metri). Dalla testa del ponte alla Carraia, dove si forma una piccola piazza con la demolizione di una parte della spina edificata fra borgo Ognissanti e l'Arno (il nuovo allineamento è con il filo ovest di Via dei Fossi) fino alla barriera il nuovo lungarno prosegue in linea retta, in direzione del Lungarno Corsini lungo il nuovo muro di sponda, fondato nel fiume per non incidere se non marginalmente da quel lato la suddetta spina di edifici; e se ne discosta nell'ultimo tratto, dove il nuovo muro incontra, con un sensibile angolo, un muro di sponda già esistente. Si forma così una lingua di terra triangolare, lasciata a verde, fra l'Arno, lo stradone e la barriera. All'interno di questa è prevista una piazza lunga 300 braccia e larga 85 (circa 174x50 metri). Quanto alla divisione del terreno in lotti edificabili il progetto individua quattro grandi isolati delimitati da tre vie longitudinali (il lungarno e lo stradone della barriera a sud, una nuova via lungo le vecchie mura a nord, e una via intermedia) e da tre vie trasversali (a ovest via interna alla nuova barriera; al centro via dal lungarno al Prato, di fronte al Casino Corsini; a est, fuori della Porticciola, una piazza di 230x75 braccia, circa 144x44 metri, che avrebbe costituito la cerniera fra la nuova espansione e la città).

Per l'aspetto economico il Gonfaloniere dimostra che dato il buon prezzo a cui il comune potrà rivendere i lotti edificabili, ben 186.000 braccia quadre, pari a circa 62.500 mq al netto di strade,



51 Pianta del Progetto Comunale del prolungamento del Lungarno dal Ponte alla Carraia presso il Ponte sospeso alle Cascine con l'indicazione della nuova Barriera e Cinta Urbana. (ASCF, 1366). Il disegno, senza firma né data ma riferibile alla prima stesura del progetto Gatteschi, mostra l'impianto del nuovo quartiere ormai definito nelle sue linee principali.

piazze, ecc., e dato l'accresciuto gettito derivante dal dazio dai circa duemila abitanti che è realistico prevedere nel nuovo quartiere, l'operazione non avrebbe gravato sulla finanza municipale se non per l'anticipo dei capitali necessari ai lavori. Il terreno e gli immobili interessati dalla nuova espansione appartengono infatti quasi completamente allo Stato, cioè al Dipartimento delle Regie Possessioni e a quello delle Regie Fabbriche, che l'avrebbero ceduto gratuitamente al Comune, accollandosi inoltre l'onere di tutti i lavori per ristrutturare i mulini e per la costruzione delle nuove mura. L'unico impegno per gli espropri riguardava dunque la prima parte del lungarno, la cui esecuzione poteva essere rimandata indefinitamente senza pregiudizio. Quanto alle previsioni di successo dell'iniziativa, si osserva che il momento è favorevole, poiché in pochissimo tempo «è più che raddoppiato il prezzo delle case», ed esistono «privati speculatori» disposti ad investire. La parte finale della relazione chiarisce perché questo pur «meditato progetto» sia così necessario e assolutamente prioritario rispetto agli altri da tutti i punti di vista. Il Gonfaloniere afferma che la presentazione dell'idea del nuovo lungarno consente «in ragione di migliorata posizione fi-

nanziaria o in ragione di pubbliche urgenze» di «prendere in esame, discutere, o risolvere il progetto nella totalità o parzialmente.» E poiché in quel periodo le finanze comunali erano tutt'altro che floride¹⁴ resta la ragione delle «pubbliche urgenze», relative non certo a problemi di traffico, ma alla necessità di allentare le tensioni interne alla città, in un clima evidentemente già presago del 1848, che anche nella ovattata realtà fiorentina farà registrare all'inizio dell'anno disordini e tumulti innescati dal caro-pigioni¹⁵. Il nuovo lungarno e il quartiere delle Cascine permettono di avviare rapidamente e su vasta scala i tipici lavori pubblici di pronto impiego (movimenti di terra, costruzione di ampi tratti di muro a retta e delle mura urbane, formazione di massicciate, marciapiedi, ecc) con un gran numero di sterratori, carrettieri, renaioli, spaccapietre, scalpellini, muratori, ecc.: rimedio, già allora, ampiamente praticato. Il 29 novembre un bando del Commissario del quartiere di Santa Maria Novella rende nota la deliberazione del Consiglio Comunale e assegna, a termini di legge, quindici giorni di tempo per presentare opposizione alle demolizioni previste (nel 1854, al momento dell'inizio dei lavori, esse vengono esaminate e risultano essere otto)¹⁶.

Dalla crisi dei primi progetti al progetto di Federigo Gatteschi

Sembra che il passo per l'inizio dei lavori sia breve. Ma il sei dicembre muore il Gonfaloniere Vincenzo Peruzzi, convinto promotore del progetto. All'inizio del 1848 i disordini interni alla città e le notizie di quelli — ben maggiori — in corso negli altri stati allontanano ancora le preoccupazioni per il nuovo lungarno. Del progetto si torna a parlare alla fine del 1848, con un punto e daccapo. Il 25 novembre 1848, Gonfaloniere Bettino Ricasoli, la Magistratura Civica nomina una commissione per conoscere quale fra i lavori progettati, o da far progettare all'ingegner Chiesi, poteva considerarsi più utile e più facilmente eseguibile in caso di «istantanea pubblica esigenza», dato che si entrava «nella stagione invernale e nella possibile circostanza verificabile di dover favorire ai bisogni della classe indigente»¹⁷.

La commissione, formata dall'architetto Leopoldo Pasqui e da Ferdinando Chiari, riferisce l'11 dicembre e la Magistratura decide di dare, cioè di confermare, la priorità al prolungamento del lungarno. Così, dopo questa seconda approvazione votata solo dalla Magistratura, visto che esisteva già la precedente delibera del Consiglio, si mettono in moto i meccanismi per l'approvazione del Governo.

Il 20 dicembre 1848 il Consiglio degli Ingegneri, a cui spetta emettere il parere di competenza, invia alla Magistratura una relazione in cui, senza entrare nel merito del progetto, si dichiara che è opportuno far eseguire all'ingegner Chiesi un serio approfondimento, ritenendo in tutti i sensi rischioso, data l'entità dell'opera, affidarsi a previsioni di massima.

Il 23 dicembre il Consiglio di Prefettura approva l'accampamento della nuova strada del lungarno. La Magistratura nella seduta del 29 dicembre, aderendo al rilievo mosso dal Consiglio degli Ingegneri, delibera di richiedere al Chiesi lo studio dettagliato e completo di tutto il piano.

Nel 1849 è Gonfaloniere Ubaldino Peruzzi, figlio di Vincenzo. Il progetto intanto segue il suo iter, in questa fase non ostacolato nemmeno dalla grave crisi istituzionale della Toscana che, assente il Granduca, conosce l'esperienza del Governo provvisorio dall'8 febbraio all'11 aprile. Si tratta di un periodo brevissimo, massimamente per un'esperienza di governo; eppure l'unico atto emanato in materia di lavori pubblici è quello relativo al prolungamento del lungarno. Il 23 marzo un apposito decreto¹⁸, ripercorse tutte le motivazioni che avevano portato alla formulazione del progetto, compreso naturalmente il fatto che «può per lungo tempo procurare modo d'impiego

e perciò di onorato sostentamento alla classe dei braccianti», lo approva incondizionatamente e dichiara la sua esecuzione *opera di pubblica utilità*, indicando il ricorso alla legge per l'allargamento di Via Calzaioli per la valutazione degli espropri necessari. Nei dodici articoli del decreto vengono contemplati tutti i principali aspetti dell'opera. Si fa riferimento per gli elaborati di progetto al «rapporto sommario» dell'ingegner Chiesi del 10 marzo (non reperibile nella documentazione; all'Archivio di Stato si trova invece una planimetria, firmata dal Chiesi, con data 10 marzo 1849; si tratta probabilmente dell'approfondimento richiesto, o della prima fase del medesimo, almeno per quanto riguarda il rapporto, detto forse per questo «sommario»); si ribadisce che i terreni e gli stabili delle Amministrazioni dello Stato saranno ceduti gratuitamente al Comune, salvo i mulini della Porticciola, di cui si prevede la conservazione, all'interno di un muro che ne impedisca la vista; si conferma insomma punto per punto la precedente impostazione. Quando si parla della nuova sistemazione delle mura urbane troviamo una interessante notazione relativa alla porta al Prato — «come monumento d'arte e di storia vuolsi nella sua integrità conservato» — che anticipa la soluzione adottata nel piano di Firenze capitale.

Appena il 24 marzo, preso atto della decisione del Governo, per gestire la fase esecutiva la Magistratura nomina una commissione speciale composta dal Gonfaloniere come presidente, da Orazio Ricasoli, Guglielmo Cambray Digny, Giuseppe Martelli e dall'avvocato Filippo Brocchi. Tre giorni dopo, il 27 marzo, la commissione presenta il programma operativo richiesto, articolato in dieci punti (fra i principali la compilazione del Quaderno d'Oneri, la risoluzione degli espropri, i contatti con le Amministrazioni dello Stato). C'è anche un riferimento esplicito — l'unico, sia nella fase di progetto che nella realizzazione — all'edilizia del nuovo quartiere: riguardo ai disegni delle facciate che saranno via via presentati la commissione dovrà «deliberare sopra i medesimi senza perdere di vista che non può nulla pretendersi di superfluo o di lusso riguardo alle decorazioni architettoniche». (punto 8)¹⁹. Questo accenno alla esclusione del lusso, che rimane in ogni caso senza conseguenza alcuna, lascia trasparire più un omaggio al radicalismo dei triumviri al potere che una precisa indicazione riguardo alla tipologia delle case o a i destinatari delle abitazioni.

Il 30 aprile l'ingegner Chiesi per il Comune e l'ingegner Felice Francolini per le Regie Possessioni compilano lo stato di consistenza dei beni appartenenti al demanio statale nella zona del nuovo quartiere²⁰. Contestualmente avviene la consegna dei beni suddetti al Comune, che d'ora in poi ne

curerà l'amministrazione fino all'inizio dei lavori. Il trasferimento a pieno titolo, sancito da contratto, si avrà solo nel 1858, per contrasti fra le amministrazioni interessate riguardo ai criteri di stima. Infatti, benché la concessione venga fatta a titolo gratuito, come era stato detto, si rende necessaria una stima dei beni in quanto essi sono parte di un patrimonio il cui fondo e le cui rendite erano stati impegnati dall'emissione dei Buoni del Tesoro. Così lo Stato per procedere all'alienazione di una quota avrebbe pagato, mediante la Regia Depositeria Generale, il prezzo di quella quota alla Commissione dei Buoni del Tesoro, diventata Commissione Amministrativa dei Beni dello Stato, cioè in sostanza alle Regie Possessioni, come era stato stabilito da un decreto governativo del 10 aprile che pure non entrava nel merito ai criteri di stima. Già trattati invece da una lettera del Ministero delle Finanze in data 30 marzo in cui si stabilisce che l'ingegner Chiesi valuterà solo i terreni e gli immobili che producono reddito, e inoltre «a più forte ragione non attribuirà valore alcuno agli stradoni, passeggi e piazzali perché attinenze destinate al pubblico non mai cedibili alla proprietà privata potendo solamente come è stato fatto avvertirsene la destinazione in altro uso pubblico.»²¹ Ma quando l'ingegner Francolini consegna la stima (29 maggio) appare che non si è tenuto conto di tali indicazioni, e che tutto è stato sottoposto a valutazione. La differenza che deriva dai due criteri di stima innesca il contenzioso, risolto appunto nel 1858 a lavori quasi ultimati.

Già prima del periodo del governo provvisorio viene dato inizio ai lavori, ma più per ragioni di ordine pubblico che per altro, mancando anche tutte le superiori approvazioni. Si demolisce il bastione presso la Porticciola, e con le macerie di risulta si forma la massicciata della nuova strada in prosecuzione della Via Gora. Il 6 maggio «considerando che, nella mancanza di pubblici lavori, e stante i continui lamenti elevati dalla classe indigente... si rendeva urgentissimo, di fronte ancora all'imminente buona stagione, di dare al progetto ulteriore ordinamento»²² la Magistratura civica delibera di sottoporlo all'esame del Consiglio degli Ingegneri.

Il 10 maggio si compie un altro passo. Quando l'11 aprile il potere viene ripreso dal Commissario Straordinario per conto del Granduca tutti gli atti adottati dal governo provvisorio vengono dichiarati nulli. Ma per il nuovo quartiere — «considerando che i lavori relativi a questo progetto meritano di essere continuati non tanto per l'ornamento della città, quanto ancora perché offrano ad una numerosa classe di braccianti, per tempo non breve, lavoro e guadagno»²³ — un apposito decreto conferma la validità di tutti i punti di quello del 23 marzo.

Il parere che il Consiglio rimette il 16 giugno infligge però un duro colpo all'andamento positivo del processo di approvazione, ormai alla fase finale. Il rapporto, firmato da Alessandro Manetti, è articolato in due parti. Nella prima vengono mossi numerosi appunti a quasi tutti gli aspetti del progetto: dalla forma della piazzetta nel punto di raccordo con il Lungarno Corsini (attuale piazza Goldoni), all'andamento della strada verso la barriera, alla forma degli incroci e della piazza principale, fino a mettere in dubbio l'efficacia, dal punto di vista statico, del muro di sostegno del Lungarno, del sistema delle fondazioni, ecc. Dopo più di una dozzina di tali rilievi tecnici, giudicati alla stregua di peccati veniali, il Manetti passa a considerazioni più generali: «Dopo di avere in tal guisa fatti noti a V.S. Ill.ma i risultamenti dell'esame del progetto Chiesi, ha voluto il Consiglio studiare se fosse quello suscettibile di modificazione per meglio raggiungere lo scopo della Magistratura fiorentina nella intrapresa di un'opera grandiosa la quale fu mossa più che dalla necessità, dal desiderio di accrescere il decoro e le bellezze della città nostra...». Non sappiamo a quale necessità si riferiva il Manetti, se a quella della città o a quella sempre messa avanti della classe dei braccianti. ma di certo, anche per un accenno alla fretta che è stata fatta al Chiesi, traspare un'insofferenza verso progetti non portati, per ragioni «politiche», allo sviluppo e alla definizione che sarebbe necessaria. Così anche dal punto di vista generale le riserve non sono meno pesanti, e riguardano l'andamento planimetrico del nuovo Lungarno, sia dal punto di vista estetico che economico; l'ultimo appunto pur relativo a un aspetto decisamente secondario dell'insieme vuole mostrare che il progetto difetta anche di quel buon gusto che deriva dall'uso avveduto delle preesistenze ambientali: «Altro risparmio assai rilevante si otterrebbe lasciando scoperto il bacino, o margine della molina della Porticciola e parte del suo rifiuto, i quali contenendo acqua corrente aggiungerebbero anziché togliere amenità al passaggio.»²⁴ L'effetto del rapporto annulla ogni altra iniziativa che riguardi il progetto per tutto il 1849, e ben oltre. Il 22 ottobre 1849 la Magistratura torna ad occuparsi dei terreni del nuovo quartiere; ma è un atto di rimando, di attesa, la nomina cioè di una commissione (formata da Orazio Ricasoli e Luigi Cantagalli) per la sorveglianza dei beni ceduti dal demanio statale.

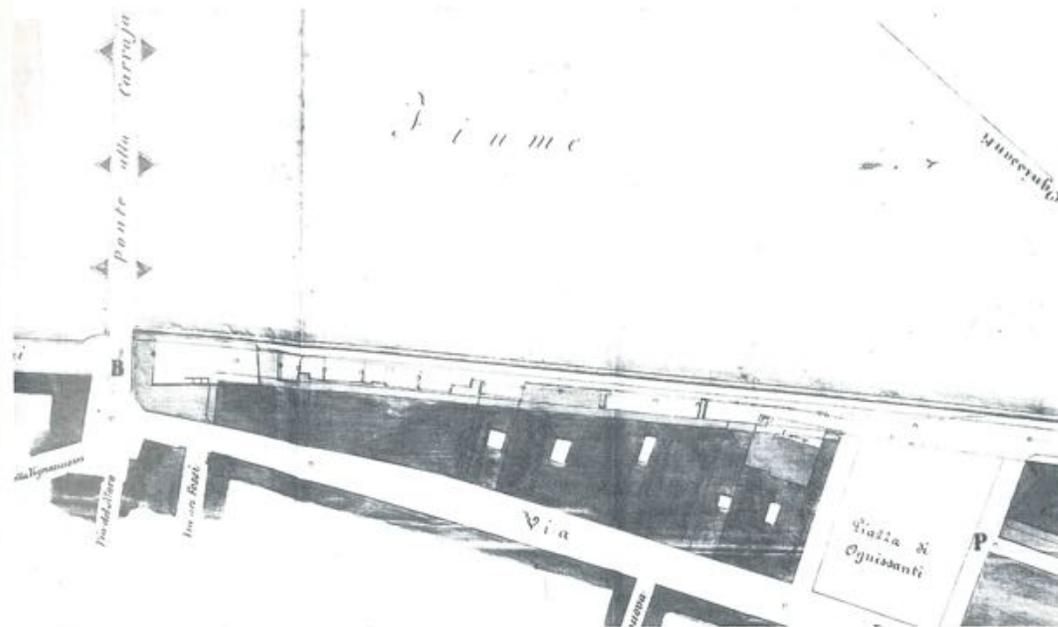
Nell'agosto 1850 il Chiesi presenta al Gonfaloniere le proprie dimissioni con effetto immediato. Al di là del fatto tecnico che le provoca, sembra di poter cogliere in tutta la vicenda la volontà di un attacco alla sua persona. Lasciato senza difese, cioè senza coperture, l'ingegnere del Circondario

Flaminio Chiesi non ha altra scelta. È probabile che la fortuna del Chiesi fosse già al tramonto fin dal rapporto citato del Consiglio degli Ingegneri del 1849. Il *casus belli* dunque è la questione dei lastrici di piazza del Duomo, di cui era stato deciso il rifacimento già nel 1849 sulla base di una perizia redatta dal Chiesi e regolarmente approvata dalla Magistratura. A lavori iniziati Gaetano Bacani, architetto dell'Opera del Duomo, presenta un ricorso contro l'innalzamento del livello dei lastrici «affermando che da tal lavoro derivava un evidente danno nei rapporti estetici alla fabbrica del tempio di San Giovanni, la di cui base era di per sé tanto depressa.»²⁵ Sospesi i lavori, la magistratura nella seduta dell'8 agosto nomina una commissione composta dagli architetti Bartolomeo Silvestri e Carlo Reishammer. Questa riferisce il 14 successivo che l'ingegner Chiesi «aveva optato con avvedutezza e nell'interesse della Comunità» ma «se avesse dovuto essa assegnare le misure del riordinamento in discorso le avrebbe tenute più depresse onde nuocere il meno possibile al Tempio di San Giovanni in rapporto all'estetico...»²⁶; e propone di disfare in tutto o in parte il lavoro già eseguito. La Magistratura decide per il rifacimento totale; il Chiesi scrive al Gonfaloniere riconfermando le scelte fatte a suo tempo «in piena coscienza» e minacciando dimissioni immediate ove non si riprendano subito i lavori interrotti; la commissione d'altra parte conferma il precedente rapporto. Il 21 agosto nella seduta del Consiglio comunale nasce una animata discussione, e il Gonfaloniere decide di nominare un'altra commissione: scattano quindi immediatamente le dimissioni dell'ingegnere di Circondario Flaminio Chiesi, al quale il Consiglio esprime «pieno aggradimento... per il modo nel quale ha costantemente disimpegnate le esigenze tanto ordinarie che straordinarie ad esso affidate, e ugualmente per il modo nel quale ha recato a compimento i due grandiosi lavori dell'allargamento della via dei Calzaioli e del nuovo quartier presso il Forte di S. Giovanni Battista»²⁷. Non è improbabile che proprio i due lavori citati abbiano avuto un qualche ruolo nell'estromissione del Chiesi che avrebbe gestito, con l'approvazione del progetto delle Cascine, tutte le maggiori trasformazioni di Firenze in quegli anni. Alla fine del 1850, il 13 dicembre, la Magistratura civica torna ad occuparsi del progetto e nomina una commissione composta da Guglielmo de Cambray Digny e da Leopoldo Pasqui con il compito di prendere visione di tutto quello che era stato prodotto al riguardo e di riferire sullo stato della questione. Nella seduta della Magistratura del 27 marzo 1851 il Cambray Digny legge un lungo rapporto che ripercorre le vicende della già ampia

serie dei progetti, a cominciare dal periodo napoleonico; propone infine che il Consiglio Comunale nomini due commissioni, una artistica e una amministrativa «onde stabilire positivamente la linea da tracciarsi, e utilizzare il terreno da alienarsi in particelle fabbricative.»²⁸ Rinviato così l'affare al Consiglio comunale, nella riunione del 5 aprile questo nomina la prima delle due commissioni composta da quattro membri, data l'importanza dell'affare, oltre al presidente Cambray Digny. Essi sono: l'ingegnere Giuseppe Michelacci, Ubaldino Peruzzi, e gli architetti Gaetano Bacani e Carlo Reishammer.

Il 19 novembre 1851, attraverso un concorso per titoli, al posto lasciato vacante dal Chiesi è nominato Federigo Gatteschi.

Il vuoto di decisioni e di progressi nella storia del quartiere che si registra nel 1850 è dovuto al prevedibile contraccolpo del rapporto del Consiglio degli Ingegneri e delle dimissioni del Chiesi. Probabilmente influisce anche il riassetto dell'apparato amministrativo granducale per la crisi del 1848-49. Dopo la nomina della commissione artistica nell'aprile 1851, per tutto l'anno non si registra alcun fatto di rilievo. Il 7 gennaio 1852 vengono sostituiti tre membri della suddetta commissione, Bacani, Michelacci e Reishammer, che non fanno più parte del Consiglio comunale, con l'ingegnere Felice Francolini, Feliciano Niccolini e il professore Emilio Santerelli. Alla fine di luglio la Magistratura accorda al Gatteschi il permesso di servirsi di falegnami e muratori per la posa di biffe al fine di tracciare gli allineamenti sul terreno, nonché di un «canneggiatore» per la verifica delle quote, sia orizzontali che verticali. Ingenti sarebbero stati infatti i movimenti di terra per uniformare il livello dei terreni fabbricativi con quello, assai più elevato, del nuovo lungarno. Ricordiamo inoltre che si rendeva necessario anche l'innalzamento della Via Gora - Via San Salvatore che dalla piazza Ognissanti, con andamento parallelo al borgo omonimo, arrivava fino ai mulini della Vaga Loggia; senza dire dei problemi che l'operazione avrebbe comportato per le case della suddetta Via Gora, da interrare di circa un metro e mezzo²⁹. Preme dunque rilevare che con queste misure e con questi allineamenti si era ormai *in medias res*, a contatto con un terreno virtualmente lottizzato, e non con orti o campi abbandonati da sorvegliare, ingombri qua e là delle macerie di lavori iniziati senza un programma definitivo.



6/ Dettaglio di una redazione intermedia del progetto Gatteschi. Sul verso è annotato: «Progetto Gatteschi non più buono perché modificato in appresso...». Il disegno (china e acquerello su lucido, cm. 91,5×237), è l'unico conservato della serie di varianti suggerite dalla Commissione artistica all'inizio del 1853, ed è anche

L'approvazione del progetto Gatteschi; l'inizio della vendita dei lotti e l'inizio dei lavori

La soluzione di questo nuovo corso del progetto si ha nella seduta del Consiglio comunale del 20 aprile 1853. La commissione artistica presenta il proprio rapporto, esposto dal presidente Ubaldino Peruzzi (subentrato al Cambray Digny il 15 febbraio 1853) e lo schema di delibera del progetto allegato, che è quello del Gatteschi redatto il 3 gennaio con alcune modifiche disposte dalla commissione medesima. La discussione successiva mostra però che è proprio l'idea del nuovo quartiere a non essere ancora un riferimento scontato. I consiglieri Ridolfi, Fossi e Capoquadri «hanno elevato il dubbio che coll'approvazione del progetto presentato dalla commissione potesse il Consiglio emettere implicitamente un voto che l'obbligasse indeclinabilmente alla esecuzione del progetto stesso, o rendesse più stretto tale obbligo di quanto già esistesse in virtù delle precedenti deliberazioni della rappresentanza comunale. Ed hanno ritenuto che un voto di tanta importanza meritasse di essere distintamente e maturamente ponderato per arrivare alla opportunità ed ai mezzi di esecuzione di un'opera così grandiosa e di un dispendio rilevante al dirimpetto delle angustie della finanza municipale.»³⁰ I tre consiglieri chiedono poi che venga nominata

l'unico che riporta tutto il progetto alla scala 1:500 circa. Si notano le «riduzioni» dei fabbricati lungo l'Arno e la demolizione del primo tratto della spina verso il ponte alla Carraia. Lo stesso Gatteschi proporrà poi l'ampliamento della piazzetta alla testata del ponte.

anche la seconda commissione per le questioni amministrative ed economiche, così come si era stabilito nella seduta del 2 aprile 1851, e che il progetto sia valutato nella interezza delle sue implicazioni e non solo dal punto di vista estetico. Il rilievo è indubbiamente pertinente. Ma sorprende che a sei anni dalla prima e quasi unanime approvazione, dopo il riconoscimento, nel 1849, della pubblica utilità (che per di più aveva ricevuto un duplice crisma), dopo i rapporti di due commissioni e non poche varianti, si sentisse il bisogno di raccomandare che non era il caso di aver fretta e che c'erano ancora importanti aspetti da verificare. Diremo oggi che si tratta del classico intervento dell'opposizione, ma non è possibile usare tali riferimenti per una situazione in cui di fatto l'opposizione non esisteva. Anche se dal 1850 abbiamo il primo Consiglio comunale elettivo, i candidati sono accuratamente controllati dalla prefettura fin dalla loro ammissione alla eleggibilità, ed è così escluso in partenza che si dano in consiglio rappresentanti di tendenza radicale, l'unica forza di opposizione, incarcerati o esiliati dopo i fatti del 1849. Il gruppo dominante siede quindi compatto e non esistono divergenze di fondo al suo interno. Soprattutto, i contrasti non riguardano l'amministrazione della città. L'opposizione dei consiglieri intervenuti nel dibattito è quindi un invito alla prudenza nell'af-

frontare impegni che avrebbero potuto sconvolgere le previsioni del bilancio comunale, il cui pareggio era allora perseguito come fine prioritario. Era infatti ormai chiaro che non si sarebbe trattato solo di un anticipo di capitali come aveva prospettato il Gonfaloniere Vincenzo Peruzzi: le espropriazioni delle parti dei palazzi di Borgognissanti affacciate sull'Arno e delle case di Via Gora avrebbero comportato un rilevantisimo onere di spesa³¹. Inoltre può non esservi estranea la constatazione che nel nuovo quartiere di Barbone le vendite erano ristagnate per anni prima di svolgersi con un corso accettabile e comunque poco brillante.

Nella replica Ubaldino Peruzzi accetta di sopprimere il passo relativo alla sollecita esecuzione, ma sostiene vigorosamente la necessità di realizzare il progetto senza interrompere l'andamento delle approvazioni e convince la stragrande maggioranza del Consiglio, che approva una delibera articolata in quattro articoli uno per uno. Il primo punto approva il progetto Gatteschi con le modifiche apportate dalla commissione artistica, scorporando però (punto 2) la decisione relativa alla copertura del Canale Macinante, di cui si fa carico alla commissione economica e amministrativa; il terzo incarica il Gonfaloniere di trasmettere il progetto approvato al governo, curando che vengano da quello mantenuti gli impegni precedentemente assunti; il quarto stabilisce l'immediata elezione della commissione economica e amministrativa, che risulta composta da Ubaldino Peruzzi presidente (è così assicurato il coordinamento con l'altra commissione), dall'avvocato Alessandro Malenchini, dall'ingegnere Felice Francolini, da Odoardo Dufour Berte e da Cosimo Ridolfi.

Per l'oltro del progetto al Governo manca il parere del Consiglio d'Arte, equivalente al vecchio Consiglio degli Ingegneri, cioè l'organismo che già nel giugno 1849 aveva rimesso il parere firmato da Alessandro Manetti³². Per rendere più agevole il compito del Consiglio d'Arte il Gatteschi compila un rapporto (4 luglio 1853) che illustra sommariamente i caratteri principali dei progetti Del Rosso e Chiesi e più diffusamente il suo medesimo, con tutte le varianti fino all'approvazione del 20 aprile. Alcune tavole, anch'esse irripetibili, corredevano le descrizioni.

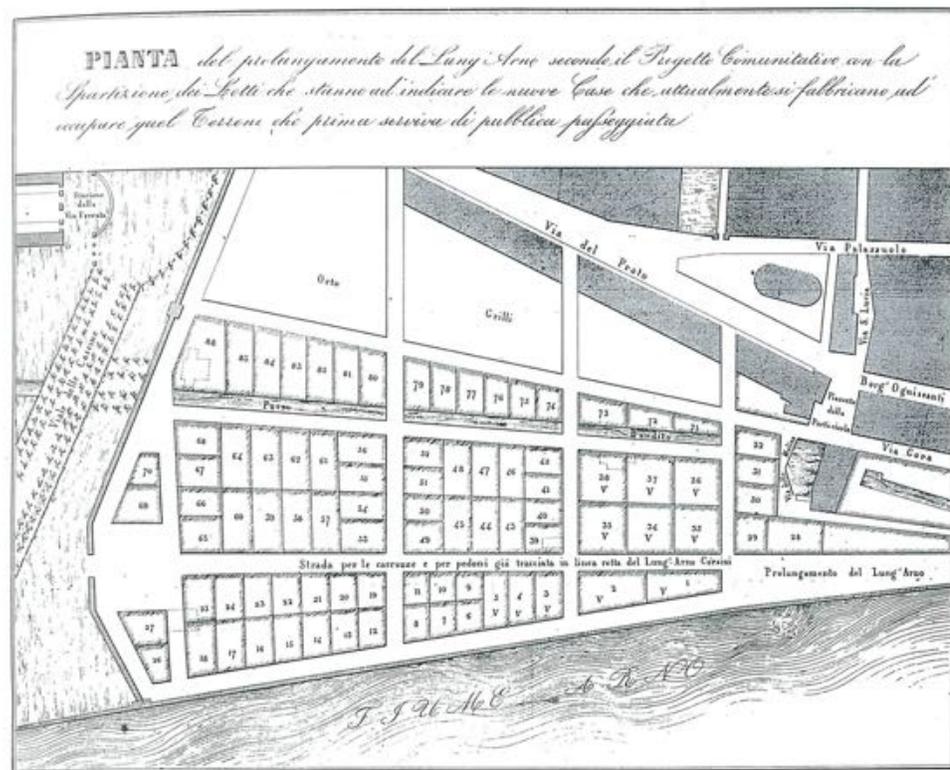
Nel parere steso il 20 agosto a nome di Pasquale Poccianti, Giuseppe Martelli e Lorenzo Materassi e trasmesso il 27 successivo si nota con una qualche sorpresa che vien tenuto conto anche del progetto Chiesi, seppure non sullo stesso piano di quello del Gatteschi (si dice che si è «veduto» il primo ed «esaminato» il secondo). Il punto principale risulta ancora il profilo planimetrico del muro di sponda del nuovo lungarno, e al riguardo

ambidue i progetti risultano carenti («opina il Consiglio che gli angoli designati nei mentovati progetti non possano produrre un bell'effetto. Le curve in tali casi sono certamente preferibili alle rette troncate»), si che viene suggerito un nuovo profilo, intermedio fra quello del Chiesi (troppo addentro nel corso del fiume) e quello del Gatteschi (che comporta un taglio assai profondo delle case del Borgo Ognissanti e dei mulini della Porticciola). Si conclude poi che «per tutte queste ragioni stando sempre ai dati che presenta il progetto Gatteschi segnato di n. III è di opinione del Consiglio che l'andamento da esso tracciato debba essere quello da preferirsi per eseguire il nuovo muro di sponda in prosecuzione del Lungarno.» Dove non è chiaro, perlomeno, perché questo progetto n. III non sia stato citato subito. Poi si critica l'eccessiva altezza del muro di sponda, e la sua esilità.

Per quanto riguarda la lottizzazione del terreno fabbricativo il Consiglio propone che: 1. il fosso Macinante sia lasciato scoperto e che la strada lo fiancheggi sulla sinistra; 2. si aumenti gradatamente la superficie dei lotti procedendo verso la barriera, in modo da rendere possibile la realizzazione di più ampi giardini; 3. si riducano gli angoli obliqui formati dalle vie, «perloché i nuovi edifici riesciranno di forme più regolari e si otterrà maggiore estensione delle loro fronti o facciate»; 4. venga aperto un collegamento fra il Prato all'altezza del Panorama e Via della Scala, proseguendo la prima traversa in un punto che non danneggerebbe i giardini Stiozzi Albertini e Corsini.

Come già detto la mancanza dei grafici elaborati dal Consiglio d'Arte impedisce una piena comprensione delle varianti proposte e del loro accoglimento nel progetto realizzato. Sembra per esempio interessante, e risulta sicuramente non accolta, l'idea dei giardini privati gradatamente più ampi verso le Cascine, che ripropone il tema della continuità fra il tessuto urbano e il grande parco attraverso le due diverse tipologie di verde. L'esigenza di una correlazione organica con la dimensione urbana appare anche nella indicazione sulla opportunità di creare un raccordo viario con la zona di Santa Maria Novella.

Dunque il rapporto si compone di un insieme di suggerimenti e di riflessioni che, se non hanno efficacia normativa, non possono neanche considerarsi una approvazione. L'unico passaggio in cui compare un apprezzamento, seppure assai prudente, è quello relativo al profilo del nuovo lungarno, già citato. D'altra parte in seguito per richiamare l'approvazione data dal Consiglio d'Arte al progetto ci si riferirà a questo rapporto, e in ogni caso sembra che esso sia l'unico ad affrontare tutti gli aspetti della questione. Evidentemente il



71 Pianta del prolungamento del Lung'Arno secondo il Progetto Comunitativo con la spartizione dei Lotti che stanno ad indicare le nuove Case che attualmente si fabbricano ad occupare quel terreno che prima serviva di pubblica passeggiata. È

Consiglio si riservava poi di intervenire sulle singole parti nella fase dei progetti esecutivi³³. Ma non si può non rilevare la strana circostanza per cui si passa alla fase esecutiva non solo senza esplicita approvazione, ma senza alcuna garanzia che si sarebbe tenuto conto delle osservazioni e delle perplessità esposte.

Il passo successivo è del Consiglio Comunale con l'approvazione, il 20 settembre, del *Quaderno d'oneri* per la vendita dei terreni articolato in diciotto punti che fissa le modalità d'acquisto e di pagamento, gli obblighi degli acquirenti e del Comune, i tempi entro i quali dare inizio ai lavori e portarli a un certo compimento. La sovrana risoluzione di assenso è del 18 novembre. Essa riconferma la dichiarazione di pubblica utilità e fissa il riferimento alla legge del 10 settembre 1842 per le indennità di esproprio. Il 29 novembre i lavori per la realizzazione del quartiere sono dichiarati di pubblica utilità (Bando CIX). Il 12 dicembre viene compilata la *Descrizione misura e stima delle particelle di terreno fabbricativo al nuovo quartiere di città fuori la Porticciola*. Infine il 14 dicembre si ha la prima notificazione del Gonfaloniere per la ven-

la planimetria ufficiale, nella sommatoria edizione allegata al *Quaderno d'oneri*. Non è stata rintracciata negli archivi una planimetria dettagliata del progetto definitivo.

dita dei lotti (Bando CXV). Dunque il 1853 rappresenta l'anno cruciale. Anche se l'inizio dei lavori cade nel 1854, con il bando del 14 dicembre 1853 si chiude una fase della vicenda iniziata nell'estate del 1847. Il lungo periodo di incubazione — sette anni — per varare la prima espansione residenziale autenticamente borghese della città evidenzia i limiti e le carenze della realtà fiorentina. La fase successiva di Firenze capitale forza necessariamente i tempi e sembra rimuovere anche quei limiti. In realtà è solo con quest'episodio del quartiere delle Cascine che si manifesta, seppur in forma parziale, un tentativo d'essere di Firenze città borghese.

Con l'inizio del 1854 si registrano le prime vendite. Il 10 gennaio Pietro Melani, pittore, prende possesso del lotto n. 1, di 1.579 braccia quadrate (pari a circa 531 mq), affacciato sul nuovo Lungarno, sulla retrostante Via della Barriera e, a est, sul piazzale il fosso delle mulina.

Il 6 febbraio alla contessa Ida Augusta de Gesdorff vengono consegnati i lotti 3 e 4, anch'essi con l'affaccio sul Lungarno e sulla via retrostante, di braccia quadrate 3.110 (pari a circa 1.046 mq). Il 31

marzo si consegna il lotto n. 6, di braccia quadrate 937 (pari a circa 327 mq), con il solo affaccio sul Lungarno, a Giovanni Iaccoud, possidente svizzero. Un avvio non esaltante, ma certo rassicurante, specialmente per la composizione sociale dei nuovi abitanti.

Sempre all'inizio dell'anno viene proposta dal Consiglio d'Arte (8 febbraio) una variante al progetto per lo spostamento a sinistra del canale Macinante, in modo da poter aprire una strada anche sul suo lato destro. L'approvazione della Magistratura è del 21 marzo, insieme alla costruzione dei due muri a retta delle nuove strade e dei ponticelli per l'accesso alle vie traverse. Il Gonfaloniere apporta una ulteriore variante, preferendo al parapetto in muratura una ringhiera di ferro fuso «onde rendere più amena e ridente questa parte di città.»³⁴ La maggiore amenità comporta evidentemente un notevole aumento di spesa, ma la nuova soluzione deve essere sembrata più consona allo status che andava delineandosi.

Quanto alle varianti che verranno sia proposte sia realizzate nel corso dei lavori, se in generale esse sono un corollario ineliminabile di progetti di una certa consistenza, in questo caso lo sono a maggior ragione, poiché il progetto approvato dal Comune non è né completo né definitivo.

Che comunque ci fossero dei punti da definire, come si diceva, appare sia dalla *Descrizione, misura e stima delle particelle*, in cui figurano alcuni lotti di cui è sospesa la vendita in attesa di chiarimenti sul profilo della barriera e sulla forma della piazza interna, sia dalla corrispondenza fra le Regie Possessioni e il Comune. Uno dei motivi principali di queste indecisioni e sfasamenti è da ricercarsi proprio nella mancanza di accordo fra l'ingegnere del Comune e gli ingegneri e architetti della Regie Fabbriche, coinvolti nel progetto con ruoli marginali. La storia della valutazione dei terreni ceduti al Comune nel 1849 ha mostrato che fin dall'inizio i rapporti non sono stati buoni. Pesa inoltre l'andamento sfavorevole della vendita dei lotti: dopo i tre acquirenti all'inizio del 1854 l'anno trascorre senza altri movimenti, i successivi registrano un ritmo di vendite stentatissimo. L'influenza di questo aspetto, evidentemente indiretta, e la parallela stasi dei lavori (fine del 1855 - inizio del 1856), favoriscono l'introduzione nel quartiere di realizzazioni non del tutto omogenee con il livello qualitativo auspicato all'avvio delle operazioni. Anche se, giova ricordarlo, la differenziazione dei lotti in base alla loro posizione è un dato del progetto, e del resto questa flessibilità in corso d'opera non costituisce certo un fattore negativo.

Dunque il progetto che il Comune si appresta a realizzare può essere così schematizzato:

1. Nuovo lungarno

1.1. Testa del nuovo lungarno al ponte della Carraia: formazione di una piccola piazza con l'abbattimento della parte iniziale, fino all'allineamento sul filo ovest di Via dei Fossi, della spina fra il Borgo e l'Arno costituita dalle case Ricasoli Firidolfi.

1.2. Primo tratto del lungarno (larghezza di 22 braccia, circa 12,75 ml, compresi i due marciapiedi di 4 braccia ciascuno), in linea retta fino al terrazzino sopra la pescaia; il piano di piazza Ognissanti viene ricordato a quello della nuova via con un aumento di quota che è quasi di 4 braccia (s.l.m.: da ml 43,94 a 45,68)³⁵. Questo tratto comporta la demolizione di altre parti di case, terrazze e giardini con affaccio sul fiume, nonché del mulino della pescaia.

1.3. Secondo tratto fino all'altezza della prima via traversa, leggermente inclinato rispetto alla direzione precedente; la sua larghezza cresce progressivamente.

1.4. Tezo tratto, fino al ponte sospeso delle Cascine, ancora con una diversa inclinazione. In corrispondenza della prima traversa, dove si forma un ampio slargo, la strada si biforca: quella interna, allineata sul Lungarno Corsini, conduce direttamente alla nuova barriera (è infatti provvisoriamente denominata Via della Barriera).

2. Altre vie longitudinali

2.1. Via a sinistra del canale Macinante.

2.2. Prolungamento di Via Gora, o Via San Salvatore, lungo il tracciato delle mura prospicienti l'Orto Grilli fino alla nuova barriera. Per la Via Gora da piazza Ognissanti alla Porticciola si prevede l'allargamento, ma non c'è ancora un progetto dettagliato. Di fronte alla piazzetta della Porticciola resta scoperto il margine delle mulina; il mulino e il bagno della Vaga Loggia sono per il momento conservati.

3. Vie traverse

Sono quattro, parallele fra loro, con andamento nord-sud. Le prime tre tagliano l'Orto Grilli e la schiera delle case sul Prato, la quarta è immediatamente interna alle mura.

L'11 marzo 1854 viene dato in accolto alla società Cheli & C. il primo lotto dei lavori, costituito dal tratto del lungarno fra il ponte sospeso delle Cascine e la piazza di Ognissanti. Nel disciplinare è stabilito che la Società appaltatrice inizierà entro la fine di marzo (art. 2), che il tratto da piazza Ognissanti al fosso di rifiuto dei mulini della Porticciola sarà ultimato entro l'anno (art. 3) e che entro il dicembre 1855 sarà terminato l'intero lotto dei lavori (art. 5). L'esecuzione di questa prima fa-

se si svolge regolarmente. Nell'agosto la Magistratura sollecita che per la seconda parte del Lungarno, fino al ponte alla Carraia, siano compilate le perizie e definiti gli espropri previsti per dare corso all'accollo. Il 12 agosto la Magistratura Civica approva alcune varianti per lavori da concertare con il dipartimento della RR Possessioni, sulla base di una relazione del 12 maggio stesa da Felice Francolini, ingegnere di quel dipartimento, e concordata con l'ing. Gatteschi. Le varianti riguardano: 1. le nuove prese d'acqua delle Molina della Porticciola e del Fosso Macinante, costituite da sei aperture a cateratta nel muro di sostegno del nuovo lungarno (invece di una sola come aveva raccomandato il Consiglio d'Arte); 2. ricostruzione del callone di fronte alle nuove prese d'acqua, e costruzione del nuovo *foderaio*, sotto il pignone, per dar libero passo ai legami trasportati dalla corrente³⁶. 3. copertura del fosso dei rifiuti delle Molina, che rimetteva in Arno la quantità d'acqua in eccesso; 4. spostamento a sinistra del Fosso Macinante nel tratto in cui attraversa il quartiere. Sul fronte delle vendite però l'iniziativa non è altrettanto vivace. Così, ritenendo che la mancanza di offerenti sia dovuta al «prezzo eccessivo, specialmente lamentato da tutti quelli che erano nella potenza di concorrere all'acquisto e fabbricazione»³⁷, il 2 dicembre la Magistratura delibera, come incentivo, una riduzione che in media risulta del 20% (per i lotti esposti a nord la riduzione è maggiore).

I controprogetti

Nella prima metà del 1854 una serie di critiche assai dure, provenienti dall'ambiente degli artisti e degli architetti fiorentini, piove addosso al quartiere delle Cascine. Tra le varianti proposte tre si configurano come veri e propri controprogetti: sono quelle dell'architetto Giuseppe Puini³⁸, dell'architetto Coriolano Monti³⁹ e di Ignazio Villa, scultore e dilettante di architettura⁴⁰. Il riferimento di ognuno è la planimetria allegata al *Quaderno d'onere*, con la lottizzazione dalla Porticciola alla nuova barriera.

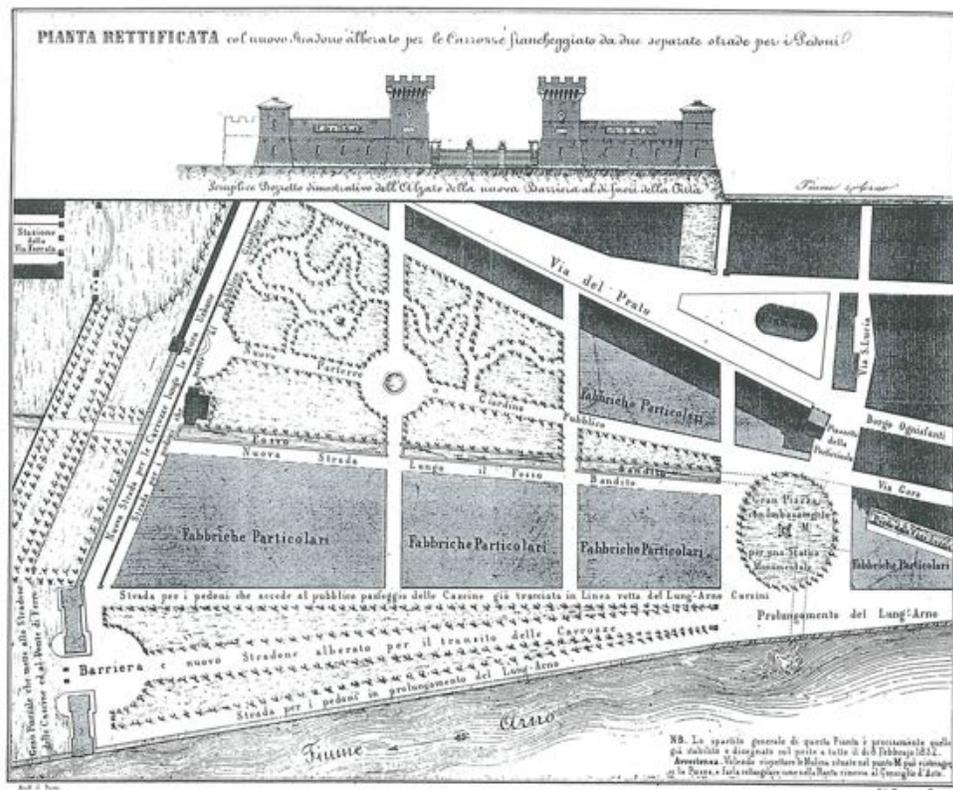
Evidentemente il precipitare, per così dire, della fase esecutiva costituisce una sorpresa per il *milieu* degli architetti. Eppure l'idea era conosciuta da anni, e anche il progetto; o almeno questo avrebbe dovuto, o potuto, esser noto agli addetti ai lavori. Certo è che la soluzione diffusa attraverso la planimetria con la suddivisione in lotti non poteva suscitare entusiasmi o consensi; e in fondo la meraviglia è che le critiche non siano state più numerose, anche tenendo in conto quelle comparse sui quotidiani, o che siano state formulate solo da

professionisti non molto noti. L'avvio della polemica è dato da alcuni articoli comparsi sul *Bullettino delle Arti del Disegno* (nn. 10, 11, 12 rispettivamente del 9, 16 e 23 marzo 1854, anno I) e firmati dal direttore dott. Giovanni Boschi, critico d'arte di formazione letteraria. Riconosciuto che il progetto presenta «un bello spartito nelle linee principali», l'intento è «fare alcune osservazioni sopra qualche parte della pianta approvata, la quale con alcune piccole modificazioni potrebbe di gran lunga meglio corrispondere alle aspettative del pubblico, ed ai bisogni della nostra città.»

Il mite proposito si rivela decisamente più bellicoso all'enumerazione delle osservazioni. Esse riguardano: 1. la nuova cinta muraria, il cui profilo in tre segmenti con diverse direzioni appare eccessivamente frammentato; 2. l'accesso alla barriera vera e propria, giudicato meschino e assai scomodo; 3. la piazza interna, dimensionalmente inadeguata al ruolo usuale di questi spazi; 4. gli edifici dei tre isolati prospicienti l'Arno, la cui edificazione così a ridosso della sponda è dannosa da tutti i punti di vista; 5. la mancanza di una ampia piazza davanti alla Porticciola.

Nel secondo articolo l'autore si diffonde su ognuno dei punti trattati. La nuova barriera e l'accesso alla città sono di capitale importanza: Firenze manca di un ingresso grandioso, e quello previsto non può soddisfare certo tale carenza; per di più, una volta all'interno si avrà «la ingrata vista di una piazza rettangolare fiancheggiata da un *borgo di case* discordanti tra loro nelle linee, nell'architettura, nell'altezza, nella distribuzione, giacché essendo rilasciato all'arbitrio dei proprietari l'edificarle secondo i loro mezzi, i loro comodi, i loro bisogni, né essendovi una commissione di *edilità* che curi la pubblica decorazione, ne sorgerà quel mostruoso nesso di meschine casette, e di palazzine, e fors'anco di qualche bello edificio, come abbiamo veduto intervenire nel nuovo caseggiato di Barbano. — Ma quivi ben si poteva ciò comportare trattandosi di luogo internato nella città, e di impresa avente per iscopo di fare case a comodo dei cittadini, al contrario di quello in questione che più che altro è destinato a servire d'ingresso alla città, prendendo partito da quell'area che fino adesso ha servito da passeggio alla popolazione.» Per la prima volta una critica entra in merito al rapporto fra la composizione d'insieme del quartiere e le architetture, e pone l'istanza di controllo dei fronti degli isolati.

La forma delle nuove mura e la posizione e la forma della barriera sono smontate punto per punto: «Dirò solo che sarà per riuscire molto ingrato ed incomodo il giungere fino all'estremità del Lungarno, e girar dietro le mura per andare a trovare l'uscita della città»... «In quanto alla situazione



8/ Pianta rettificata col nuovo stradone alberato per le Carrozze fiancheggiato da due separate strade per i Pedoni. È il controprogetto di G. Puini. Appare evidente l'artificiosità e il fuori scala del prospetto della nuova barriera.

della Barriera... mi limiterò a fare osservare che posta nel luogo che le è stato assegnato, non è in rapporto né colla direzione della Stazione, né col viale delle Cascine, né col Lungarno Corsini.» Rilevata poi la necessità di un passeggio interno, e di una piazza al di fuori della Porticciola, il Boschi coglie un punto che non appare nel progetto e che non era mai stato chiaramente affrontato in tutte le sue implicazioni: «Non intendo neppure come si possa conciliare collo spirito di guadagno che si manifesta in tutta la distribuzione del terreno disponibile per le nuove fabbriche, l'aver segnato il livello dei piani del nuovo prolungamento del Lung'Arno quale vedesi accennato sulle mura laterali della Piazza di Borgo Ognissanti. Secondo i tracciati col bianco non risulta per necessaria conseguenza una inclinazione fortissima delle strade che da quella Piazza porteranno al progettato ingrandimento, lo che produrrà una esorbitante spesa per le indennità occorrenti, rendendosi impraticabili tutti i piani esistenti lungo la linea dei lavori da farsi, cosa per certo non molto favorevole, avuto riguardo alle strettezze dei tempi che corrono.»⁴¹ La parte propositiva, esposta nel terzo articolo, è

in gran parte anticipata nella formulazione delle critiche, ed è ripresa con particolari sugli ornamenti, sugli arredi, ecc., degli spazi aperti. D'accordo con le idee del Boschi si dichiara l'architetto Puini, che invia al *Bullettino* un progetto redatto su una tavola (litografata e offerta ai lettori della rivista che ne facciano richiesta) con a confronto la planimetria del Comune e quella del controprogetto, oltre ad un prospetto delle nuove mura nel tratto della barriera e alle *Osservazioni* esplicative, dalle quali sappiamo che il Puini aveva rimesso fin dal febbraio la sua proposta al Consiglio d'Arte. Le caratteristiche principali del progetto collimano dunque con il pensiero del Boschi (passeggio sull'Arno, maestosità della barriera, piazza fra l'Arno e la Porticciola). Il Puini arricchisce poi la zona nord del quartiere con un altro giardino che si estende dal Canale Macinante fino alle case a schiera sul Prato, sopprimendo così gli isolati fra il Macinante e il prolungamento di Via Gora e occupando tutto l'Orto Grilli, salvo la parte fra le prime due traverse, destinata a *Fabbriche particolari*; nel giardino viene mantenuta la ex casa colonica dell'Orto Ferdinando.

Evidente preoccupazione del Puini è il raccordo fra il parco delle Cascine e la collocazione urbana del nuovo quartiere, che partecipa dell'una e dell'altra realtà; anche se la soluzione è tutt'altro che persuasiva riguardo al rapporto fra i tre isolati al centro — per i quali non c'è alcuna indicazione né di tipologia né di facciata — e le zone a verde; e anche se appare chiaro che lo sfondo delle facciate posteriori delle case a schiera sul Prato costituisce un problema irrisolto.

Di poco successivo (6 maggio) è il controprogetto di Ignazio Villa, autore del palazzo neogotico sul Prato, fra il Panorama e l'inizio di Borgo Ognissanti, dove aveva studio e abitazione. Anche questa proposta è diffusa a mezzo di una tavola litografata. L'idea principale consiste nello sdoppiamento della barriera: una, a carattere monumentale incentrata su un arco classicheggiante, fronteggia la stazione della Leopolda; l'altra, in forme più semplici, serve per l'accesso al parco delle Cascine ed è situata nella stessa posizione del progetto comunale. Ugualmente differenziate sono le strade di accesso al quartiere. Alla barriera monumentale fa riscontro lo Stradone Leopoldo, imponente arteria fiancheggiata da portici che, allineata sulla direzione di Via Gora, dalla piazza antistante la Porticciola immette in una piazza semicircolare anch'essa porticata. Altra novità dello schema viario è la previsione di un collegamento con la stazione della Maria Antonia.

Riguardo alla suddivisione in isolati il Villa si riferisce al progetto comunale inserendo però, con il tipico sistema della soppressione di un isolato, una piazza centrale, arricchita ai quattro angoli da altrettante piazzette quadrate ruotate di 45°. Notiamo infine che fra le motivazioni addotte per la formazione della nuova piazza vi è quella della salubrità dell'aria, citata anche per la copertura del Canale Macinante e della gora delle Mulina. Il 2 giugno, neanche un mese dopo, Ignazio Villa presenta nella ormai consueta forma una variante al proprio progetto. L'orientamento della planimetria è invertito in questa nuova redazione e nella parte superiore della tavola si trova la zona sud di Firenze, l'Oltrarno, nel nostro caso il quartiere di San Frediano. Ciò per conferire maggior risalto all'idea madre della variante, la previsione di un nuovo ponte sull'Arno dalla piazza antistante la Porticciola alla via interna delle mura verso la Porta San Frediano. E il Villa amplia questa proiezione verso la zona d'Oltrarno all'ipotesi di racchiudere entro la cinta urbana il quartiere del Pignone fino al ponte sospeso delle Cascine, con una operazione analoga a quella compiuta sulla riva destra. Si sarebbe così ottenuta la completa e definitiva regolarizzazione del perimetro delle mura di Firenze. Si prevede infine l'allargamento del pas-

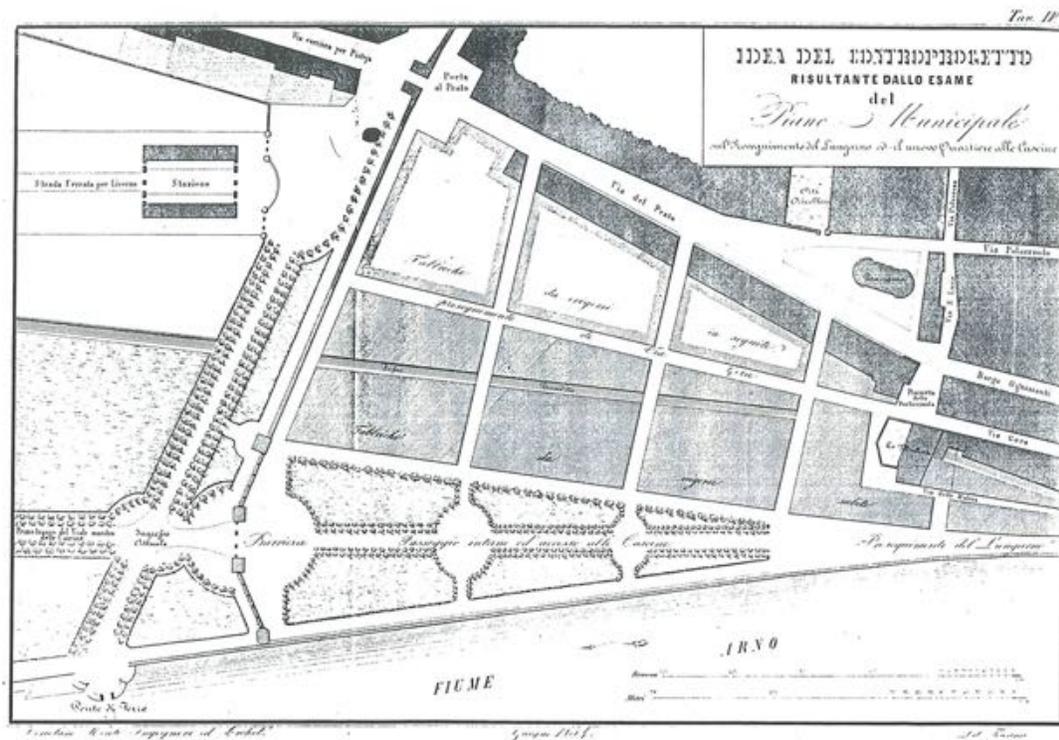
seggio del Lungarno mediante un parapetto di ferro fuso a sbalzo sul fiume, previsto anche nel tratto fra il ponte a Santa Trinità e il ponte alla Carraia. Tale soluzione, oltre ad accrescere l'amenità del passeggio, serve a ridurre al minimo il gravoso onere degli espropri degli edifici affacciati sull'Arno.

L'ultimo dei controprogetti più significativi è di Coriolano Monti, che pubblica addirittura un opuscolo con quattro tavole ed espone le sue argomentazioni in circa trenta pagine dense soprattutto di retorica. Il Monti riprende le idee del Boschi e del Puini riguardo al passeggio sul lungarno, accorpa la parte destinata all'edificazione in tre grandi isolati e include la lottizzazione dell'Orto Grilli, da rimandare a un secondo momento.

Alcune delle proposte avanzate nei controprogetti appaiono ben più stimolanti della soluzione municipale. Per esempio l'esigenza di collegare organicamente il quartiere con la città, non solo con il suo centro, è sì interessante anche perché è formulata dallo scultore Ignazio Villa, ma soprattutto perché anticipa esigenze reali le cui soluzioni saranno faticosamente realizzate solo dopo molto tempo. E ancora si nota in tutti i progetti la ricerca di un rapporto con il parco delle Cascine, visto che una delle due motivazioni del lungarno e del nuovo quartiere era proprio la creazione di un continuum parco-città. Vero è che la soluzione prospettata non sempre sorregge efficacemente le buone intenzioni. In ogni caso c'è da rimpiangere che fra tutte le proposte venga poi fatta propria dal Comune solo quella di lottizzare l'Orto Grilli per intero.

Le varianti in corso d'opera

Nonostante che poco dopo l'inizio dei lavori la città fosse colpita da una grave epidemia di colera⁴² e l'anno successivo da una inondazione, il nuovo lungarno procede senza interruzioni. Attraverso le filze sull'esecuzione dei lavori (Archivio Storico del Comune) è possibile seguirne i progressi passo per passo; con i protocolli delle deliberazioni della Magistratura Civica e del Consiglio Comunale seguiamo invece l'approvazione delle perizie e degli accolti, la vicenda dei rapporti fra il Comune e i Dipartimenti dello stato, la serie delle varianti (proposte e realizzate), le vendite dei lotti. Il riscontro fra le due storie parallele non è agevole per le ampie lacune documentarie relative alla parte esecutiva dei lavori (con l'eccezione, come si è detto, per la parte relativa al lungarno), e manca inoltre quasi del tutto la documentazione relativa all'andamento dei lavori privati, ovvero all'edificazione sui lotti.

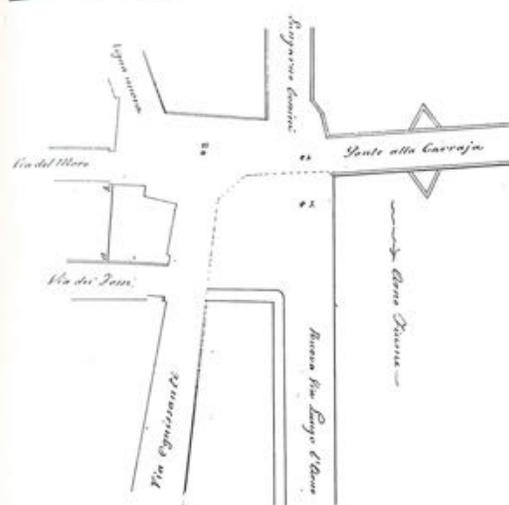


11/ Idea del controprogetto risultante dallo esame del Piano Municipale sul proseguimento del Lungarno ed il nuovo Quartiere delle Cascine. È dell'ingegnere e architetto Co-

riolano Monti, che lo pubblica allegato all'opuscolo *Esame del piano di proseguimento del Lungarno di Firenze e delle proposte modificazioni*, Firenze, 1854.

Il 10 gennaio 1855 il Municipio sollecita il governo per la costruzione della nuova barriera e chiede che nella medesima sia prevista una porta secondaria in corrispondenza del nuovo lungarno, «a maggior decoro, comodo e sfogo dell'imponente affluenza dei concorrenti alla passeggiata»⁴³. Ancora dal Municipio al governo è la richiesta del 27 gennaio relativa all'esonero del pagamento dell'indennità per una ulteriore occupazione di suolo demaniale resa necessaria dalle varianti al progetto. Una di queste prevede la formazione di un «pubblico lavatoio» intorno al fosso di rifiuto del Macinante. Nella narrativa della delibera si afferma che «è grandissima la difficoltà incontrata, e che continua a incontrarsi non ostante le maggiori facilitazioni poste in essere, per la vendita dei terreni»; è quindi da tenersi nella dovuta considerazione la richiesta di una piccola porzione di terreno, trattandosi «di altro utile quanto filantropico provvedimento nella progettata esecuzione di un pubblico lavatoio, di cui può ben dirsi mancante questa popolosa città»⁴⁴. La realizzazione slitta poi indefinitivamente, ma l'idea, estranea alla logica con cui era stato impostato il quartiere, e ancor più l'accento alla filantropia sono elementi rivelatori della mancanza di un vero e proprio «piano» al di là di quello schematizzato nella planimetria.

Intanto la prosecuzione dei lavori comporta alcune varianti effettive, proposte e realizzate in tempi brevi. Addirittura rapida è la soluzione della più consistente variante al progetto: l'inserimento nella lottizzazione dell'Orto Grilli⁴⁵ il cui esproprio, insieme alla indennità di £. 255.000, viene approvato all'inizio di agosto. L'orto occupa la zona nord del quartiere immediatamente all'interno delle mura, fino alle case a schiera del Prato. Il terreno espropriato è in totale di 62.860 braccia quadre (circa 36.460 mq); la parte fabbricativa risulta 38.991 braccia (22.615 mq) e verrà lottizzata sulla base degli isolati già definiti dalla spartizione mediante le vie traverse; la suddivisione in lotti non appare in nessuna planimetria, e possiamo farcene un'idea dal catasto del 1884. L'esproprio parziale dell'Orto Grilli per l'apertura delle vie traverse che mettono in comunicazione la via del Prato con il nuovo quartiere è previsto in tutti i progetti. Siccome con la soluzione esecutiva la proprietà sarebbe stata assai danneggiata dal frazionamento in quattro parti, e data l'ingente somma che sarebbe occorsa al Comune per recingere convenientemente tali parti, si opta per l'esproprio totale, in base all'art. 6 della legge del 1842, richiamata in vigore nel novembre 1853 per il quartiere delle Cascine: «L'occupazione sarà limitata alle parti degli stabili necessaria per operare



12/ Progetto di ingrandimento della Piazza presso il ponte alla Carraia di F. Gatteschi (ASCF, f. 5270, *Accogli dei lavori*, n. 43). Non è ancora definito il raccordo del dislivello fra il nuovo Lungarno e Borgo Ognissanti (ml. 1,10 circa).

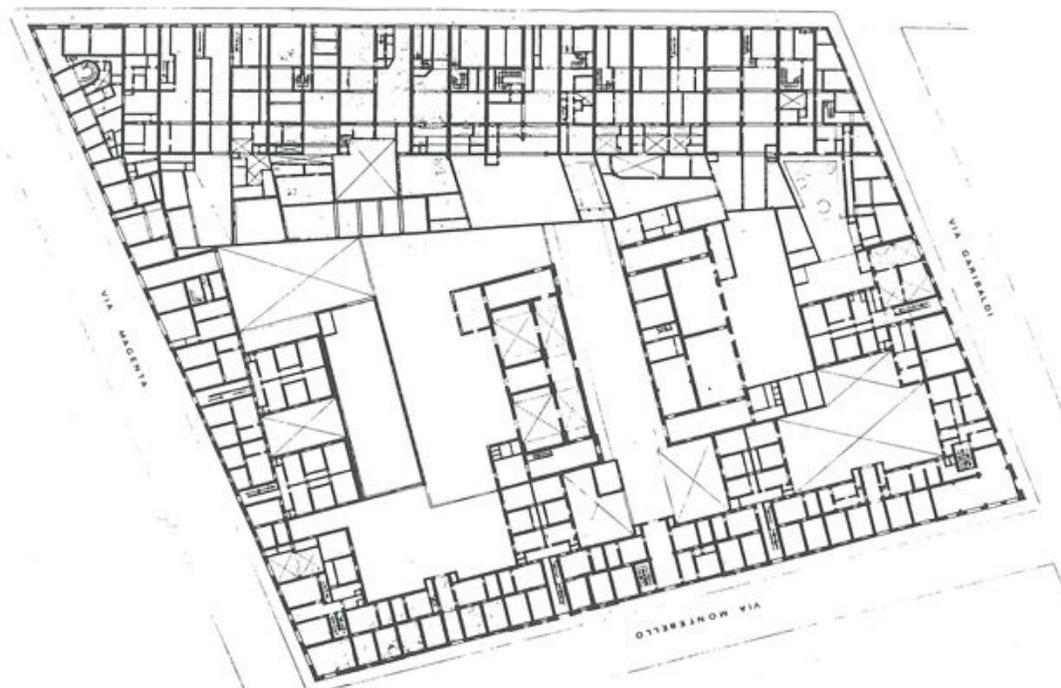
l'allineamento, e l'allargamento delle strade... ma la Commissione dovrà estendere l'acquisto anche all'intero fondo, qualora il proprietario ne facesse domanda.» Dalla vendita dei lotti il Comune prevede un ricavo di £. 89.450 con uno sbilancio, rispetto alle 255.000 dell'indennità, di £. 165.549: somma ragguardevole, ma non molto superiore a quella risultante dall'esproprio parziale e dalla spesa per la recinzione delle parti residue. E in ogni caso il senso dell'operazione è da vedersi come ulteriore incentivo alla realizzazione del quartiere, coll'immissione sul mercato di una serie di piccoli lotti a basso prezzo, appetibili anche per i proprietari delle case a schiera sul Prato e in generale accessibili a uno strato sociale assai più ampio.

Il 5 settembre, con la sovrana approvazione, la questione dell'Orto Grilli è formalmente conclusa. Il terreno viene occupato in due tempi (1° maggio e 1° ottobre 1856); l'indennità pagata risulta di £. 252.622. La vendita dei lotti inizia nel 1857, e risulterà agevolata da un ulteriore incentivo messo in atto nel 1856: il 24 maggio, «per l'esperienza degli anni decorsi, e nella fiducia che risorga il commercio»⁴⁶ si decide che la vendita dei lotti avvenga con la procedura già sperimentata con successo nel quartiere di Barbano, richiamando la deliberazione del 7 agosto 1849, che già nello stesso 1856 era stata eccezionalmente usata per la vendita di tre lotti congiunti. L'agevolazione consiste nel modo di pagamento: mentre il *Quaderno d'Oneri* stabilisce che al contratto sia anticipato un terzo dell'importo totale del lotto, è ora possibile rateizzare questo primo terzo in cinque parti, di

cui la prima è corrisposta al momento del contratto, e le altre quattro devono saldarsi in un anno, con l'interesse del 4,5%, a favore del Comune, con rate semestrali anziché annuali come prescritto nel *Quaderno d'Oneri*. L'agevolazione consentirà ai piccoli e piccolissimi impresari edili che formano la quasi totalità del panorama imprenditoriale del settore di acquistare i terreni senza grossi anticipi, rimandando le rate più consistenti al momento in cui si stimava prevedibile il rientro delle somme anticipate con la vendita degli appartamenti costruiti.

Il 29 giugno 1859 il Comune approva l'ampliamento della piazzetta allo sbocco del ponte alla Carraia, secondo la variante del Gatteschi che prevede l'arretramento del fronte degli edifici fra Via dei Fossi, Via del Moro e Via dei Federighi. Acquista così maggiore respiro il raccordo fra la testa del ponte, il nuovo lungarno e Borgo Ognissanti, che per le consistenti differenze di quota risulterebbe altrimenti assai disagiata. A questo riguardo si era posto fin dall'inizio il problema dell'area risultante dalla demolizione di una parte delle case Ricasoli Firidolfi all'inizio della spina affacciata sull'Arno, risolto mediante una terrazza con balaustra contornata da un muro curvilineo. Il Consiglio d'Arte, nel parere del 1853, aveva consigliato di studiare «in atto pratico il miglior sistema onde ben combinare i diversi piani che vi si incontrano». Così, arrivati alla fase esecutiva, il Comune chiede un parere all'architetto Giuseppe Martelli. Questi propone di far iniziare la balaustra sul lungarno «da un imbasamento che potrebbe sistemare per collocarvi in seguito una statua o un gruppo, per così meglio nascondere il difetto della unione di tante differenti pendenze dei piani stradali». Inoltre ritiene necessario «interrompere la balaustra da un'ampia e doppia scalinata, affinché il popolo che sbocca da tante vie in quel punto, possa andare a venire al nuovo lungarno senza essere obbligato a traversare la pendenza del ponte, specialmente quando l'affluenza sarà maggiore, o in occasione di feste, di concorsi e di passeggi, ove intervengono donne, fanciulli e vecchi»⁴⁷.

La realizzazione segue le linee indicate dal Martelli; nel 1873 viene collocata la statua di Carlo Goldoni, da cui prende il nome la piazza. Ancora nel 1855 si colloca la disputa relativa alla barriera. Più in generale la questione della barriera attraversa fin dall'inizio la vicenda del nuovo quartiere. Ricordiamo che le fondamenta del nuovo tratto delle mura urbane, il cui disegno, e quello della barriera medesima, spettava agli architetti delle Regie Fabbriche, erano state imposte fin dall'inizio del 1849, e che non vi erano state modifiche al tracciato né progressi nella co-



6/ Dettaglio di una redazione intermedia del progetto Gatteschi. Sul verso è annotato: «Progetto Gatteschi non più buono perché modificato in appresso...». Il disegno (china e acquerello su lucido, cm. 91,5X237), è l'unico conservato della serie di varianti suggerite dalla Commissione artistica all'inizio del 1853, ed è anche

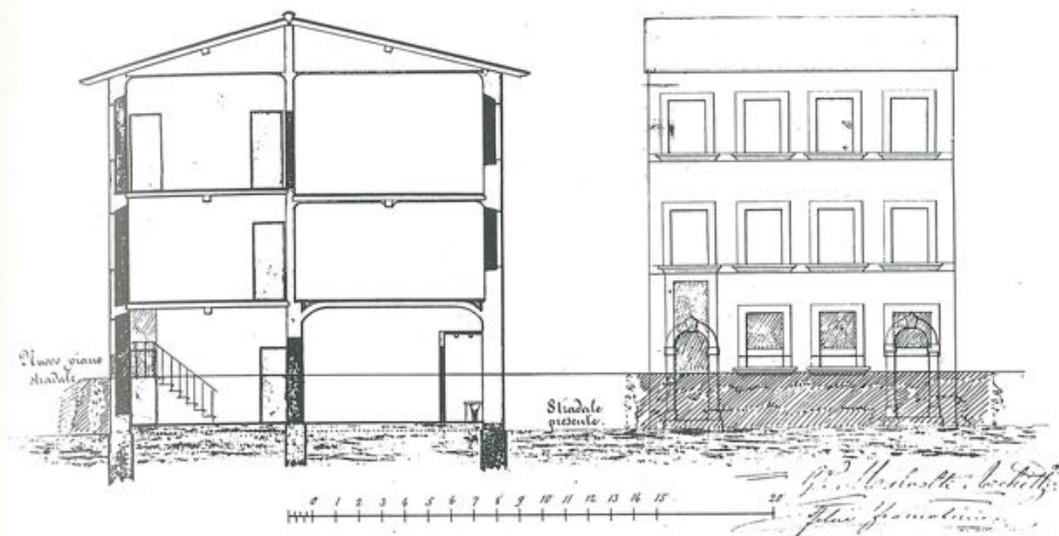
struzione. La *querelle* di cui si tratta si svolge in seno al Consiglio d'Arte e mette in luce, una volta di più, i contrasti e le animosità nel ristretto gruppo di architetti e ingegneri più in vista. Il contrasto, le cui fasi sono state minutamente ricostruite⁴⁸, ha come protagonisti il Manetti ed il Poccianti, attraverso lo schermo dell'architetto Fabio Nuti, della Direzione Generale dei Lavori d'Acque e Strade e delle Fabbriche Civili dello Stato. Il Nuti, protetto da Alessandro Manetti, era stato incaricato del progetto della barriera e delle mura, ma le sue proposte vengono sistematicamente stroncate dal Poccianti, finché quest'ultimo viene invitato a produrre una soluzione, di cui lo stesso Manetti non potrà fare a meno di riconoscere la validità, anche se propone che venga rimessa al Nuti come traccia per operare correttamente. La reazione del Poccianti è violentissima e infine il progetto definitivo viene affidato a lui. Ma la realizzazione non si avrà mai, nonostante che il Comune solleciti più volte il Governo. Viene eretto, come soluzione provvisoria, un muro a vela e una barriera con cancelli, che rimarranno fino alla demolizione delle mura⁴⁹.

Si eseguono intanto altre varianti: all'inizio del 1856 viene approvato, e poco dopo iniziato, l'allargamento e il prolungamento del Vicolo della

l'unico che riporta tutto il progetto alla scala 1:500 circa. Si notano le 'riduzioni' dei fabbricati lungo l'Arno e la demolizione del primo tratto della spina verso il ponte alla Carraia. Lo stesso Gatteschi proporrà poi l'ampliamento della piazzetta alla testata del ponte.

Gora fino al lungarno. Si decide inoltre di procedere all'esproprio completo degli edifici che formano il lato sinistro (quello più vicino all'Arno) della Via Gora anziché solo delle parti destinate all'ampliamento, giudicando l'operazione vantaggiosa «non tanto sotto l'aspetto economico, quanto per provvedere fin d'ora a quei bisogni che possono presentarsi in seguito, qualora piaccia portare ad effetto il progetto già accennato stabilimento balneario, o di bagni pubblici, nel locale ove è al presente posto il bagno della Vaga Loggia, che viene a sopprimersi.»⁵⁰ Neanche questa attrezzatura viene però realizzata.

All'inizio di febbraio la Magistratura torna ancora sull'argomento dei parapetti lungo il Macinante, ormai nel nuovo alveo, abbandonando l'idea della ringhiera in ferro a favore del parapetto in muratura. Poiché la soluzione con la ringhiera era stata avanzata proprio dal Comune, questo ritornare sull'argomento indica chiaramente che fra il 1854 e il 1856 la prospettiva è mutata: la maggiore spesa necessaria viene ora ritenuta non un opportuno contributo all'amenità del quartiere, ma un aggravio eccessivo in rapporto al livello qualitativo che si sta realizzando. Sempre nello stesso periodo viene richiesta al Governo la concessione di abbattere la Porticciola e un tratto delle mura ur-



14/ Sezione e prospetto di una casa sul lato N di Via Gora, ora Via Montebello (ASCF, f. 5273 Espropriazioni, n. 24). Il progetto datato 7 novembre 1857 e firmato dall'ing. Giuseppe Malvolti per il proprietario Ignazio Fici e dall'ing. Felice Francolini per il Comune, adegua il fabbricato al nuovo livello del piano stradale, rialzato di un metro e mezzo circa.

La documentazione degli espropri e dei progetti di ristrutturazione di tutta Via Gora e dei palazzi affacciati sull'Arno è particolarmente ricca e interessante (ASCF, filze da 5271 a 5276) e meriterebbe uno studio specifico.



15/ Particolare del lato N di Via Montebello, già Via Gora (foto G. Corsani, maggio 1986). Sono chiaramente visibili le tracce degli interventi per il rialzamento del piano stradale.

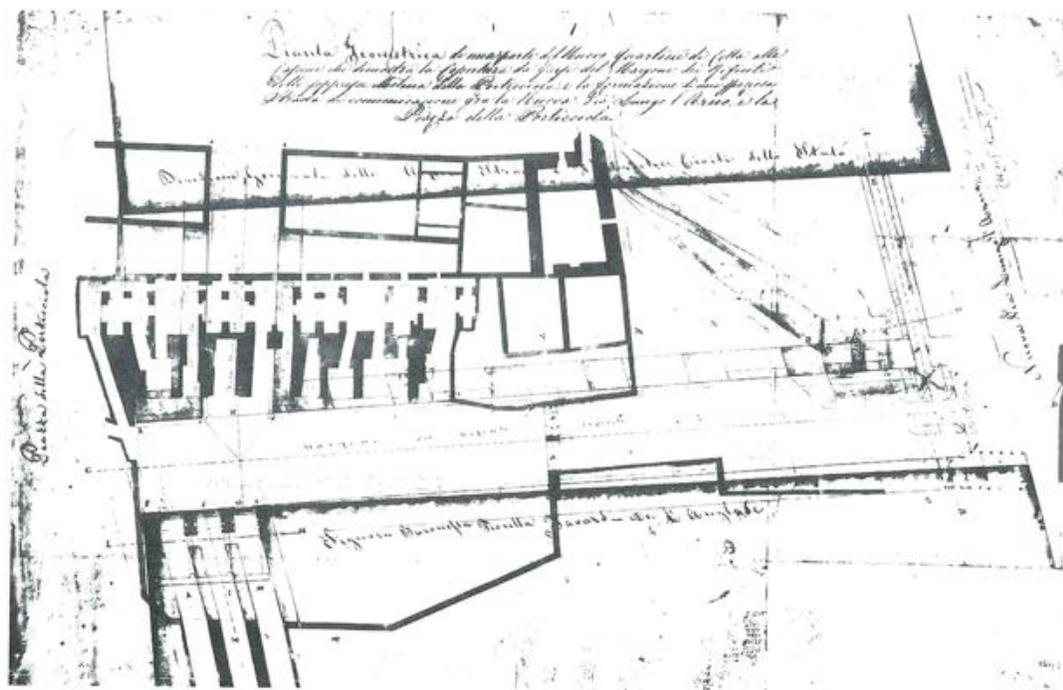
bane adiacenti per realizzare il nuovo emissario dalla piazza di Ognissanti al lato destro del Macinante.

Alla fine del 1857 si procede alla sistemazione della zona fra la Porticciola e l'Arno, in base alla variante redatta dal Gatteschi il 27 novembre che prevede: 1. copertura della gora (o margone o bottaccio) delle Mulina e del fosso di rifiuto (come già stabilito, per quest'ultimo); 2. demolizione delle Molina della Vagaloggia e chiusura della Strada delle Molina, parallela alla Via Gora verso l'Arno; 3. rettifica del perimetro dei lotti 28, 30, 31 e 32, che cambiano la forma a «L» della planimetria comunale in quadrilatero pressoché rettangolare; 4. formazione della nuova strada fra la piazza della Porticciola e l'Arno, larga 50 braccia (circa 29 metri) e lunga 140 (circa 81 metri). Essa è delimitata dal terreno della baronessa Favard a ovest e dal profilo di un nuovo isolato a est, fra il lungarno e la Via Gora, in prosecuzione del filo della facciata della casa Bonaini. Si eseguono intanto

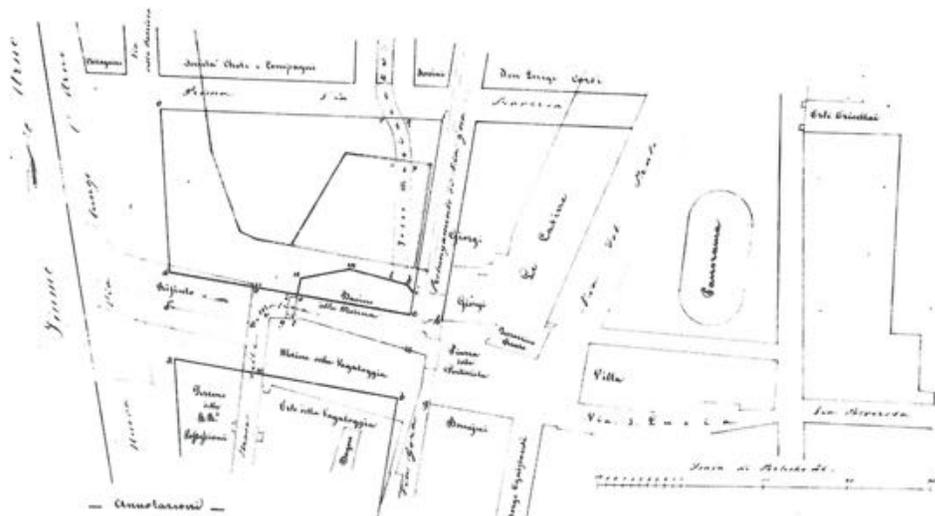
anche la demolizione della Porticciola e delle mura deliberata nel 1856.

Sempre alla fine del 1857 si avvia a soluzione l'annosa pendenza, trascinatasi a lungo anche per le numerose varianti, fra il Comune e il Governo per i terreni e gli edifici di quest'ultimo interessati dal nuovo quartiere: la sovrana risoluzione del 2 dicembre sancisce la cessione gratuita al Comune, senza alcun onere aggiuntivo per i vari disagi creati dallo svolgimento dei lavori (in particolare per l'interruzione del flusso delle acque del Macinante). Il 15 gennaio 1858 viene stipulato il relativo contratto.

All'inizio del 1858 si avviano i lavori per la siste-



Pianta Geometrica di una parte del Nuovo Quartiere di Città alle Cascine che serve a dimostrare il Progetto di una spaziosa Strada da aprirsi di comunicazione fra la Piazza della Porticciola e la Nuova Via lungo l'Arno.

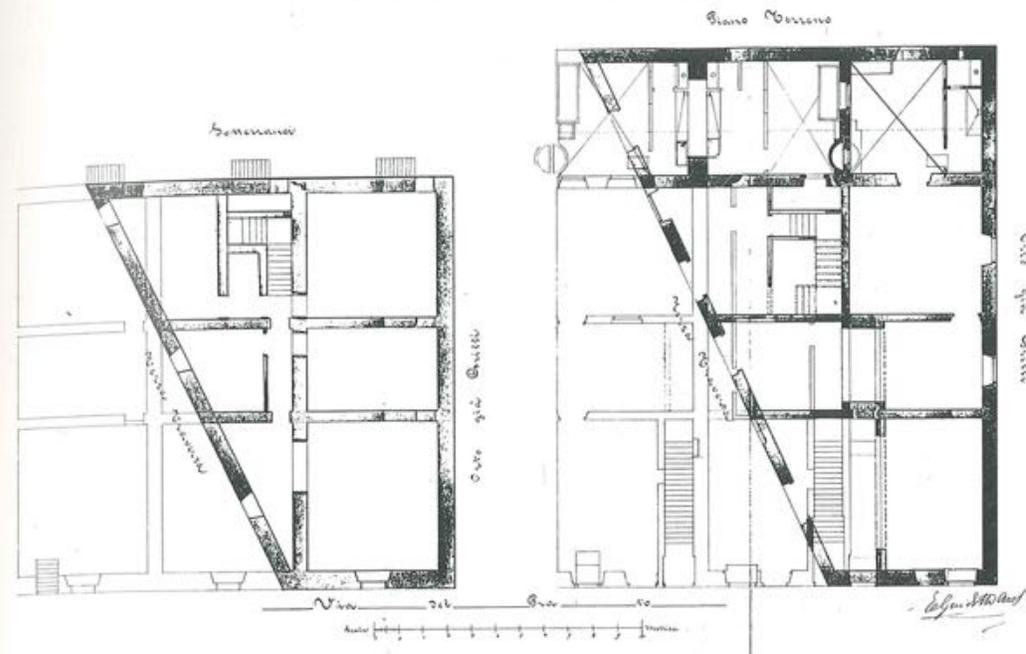


16/ Pianta geometrica di una parte del nuovo quartiere di città alle Cascine che dimostra la copertura da farsi del Margone dei rifiuti delle soppresse Molina della Porticciola e la formazione di una spaziosa strada di comunicazione fra la nuova Via lungo l'Arno e la piazza della Porticciola. (ASCF, 134/1).

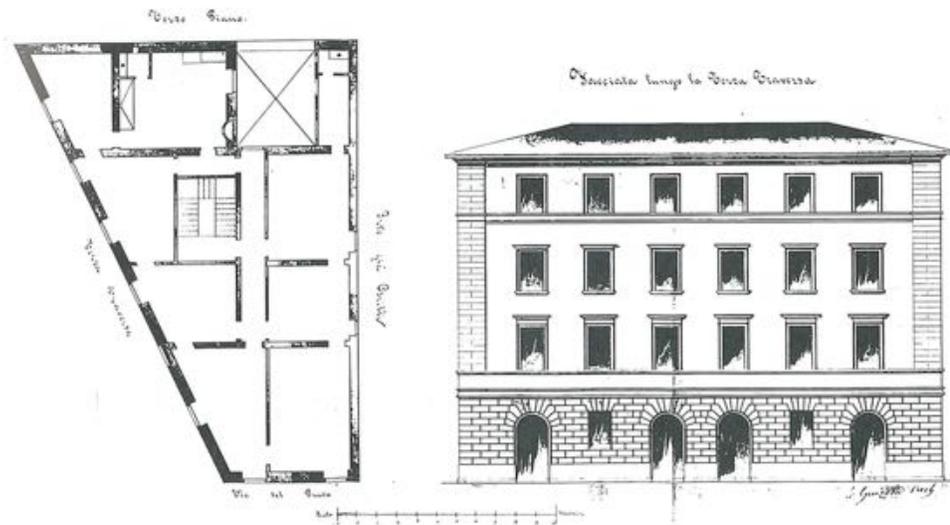
17/ Pianta geometrica di una parte del Nuovo Quartiere di città alle Cascine che serve a dimostrare il Progetto di una spaziosa strada da aprirsi di comunicazione fra la piazza della Porticciola e la Nuova Via lungo l'Arno, (Archivio del Museo Storico Topografico di Firenze, 2290).

Progetto per la costruzione di uno Stabile sui residui della Casa Pieri sulla Via del Prato e Terza Traversa del Quartiere delle Cascine

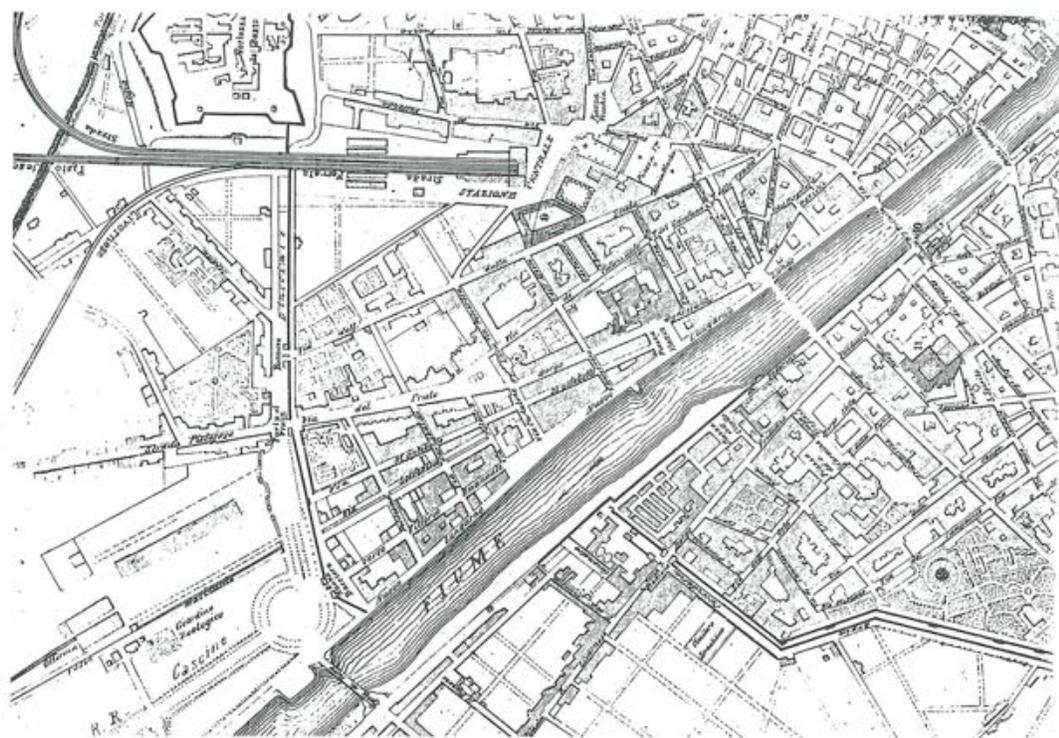
Cav. I.



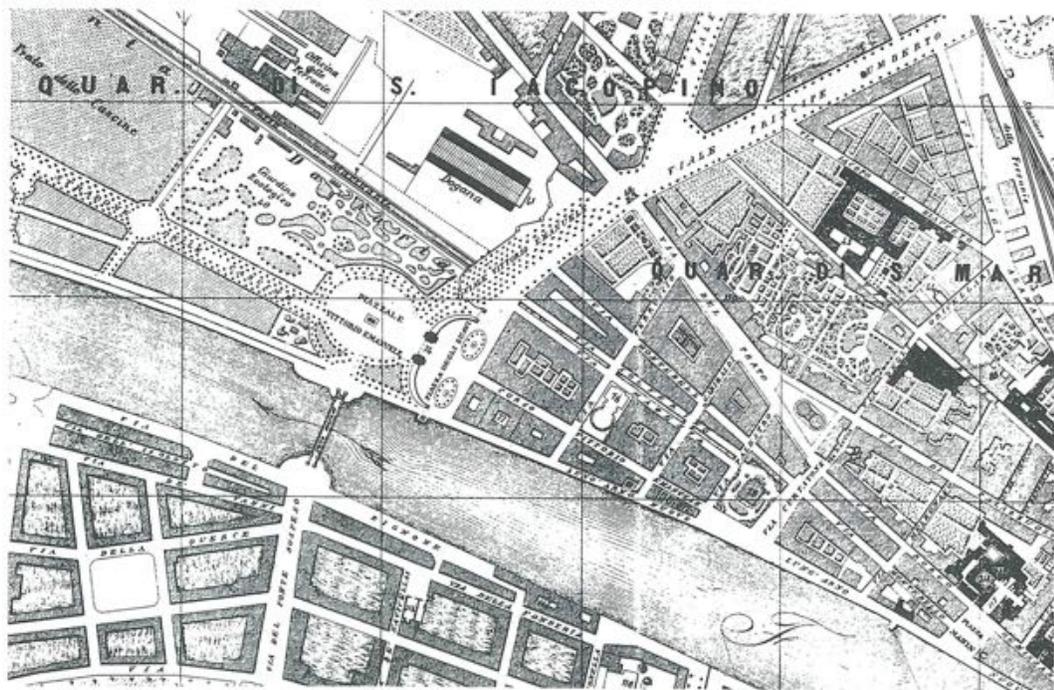
Cav. III.



18/ Progetto per la costruzione di uno Stabile sui residui della Casa Pieri sulla Via del Prato e Terza Traversa del Quartiere delle Cascine (ASCF, f. 5276, Espropri, n. 77). È dell'arch. Guidotti, lo stesso che progetta il fabbricato dell'Anonima Edificatrice in Via Montebello.

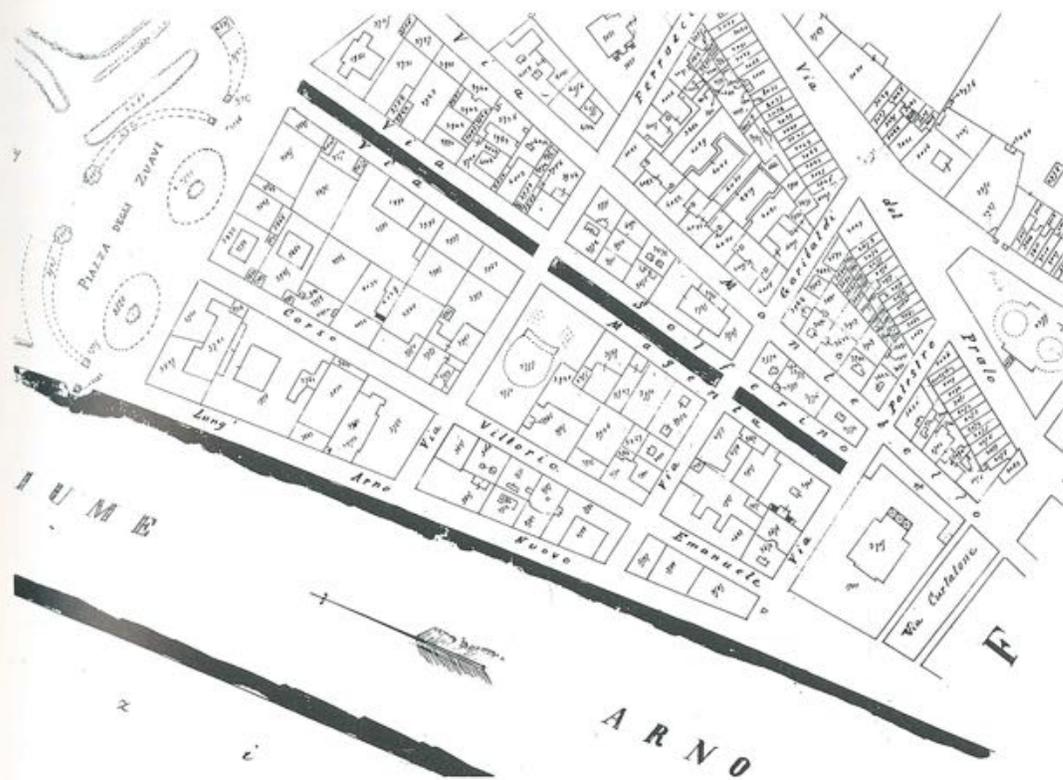


19/ Pianta di Firenze dell'editore Vassallo Matteo, 1865.



20/ Pianta di Firenze con la cinta daziaria ed i nuovi quartieri secondo il piano regolatore d'ampliamento dedicata al Comm. Ubaldino Peruzzi Sindaco di Firenze, Laudi e Steffen, 1873. Il confronto con la pianta precedente mostra che gli anni di Firenze capitale sono stati decisivi per la

pressoché completa saturazione del quartiere. Si nota inoltre che, con l'abbattimento delle mura, viene infine realizzata una vera e propria Nuova Barriera; le due aiuole ovali all'interno sostituiscono i due piccoli isolati trapezoidali del progetto Gatteschi.



21/ Planimetria del catasto ottocentesco. 1884; Sezione E, fogli 3, 4.



mazione del piazzale interno alla nuova barriera, completati poi nell'estate dell'anno successivo con l'illuminazione notturna a olio, estesa anche all'ultimo tratto del lungarno verso la barriera e alla nuova via lungo le mura urbane verso la porta al Prato. Nello stesso periodo anche nella nuova via fra il Prato e il lungarno all'altezza della Porticciola viene realizzata l'illuminazione notturna, stavolta a gas.

Il 1859 segna la fine dei lavori pubblici. E proprio l'episodio che simboleggia questa conclusione — a cavallo della definitiva partenza del Granduca — rappresenta anche il passaggio verso un'altra fase della vita del quartiere. Il 5 marzo viene nominata una commissione per la toponomastica delle strade. Il 10 agosto il Gonfaloniere, rompendo gli indugi, «credeva opportuno di secondare in questa circostanza i voti che gli sono stati manifestati dai proprietari e inquilini delle nuove fabbriche ivi costruite, desumendo la denominazione, per una perenne memoria, dai nomi gloriosi degli intrepidi propugnatori dell'Indipendenza italiana, e dalle diverse località nelle quali sono seguite le battaglie vittoriosamente sostenute dalle armi franco italiane.»⁵¹ Ormai verso l'epilogo dell'unità nazionale, lo zelo patriottico contagia anche Firenze, dove i nuovi eventi erano visti tutto sommato senza grande entusiasmo. Eppure proprio qui vengono fissati nel marmo i nomi dei luoghi della seconda guerra di indipendenza appena pochi giorni dopo lo svolgimento delle battaglie. Il concorso alla scelta si deve indubbiamente ai pochi nobili e borghesi del nuovo quartiere, gli unici a cui poteva venire in mente una applicazione così rapida della concezione tardo romantica della storia. La volontà di omaggio al Piemonte è chiarissima, anche per l'inclusione fra i toponimi di *Melegnano*, ove avvenne un fatto d'armi non molto importante in sé, ma significativo per essere stato risolto dai soli piemontesi.

L'andamento delle vendite e le fasi della realizzazione

Alla fine del periodo granducale, a oltre cinque anni dall'inizio delle vendite, i lotti disponibili sono ancora la grande maggioranza. L'edificazione del quartiere prosegue nel decennio successivo, e il compimento vero e proprio si avrà solo con il periodo di Firenze capitale. Pure una parte considerevole viene realizzata nel periodo intermedio, fra il 1860 e il 1865, quando ormai il crescente sviluppo ha ragione delle esitazioni iniziali. Possiamo quindi individuare tre fasi nella crescita del quartiere — 1. 1854-1859, 2. 1859-1865, 3. 1865-1870 — ognuna segnata da una diversa

realità politica, ma anche da caratteristiche specifiche dello sviluppo medesimo.

La prima fase è la più discontinua. Abbiamo già accennato alla cessazione delle vendite, subito dopo l'avvio, e agli incentivi messi in atto dal Comune con scarso esito (fino a tutto il 1857 gli acquirenti sono dieci). Il 1858 registra un flusso di vendite abbastanza nutrito, con undici lotti «liberati» oltre ai sedici dell'ex Orto Grilli. L'anno successivo si assiste a una nuova contrazione, facilmente spiegabile con gli eventi legati alla fine del Granducato. A questo punto quasi un terzo del quartiere è realizzato o in via di realizzazione, senza contare la parte dell'ex Orto Grilli di cui viene pressoché saturato l'isolato tra la prima e la seconda via traversa. Gli acquisti sono concentrati nella zona più vicina alla città: fascia prospiciente il lungarno, isolato di fronte alla Mulina, isolati fra Via Montebello e Via Solferino; si manifesta una spiccata preferenza per gli isolati con un fronte molto sviluppato in rapporto alla profondità, probabilmente data la maggiore semplicità che comportava la soluzione architettonica sia per le residenze unifamiliari che per quelle seriali. E la caratteristica principale di questa fase consiste nel fatto che tutti gli edifici realizzati sono destinati alla residenza. Le proposte di inserimento di alcune attrezzature (lavatoio, nuovi bagni della Vaga Loggia) non hanno, come si è visto, alcun seguito. Fra le residenze costruite si contano Villa Favard⁵², opera di Giuseppe Poggi (oggi sede della Facoltà di Scienze Economiche) e il Palazzo Calcagnini⁵³, poi Arese, sempre del Poggi (oggi sede del Consolato degli Stati Uniti d'America) e il Palazzo de Gesdorff sul lungarno.

La seconda fase è senza dubbio la più interessante e per quanto esuli in senso stretto dai limiti cronologici di questo lavoro ne accenneremo gli aspetti più importanti. Anzitutto con gli oltre quaranta lotti venduti la parte realizzata supera, insieme a quanto già avviato prima, l'80% dell'intero quartiere. Nel 1861 si registra il maggior vigore negli acquisti, proprio nello stesso anno in cui nell'edificio della ex stazione Leopolda — disattivata nel 1860 perché unita alla stazione della Maria Antonia — si tiene la Prima Esposizione Italiana, con grandissimo successo di pubblico e di critica. Lo spostamento della stazione non provoca dunque contraccolpi negativi, e l'ipotesi iniziale di Vincenzo Peruzzi di incrementare la fortuna del quartiere con la maggiore vicinanza possibile alla stazione ferroviaria si rivela infondata. Ovvero essa si rivelerà valida in generale, come attestano i numerosi quartieri della stazione di tante città italiane. Mentre fervono i preparativi per l'Esposizione Italiana, inaugurata il 15 settembre, prende avvio la realizzazione della più importante attrezzatura



22/ Casa della contessa de Gesdorff sul Lungarno Nuovo (ora A. Vespucci) con la semi corte affacciata sul fiume (foto G. Corsani, maggio 1986).

23/ Via G. Garibaldi (già Seconda Traversa) vista dal Lungarno (foto G. Corsani, maggio 1986).



24/ Il quartiere verso il parco delle Cascine visto dalla riva sinistra (Foto Firenze, fine anni 20). Si nota, al di là del ponte sospeso, il cantiere per la costruzione del ponte della Vittoria.

25/ Il palazzo Calcagnini Arese (ora sede del Consolato degli USA) e il Lungarno A. Vespucci in una foto Alinari del 1935 (N° 3559^A). Sullo sfondo il ponte della Vittoria.
26/ Lungarno A. Vespucci (foto G. Corsani, maggio 1986). sullo sfondo il nuovo ponte della Vittoria.



27/ Via Solferino (già Via Solferino, a destra, e Via Magenta, a sinistra). L'aiuola centrale segna la posizione del canale Macinante, interrato all'inizio di questo secolo (foto G. Corsani, maggio 1986).

28/ Lungarno A. Vespucci, angolo Via Curtatone (foto G. Corsani, maggio 1986).

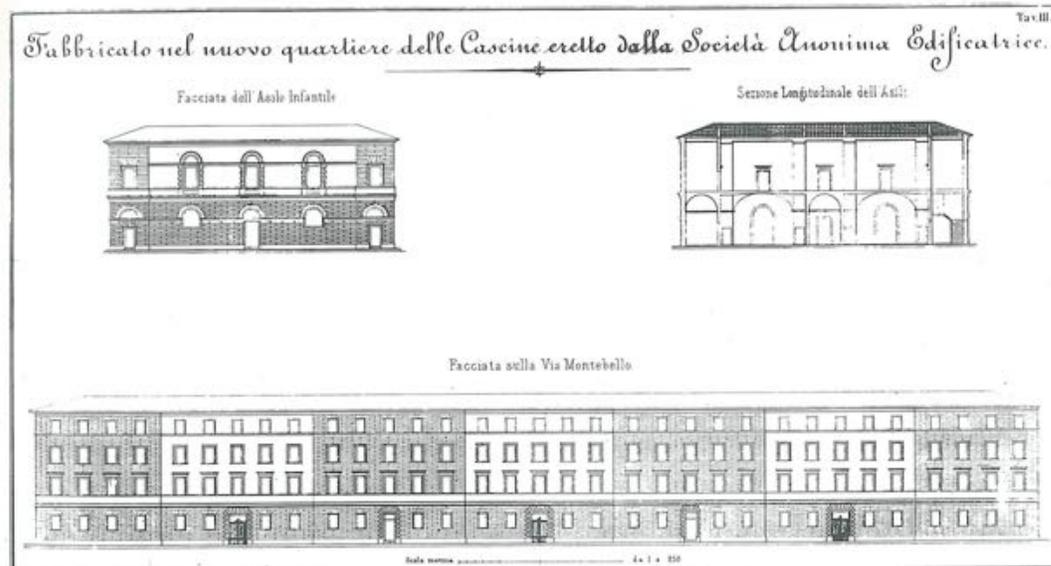
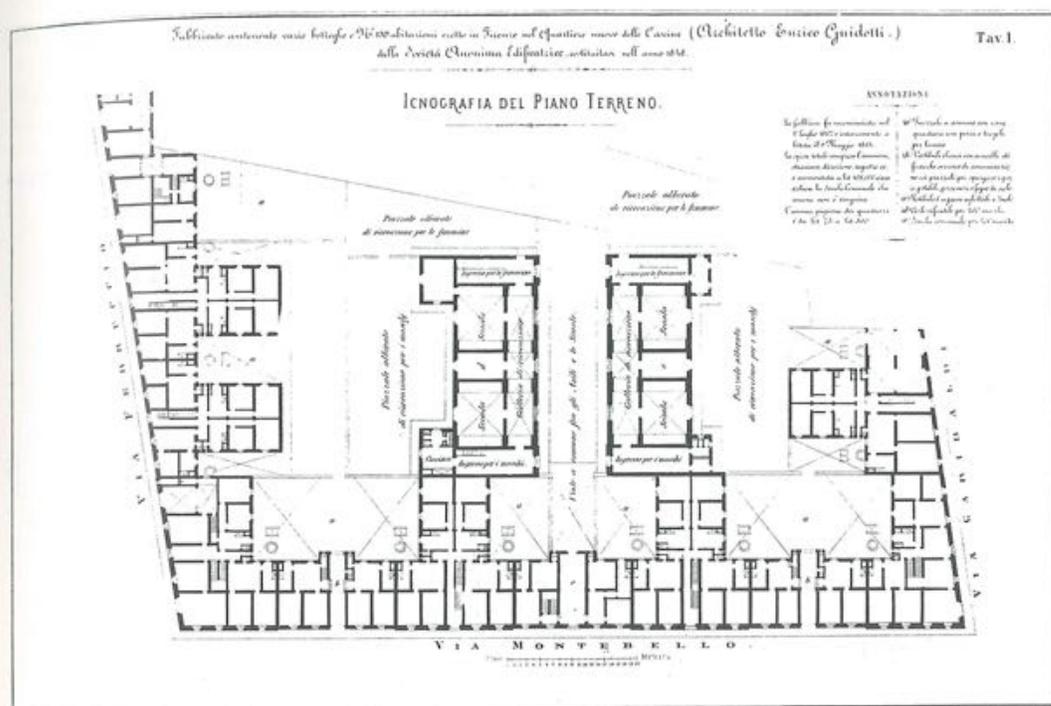
del quartiere destinata a diventare uno dei principali punti di riferimento a scala urbana, il Politeama Vittorio Emanuele (oggi Teatro Comunale). L'edificio occupa la parte ovest dell'isolato centrale, rispetto al progetto originario, con l'ingresso principale sul Corso Vittorio Emanuele (Corso Italia). La Società del Politeama, acquisito il terreno, incarica del progetto l'architetto Telemaco Bonaiuti; i lavori iniziano in aprile e si concludono all'inizio del 1863; l'inaugurazione avviene il 17 maggio con la rappresentazione della Lucia di Lamermoor.

Il 15 novembre la società Anonima Edificatrice chiede al Comune la cessione gratuita di una consistente quota di terreno (l'isolato dell'ex Orto Grilli fra la seconda e la terza traversa, pari a più di 7.500 mq) per la costruzione di «case da poveri» e di un asilo infantile per maschi e femmine. L'Anonima Edificatrice, che aveva dato ottima prova nel quartiere di Barbano, ottiene in brevissimo tempo (delibere del 14 e 30 dicembre 1861) l'assegnazione richiesta e l'approvazione del progetto eseguito gratuitamente dall'architetto Enri-

co Guidotti, membro del consiglio direttivo della società e progettista degli immobili di Barbano. Nelle motivazioni della richiesta come nelle delibere municipali si fa riferimento alla questione delle case per i poveri, sempre presente e sempre riproposta per altri scopi. Sappiamo infatti quanto intercorre fra le denunce e gli auspici per risolvere la situazione e le scarse realizzazioni; ed è ugualmente noto che per «poveri» si intende coloro che, pur non abbienti, sono in grado di accedere agli affitti di abitazioni di un certo decoro, come appunto quelle realizzate dall'Anonima Edificatrice a Barbano, e proposte per il quartiere delle Cascine con l'aggiunta di una interessante attrezzatura, l'asilo infantile, in un momento in cui si cominciava a prendere coscienza dell'importanza sociale dell'educazione dei bambini³⁴. La Società si impegna a raccogliere un capitale di £. 18.000 suddiviso in 600 azioni di £. 300 cadauna entro sei mesi e ad iniziare i lavori rapidamente. Infatti, dopo l'aggiudicazione (11 giugno - 15 luglio 1862), i lavori iniziano puntualmente e il 17 giugno 1864 l'architetto Guidotti può stendere il rapporto fi-



29/ Via Curtatone, dal Lungarno. Sullo sfondo il palazzo neogotico di I. Villa, stravolto da recenti e improvvidi restauri; a sinistra la loggetta neoclassica di L. de Cambray Digny (foto G. Corsani, maggio 1986).



30/ Fabbricato assicurante varie botteghe e n. 130 abitazioni eretto in Firenze nel quartiere nuovo delle Cascine (Architetto Enrico Guidotti) dalla Società Anonima Edificatrice costituita nell'anno 1861. I due corpi di fabbrica nel cortile sono destinati all'asilo (le femmine a sinistra, i maschi a destra). Il progetto sui lati minori si arresta all'altezza delle case a schiera sul Prato.

nale: lo stabile di 130 quartieri (quasi tutti di 3 o 4 vani) e 9 botteghe è compiuto, ed è già completamente locato⁵⁵. L'asilo sarà costruito invece all'inizio del decennio successivo.

In questa fase si colloca la controversia relativa all'utilizzazione dell'ultimo grande lotto ancora libero, la parte dell'Orto Grilli fra la strada lungo le mura (la quarta traversa) e la terza traversa, non ancora aperta. La Società Tecnomatica Italiana, costruttrice di strumenti ottici di precisione e intenzionata a impiantare un grande stabilimento produttivo, chiede al Comune, nel 1863, che le vengano ceduti gratuitamente i residui degli immobili risultanti dalla demolizione per apertura della terza traversa. La Società Tecnomatica si sarebbe impegnata ad eseguire le demolizioni e ricostruzioni necessarie e ad aprire per venti anni la scuola tecnica interna. Ma il Municipio, che giudica il progetto non confacente alla zona, nega la cessione gratuita degli stabili, e la Società si ritira. L'apertura della terza traversa si realizza l'anno successivo; la saturazione del lotto si trascina fino al periodo post-capitale.

Aspetti morfologici e tipologici

L'impianto del quartiere è costituito da una scacchiera indifferenziata, in cui l'unica gerarchia urbana che si stabilisce è in ragione della distanza dell'Arno dalle fasce di suolo edificato. La rete delle strade, tutte della stessa larghezza, non evidenzia in alcun modo i percorsi principali di attraversamento (lungarno e via della barriera).

Gli isolati risultano l'elemento di aggregazione di un certo numero di lotti, omogenei per figura all'isolato medesimo di cui sono parte. La variazione dimensionale dei lotti come degli isolati non appare riferita ad un criterio unitario (per esempio quello suggerito dal Consiglio d'Arte), e in ogni caso non è dovuta all'esigenza di una articolazione morfologica. Non esiste infatti alcuna indicazione al riguardo, e manca altresì la ricerca di un rapporto con le preesistenze al contorno (collegamenti visivi, valorizzazioni di poli, ecc.). Dal punto di vista funzionale l'organizzazione è definita in base alle esigenze delle zone residenziali borghesi e sancisce in modo inequivocabile la separazione fra residenza e lavoro, anche nelle strade di minor pregio.

È evidente da quanto detto che gli isolati del nuovo quartiere mostrano un eterogeneo campionario di interventi, vario per funzioni, tipologie, dimensioni, qualità, destinazione sociale⁵⁶.

Il controllo dell'insieme è implicitamente affidato alla «composizione» dell'effetto unitario che l'isolato riesce a realizzare singolarmente. In que-

sto caso però la pienezza dell'esito viene meno poiché in fase di realizzazione si inseriscono pezzi, o elementi, non previsti. Anche questi peraltro riconfermano nella maniera più ovvia il rapporto di allineamento fabbricato-marciapiede, e la cortina edilizia non appare che assai superficialmente, o non appare affatto, la proiezione verso l'esterno delle specificità della funzione (Teatro Politeama; asilo infantile nel cortile del fabbricato dell'Anonima Edificatrice).

Quanto alle varianti all'impianto planimetrico del quartiere esse non intaccano mai il nucleo centrale, costituito da nove isolati, ma si localizzano nelle zone di cerniera e di margine che sono sempre risultate le parti più deboli in tutti i progetti. A sud la definizione del profilo del lungarno ha costituito uno dei punti più controversi. A est la gora delle Mulina, di cui alternativamente si prevede la copertura o il mantenimento ad ameno specchio d'acqua, viene infine coperta; ma tutto l'adiacente complesso del bagno della Vagaloggia — che resta sempre di proprietà del demanio statale — non viene inserito nel progetto e, dopo la demolizione del bagno, l'area rimarrà a lungo inedita⁵⁷. A ovest sono soppressi in fase di realizzazione i due piccoli isolati trapezoidali concepiti come quinte architettoniche della barriera, che esisterà solo in forma provvisoria. Demolite le mura, il piano del Poggi prevede fra il parco e il nuovo quartiere una grande piazza che veniva a formare il legame di congiunzione dei viali posti tanto sulla destra quanto sulla sinistra dell'Arno e delle vie principali conducenti al centro della città: a tramontana attestava col Viale Principe Umberto, a mezzogiorno col Ponte di ferro, ed a levante col Lungarno e con la via Vittorio Emanuele⁵⁸. Ma proprio l'esatta rispondenza della piazza a questo ruolo di raccordo viario fa sì che fra la città e il parco si stabilisca una nuova «barriera» ben più rigida di quella daziaria.

Nonostante la proprietà pubblica dei terreni (circostanza eccezionale nei piani ottocenteschi), la lunghezza dell'elaborazione e dell'iter di approvazione, i rilievi delle numerose commissioni consiliari e del Consiglio d'Arte, e nonostante ancora la mancanza di vere e proprie pressioni da parte dei privati speculatori, il piano del nuovo quartiere non approda che a una opaca lottizzazione, carente nella soluzione dei raccordi con il tessuto urbano circostante sia alla scala delle architetture e dei particolari di arredo sia nell'impianto vero e proprio. Il risultato finale, dal punto di vista dell'immagine urbana, evidenzia i limiti del progetto, e può definirsi una variante semplificata del tipo di intervento che in quegli anni stava dando i frutti migliori nelle trasformazioni delle grandi città europee. Ma tale modo di operare,



31/ La palazzata del Lungarno A. Vespucci dal ponte della Vittoria (foto G. Corsani, marzo 1986).

privo dell'impostazione unitaria e organica dei modelli a grande scala — sorretti da un fine e da un'idea di città ben precisi — nelle applicazioni parziali produce come risultato un sostanziale impoverimento, specialmente rispetto alla ricchezza di riferimenti, non solo formali, della città antica. Nel caso del nuovo quartiere delle Cascine viene meno proprio questo senso della complessità, ovvero dell'orizzonte urbano: alla scala d'insieme con la deludente soluzione del raccordo parocità (il quartiere distrugge l'organica integrazione spaziale esistente), e con la mancanza dei nuovi elementi strutturanti che hanno caratterizzato gli interventi migliori (viali, piazze, arredi); alla scala dell'isolato con una riduttiva interpretazione della ricerca di uniformità (mancanza di articolazione e di gerarchia urbana).

La vicenda del quartiere è segnata da contrasti e da ambiguità sia nella fase progettuale che in quella

esecutiva. È probabile che i perturbamenti politici (governo provvisorio del febbraio - aprile 1849, rivoluzione del 27 aprile 1859) abbiano influito come elementi ritardatori. Ma, pur nel clima di incertezze e di attese, è più probabile che la tradizionale prudenza dei fiorentini si sia esercitata nei confronti dell'iniziativa non perché giudicata mal riuscita o inadeguata, ma perché, più del quartiere di Barbano, intessuta di elementi inconsueti e nuovi, primo fra tutti l'ubicazione ai margini più lontani della città.

D'altra parte questa «lunga durata» stempera le contraddizioni maggiori. Sfumata l'ipotesi di un quartiere borghese omogeneo, si accetta pragmaticamente una realtà più composita, rifiutando soltanto la presenza di insediamenti produttivi e commerciali. Dunque una realizzazione in tono minore, ma certamente di non minore livello rispetto ai nuovi quartieri di Firenze capitale.

Note

¹ E. GODOLI, *Un piano urbanistico per Firenze napoleonica*, in AA.VV., *Architettura in Toscana dal periodo napoleonico allo stato unitario*, a cura di G. Orefice, Firenze, Uniedit, 1978, pp. 17-33.

² E. GODOLI, *op. cit.*, p. 22.

³ Fra le pochissime proposte precedenti, tutte senza seguito, spicca quella dello stesso Giuseppe Del Rosso, presentata il 10 settembre 1794 all'Accademia dei Georgofili: *Progetto d'una nuova casa a uso de' poveri* (AAGF, cc. 16, 1 tav.). Una sintesi della memoria, con il titolo *Idea di comode abitazioni per uso del basso popolo*, viene pubblicata negli «Atti» dell'Accademia, vol. III, 1796, pp. 358-360.

⁴ Il tema è stato trattato nell'incisivo intervento di Giovanna Bossi, *Piero Guicciardini e il progetto di «Case da poveri» e asili infantili dell'architetto F. Leoni*, al *Convegno di studi su Piero Guicciardini*, Firenze, 11-12 aprile 1986.

⁵ La Magistratura Civica, detta anche Magistrato dei Priori o semplicemente Magistrato, è l'organo di governo della città eletto dal Consiglio Comunale, ed equivalente all'attuale Giunta. Presieduta dal Gonfaloniere si compone di otto Priori e, come tutto il Consiglio, resta in carica per un anno.

⁶ ASCF, prot. 6420, cc. 381, 382.

⁷ Gli articoli relativi alla polemica sono citati in L.

LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pisa, Pacini Editore, 1974, pp. 100-102.

⁸ ASF, Appendice della Segreteria di Gabinetto, f. 88, ins. 17.

⁹ Per i fini e le attività di questo singolare movimento, costituitosi in Ordine all'inizio del secolo XIII, cfr. L. ZANONI, *Gli Umiliati nei loro rapporti con l'eresia, l'industria della lana e i Comuni nei secoli XII e XIII*, Modena, 1911 (rist. Roma, Multigrafica, 1970).

¹⁰ L'idea di un canale da Firenze alla confluenza dell'Arno col Bisenzio, come via d'acqua e fonte di forza motrice, era stata avanzata da Leonardo all'inizio del Cinquecento e verrà ripresa da studi e da progetti veri e propri (notevole, ancora, quello del periodo francese) fino all'inizio di questo secolo. Il Canale Macinante, che resta l'unica realizzazione, serve solo come fonte di energia.

¹¹ Intorno al passaggio del secolo si colloca anche la definitiva apertura al pubblico del parco. Secondo A. Lensi l'iniziativa si deve alla Granduchessa Elisa Baciocchi (cfr. *Napoleone a Firenze*, 1936). È comunque con la Restaurazione che le Cascine si affermano come il più frequentato e il più elegante parco urbano; tale ruolo avrà il suo apogeo nel periodo di Firenze capitale.

¹² ASCF, prot. 6420. Il documento è riportato in appendice.

¹³ Dalla *Biografia del Cav. Vincenzo Peruzzi, gonfaloniere di Firenze* di Giuseppe Arcangeli (Prato, Tipografia F. Albergheiti e C., 1848) sappiamo della solida conoscenza del Peruzzi — per studi e per esperienza diretta — di quanto andava accadendo in materia di trasformazioni sociali, di governo della città, ecc., nei principali centri europei, in particolare Parigi e Londra (pp. 10-11). Quanto alle iniziative più rilevanti come Gonfaloniere, il Peruzzi «Pensò a fabbricare nuove case, ove il popolo minuto, respinto dal caro delle pigioni negli estremi della città, potesse comodamente e con poca spesa alloggiare. Quindi volse l'animo al disegno di prolungare il Lungarno dal Ponte alla Carraia ed estendere le mura delle città fino al ponte sospeso delle Cascine; disegno magnifico ideato sotto l'Impero francese, poscia con altre utili opere abbandonato. Quando ne fu dato pubblico annuncio, grande fu l'allegrezza della città, specialmente

de' poveri che vedevano nel tempo più difficile dell'anno aperti nuovi lavori.» (p. 18). In quest'ultima notazione, seppure in forma implicita, si accenna a uno dei motivi ispiratori dell'iniziativa: l'uso dei lavori pubblici come mezzo di elargizione di sussidi e di controllo sociale, secondo una prassi comune a tutto il secolo XIX e oltre. L'Arcangeli ricorda inoltre che alla fine dello stesso 1847 Vincenzo Peruzzi aveva curato la compilazione di un Regolamento di polizia municipale in quattro Titoli (Commissione Edilizia, Pubblico Ornato, Polizia e praticabilità delle strade e delle piazze, Stabilimenti insalubri, incomodi e pericolosi). La Commissione di Pubblico Ornato sarà istituita a Firenze solo in epoca unitaria.

¹⁴ L. DAL PANE, *La finanza toscana dagli inizi del secolo XVIII alla caduta del Granducato*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1965.

¹⁵ Si rivendicava soprattutto la diminuzione dell'«anticipato delle pigioni»; queste, secondo l'uso fiorentino, si pagavano di sei mesi in sei mesi con due mesi di anticipo sul semestre, sicché l'anticipo era in realtà di otto mesi. Sull'argomento cfr. P. FRATICELLI, *Difesa della causa del popolo nella sua petizione per la diminuzione dell'anticipo delle pigioni*, Firenze, marzo 1848, pp. 24. Né l'entità né la modalità di pagamento delle pigioni subirono alcun cambiamento.

¹⁶ ASCF, f. 5266, ins. *Concerti col R. Governo per l'esecuzione dei lavori*.

¹⁷ ASCF, prot. 6421, c. 1052.

¹⁸ «Monitore Toscano», n. 79 bis, 23 marzo 1849, p. 4. Il testo completo è riportato in appendice.

¹⁹ ASCF, prot. 6422, c. 212.

²⁰ ASCF, f. 5268, ins. 20, *RR Possessioni e Comunità di Firenze. Cessione, stato di consistenza e consegna dei terreni delle RR Possessioni alla Comunità*.

²¹ ASF, Capirotti della Segreteria di Firenze, Possessioni, 110, ins. *Prolungamento del Lungarno*, 16 giugno 1849.

²² ASCF, prot. 6422, c. 289.

²³ «Monitore Toscano», n. 137, 22 maggio 1849, p. 1.

²⁴ ASCF, f. 5266.

²⁵ ASCF, prot. 6424, c. 172 (seduta dell'8 agosto, narrativa della questione). Il Baccani riprende una osservazione formulata alla fine del Cinquecento dallo storico Vincenzo Borghini secondo il quale il Battistero era mancante della «sveltezza» originaria.

²⁶ ASCF, prot. 6426, c. 307.

²⁷ ASCF, prot. 6426, c. 318.

²⁸ ASCF, prot. 6427, c. 83.

²⁹ Finché non si arriva alla fase operativa l'allargamento e il rialzamento di Via Gora non sono affrontati, negli aspetti tecnici ed economici, in nessun progetto, anche per le persistenti incertezze sul tipo di intervento nella zona dei mulini della Vagaloggia e del bagno omonimo.

³⁰ ASCF, prot. 6433, cc. 116-117.

³¹ Per far fronte alle gravose indennità degli espropri — case e palazzi prospicienti l'Arno dal ponte alla Carraia a piazza Ognissanti (formazione del Lungarno); spina di fabbricati fra l'Arno e Via Gora (allargamento della via); spina fra Via Gora e Borgo Ognissanti (modifiche per il rialzamento della Via Gora) — con la Sovrana Risoluzione dell'8 marzo 1855 il Municipio è autorizzato a contrarre con il Monte dei Paschi di Siena un mutuo di f. 1.231.686 (ASCF, prot. 6442, c. 37).

³² Con la riforma del 16 marzo 1848 la seconda Sezione del nuovo Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici comprende la Direzione Generale dei Lavori d'Acque e Strade e delle Fabbriche Civili dello Stato, che sostituisce la Direzione Generale delle Acque e Strade (decreto del 27 dicembre 1849) «venne pure collo stesso decreto istituito un Consiglio d'Arte presso il Dipartimento suddetto, composto da un numero non minore di tre soggetti, il qual Consiglio può essere presie-

duto dal Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici tutte le volte che lo giudichi opportuno, ed ordinariamente in mancanza di esso dal Direttore Generale...» (ASF, Acque e Strade, 1439, *Protocollo delle deliberazioni del Consiglio d'Arte dell'anno 1850*, seduta del 10 gennaio). Il nuovo Consiglio d'Arte sostituisce il Consiglio degli Ingegneri, pur rimanendo identiche, anche in questo caso, le funzioni dei due organismi, che dipendono direttamente dal Direttore Generale. Per tutto il periodo che si riferisce alle vicende del nuovo quartiere delle Cascine tale carica è tenuta dall'ing. Alessandro Manetti (cfr. *l'Almanacco Toscano* degli anni 1847, 1850, 1853).

³³ Anche se negli archivi non si trovano altri pareri del Consiglio d'Arte sull'argomento (il *Protocollo delle deliberazioni* presenta una lacuna per tutto il 1853 e oltre), sappiamo perlomeno di un intervento del Consiglio, nel febbraio 1854. Inoltre la minuta di una lettera del 21 ottobre 1853, dalla Direzione generale delle Acque e Strade e Fabbriche Civili al Ministro per il Dipartimento delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici, fa esplicito riferimento a un parere che si attende con urgenza: «Eccellenza — In replica all'ossequiato biglietto di cotesto superior Dicastero di questo giorno, sono nel dovere di significare all'E.V., che dopo le premure fatte di qui nel passare al Consiglio d'Arte il noto affare del prolungamento del Lungarno in Firenze, sono state le premure medesime rinnovate più volte a voce e in scritto, ed anche dal Comune; dal direttore generale Sig. Alessandro Manetti con una lettera da lui stesso scritta prima della sua partenza da Firenze; in seguito di che fino da ieri ebbi l'assicurazione che l'affare sarebbe stato sbrigato sollecitamente. In questa stessa mattina il Cav. Architetto Pasquale Poccianti richiede a questo dipartimento una guida per prendere alcune misure, quale è stata già posta a sua disposizione, talché è da supporre che fra brevissimo tempo il Consiglio emetterà le sue dichiarazioni. Io frattanto non indugio punto a far conoscere al Consiglio le premure ora fatte dall'E. Vostra: ma quanto a ritirare il progetto, oso domandarle, se nella imminente aspettativa di quelle dichiarazioni, io debba farlo nel momento, o attendere due o tre giorni ancora, facendo conoscere al Consiglio quello spazio di tempo che gli verrebbe accordato.» (ASF, Capirotti di Finanza, 39). Non sappiamo poi se il parere è stato formulato; in ogni caso non se ne trova altra traccia.

³⁴ ASCF, prot. 6436, c. 189.

³⁵ AMSTF, dis. 1376.

³⁶ Il callone e il foderiaio (più propriamente: fodaraia) sono aperture che si lasciano nelle pescaie dei fiumi, per il passo delle barche il primo, per il passo dei foderi (travi collegate insieme per facilitarne la fluitazione) il secondo. Nella pescaia di Ognissanti essi coincidono e sono realizzati con un passaggio coperto a volta ricavato nel pignone. La manovra della cateratta si effettua dal terrazzino sovrastante il pignone (era prevista la costruzione di una edicola per la protezione del meccanismo). Una lapide posta sul contrafforte accanto all'arco (lato est, a monte) ricorda le modifiche apportate:

«Nell'anno 1855

proseguita l'antica via di Lungarno

verso le Cascine

e rifatto il callone

coll'arco nella sommità dell'estradosso

braccia tre e un soldo

più basso dell'antico

la cresta inalterata della pescaia

rasente questa sponda rimane inferiore

braccia due e mezzo

alla lancetta qui sotto intagliata»

³⁷ ASCF, prot. 6436, c. 511.

³⁸ C. CRESTI, L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella toscana*

dell'Ottocento, Firenze, Uniedit, 1978, pp. 197-198.

³⁹ C. CRESTI, L. ZANGHERI, *op. cit.*, p. 160.

⁴⁰ C. CRESTI, L. ZANGHERI, *op. cit.*, p. 235. La multiforme attività di Ignazio Villa, sigolare figura di scultore, architetto, cartografo, costruttore di orologi monumentali, ecc., è testimoniata dalla pubblicazione di due opuscoli curati da lui medesimo, con il catalogo di tutte le opere scientifiche il primo, e di quelle artistiche il secondo. Quest'ultimo (Firenze, 1860) riporta le considerazioni già esposte nei controprogetti sul prolungamento del Lungarno e i prospetti di due case, non eseguite, sul Lungarno nuovo (tavv. 3 e 4).

⁴¹ G. BOSCHI, *Riflessioni sul prolungamento del lung'Arno*, in «Bullettino delle Arti del Disegno», n. 11, 16 marzo 1854, pp. 81-83.

⁴² L'epidemia di colera del 1854, particolarmente virulenta, evidenzia una volta di più la drammaticità sia della condizione degli alloggi popolari sia dell'igiene urbana. La Magistratura Civica con deliberazione del 14 novembre 1854 nomina «una Commissione che potrebbe dirsi d'igiene pubblica, coll'incarico di esaminare, al seguito di reclamo degli inquilini, lo stato dei privati edifici sotto i rapporti di salubrità, e proporre i lavori reputati necessari a conseguirla, ove mancante, da eseguirsi a spese dei proprietari entro un termine perentorio, con multe etc.» (E. F., *Sulla necessità di migliorare le abitazioni degli artigiani in Firenze, Riflessioni dell'ing. dott. E. F.*, Firenze, Giuseppe Mariani, 1855, p. 5). Ma nonostante le visite affettuate la Commissione «non ha dato segni sensibili di vita, se si eccettuano l'apposizione per la città di un centinaio di orinatoi, e la costruzione di luoghi comodi sempre però in via di attuazione» (ibid.). Toccatosi poi il problema della fognatura urbana, di pari importanza a quello delle abitazioni, l'Autore continua: «né voglio neppure di volo accennare quanto più provida, più giustificata sarebbe stata la erogazione in siffatte opere delle grosse somme che si pendono nel prolungamento della Via lungo l'Arno, tale ampliamento e abbellimento comparendo sotto ogni appoggio mancante in questi momenti di opportunità e convenienza.» (ibid., p. 6).

⁴³ ASCF, prot. 6440, c. 9.

⁴⁴ ASCF, prot. 6440, c. 79.

⁴⁵ L'Orto Grilli era costituito da un ampio appezzamento di terreno fra le mura e le case a schiera sul Prato, destinato a orto già in antico. Il barone Silvestro Grilli, ottenuta in enfiteusi la conduzione del fondo, vi impianta nel 1838 un orto botanico.

⁴⁶ ASCF, prot. 6444, c. 79.

⁴⁷ ASCF, prot. 6440, c. 599, per l'approvazione del Comune; ASCF, f. 5266, per il rapporto del Martelli (12 aprile 1856), mancante dei disegni.

⁴⁸ L. ZANGHERI, *L'attività di Pasquale Poccianti presso le «RR. Fabbriche», il «Consiglio d'Arte», la «Deputazione sugli Acquedotti»*, e G. CONTORNI, *Il progetto della barriera delle Cascine e Firenze, in Pasquale Poccianti architetto, 1774-1858*, a cura di F. Gurrieri e L. Zangheri, Firenze, Uniedit, 1977, pp. 9-20 e 31-43.

⁴⁹ Il 27 giugno 1857 la Magistratura Civica fa di nuovo istanza al governo per l'apertura della barriera delle Cascine, e fa presente che la sua mancata realizzazione frena lo sviluppo del quartiere, sia per ragioni di sicurezza sia perché costringe a giri viziosi l'approvvigionamento dei materiali da costruzione; la Magistratura sollecita in ogni caso l'apertura della barriera provvisoria. E infatti il Bando XCVIII, 2°, del 27 novembre successivo, stabilisce che dal 1° dicembre la barriera provvisoria è aperta al pubblico transito, seppure con divieto di accesso per le vetture provenienti dalla stazione Leopolda.

⁵⁰ ASCF, prot. 6442, c. 53.

⁵¹ ASCF, prot. 6699, cc. 68-69:

«Località»	«Nome assegnato»
1. Nuova via lungo l'Arno dal Ponte alla Carraia alla piazza della Barriera	Lungo-Arno Nuovo [ora Lungarno A. Vespucci]
2. Dal Palazzo Calcagnini per il lato di tramontana alla piazza della Barriera	Corso Vittorio Emanuele [ora Corso Italia]
3. Via a sinistra del Fosso Macinante	Via Magenta [ora via Solferino]
4. Via a destra del Fosso Macinante	Via Solferino
5. Via dalla Porticciola alle Mura	Via Montebello
6. Via sulla direzione dell'antico vicolo della Gora	Via Melegnano
7. Spaziosa via in faccia al Palazzo Villa	Via Curtatone [ora Curtatone e Montanara]
8. Prima via traversa in faccia agli Orti Oricellari	Via Palestro
9. Seconda via traversa di fronte al Magazzino Comunale nella via del Prato	Via Garibaldi
10. Piazza della Barriera	Piazza degli «Zuavi» [ora Piazza Vittorio Veneto]

⁵² *Disegni di fabbriche eseguite per commissione di particolari dall'architetto Giuseppe Poggi*, Firenze, Barbèra, 1887, vol. 2^o: *Palazzo Calcagnini ora Arese (in Firenze)*, tavv. 26-30.

⁵³ *Disegni di fabbriche...*, cit., 1886, vol. 1^o: *Palazzo Favard*, tavv. 1-17.

⁵⁴ Per una ricostruzione delle iniziative e degli orientamenti pedagogici del periodo v. MARIA FRANCESCHI PARADISI, *Le scuole popolari nel Granducato di Toscana dal 1814 al 1859*, Roma, Cooperativa Tipografica Manuzio, 1916. Fra i fautori di un rinnovamento del sistema educativo come base per il consolidamento dell'ordine politico spiccano, oltre al già ricordato Piero Guicciardini (v. nota 4), Gino Capponi, Raffaello Lambruschini e Enrico Mayer. La serie delle pubblicazioni *Rapporto per la Società degli asili* (XIII dal 1835 al 1856) consente di seguire la diffusione di queste scuole che pongono la Toscana all'avanguardia rispetto agli altri stati italiani.

⁵⁵ ANSE, Busta XIII, ins. 2.

⁵⁶ In base alle zone del quartiere possiamo distinguere, con la necessaria schematizzazione, i vari tipi di intervento:

1. Zone di margine:

1.1. ristrutturazione residenziale monofunzionale su impianto medievale: spina fra Borgo Ognissanti e Via Gora (la ristrutturazione interessa il lato di Via Gora, in conseguenza del rialzamento della sede stradale);

1.2. parziale ristrutturazione residenziale monifunzio-

nale di edifici poveri e inserimento di questi in un nuovo isolato chiuso: case a schiera sul Prato, tagliate per l'apertura delle vie traverse, e poi inserite negli isolati derivanti dalla lottizzazione dell'Orto Grilli. Si nota in questo caso la carenza di un principio informatore vero e proprio (miope e intensivo sfruttamento dei piccolissimi lotti di risulta sia all'interno che sui lati secondari; soluzione di chiusura dell'isolato piuttosto debole sui medesimi lati, corrispondenti alle vie traverse).

2. Zone completamente ex novo:

2.1. destinazione polifunzionale con inserimento di residenze e di edifici specialistici a livello urbano (Teatro Politeama: isolato tra Corso Italia, Via Magenta, Via Solferino, Via Garibaldi) o di attrezzature a livello di quartiere (asilo infantile: isolato tra Via Montebello, Via Magenta, Il Prato, Via Garibaldi).

2.2. Destinazione monofunzionale con uso di tipologie residenziali seriali aventi caratteristiche di pregio: in particolare gli isolati affacciati sull'Arno, su Corso Italia e su Via Solferino.

2.3. Destinazione monofunzionale con introduzione di tipologie residenziali speciali aggregate alle residenze seriali sopra dette: isolato tra Lungarno Vespucci, Via Magenta, Corso Italia e Via Garibaldi, in cui compare la residenza della contessa de Gesdorff sviluppata intorno a una semicorte affacciata sul lungarno.

2.4. Destinazione residenziale speciale monofamiliare isolata: Villa Favard.

⁵⁷ Il terreno della Vagaloggia è messo all'asta dal Governo nel 1866 ma dopo quattro anni, anche per la non risolta questione di una stradella di proprietà comunale, gli acquirenti non avevano né coperto il Fosso Macinante né iniziato le costruzioni. Poiché tale stato di cose impediva oltretutto di completare l'allargamento di Via Curtatone (lato opposto a Villa Favard) il Consiglio Comunale nella seduta del 17 giugno 1870 delibera di espropriare i terreni dei proprietari inadempienti nella zona dell'allargamento della strada dopo che fosse iniziata la costruzione nelle altre parti della stessa (*Atti del Consiglio Comunale di Firenze dell'anno 1870*, Firenze, coi tipi di M. Cellini e C. alla Galileiana, 1875; seduta del 21 gennaio, pp. 55-59, seduta del 17 giugno, pp. 600-601).

⁵⁸ *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze, Relazione di Giuseppe Poggi (1864-1877)*, Firenze, Tipografia di G. Barbèra, 1882, p. 126, fig. 10.

Appendice documentaria

Giornaletto delle deliberazioni magistrali - anno 1847

Prolungamento dei Lungarni dal Ponte alla Carraia fino alla nuova barriera della strada ferrata Leopolda presso porta al Prato. Apertura di Strada ed accampionamento approvato.

«A di 18 novembre 1847

Così prese la parola il Sig. Gonfaloniere.

Quando tutti si vogliono considerare le condizioni di comodo e di decoro indispensabili nel materiale di una città, e specialmente di una città capitale costretta di muoversi all'impulso della crescente civiltà; fa duopo convenire che la nostra bella Firenze mentre abbonda di ricchi, vetusti monumenti edificati dai nostri maggiori, manca poi di molte opportunità, come di acqua potabile, di bagni pubblici, e di mercati; e difetta sopra ogni altra cosa di strade spaziose, nelle quali possano liberamente, e senza pericolo muoversi le carrozze, le vetture, e tanti altri grandiosi mezzi di trasporto, che ogni di più aumentano l'ingombro delle pubbliche vie.

Quest'ultimo difetto che si scorge maggiormente nelle strade del centro, cioè nel primo cerchio di Firenze, sarà più che mai sentito, e potrà essere cagione di gravi inconvenienti, e pericoli allorquando le strade ferrate che si stanno costruendo in Toscana sieno giunte a Firenze. Esse col diminuire di due terzi almeno il tempo, e la spesa dei viaggi avvicinano tra loro le popolazioni, di modo che gli abitanti di una paese potranno facilmente intervenire alle feste degli altri; né saranno rare le occasioni nelle quali la capitale si vedrà inondata da molte migliaia di persone, che percorreranno principalmente le strade conducenti dalle stazioni delle strade ferrate al centro, e viceversa, o dal centro ai luoghi di pubblici passegi e spettacoli.

A quell'epoca fortunatamente vicina chi non vedrà la necessità di aprire una spaziosa comunicazione tra la piazza del Granduca e la piazza Santa Trinita proseguendo la Via Vecchereccia? Chi potrà tollerare l'angustia pericolosissima sulla via Buja? Chi vorrà chiudere gli occhi per non credere alla impossibilità di pervenire liberamente alla stazione della strada Ferrata Maria Antonia, senza ampliare la Via degli Avelli o la Via degli Accenni? E soprattutto che non vedrà l'imbarazzo ed il danno di dover accedere alla stazione della strada ferrata Leopolda per la medesima porta che conduce al passeggio delle Cascine?

La Magistratura non può né deve attendere che si verifichino inconvenienti, e disordini per adottare le necessarie provvidenze; ma è suo preciso dovere di prevenirli per quanto è in suo potere.

Penetrato di questo dovere e vedendo d'altra parte l'impossibilità di provvedere tutto a un tratto alle opere di cui ho parlato, mi è sembrato sommamente utile di esaminare quale tra essi meriti preferenza di esecuzione sia per il maggior grado di necessità, sia per i più grandi vantaggi, sia infine per la facilità che possa presentare alla comunale amministrazione. Ed ho acquisita la convinzione che si debba preferire sotto ogni e qualunque rap-

porto la prosecuzione del lungarno dalla coscia destra del ponte alla Carraia fin presso il ponte sospeso delle Cascine, per conseguire il duplice scopo di creare un accesso diretto al passeggio delle Cascine, e di accrescere il fabbricato della città rendendo più regolare il suo perimetro segnato dal muro urbano sulla sinistra della porta al Prato. Come ognuno sa la stazione principale della strada ferrata Leopolda deve stabilirsi fuori della porta al Prato nel terreno che resta tra la strada regia pratese ed il fosso Macinante; talché l'ingresso della detta stazione corrisponderà appunto sul piccolo piazzale che introduce al passeggio delle Cascine. Cosa sarà allora delle Carrozze dirette alle Cascine costrette a passare dalla stessa porta, e dallo stesso Piazzale per quali si accede alla Stazione, e che saranno sempre ingombrati da vetture d'ogni specie?

Qual confusione, qual disordine non dovrà derivare da questo forzato concorso in un sol punto di popolo, di forestieri, di carrozze e di vetture? Sia pure come si dice che alla porta al Prato si voglia sostituire una barriera e che si apra altra porta in fondo di via della Scala, ma né la barriera che toglierebbe l'antico carattere al principale ingresso di Firenze, né la porta di supplemento eviterebbero il pericolo che nasce dal riunire al di fuori della porta sopra una sola via, il concorso delle carrozze e delle vetture dirette alla stazione, e alle Cascine, e delle vetture e dei barocchi provenienti dalla strada pratese, pericolo che si farebbe maggiore in tutti i di festivi, e diverrebbe spaventoso in occasione di feste popolari come quella dell'Ascensione. Da ciò emerge a senso mio la imperiosa necessità di creare un accesso nuovo, e diretto alle Cascine lasciando la porta al Prato per le vetture che si recano alla Stazione della strada ferrata, e per i barocchi provenienti dalla strada regia pratese. Questo accesso diretto non può meglio né più facilmente ottenersi che con la prosecuzione del lung'Arno la cui utilità era riconosciuta fin dal tempo della dominazione francese. Se non che allora si trattava di continuare il lung'Arno fino alla pescaia d'Ognissanti facendo una nuova porta di città nel luogo occupato dai mulini: né poteva invero pensarsi a estenderlo più oltre perché la scarsità della popolazione e il caro prezzo del denaro non consigliavano di accrescere il perimetro della città.

Di tale opera approvata in massima col decreto imperiale del 17 gennaio 1813 l'Ing. re Giuseppe Del Rosso d'ordine del Prefetto dell'Arno studiò, e rimise un progetto completo nel 21 settembre dello stesso anno col presagio di una spesa di franchi 395.832, ossia scudi 67.312, cioè:

Lavori sull'Arno	F. 117.160
Ponte per la presa dell'acqua per alimentare i mulini della Vaga Loggia	25.881
Nuova Porta	94.791
Indennità per l'occupazione delle case	118.000
Acquisto dei mulini	40.000

F. 395.832

Il fine che si otteneva eseguendo quel progetto (e sarebbe stato eseguito se l'Impero Francese non fosse caduto) era quello unico di abbellire la nostra città prolungando per metri 370 il passaggio interno del Lungarno.

Ora che col crescere della popolazione di Firenze è raddoppiato il prezzo delle case, né mancano speculatori per l'edificazione di nuove fabbriche sarebbe grave errore di uniformare le nostre idee a quelle dei tempi passati. A che gioverebbe infatti una nuova porta a lato della pescaia d'Ognissanti se non che ad eternare l'irregolarità del perimetro di Firenze lasciando senza case tutto il suolo prativo e ortivo che resta tra la detta pescaia e la stazione delle Cascine. Peggio poi per la finanza se su quel ruolo si fabbricasse senza racchiuderlo nella città perché la popolazione che ivi si stabilisse non pagherebbe i dazi di consumo.

Più grandioso, ma immensamente più utile, e di minor dispendio mi sembra il progetto che ora sottopongo all'approvazione di massima della Magistratura civica. È il più grandioso perché comprende la prosecuzione del lung'Arno fin presso il ponte al duplice scopo già da me accennato di dare un nuovo e separato accesso alle Cascine, e di aumentare il perimetro della città. È immensamente più utile alla finanza e alla comunale amministrazione, perché col rendere fabbricativo il terreno tra la pescaia d'Ognissanti e la stazione delle Cascine aggregandolo alla città aumenteranno un giorno le rendite dell'una, e dell'altra.

È poi di minor dispendio in quanto che il valore del terreno fabbricativo compenserà in gran parte il carico della indennità e dei lavori. Di più offre il vantaggio di poter ripartire l'esecuzione dell'opera in diversi tempi per diminuire i disborzi.

L'Ingegnere di Circondario Sig. Flaminio Chiesi in sfogo alla commissione da me affidatagli ha nella unita pianta dimostrato il progetto del quale si tratta. In essa ha delineato tutto il nuovo lungarno, e seguendo le mie istruzioni lo ha diviso in tre tratti, cioè:

— Primo tratto di B.^a 340 dal ponte alla Carraia alla piazza d'Ognissanti;

— Secondo tratto di B.^a 693 dalla detta piazza al rifiuto del fosso macinante presso la porticciola;

— Terzo tratto di B.^a 800 dal detto rifiuto alla nuova barriera.

Si vede inoltre nella detta pianta quale esser potrebbe, salvo ulteriore esame, la divisione del terreno fabbricativo racchiuso tra le nuove strade e piazze.

Oltre la strada principale lungo l'Arno, che nel primo tratto sarebbe larga non meno di B.^a 22, e negli altri due tratti potrebbe senza spesa maggiore ottenersi di B.^a 25 è tracciata una strada parallela larga B.^a 20, che dai Mulini giungerebbe fino alle nuove mura urbane. Una via traversa larga essa pure B.^a 20 si muoverebbe dirimpetto al Casino Corsini, sul Prato, e proseguirebbe in retta linea fino all'Arno. Una piazza lunga B.^a 230, larga B.^a 75 al di fuori dell'attuale porticciola delle Mulina (che in seguito potrebbe demolirsi) porrebbe in comunicazione Borgo Ognissanti con le nuove strade, e sarebbe di grandissima utilità nell'occasione delle corse per farvi trasferire le carrozze. Finalmente un'altra piazza interna lunga B.^a 300 larga B.^a 85 precederebbe la barriera per render più co-

modo l'accesso alla medesima dalle nuove strade, e comunicherebbe col passeggio da continuarsi lungo il nuovo muro di cinta.

Il primo tratto tra il ponte alla Carraia, e la piazza d'Ognissanti, abbenche sia più corto degli altri, è quello che esige maggiori spese a causa non tanto delle opere da eseguirsi sull'Arno quanto della occupazione inevitabile del tergo delle case, e palazzi di B.o Ognissanti. Ma questo tratto più dispendioso non è punto necessario per raggiungere lo scopo di accedere direttamente alle Cascine, e di estendere il perimetro della città, e quindi può aggiornarsene l'esecuzione ad un'epoca indefinita a comodo della cassa municipale, bastando ora che il nuovo lungarno incominci dalla piazza d'Ognissanti.

Il secondo tratto della detta piazza sino al rifiuto del fosso Macinante dirimpetto alla Porticciola può però eseguirsi senza occupazione di private proprietà se si eccettua il piccolo passaggio sull'Arno lungo la detta piazza, sul quale la famiglia Martellini, ed altre, credo che abbiano diritto ad ottenere qualche indennità. Ma le opere murarie e idrauliche in questo secondo tratto sono di non poca entità dovendosi costruire il muro di sponda sull'Arno a retta della nuova strada, un ponte per la presa dell'acqua presso la pescaia, un voltone sul fosso di rifiuto, e la superficie stradale lastricata, e corredata di fogne. La spesa di tutte queste opere non compresa l'occupazione di una parte del fabbricato dei mulini spettanti alle Reali Possessioni viene presagita dall'Ingegnere Chiesi nella somma di L. 358.836, e 98 cent., considerato il decimo per le spese imprevedute.

È però da aversi presente che dai mulini d'Ognissanti sino al fosso di rifiuto esiste un solido antico muro a secco che costituisce la sponda del fiume, talché potrebbe per ora risparmiarsi la spesa del nuovo muraglione per un tratto di B.^a 280, quando su quel muro a secco si facesse una spalletta provvisoria. Come pure si potrebbe fare a meno per ora del lastrico giacché la superficie sterrata basterebbe, né a senso mio disdirebbe, in una strada che conduce esclusivamente al passeggio delle Cascine. Con queste economie possibili la spesa del secondo tratto del nuovo lungarno si ridurrebbe a circa L. 210.000.

Nel terzo tratto dal rifiuto del fosso Macinante fino alla Barriera avendo su tutta la sua linea il muro a secco che serve la sponda dell'Arno, non altro richiede che la costruzione di una spalletta, e l'ampliamento dell'attuale strada sterrata lungo il fiume, lavori che importeranno quattro o cinquemila scudi. L'esecuzione delle altre parti del progetto dovrebbero riserbarsi all'epoca nella quale la cassa municipale potesse contare sull'incasso del valore del terreno prativo che si dovrebbe acquistare dalle R.li Possessioni per rivenderlo dopo che fosse divenuto fabbricativo.

La suscettibilità di quei terreni a divenire fabbricativi dipende non tanto dai lavori dei quali ho parlato, quanto da quelli che dovrebbero intraprendersi dal R. Governo per la costruzione della barriera, e del muro di cinta in continuazione e sulla stessa linea dell'antico muro urbano fuori la porta al Prato. Né il R. Erario potrebbe dirsi aggravato dalla spesa del muro e della barriera perché da un lato eviterebbe la riduzione della porta al Prato, o l'apertura di una nuova porta, e dall'altro lato l'aumento

della città gli procurerebbe col tempo un sensibile aumento delle vendite. Quando il solo incasso dei dazi di consumo crescesse del 2% equivarrebbe sempre a più di 40.000 lire l'anno, mentre a produrre questo aumento del 2% basta che quella nuova e rilevante parte di città sia capace di 2.000 nuovi abitanti. Si dirà forse che la popolazione di Firenze aumenterà ugualmente anche senza accrescere il suo fabbricato; ma potrà risponderci che quanto più il suo fabbricato sarà esteso, ben disposto, e salubre, e quanto più le pigioni saranno tenui, tanto meno verrà voglia ai cittadini di recarsi ad abitare i sobborghi che vanno sempre più aumentandosi.

I terreni fabbricativi dei quali ho fatto menzione sarebbero divisi in sette isole o perimetri, ed avrebbero una superficie di circa 186.000 B.^a quadrate. Considerata la buona esposizione meridionale di quelli rispondenti sull'Arno, è sperabile che si possano vendere l'uno per l'altro a ragione di L. 4 il B.o, e si va a incassare la somma di L. 744.000, la quale sarebbe più che bastante per compensare le opere tutte che ora, e in seguito, si facessero nel secondo, nel terzo ed ultimo tratto del nuovo lungarno, e per pagare le indennità dovute allo Scrittoio delle R.li Possessioni, per l'espropriazione dei terreni e fabbriche che gli appartengono. Di modo che la Comunale Amministrazione non sopporterebbe altro che il disborso precario di scudi 35.000 e non avrebbe infine altro deficit che quello dei lavori da farsi nel primo tratto del ponte alla Carraia alla pescaia di Ognissanti, lavori e deficit che ho già detto potersi dilazionare indefinitamente. Così senza aggravio dei comunisti si otterrebbe subito un accesso diretto alle Cascine 500 B.^a più breve di quello attuale che pei motivi adottati non potrà praticarsi senza pericolo allorché sarà ultimata la strada ferrata Leopolda, si acquisterebbe a beneficio del passaggio un vasto piazzale lungo B.^a 380, largo 240, sul quale risponderrebbe la nuova barriera in faccia allo stradone delle carrozze, e al viale dei pedoni: e finalmente col proseguimento del lungarno, ancorché si lasciasse interrotto nel primo tratto, si realizzerebbe un miglioramento inestimabile alla nostra Firenze.

Mi pare di aver esposto i vantaggi ed i pregi prevedibili del meditato progetto tanto che basta alla Magistratura per formarsene un'idea generale e per decidere in massima nella necessità e opportunità d'aprire a comodo e sicurezza pubblica un accesso separato e diretto al passeggio delle Cascine mediante la prosecuzione del Lungarno, e cioè dal ponte alla Carraia alla barriera della strada ferrata Leopolda; e conseguentemente proponeva accompagnarli nei modi prescritti dai veglianti ordini per dar luogo dipoi quando si fosse presentata l'occasione in ragione di migliorata posizione finanziaria o in ragione di pubbliche urgenze a prendere in esame, discutere, o risolvere il progetto nella totalità o parzialmente.

Aperta la discussione quasi la generalità applaudì al progetto di apertura della strada predetta mentre veruno fece osservazione in contrario, trasmessa ai voti, e quindi scoperti fu riscontrato che la proposta apertura aveva riportato voti favorevoli 23, contrari 3, e l'approvazione del Sig. Cav. Sop.te alla Comunità.»

«*Monitore Toscano*», n. 79 bis, 23 marzo 1849, p. 4

Il Governo Provvisorio Toscano

Sulla proposizione del Ministro Segretario di Stato pel Dipartimento delle Finanze, del Commercio e dei Lavori Pubblici.

Considerando come il progetto di prolungare il Lungo-Arno sulla destra del fiume dal ponte alla Carraia fino allo stradone delle Cascine presso il Ponte Sospeso, sia quello che aggiungendo bellezza e questa Dominante, serve mirabilmente al comodo dei suoi abitanti, mentre può per lungo tempo procurare modo d'impiego, e perciò onorato sostentamento alla classe dei Braccianti.

Considerando come il predicato progetto procuri alla capitale della Toscana un aumento di perimetro, e dia luogo alla formazione di un nuovo quartiere situato in amena e vantaggiosa località.

Considerando che il Municipio di Firenze nel presentare un tal progetto da esso con solerti e lodevoli cure promosso, ha ben meritato del paese e che il Governo deve, con ogni mezzo, che da lui dipenda, favorire l'attivazione di tale opera che non sarà certamente ultima fra quelle destinate ad ampliare la bellissima Firenze.

Decretò e decretò:

Art. 1. È approvato, per quanto dipende dal Governo, il progettato prolungamento del Lungo-Arno a destra del Ponte alla Carraia fino presso il Ponte Sospeso delle Cascine e lo ampliamento del perimetro della città nel modo designato dallo Ingegnere del Circondario di Firenze Flamminio Chiesi nel rapporto sommario del 10 marzo 1849, riserbandosi ad interpellare il Consiglio degli Ingegneri sugli studi particolari che si vanno eseguendo.

Art. 2. L'esecuzione del progetto sopra indicato è dichiarata opera di pubblica utilità e tutte le espropriazioni ed indennità di qualsivoglia genere da essa dipendenti verranno per conseguenza liquidate coi terzi a termine di ragione; e quanto alle occupazioni di terreni e fabbriche da espropriarsi saranno tenuti i modi stabiliti dalla Legge che venne promulgata per lo allargamento della Via Calzaioli in questa stessa città.

Art. 3. Il terreno e le case appartenenti alle Possessioni dello Stato interessate con questo Progetto, verranno sì l'uno che le altre gratuitamente rilasciate a favore del Comune di Firenze, autorizzando ad entrambe in possesso, previo i concerti da tenersi sollecitamente coll'Amministrazione dei Beni Nazionali.

Art. 4. Li Edifici idraulici animati dalle acque dell'Arno divertite dalla steccaia di Ognissanti ed il terreno annesso ai medesimi, e che verrà rinchiuso a forma di quanto sarà disposto nel seguente Art. 8, rimarranno in proprietà dello Stato, tuttoché quel suolo ed alcuni di essi edifici siano compresi nel nuovo perimetro della città. La Comunità peraltro è esonerata da qualunque indennità pei danni temporari e permanenti che indispensabilmente risulteranno dalla esecuzione totale del Progetto.

Art. 5. L'Amministrazione predetta dei Beni Nazionali si uniformerà al Progetto dello Ingegnere Architetto Flamminio Chiesi per la disposizione del nuovo Piazzale e Viali da formarsi a spese della detta Amministrazione.

ne esternamente, acciò le vie interne ed il passeggio delle Cascine sieno riunite con un unico e ben meditato concetto.

Art. 6. La formazione delle nuove mura e quello della Barriera sarà fatta a cura e spese dell'Amministrazione delle Fabbriche Nazionali, attenendosi strettamente alle linee tracciate nel Progetto Chiesi. A cura pure e spese della nominata Amministrazione verrà demolita e rettificata la così detta *Porticciola*, e internamente alla Porta al Prato, che come monumento d'arte e di storia vuolsi nella sua integrità conservato, verrà formato un ampio e comodo piazzale.

Art. 7. Le mura urbane che si renderanno inutili con la nuova cinta, saranno dall'Amministrazione delle Fabbriche Nazionali gratuitamente rilasciate in possesso della Comunità di Firenze.

Art. 8. Tutti gli edifici idraulici compresi dallo ampliato perimetro saranno a spese e cura della Amministrazione delle Fabbriche Nazionali circondati da mura e difesi con altri mezzi materiali a somiglianza degli edifici dei Renai, concertando però tali difese con l'autore del Progetto, acciò le nuove vie non abbiano per quelle a soffrire deturpamenti.

Art. 9. A cura dell'Amministrazione delle Dogane verranno stabilite tra la Pescaia d'Ognissanti e la nuova Barriera due piccole caserme per alloggio permanente di un dato numero di Guardie di Finanza incaricate di impedire con la loro continuata sorveglianza le frodi che si tentassero commettere dalla parte del fiume.

Art. 10. La nuova Barriera da praticarsi presso il Ponte Sospeso sarà costituita da due cancellate a tal distanza fra loro da cautelare l'interesse della Finanza.

Presso la detta Barriera sarà costituito altro locale adattato a contenere un sufficiente numero d'impiegati destinati a risiedervi nello scopo surriferito.

Art. 11. Alle preavvertite cautele che non potranno raggiungersi se non a lavoro ultimato, saranno perdurante quello, altre sostituite da concertarsi fra l'Amministrazione Doganale ed il Municipio.

Art. 12. Il Ministro Segretario di Stato pel Dipartimento delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

Dato in Firenze, dalla Residenza del Governo Provvisorio, li ventitre marzo milleottocentoquarantano.

G. Montanelli

Presidente del Governo Provvisorio di Toscana

P.A. Adami

Il Ministro Segretario di Stato pel Dipartimento delle Finanze, del Commercio e dei Lavori pubblici

Quaderno d'oneri

per la vendita del Suolo fabbricativo al nuovo Quartiere di Città dalla Porticciola delle Cascine fin presso il Ponte sospeso, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale di Firenze del dì 20 Settembre 1853, e con la Sovrana Risoluzione del 18 Novembre successivo

Art. 1. La Pianta congiunta dimostra lo spartimento del

terreno da vendersi in Isolotti a Lotti distinti in relazione alla Nota dei prezzi assegnati dalla Perizia a ciascun Lotto.

Art. 2. Qualora alle vedute particolari di qualche acquirente sembri conveniente modificare in alcune località lo spartimento dei Lotti potrà presentarne analoga domanda, congiuntamente all'aumento di prezzo che si propone di fare sulla predetta stima.

Art. 3. Il Collegio dei Priori delibera sulla domanda e rispettiva offerta. Le rigetta se non sono ammissibili, o le accoglie alle condizioni di che in seguito. Nel caso di più offerte sul medesimo Lotto il Collegio dei Priori, o Libera al migliore offerente, o delibera l'invio all'Incanto.

Art. 4. Appenaché il Collegio avrà deliberato a favore dell'offerente o appenaché sia fatta l'aggiudicazione al pubblico Incanto, il liberatario dovrà pagare la decima parte, o l'intero valore del suolo nelle mani del Camarlingo della Comunità, o di un suo sostituto, ovvero dovrà offrire un mallevadore idoneo a giudizio del Gonfaloniere, o di chi per Esso. Il mallevadore dovrà insieme col liberatario firmare il Processo Verbale della fatta aggiudicazione.

Art. 5. Quando manchi il detto pagamento, o il mallevadore idoneo, la liberazione si considererà come non avvenuta.

Art. 6. Nel tempo a termine di giorni quindici dal dì della fatta aggiudicazione dovrà il liberatario divenire alla stipulazione del Contratto riscontrando prima, e determinando invariabilmente con l'Ingegnere Direttore dei Lavori la precisa estensione del suolo comprato, altrimenti spirato il detto termine sarà in facoltà della Comunità di esporre all'Incanto il detto suolo a rischio e spese dell'aggiudicatario.

Art. 7. Il valore del suolo risultante dall'atto concorde di verifica di misura, e dal prezzo di aggiudicazione per ogni braccio quadro dovrà pagarsi per un terzo nell'atto della Stipulazione del Contratto compreso in detta terza parte il decimo che fosse stato pagato al momento della liberazione come prescrive l'Art. 4.

E per ogni rimanente in cinque eguali annue rate col frutto recompensativo a favore della Comunità venditrice a ragione del 4 e mezzo per cento all'anno sulle rate insolute, sarà però in facoltà del compratore di pagare l'intero prezzo nell'atto del Contratto e in un tempo minore, cioè a rate maggiori di quelle indicate.

Art. 8. Dentro tre mesi dal dì della stipulazione del Contratto l'acquirente dovrà metter mano a recingere lungo le strade e piazze il terreno comprato sia con i muri di facciata della fabbrica, sia con le cancellate che venissero destinate a recingere i giardini. Quando la cinta debba essere costituita da cancellate, queste, o dovranno posare sul piano del marciapiede o sopra una vela di muro che non potrà essere alta più di B.^a 2 dal piano del marciapiede medesimo. Dentro sei mesi dal dì del Contratto le fabbriche dovranno essere portate a B.^a 4 sopra il livello del marciapiede, e compite le cancellate, o le vele di muro che nei rispettivi casi dovranno servire di sostegno alle medesime.

Art. 9. Nel caso d'inadempimento a quanto si prescrive al precedente Art. 8 sarà in facoltà del Comune di Firenze tanto al termine del primo che del secondo periodo,

di porre in vendita il Suolo già venduto con le opere che vi fossero state costruite a tutto rischio, e danno del primo Liberatario.

Art. 10. Il vivo dei Muri delle facciate, e quello delle vele di muro destinate al sostegno delle cancellate dovrà rigorosamente seguire la linea Stradale determinata dall'Ingegnere Direttore dei Lavori: non sono di regola permessi aggetti maggiori di soldi tre di braccio nelle parti decorative che si volessero costruire fino all'altezza di braccia tre e mezzo misurata dal piano del marciapiede.

Art. 11. Sarà in ogni tempo in pieno diritto della Comunità di porre liberamente Lampioni Cartelli e Ornatoy sulle nuove Fabbriche.

Art. 12. Il Livello Stradale sarà determinato e indicato con precisione dall'Ingegnere Direttore dei Lavori a ciascuno degli Acquirenti del Suolo in modo che ne consti esplicitamente per mezzo di un Atto a scanso di ogni e qualunque equivoco sulla situazione delle Soglie delle Porte esterne.

Art. 13. Restano proibiti i Bottini smaltitoj nei nuovi Stabili da edificarsi sui Terreni Fabbricativi. E i Bottini, le Fogne, i Fognoli, e i Canali delle Acque putride, e delle Acque in genere dovranno essere fatti a tenuta ed a perfetta regola d'Arte.

Art. 14. Sarà in facoltà degli Acquirenti del Suolo trasportare e depositare nei siti del nuovo Quartiere (che saranno indicati dall'Ingegnere Direttore dei Lavori) tutta la terra proveniente dagli scavi pei Fondamenti e per le Cantine delle loro Fabbriche, e ciò fino a tanto che non cessi il bisogno e la convenienza nella Comunità di raggiungere il livello determinato per le nuove Strade e per le Piazze.

Art. 15. I Regolamenti in vigore dovranno essere osservati dai Costruttori delle Fabbriche e Cancellate per tutto quello che non è stato previsto nel presente Quaderno d'Oneri.

Art. 16. Dirimpetto agli Oneri imposti agli Acquirenti del Suolo per la edificazione degli Stabili, il Comune assume l'obbligo di far lastricare, ad eccezione della Piazza della Barriera, e della Via lungo le Mura Urbane, che saranno massicciate, fognare e illuminare a forma dei veglianti Regolamenti, le nuove Strade e Piazze a misura che sopra una linea delle medesime resteranno ultimate le nuove Fabbriche; e per le Strade in cui mancasse qualche Fabbrica al compimento della intiera Linea, il Collegio dei Priori si riserva a prendere in considerazione le domande che gli venissero avanzate per ottenere nonostante, il beneficio dei Lastrici, delle Fogne, e della Illuminazione.

Art. 17. La Comunità prenderà una Iscrizione Ipotecaria sul suolo venduto con titolo di privilegio e di riserva di Dominio per garantire l'adempimento degli Oneri pei quali si tratta, e più specialmente il pagamento e saldo del prezzo di aggiudicazione, e la edificazione dei nuovi Stabili nei modi e tempi stabiliti.

Art. 18. Le spese di aggiudicazione di Contratto, del Registro fisso di una Lira, di Voltura, d'Inscrizione Ipotecaria, e di una Copia del detto Contratto per la Comunità saranno a carico totale ed esclusivo del Liberatario.

Concorda con l'originale esistente nella Filza degli Atti del Consiglio Comunale di Firenze.

Li 14 Dicembre 1853

V.° V. Capponi Gonfaloniere

Rettificazione al progetto comunale del prolungamento del Lungarno

Osservazioni

Fino dall'anno decorso fui chiamato per Superiore Commissione a studiare il Disegno e Progetto della nuova Barriera in seguito della Pianta rimessami secondo la quale furono principati i lavori e posto mano ai fondamenti attuali delle nuove Mura Urbane, e fino d'allora io ebbi luogo di principiare a studiare questa Opera pubblica muovendo dal Disegno della Barriera.

Intanto dalla Comunità fu approvata altra Pianta che è quella che attualmente si adotta, sicché nell'ideare la nuova Barriera mi diedi ad un partito che potesse adattarsi in un punto come nell'altro; quantunque la Seconda Pianta della Comunità presentasse un peggiore spartito del primo. Infatti la Barriera nella prima Pianta veniva posta in fondo al nuovo Lungarno, e nel punto dell'attuale Piazzetta della Porticciola eravi almeno una semplice Strada di comunicazione che nella Pianta presente è stata tolta con tanto inconveniente si per lo sfogo del popolo che delle Carrozze.

Nella incertezza di questi due Piani Comunitativi e per provvedere al maggior decoro dell'Arte, alla Comunità Pubblica e alla necessaria garanzia Finanziaria per ciò che riguarda la dovuta sicurezza dei frodi dalla parte dell'Arno, mi diedi a studiare nuovamente nel suo primitivo concetto questa opera trattandosi di provvedere alla comodità e adornamento alla nuova aggiunta al quarto cerchio delle Mura d'Arnolfo, e conseguentemente riunire al Decoro dell'Arte un dignitoso e comodo Ingresso alla pubblica passeggiata delle Cascine dalla più bella parte della nostra Città quale è il Lung'Arno. In quanto agli inconvenienti manifesti a prima vista nella Pianta Comunale qui in pochi segni Litografata non starò a parlare perché ne hanno parlato assai tutti i Giornali di Firenze e più sensatamente e primo d'ogni altro e con moltissima ragionevolezza il Sig. r Dottore Giovanni Boschi nei suoi Articoli inseriti nel di Lui Giornale *Bullettino delle Arti del Disegno nei Num. i 10, 11 e 12.*

Solo mi limiterò a dire che non mi sembra punto presumibile che la Comunità di Firenze con la bella idea del Prolungamento del Lung'Arno abbia potuto indursi a distruggere il Bello naturale delle Cascine per fabbricarvi un indecoroso Borgo di Case consimili alla Via Gora, incomodo per tutti i rapporti, dovendo servire al transito delle Carrozze, ai passeggeri, e agli usi e bisogni i più comuni della vita.

Poco prudenziale ancora mi sembra l'ammassare di troppo tante Abitazioni insieme le quali non solo daranno impedimento a fabbricare dei Palazzi né saranno pri-

ve eziandio in qualche punto della necessaria circolazione dell'Aria cosa da evitarsi per il caso di un'epidemia, e da aversi in mira principalmente in un bene inteso spartito di qualsiasi Borgata di Case.

Oltredichè poco prudenziale si è il fabbricare in troppa prossimità di un Fiume che ha fatto conoscere di quali fatali circostanze può essere causa, tanto più sopra un Terreno imposto che non regge sennonché malamente. Meglio però sarebbe nel caso attuale di attenersi al partito più sicuro e migliore quale è quello che una sì grand'Opera corrispondesse in tutte le sue parti ai desideri e ai bisogni del pubblico ed insieme ai fondamentali precetti dell'Arte; che alle Case sul Fiume si sostituisse un pubblico Passeggio siccome prima esisteva, abbandonando affatto ogni meschina idea di grettezza e di guadagno, come a dovere osservava il Sig. Dott. Boschi nei suoi rammentati articoli, il che starebbe a sacrificare un'Opera di tanta importanza che deve corrispondere al restante della Città; la qual cosa se non si potesse ottenere, sarebbe meglio non intraprendere quest'Opera.

Laonde rendo di pubblica ragione questi semplicissimi segni Litografati per dare una idea delle rettificazioni che sono state da me fatte e rimesse al Consiglio d'Arte con analogo Rapporto del dì 11 febbraio 1854, del qual Lavoro e Progetto tuttora s'ignora il risultato.

Di Studio li 17 Aprile 1854

Giuseppe Puini, Architetto

Proposta di Modificazioni al Progetto di prolungamento del Lungarno approvato dal Municipio di Firenze

Osservazioni

Se il Municipio di Firenze venuto in determinazione d'ingrandire la Città col prolungamento del Lungarno avesse aperto un Concorso facendo libero a chiunque di progettare il modo, le discussioni su questo importante argomento, sarebbero state più pronte e più proficue. Ma ciò non essendo accaduto non è da meravigliare, se tale discussioni si aprono solo adesso, e se sono vive ed appassionate, trattandosi di opera Pubblica di tanta entità; e vedendosi eseguire un progetto del quale niuno si mostra soddisfatto, e che sacrifica soverchiamente il decoro alle vedute di economia.

Non è mia intenzione di considerare partitamente quanto è stato fino ad ora detto e scritto contro la Pianta in esecuzione, ma solo di proporvi quelle modificazioni che potrebbero essere accolte anche di fronte allo stato attuale degli intrapresi lavori.

Questo quadro presenta la Pianta approvata ed il progetto che lo modifica.

Di fronte alla Stazione della Strada Ferrata Leopolda, che pone questa bella Firenze in comunicazione coi Mari, cosa si vede nella Pianta del Municipio? un muro, niente altro che un muro! Ora quanto sarà più grandioso

e più utile situare la Barriera in faccia alla Stazione e toglierla da un punto dal quale non allinea neppure col Viale delle Cascine?

L'abbellimento può volendo esser reso maggiore da un porticato che aprendosi in uno spazioso semicerchio alla Barriera con Arco in mezzo e Casini laterali per gli impiegati, proseguibile lungo la via di questo nome fino al Terrazzino Reale. Il porticato dovrebbe essere eretto a cura dei vari acquirenti sopra un disegno stabilito; e questo riuscirebbe per la Città, di grande abbellimento e di immensi vantaggi essendo di questi mancante.

Il Terrazzino Reale nel mio progetto forma la testata del corpo di case fra lo Stradone ed il Prato, rimanendo così aperto da tre lati e guadagnando in amenità, che potrebbe anche farsi maggiore quando volesse portarsi sull'indietro nel punto ove il progetto presenta la punteggiatura. Guadagna altresì nell'accesso perché la Piazza della Porticciola venendo prolungata e ingrandita fino al Lungarno, le carrozze liberamente la percorrerebbero ed anche quelle della Real Corte nell'occasione delle Feste di S. Giovanni potranno accedere e recedere dal Terrazzino senza gli inconvenienti che oggi si verificano. Né sarà più di necessità quella viziosa piegata nel prolungamento della Via Gora, per chi dalla Piazza della Porticciola voglia accedere alla retroposta Piazza. Al muro poi con che nel progetto approvato vedesi terminata la Via del Lungarno, è sostituita una doppia cancellata per maggior garanzia, con ampio Piazzale davanti all'attuale Via della Barriera, da dover tale cancellata restare aperta nelle ore diurne, lo ché non solo toglierà l'inconveniente dell'intoppo del muro, ma influirà altresì sul valore di buona parte degli stabili situati lungo la detta via.

Propongo pure di interrompere la monotonia delle lunghe Strade con una o più Piazze, e questo provvede oltretutto alla bellezza anche alla salubrità.

Finalmente propongo di spostare alquanto all'indietro il Mulino e di ricoprire il fosso, lo ché ritengo cosa indispensabile, anche di esempio agli altri Paesi. Il canale poi che si dirige verso le Cascine portato nel mezzo della Via potrà essere pure coperto con volta; e quando debba essere fiancheggiato da spallette balaustrate di ferro fuso, con pilastri e ponti, la volta non riuscirà certamente molto più dispendiosa.

Accenna altresì il mio progetto un taglio di somma necessità che al nuovo Quartiere servirebbe come di complemento ed è la Nuova Via che partendosi dalla Stazione della Strada Ferrata Maria Antonia, imboccherebbe in Via Polverosa e di là per diritta linea al Lungarno, e così verrebbero congiunti due importanti Quartieri della Città cioè quello di Barbano col nuovo Quartiere.

Con queste modificazioni credo che si guadagnerebbe ancora per la parte economica, poiché i terreni per edificare si venderebbero con molta maggior probabilità.

Le persone calme ed imparziali che vorranno gettare uno sguardo su queste modificazioni credo che le troveranno anche attualmente adottabili. Quando poi non mi sia dato ottenere neppure in parte quanto credo utile e bello, mi resterà sempre il conforto di averlo almeno tentato.

li 6 Maggio 1854

Ignazio Villa

Seconda proposta di Modificazione al Progetto del Municipio sul prolungamento del Lung'Arno di Firenze

Descrizione delle nuove modificazioni

Al primo mio Progetto già pubblicato il 6 Maggio agiungo quanto segue. Riformo il Piazzale della Barriera d'ingresso, più ancora ho reso più economica la Piazza della Porticciola restringendola, pongo un Ponte di ferro che allinea nell'interno delle mura di S. Frediano, punto importante per porre in comunicazione diretta con Barbano, il Prato, ed il Nuovo Quartiere con di là d'Arno, e quando sarà demolito il tratto di mura che va alla Carraja facendo una apertura alle dette mure, viene formato un lungo passeggio d'estate dal Ponte a S. Trinita fino al Ponte di Ferro dal Pignone. Prolungo l'argine fino allo sprone del Ponte di Ferro e verrebbero posti due grandi Pilastrini con due Statue ed obelisco nel mezzo, che forma il finale C del Lung'Arno, in luogo di quell'odioso muro, come vedesi nel Progetto della Comunità.

Di fronte all'ingresso delle Cascine, si potrebbe formare anco una gran Vasca ossia laghetto decorato d'intorno d'alberi e panchine che servirebbero di riposo e delizia ai passeggiatori, e nel taglio qui presente ben si vede che l'acqua del Fosso Bandito lo può alimentare senza pregiudizio dei Mulini, in tal luogo si può anche formare uno Stabilimento di Bagni o Scuola di nuoto. Il Terrazzino Reale portandolo indietro verrebbe ampliata la Porticciola, formando due Parterre, l'uno al centro di detta Piazza, e l'altro sulla Piazza del Prato, e così lo Stradone Leopoldo allineerebbe nella Via Ognissanti.

Chiuso il Fosso Bandito per la salute pubblica e per economia della Comunità ad esempio di altre Città che trovano conveniente che i canali non navigabili venissero chiusi ponendo abbondanti lapide onde facilmente mantenere gli spurghi. Le presenti modificazioni non occorrerebbe che tutte subito fossero messe in esecuzione, ma bensì stabilire un dignitoso Progetto, che potrebbe essere compito col tempo, come pure col tempo verrebbe ingrandita la Città portando il Quartiere del Pignone entro le mura, e spostando indietro la Porta di S. Frediano così le mura di Firenze verrebbero regolari. Non mai colla pretesa di far eseguire il mio Progetto, ma solo per amor del bello, e basterebbe se solo si facesse delle modificazioni, onde rendere il nuovo Quartiere più di Pubblica Soddisfazione, e se per renderlo tale occorre spese maggiori, ne risulterà alla Comune immensa utilità, si nella vendita dei terreni come pure nell'aumento degli adozionamenti per aver reso in generale gli Stabili tutti di maggior importanza.

Li 2 Giugno 1854

Ignazio Villa

L'ampliamento di via Calzaiuoli: i progetti e i protagonisti dal periodo napoleonico alla Restaurazione

Corinna Vasić Vatovec

L'ampliamento di via Calzaiuoli, la più diretta comunicazione tra le due principali piazze fiorentine, del Duomo e della Signoria¹ (figg. 1, 2), si colloca in un ambito cronologico molto ampio poiché inizia con l'allargamento trecentesco del primo tratto da Piazza della Signoria a «Via dei Pittori», tra le chiese di Or San Michele e San Carlo dei Lombardi, per riproporsi senza alcun esito operativo sotto i successivi governi toscani fino a ritrovare determinante impulso nel periodo napoleonico con il progetto di ampliamento dell'ultimo tratto («Via dei Pittori» e «Corso degli Adimari»), commissionato dal Prefetto dell'Arno Fauchet all'architetto Giuseppe Del Rosso, in qualità di ingegnere municipale (1811)². Non a caso cioè in un momento in cui il problema del riassetto urbano, come in altre città italiane, era vivamente avvertito dalla municipalità fiorentina con una serie di ambiziose proposte secondo quella logica da *grands travaux* che caratterizza la politica urbanistica napoleonica, nel difficile connubio tra utilità pubblica e *grandeur*.

Come c'informano i documenti degli *Archives Nationales* di Parigi, accuratamente vagliati da Godoli, il progetto Del Rosso verrà sottoposto al *Conseil des Bâtiments Civils* che rimarrà incerto se approvarlo o meno a seguito di alcune sostanziali obiezioni che culminano nel rapporto di Guy de Gisors³. Si aggiungano poi le divergenze tra il *Maire* e il Prefetto dell'Arno, convinto sostenitore della validità del progetto, circa le regole da seguire per renderlo operativo⁴. Pongono termine alla *querelle* gli eventi che portano alla caduta del governo francese.

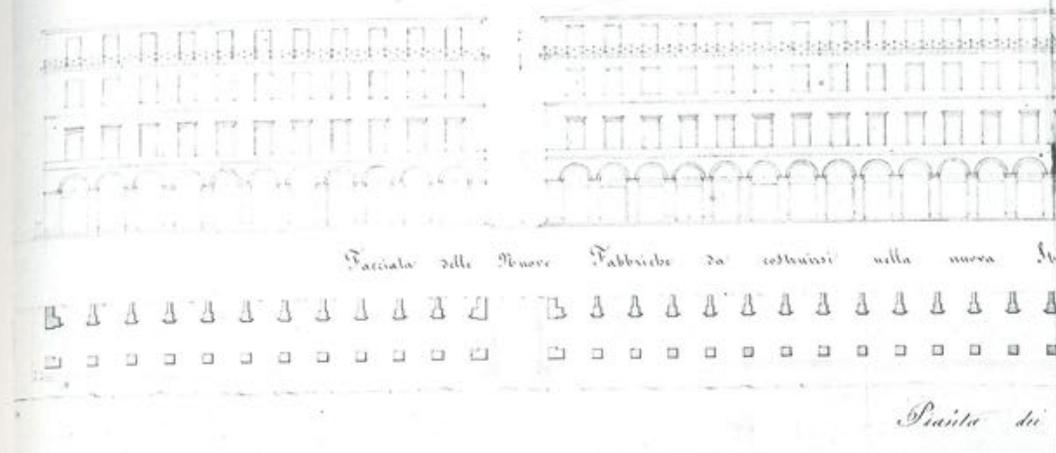
Corre l'obbligo di ricordare a questo punto che il *Conseil*, pur giudicando il progetto «accurato e intelligente» con particolare apprezzamento per l'uniformità delle facciate, obietta che «una suite

di arcate ininterrotte sarebbe molto meglio rispetto alle aperture quadrate» proposte da Del Rosso: «decorazione» lodata dallo stesso Gisors, sebbene priva di qualsiasi relazione con l'architettura fiorentina «che bisogna perpetuare»⁵. A questi «difetti» si sarebbe potuto facilmente ovviare se non fossero insorte notevoli perplessità sulla decisione della Municipalità, sostanzialmente condivisa dall'architetto, di affidare la gestione del piano a un imprenditore fiorentino, certo Gargani. Poiché questi avrebbe dovuto acquistare un terzo degli immobili espropriati dal governo garantendo la copertura finanziaria e l'esecuzione dei lavori, si temeva in sostanza — come spiega Godoli — che l'impresa potesse «risolversi ad esclusivo beneficio della speculazione privata»⁶. Altra fondamentale obiezione da parte dell'autorità governativa riguarda la proposta, avanzata da Del Rosso, di espropriazione totale per pubblica utilità sia degli immobili su via Calzaiuoli sia di quelli contigui nelle strade adiacenti⁷; ciò non meraviglia se si pensa al caso emblematico del progetto di Percier e Fontaine per il Palazzo del Re di Roma sulla collina di Chaillot, la cui realizzazione incontrò l'ostracismo di certi eredi Galignani che non vollero cedere il loro possedimento nemmeno dopo la rinuncia di Napoleone all'esproprio per pubblica utilità⁸.

Con il ritorno dei Lorena al governo della Toscana, non solo l'ampliamento di via Calzaiuoli si ripropone con urgenza per agevolare il traffico in progressivo aumento ma il progetto Del Rosso risulta determinante per la formulazione di una nuova proposta avanzata dall'architetto Luigi De Cambray Digny, Direttore dello Scrittoio delle Regie Fabbriche⁹, su commissione governativa tramite il Consigliere di Stato e Direttore della R. Segreteria delle Finanze, Leonardo Frullani. Spet-



1, 2/ Via Calzaiuoli nel tratto tra Or San Michele e Piazza del Duomo prima e dopo l'ampliamento ottocentesco (dis. V. Simoncini, lit. Ballagny).



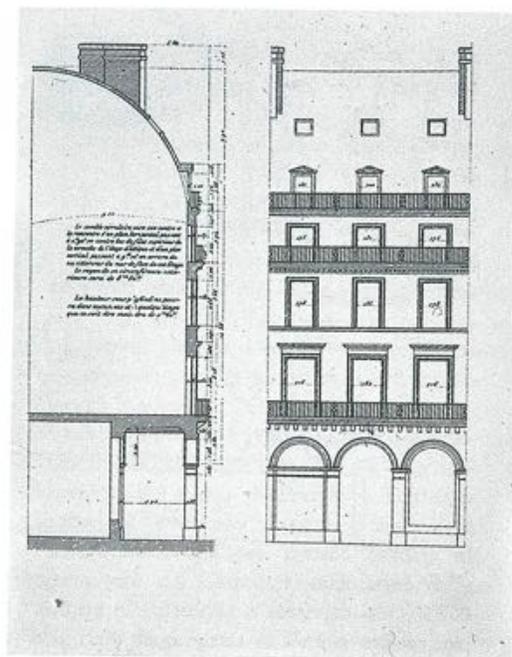
3/ L. De Cambray Digny - Nuove facciate su via Calzaiuoli con la pianta del portico (particolare del progetto del 1826

ta a quest'ultimo il «savio suggerimento» — come lo definisce il Digny accogliendolo prontamente nel suo progetto (1826) — di adottare un sistema porticato nel tratto fra Piazza del Duomo e via Or San Michele¹⁰: una soluzione che per quanto estranea alle direttive del programma napoleonico pare, a mio avviso, una logica conseguenza, un'ulteriore elaborazione della *suite* di arcate proposta dagli architetti francesi oltre a trovare, come vedremo, un paradigma nel progetto di Percier e Fontaine per rue de Rivoli.

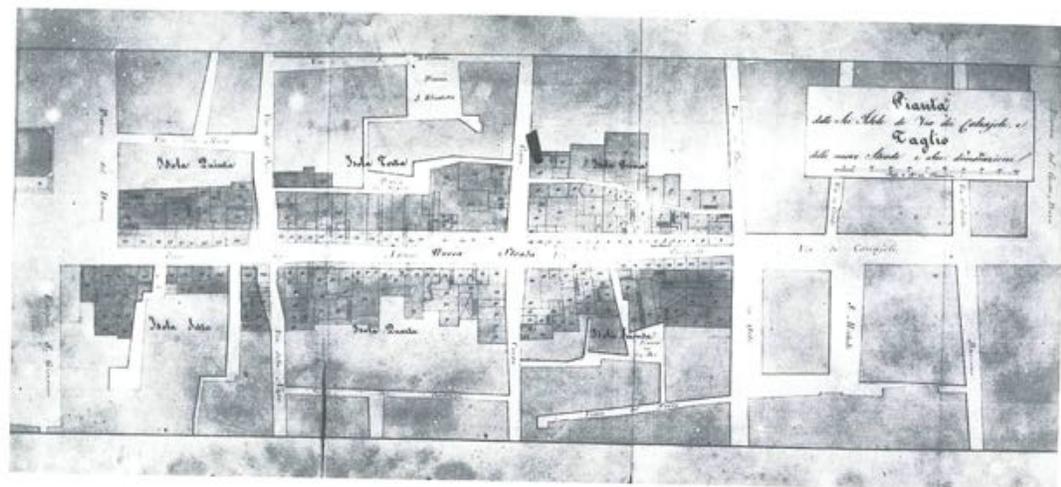
Tramite il Frullani, il piano Del Rosso viene acquisito dal Digny che, in mancanza di più recenti perizie, se ne avvale ampiamente per la stesura di un primo rapporto (30 gennaio 1824)¹¹. Su questa base stende la relazione definitiva che accompagna il progetto — commissionatogli il 28 febbraio 1826 — esordendo non a caso sulla proposta Del Rosso: «La strada si riduceva a un disegno uniforme da un'estremità all'altra; un terrazzino a balcone continuato al primo piano doveva coprire le mostre delle botteghe. L'economia comandò forse di trascurare il comodo e l'abbellimento che si sarebbe ottenuto da un portico che tanto più vantaggioso e gradito riuscir doveva in una strada tagliata contro i precetti di Vitruvio da tramontana a mezzogiorno ed esposta di conseguenza nell'estate ai cocenti raggi del sole»¹². Per ovviare

ai 'difetti' dell'orientamento il Digny propone dunque «due ordini di portici, tali da non toglier luce alle botteghe, coperti in volta reale, sostenuti da pilastri in pietra» che «conducono al coperto da Piazza del Duomo a Or San Michele». Sotto i medesimi corrisponde un piano di mezzanini «di corredo» a 84 botteghe, con gli ingressi di queste e delle abitazioni. Per tutta l'altezza dei fabbricati al di sopra dei portici fino al cornicione sono previsti altri tre piani, il terzo dei quali è scandito da una «ringhiera di ferro» che, nelle intenzioni dell'architetto, forma «un contenuto balcone» in modo da conferire a questo piano «tanta amenità [...] da compensare il valore che toglie la sua posizione»¹³ (fig. 3).

E proprio dal raffronto con rue de Rivoli (fig. 4) pare confermata l'ipotesi di un'ascendenza diretta, non solo nella struttura e nella morfologia del portico ad arcate a tutto sesto rette da pilastri, ma anche nell'incorniciatura delle finestre (identica in entrambi i casi al primo piano), nell'adozione delle cornici marcapiano, nelle mensole che sostengono il balcone dove l'esile ringhiera contrasta con la compatta tessitura parietale fungendo percettivamente, in modo analogo al portico ma con una consistenza materica diversa, da *trait d'union* delle masse architettoniche e da indicatore prospettico.



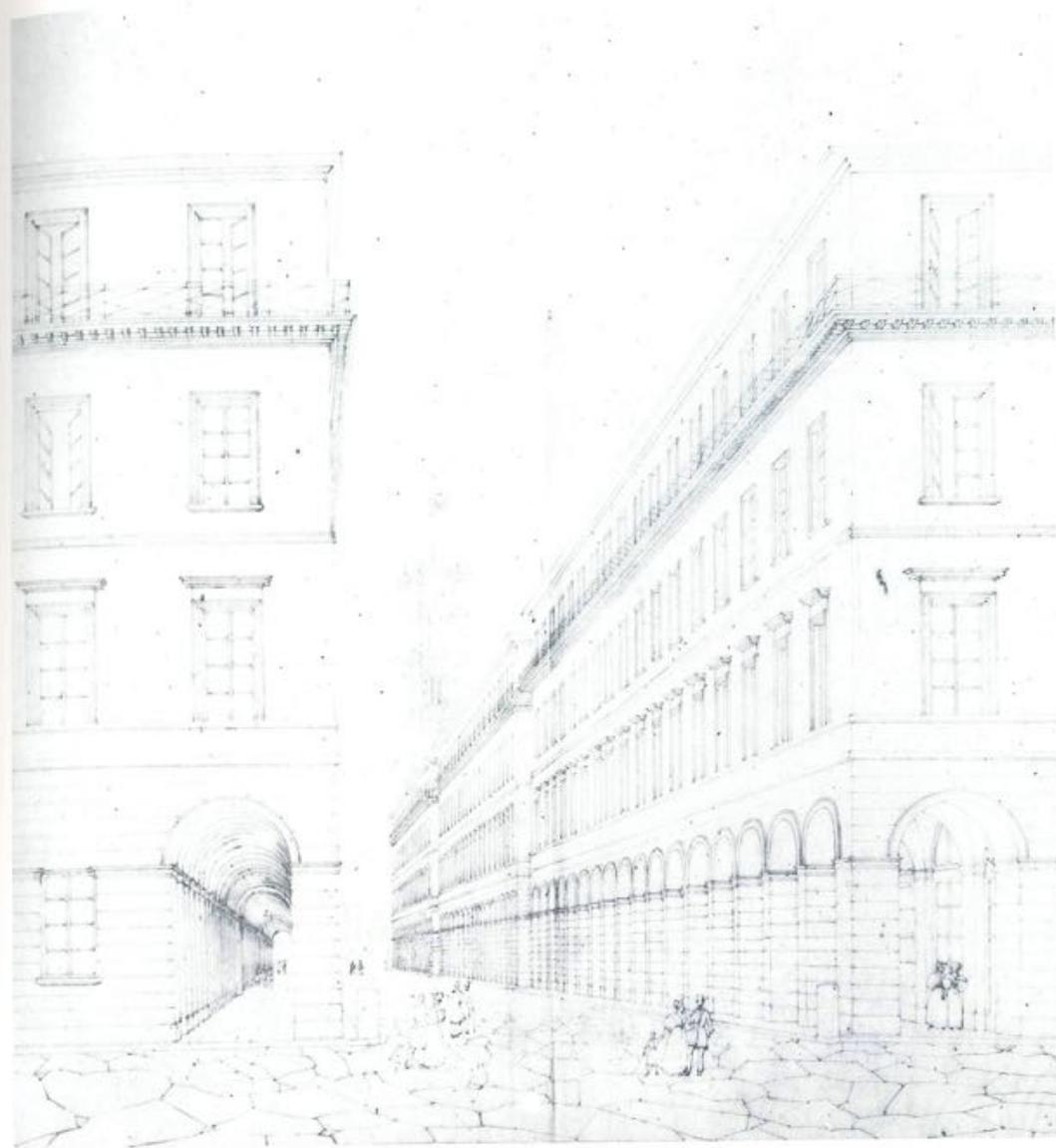
4/ Parigi, rue de Rivoli (C. Percier e P.F.L. Fontaine) - Porzione del fronte stradale in alzato e in sezione.
 5/ L. De Cambray Digny - Planimetria di via Calzaiuoli con l'indicazione dell'ampliamento (progetto del 1826).
 6/ L. De Cambray Digny - Veduta prospettica di via Calzaiuoli (progetto del 1826).



Per quanto riguarda il 'taglio' della nuova arteria (fig. 5), il Digny non ha difficoltà ad ammettere di essersi uniformato alle decisioni del governo francese allineandola alle chiese di Or San Michele e di San Carlo, con un'ampiezza pari a 20 braccia. Né manca di attingere con disinvoltura al progetto Del Rosso riproponendo l'espropriazione totale degli immobili allo scopo di uniformare le facciate, come pure la divisione del piano generale di via Calzaiuoli in 6 «isole» (3 per lato)¹⁴, atte a formare «altrettanti edifici architettati con purezza di stile e con quella nobile semplicità che sola è richiesta da un'opera di tanta utilità»¹⁵. Sta di fatto però che in quel piano gli interni degli edifici «quantunque siano stati con ogni attenzione valu-

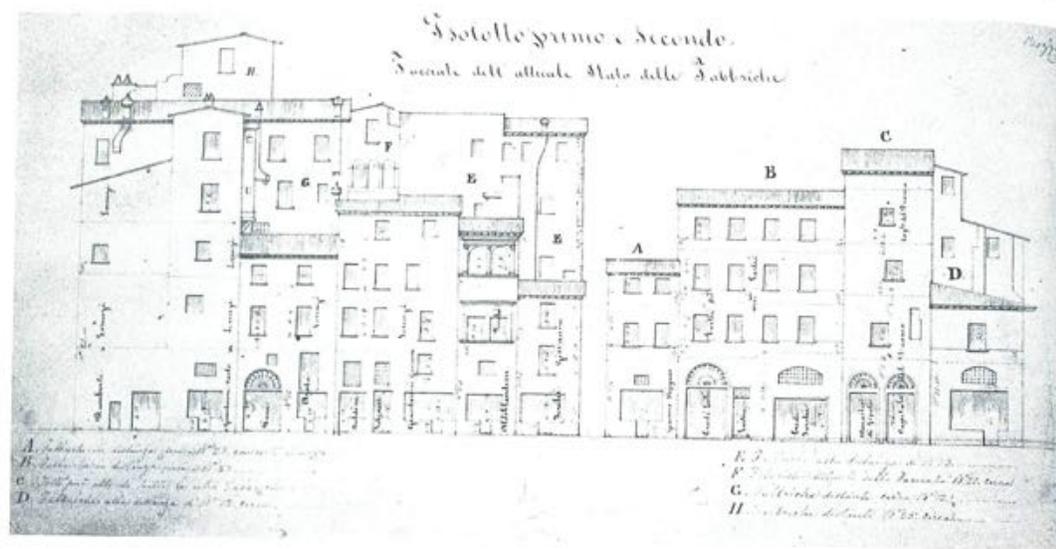
tati, sono descritti in massa» per lasciare la loro ristrutturazione «all'arbitrio di chi assumesse l'impresa [...] nel modo che meglio, per il suo interesse e per le sue particolari vedute potesse convenire»¹⁶.

Considerando dunque che la parte architettonica del progetto interessa la morfologia delle facciate, secondo un logica tutta ottocentesca, non v'è dubbio che l'accorpamento delle preesistenze servisse più che altro ad imprimere alle facciate quel carattere di fronti stradali uniformi e con il minimo di cesure. Lo riscontriamo del resto nel disegno prospettico di via Calzaiuoli (fig. 6) dove la sintassi compositiva del Digny si richiama ad un classicismo semplificato, rigorosamente contenu-



to nei suoi attributi essenziali di regolarità, uniformità e simmetria. La suddivisione in «isole» del tessuto edilizio è funzionale inoltre al programma esecutivo che prevede nel corso di sei anni la realizzazione di due di esse per ciascun biennio¹⁷. Per quanto riguarda gli aspetti economici dell'impresa, il Digny fornisce più dettagliate indicazioni rispetto al precedente rapporto del 30 gennaio 1824 preventivando a carico della R. Depositeria Generale un costo totale di 136.500 scudi (arrotondati a 137.000) in base alle stime degli immobili da demolire o da ridurre (comprese le indennità per gli espropriandi e le spese di perizia), al costo dei lavori e al valore dei nuovi fabbricati¹⁸. Mentre la gestione dell'impresa necessitava, a suo

parere, di un'apposita Commissione, la realizzazione dell'opera avrebbe dovuto essere aggiudicata mediante «pubblico incanto» al miglior offerente¹⁹. Ma sebbene il Digny sottoponesse ad un attento esame queste ed altre variabili avendo cura di contenere al massimo il preventivo di spesa, il suo progetto non riesce ad ottenere l'approvazione della Magistratura civica. Lo rammenta egli stesso con malcelata amarezza a distanza di anni, ancora incerto se attribuire tale rifiuto alla sua proposta di espropriazione totale degli immobili, all'onere finanziario o ad entrambi²⁰. Sta di fatto che proprio in tema di espropriazione totale si verifica una singolare coincidenza con il destino del progetto Del Rosso, a dimostrare in fondo che per



Isolotto Sesto
Stato attuale delle Fabbriche



7, 8/ F. Chiesi - Rilievi degli edifici di via Calzaiuoli («Isolotto primo e secondo»; «Sesto Isolotto» del piano di ampliamento).

il governo francese come per quello granducale valessero le medesime obiezioni sull'impopolarità di tale provvedimento nel fondamentale rispetto della proprietà privata.

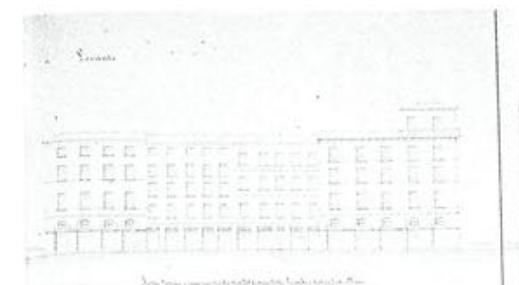
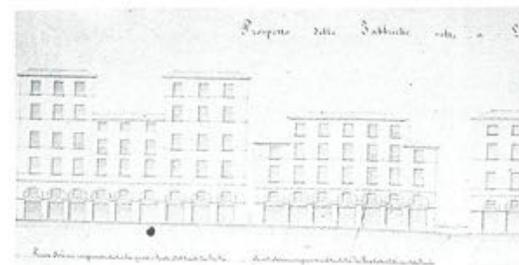
L'ampliamento viene dunque procrastinato per un lungo periodo durante il quale non mancano le proposte, specie da parte dei privati. Nel 1836 un certo Andrea Bandini, possidente e imprenditore di Parma, volendo ristabilirsi nella nativa Firenze, decide di interessarsi personalmente all'impresa fondando una Società con il compito di gestire e finanziare i lavori²¹. Neppure questa proposta ebbe esito fino a quando, il 28 marzo 1840, il

gonfaloniere di Firenze Gaetano de' Pazzi, incoraggiato dall'offerta di un prestito della Cassa di Risparmio, riesce a convincere il Magistrato civico a riprendere in mano il progetto Digny affidandosi ad un'apposita Commissione di studio, che si scioglierà in seguito alla rimozione del Magistrato stesso ed alla morte di uno dei suoi membri²². Quello stesso anno, per consentire ai carri provenienti da Porta San Gallo di accedere alla Dogana attraverso via Calzaiuoli anziché Piazza S. Firenze, il conte Luigi Serristori elabora due progetti — destinati a rimanere sulla carta — il primo dei quali prevede il 'taglio' di via Calzaiuoli solo sul lato

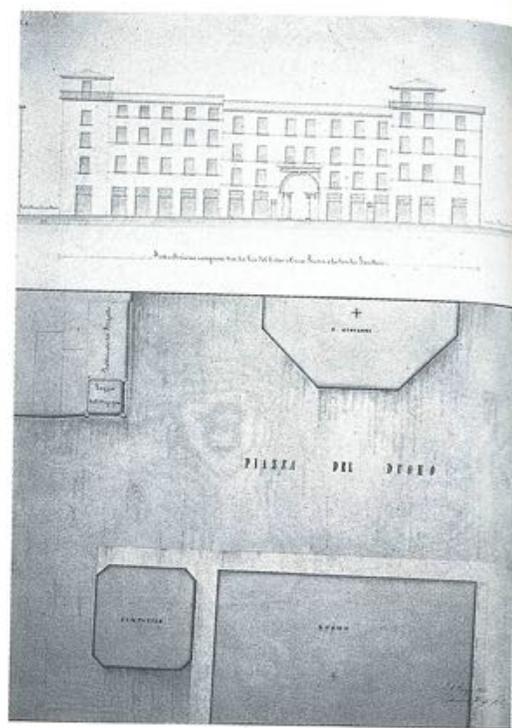
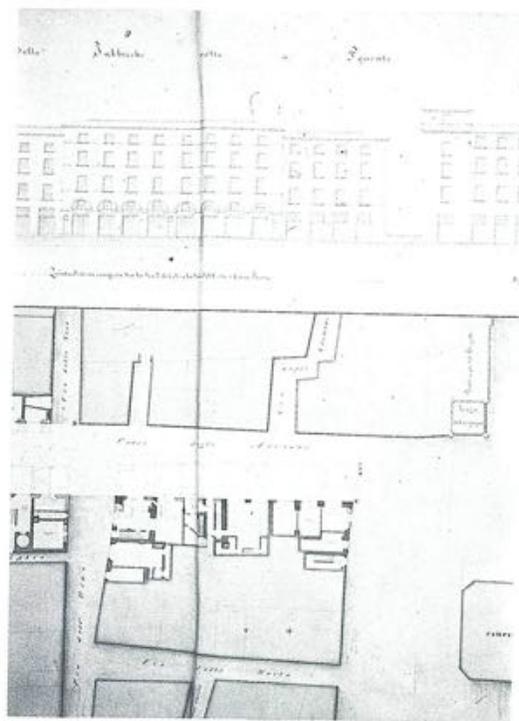
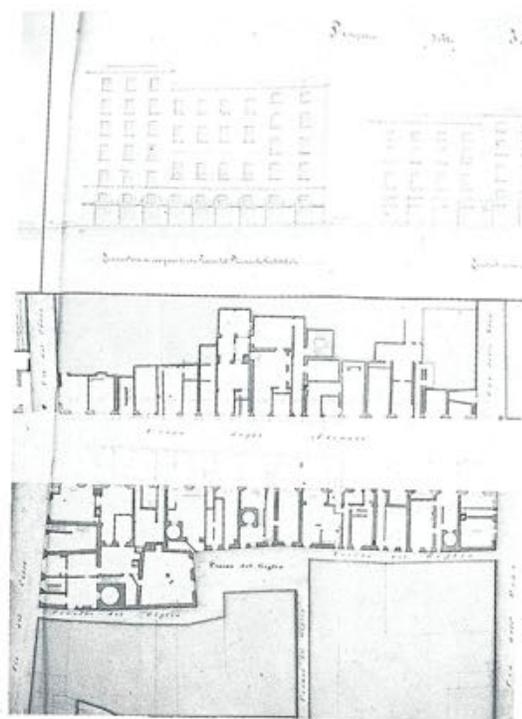
sinistro, il secondo invece su entrambi i lati fino ad un'ampiezza di 19 braccia²³. Ad imprimere una svolta decisiva provvederà lo stesso De Cambray Digny, non appena subentrato a Gaetano de' Pazzi nella carica di Gonfaloniere (1841); la recente iniziativa del predecessore e le pressioni dell'opinione pubblica lo incoraggiano infatti ad avanzare richiesta alla Magistratura civica di intraprendere nuovi studi²⁴ che implicano necessariamente una sostanziale revisione del progetto: «Facil cosa saria stata per me rimanere nella via già segnata — lamenterà più tardi per spiegare il proprio operato — [...] invece rinunziar spontaneamente alla soddisfazione di sostenere un mio lavoro, ad un mio Disegno» anche se «non ebbi difficoltà a variare i principi fondamentali e mi parve lieve cosa in vista del bene pubblico di sacrificare il mio Amor proprio come Architetto».

Può dunque affrontare tale rinuncia solo richiamandosi ai suoi doveri di Gonfaloniere «al quale prima di tutto incombe l'obbligo di tutelare i diritti e l'interesse dei suoi Amministrati [...]». Non deve pertanto recar meraviglia se in questa nuova posizione provai scupoli che prima non poteva né doveva sentire, e che furono suscitati dal timore di questioni e di reclami da parte degli Espropriandi ove si fosse persistito nell'idea di comandare l'espropriazione della totalità dei loro possessi...²⁵.

Tenendo conto della tutela della proprietà privata e della necessità di contenere al massimo i costi dell'impresa per non gravare troppo sulla comunità, il Digny si mette dunque all'opera fornendo precise istruzioni all'ingegnere del Circondario, Flaminio Chiesi — scelto personalmente «per tutto ciò che poteva aver rapporto alle cose d'arte»²⁶ — per redigere un piano «sommario e comparativo» che comprendesse sia l'ampliamento di via Calzaiuoli da Or San Michele al Duomo, sia l'apertura di una nuova arteria mediante l'ampliamento e la continuazione delle strade che dal «Canto delle Farine» giungono al Duomo²⁷. La preferenza del Digny va senz'altro alla prima ipotesi di intervento anche perché la vede inserita in un contesto più ampio, secondo un'ottica ispirata al *culte de l'axe* di matrice barocca: «con l'allargamento di via dei Martelli, che si operasse in un avvenire probabilmente non remoto — scrive testualmente — si costruirebbe una comunicazione larga costantemente altre braccia 18, la quale dalle estreme mura della città percorrerebbe fino al centro la più bella parte di Firenze in un linea di oltre un miglio e presenterebbe all'osservatore, venendo dalla Porta San Gallo il colpo d'occhio della via Larga (l'attuale via Cavour), della Piazza del Duomo, della nuova via de' Calzaiuoli e finalmente quello incantevole ed unico del Palazzo



9, 13/ F. Chiesi - «Pianta geometrica e prospettiva delle fabbriche e strade» interessate al progetto di ampliamento di via Calzaiuoli.



Vecchio, degli Uffizi e della Loggia dell'Orcagna in gruppo nell'aspetto il più importante riuniti»²⁸. Il 23 agosto 1841 il piano viene sottoposto alla Magistratura civica che non esita ad approvare l'ampliamento di via Calzaiuoli, giudicandolo più razionale e meno costoso. Subito dopo l'ing. Chiesi appronta una serie di elaborati, a cominciare da accurati rilievi degli edifici di ciascun isolato (figg. 7, 8) e di ogni singola proprietà; questi ultimi, di corredo alla maggior parte delle perizie, comprendono la relativa proposta di ristrutturazione (ridimensionamento delle piante in funzione del nuovo 'taglio' di via Calzaiuoli, nuovo assetto delle facciate ecc...)²⁹. Il progetto definitivo, in 12 tavole con piante, progetti e relative perizie, viene presentato il 6 giugno 1842 e prontamente approvato (9 giugno) dalla Magistratura civica ottenendo il 12 agosto 1842 la sanzione granducale³⁰ (figg. 9, 13).

Se confrontato con quello di mano del Digny (1826) il progetto Chiesi palesa i limiti di una soluzione compromissoria a scapito di una qualificazione omogenea dell'arteria nel suo complesso, nei termini in cui l'aveva immaginata il Digny esaltando l'uniformità formale quale principio guida di una visione compatta e unitaria del progetto; in questo caso, invece, quel medesimo principio viene assunto con un'ottica decisamente più limitata, attraverso una cauta e diligente operazione unificatrice che pare condotta af-



14/ Via Calzaiuoli - Portale del Bazar Bonaiuti.

frontando caso per caso il riassetto della porzione di fronte stradale afferente a ciascun isolato, dove è prevista la sostituzione o la regolarizzazione della finestratura d'origine medievale con semplici aperture rettangolari, uniformate dimensionalmente nei vari piani e allineate secondo uno spartito regolare. L'omogeneità delle tessiture murarie è garantita in sostanza da un impoverimento architettonico, sia pure nell'onestà di intenti: pochi elementi di estrema semplicità si ripetono necessariamente o si alternano come a pianterreno dove, abolito il motivo del portico — caro al Digny — certo per ragioni di maggiore economia, gli accessi ai negozi ed alle abitazioni si affacciano direttamente sulla strada, in gruppi alternati di aperture rettangolari e di arcate cieche che inquadrano nelle lunette le finestre dei mezzanini: spezza questa sequenza il portale classicheggiante del Bazar Bonaiuti che viene inglobato nel progetto quasi assimilandosi a un episodio di *décor* urbano (fig. 14). Lievi variazioni si riscontrano anche nel profilo dei fabbricati che, malgrado le sopraelevazioni e le opportune rettifiche per ragioni di simmetria, denunciano la presenza delle antiche case-torri. In base a questo progetto via Calzaiuoli viene a raggiungere un'ampiezza di 18 braccia allineandosi sul lato destro fino a Piazza del Duomo e su quello sinistro non più alla chiesa di Or San Michele ma al fabbricato che la precede fino ad arrivare a «Via della Nave» di modo che l'esproprio, esclu-

endo l'«isola» tra questa via e la Loggia del Bigallo, viene ad interessare solo 5 delle 6 «isole» previste nel primo progetto³¹. Il Digny ritiene inoltre di poter circoscrivere l'esproprio a quella parte degli immobili «strettamente necessaria» all'ampliamento sulla base delle leggi per l'ingrandimento di Livorno (6 marzo 1835), per la soppressione delle sue fortificazioni e per l'allargamento di via S. Giovanni, salvo alcune lievi modifiche dettate dal caso specifico³². Ai proprietari viene lasciata la facoltà di «conservare ogni residuo»³³ e di accollarsi la demolizione e la riduzione dei fabbricati (previo il rimborso del 5% sulla spesa), con l'obbligo tuttavia di uniformarsi al progetto Chiesi riunendo «in un solo apparente corpo le varie proprietà per costruire una facciata decente e proporzionata all'ampiezza della nuova strada»³⁴: requisito quest'ultimo che al Digny pare tuttora irrinunciabile. Secondo i calcoli dell'ing. Chiesi il piano di ampliamento veniva a costare complessivamente 132.531 scudi (arrotondati a 140.000) che il Digny riesce ad ottenere in prestito dalla Cassa Centrale di Risparmio con una rateazione annua a partire dal 1 novembre 1842³⁵. Con delibera del 23 agosto 1842 la gestione dell'impresa viene affidata ad una Commissione speciale³⁶, presieduta dal Gonfaloniere e composta da Vincenzo Peruzzi e dal marchese Pier Francesco Rinuccini che subentrerà al Digny dopo la sua morte (febbraio 1843), lasciando il posto vacante a Luigi Mannelli Galilei (cfr. *Appendice documentaria* e nota 7). All'ing. Chiesi spetta di diritto la direzione dei lavori, mentre tra coloro che collaborano con la Commissione si segnala la presenza dell'ing. Felice Francolini, in qualità di perito del Comune nelle cause con i periti degli espropriandi sulle indennità da liquidare³⁷.

A partire dall'agosto 1842 la Commissione, per mezzo del Tribunale di Prima Istanza, intima ai proprietari interessati all'esproprio totale nelle 3 «isole» lungo il lato sinistro di via Calzaiuoli (per chi proviene dal Duomo) di sgomberare i loro fondi (n. 10)³⁸. Coloro che subiscono invece l'esproprio parziale (n. 73 fondi) vengono informati sui loro diritti di alienare l'intero fondo e di nominare un perito di fiducia nel caso discordassero sulle indennità calcolate dall'ing. Chiesi³⁹. Il 15 novembre dello stesso anno, giorno dell'onomastico del Granduca, iniziano i lavori di demolizione della prima «isola» (o «sezione»)⁴⁰; nel frattempo la valutazione e la liquidazione delle indennità avevano sollevato numerose questioni, risolte con l'accettazione delle perizie Chiesi per altri 41 immobili e con una nuova valutazione per gli altri 42⁴¹.

Quasi tutti i proprietari decidono di conservare i fondi residui e di assumersi l'accollo dei lavori di



15/ Via Calzaiuoli - Stato attuale.

demolizione e di ristrutturazione degli immobili, uniformandosi al realtivo Quaderno d'oneri che li obbliga tra l'altro a sottoporre alla Commissione i disegni delle facciate e ad ultimare entro sei mesi⁴². In merito al requisito della loro uniformità è da sottolineare la negligenza della Commissione che, sottoposta alle pressioni del Comune e rimasta priva del Digny, rinuncia alla propria facoltà di censura per non urtare la suscettibilità degli architetti dei privati, dichiarando di non aver ritenuto «opportuno né conveniente» occuparsi del «gusto delle decorazioni» esterne, a parte qualche raro caso. Anzi essa non nasconde il proprio compiacimento per quella «nobile gara tra i possessori a decorare riccamente le facciate delle loro fabbriche [...] nelle quali si sarebbe invano desiderato un aspetto più grandioso e monumentale (sic)»⁴³. Del resto lo stesso Digny aveva dovuto accettare una soluzione di ripiego anche dal punto di vista delle scelte formali rinunciando, come si è visto, al motivo del portico e a più precise istruzioni sulla decorazione esterna⁴⁴, che nel progetto Chiesi viene ridotta a semplici ed economiche modanature di calcina in pieno contrasto con la varia trama di cornici e di bugnati e con le diverse tipologie delle finestre nelle facciate compiute⁴⁵. Ed è proprio come conseguenza estrema di tali rinunce che la morfologia degli edifici viene lasciata all'arbitrio degli architetti i quali, evidentemente consapevoli di doversi in qualche modo

adeguare al principio di uniformità formale delle facciate per garantire a via Calzaiuoli una precisa fisionomia, raggiungono faticosamente un compromesso richiamandosi soprattutto ad un neocinquecentismo raggelato e convenzionale, così frequente nella produzione architettonica del periodo. Mi riferisco in particolare al tratto tra via degli Speciali e Or San Michele, dove un minimo di omogeneità è garantito dalla sequenza di arcate e dalle fasce di bugnato liscio a pianterreno, un motivo che ricorre in quasi tutti gli edifici della via (fig. 15). Sanzionando il compromesso tra interesse pubblico e privato a tutto beneficio di quest'ultimo, la Commissione esecutiva non manca inoltre di rilevare gli «incalcolabili vantaggi» ottenuti affidando l'opera ai proprietari anziché ad «accollatori speculatori», così da evitare polemiche e da garantire una rapida conclusione dei lavori in meno di due anni (15 novembre 1842 - 31 ottobre 1844)⁴⁶.

Le figg. 1, 2 sono reperibili all'ASF - Segreteria di Gabinetto, App. f. 119, ins. 3 e all'Archivio del Museo Storico Topografico «Firenze com'era». I disegni di L. De Cambray Digny (figg. 3, 5, 6) si trovano alla BMF - Fondo De Cambray Digny. Carte e studi relativi all'allargamento di via Calzaiuoli (1811-1839), f. 15. I disegni di F. Chiesi (figg. 7, 13) si trovano all'Archivio del Museo Storico Topografico «Firenze com'era» (cfr. nello schedario n. Inv. 1660 e volume n. 16).

Note

¹ Per un'informazione sommaria su via Calzaiuoli (l'origine, le vicende storico-architettoniche, le antiche denominazioni ecc...) cfr. Z. ZUCCHINI, *Nuovo stradario della città di Firenze*, Firenze 1838; E. BACIOTTI, *Guida di Firenze illustrata nella sua storia, famiglie, monumenti, arti e scienze*, III, Firenze, Tip. Cooperativa, 1886; *Stradario storico e amministrativo della Città e del Comune di Firenze*, Firenze, Tip. Barbèra, 1913, 1929²; D. GUCCERELLI, *Stradario storico biografico della Città di Firenze*, Firenze, Vallecchi, 1929; M. MILANI, *Guide e stradari di Firenze*, Pontassieve, Tip. A. Carrai, 1939; P. BARGELLINI e E. GUARNIERI, *Le strade di Firenze*, I, Firenze, Bonechi, 1977.

Sulla fisionomia e sulle attività commerciali di via Calzaiuoli nell'Ottocento si sofferma in particolare E. MONTAZIO, *Fisiologia delle strade di Firenze e i suoi abitanti. Descrizioni. Illustrazioni. Narrazioni. Impressioni. Fisiologia di via Calzaiuoli*, Firenze, Tip. G. Mariani, 1846; P.A. BIGAZZI (*Firenze e dintorni. Manuale bibliografico e bibliografico delle principali opere e scritture sulla storia, i monumenti, le arti ecc...*), Firenze, Tip. Ciardelli, 1893) segnala tra le fonti ottocentesche a carattere popolare: *La via de' Calzaiuoli: sestina*, Firenze 1842; D.A.B., *In occasione dell'abbellimento di via Calzaiuoli: sestine giocose con note storiche*, Firenze 1843; C. TELLINI, *La Rivista di via Calzaiuoli*, Firenze 1845; L. FORTI, *L'allargamento di via Calzaiuoli di Firenze, ovvero povero Gigi; commedia nazionale*, Firenze 1878; FRA FAZIO (G. CAROCCI), *Via Calzaiuoli. La vedetta, stremna-alamacco per l'anno 1879*, Firenze.

Sui progetti d'ampliamento nell'età napoleonica e nella Restaurazione cfr. in particolare: F. BOYER, *Florence sous Napoléon: projets pour la via Calzaiuoli, les places de Dôme et de la Signoria*, «Rivista italiana di studi napoleonici», X, nn. 28-29, 1971, pp. 65-70; E. GODOLI, *Un piano urbanistico per Firenze napoleonica*, in A.A.VV., *Architettura in Toscana dal periodo napoleonico allo Stato unitario*, Firenze, Uniedit, 1978, pp. 17-33 (Atti del Convegno-seminario tenutosi a Firenze il 17/18-5-1976 presso il Gabinetto Scientifico Letterario G.P. Vieusseux). Una esauriente sintesi sulle vicende dell'ampliamento e sulla fisionomia di via Calzaiuoli nel contesto della vita cittadina ottocentesca si trova in G. FANELLI, *Firenze. Architettura e città*, Firenze, Vallecchi, 1973, pp. 385, 386, 407-413.

² Sul progetto Del Rosso cfr. E. GODOLI, *op. cit.*, pp. 21-23.

³ Archives Nationales di Parigi, F.¹³, dossiers 1576 e 1577. *Départements détachés de la France. Rapport fait au Conseil des Bâtimens Civils le Décembre 1813. Par M. Gisors Inspecteur g.^{al} des Bâtimens Civils... Concernant l'Elargissement de la rue Calzajoby à Florence-Arno* (cfr. E. GODOLI, *op. cit.*, pp. 25, 31 nota 2).

⁴ Archivio Storico Comunale di Firenze (ASCF) - *Affari sfogati dal Gonfaloniere. Allargamento di via Calzaiuoli (1839-1846)*, b. 5020, 16 agosto 1841 (Memoria al Magistrato civico di Firenze del Gonfaloniere Conte de Cambray).

Da una più approfondita lettura del rapporto del 21 agosto 1811 con cui il Prefetto dell'Arno Fauchet aveva presentato al Ministro dell'Interno il progetto Del Rosso (Archives Nationales di Parigi, F.¹³, dossiers 1576 e 1577; cfr. E. GODOLI, *op. cit.*, pp. 26, 32 nota 13) lodandone «l'intelligenza, l'esattezza e la chiarezza», emergono altre importantissime notizie che merita riportare integralmente. Scrive il Fauchet: «Il piano n° I presenta la via Calzaiuoli con tutti gli edifici limitrofi che si è creduto necessario includere nel progetto. La direzione della nuova strada e di quelle che la traversano è segnata da una linea rossa. Questa linea, che comincia a ovest di una piccola terrazza coperta, [...] giunge fino al superbo

edificio ricco di monumenti preziosi di belle arti denominato Or San Michele. La larghezza della nuova strada sarebbe di 14 m. e 45 cm.; questa larghezza è stata determinata in base a quella tra la chiesa di Or San Michele e gli edifici che la fronteggiano; si dice che il Duca d'Atene fece allargare la via in questo punto per servire da modello all'allargamento successivo di cui aveva concepito il progetto. Seguendo la linea rossa è stato redatto il nuovo piano e gli alzati degli edifici: vedasi il n° 2. Si è avuta cura di conciliare con la semplicità e l'eleganza delle facciate il maggior numero possibile di *boutiques* e di negozi per favorire lo stazionamento dei mercanti, degli artisti e dei lavoratori che attualmente popolano questo quartiere. Gli edifici sovrastanti il pianterreno si dividono in tre piani: il primo piano è scandito da balconi piuttosto sporgenti per servire da copertura e da riparo alle mercanzie che si usa sistemare e mettere in mostra all'esterno [...]. Il piano principale n° 1 è diviso in 6 sezioni che l'architetto ha denominato cantoni; il numero delle sezioni è determinato dalle due principali strade che attraversano via Calzaiuoli; ciascuna sezione o cantone presenta in dimensioni più estese e in modo più dettagliato tutti gli edifici che racchiude e di cui è necessaria l'occupazione per l'ampliamento e la ricostruzione degli edifici stessi. Ciascuna sezione è corredata da una tabella relativa alla stima degli immobili che sono compresi ecc...». Secondo i calcoli dell'architetto il costo di ricostruzione delle facciate (alte 29 m., comprese le fondazioni, e lunghe 526 m., compresi i fianchi, per un totale di 16.254 metri carrés) e di pavimentazione della via, di gran parte di quelle trasversali e di nuovi passaggi alle stradine circostanti ammonta a 266.650 franchi che sommati ai 500.000 franchi per la costruzione dei nuovi edifici raggiungerebbero — secondo un calcolo approssimativo — un totale di 766.650 franchi per l'intero piano di ampliamento.

⁵ Queste osservazioni sono contenute nel rapporto segnalato a nota 3.

⁶ E. GODOLI, *op. cit.*, p. 28.

⁷ ASCF - *Carteggio del Cancelliere. Allargamento di via Calzaiuoli (1841-1846)*, b. 5015 e *Affari sfogati...*, b. 5020, 11 maggio 1846 («Ampliamento della via dei Pittori e del Corso degli Adimari e continuazione della via dei Calzaiuoli sino alla Piazza del Duomo di Firenze. Relazione e rendimento di Conti generale della Commissione che ha diretto l'esecuzione di detta Opera»); cfr. *Appendice documentaria*.

⁸ Cfr. F. BORSI, *Storia architettonica dell'Europa borghese. I. L'architettura in Francia dalla Rivoluzione al Secondo Impero*, Firenze, Libreria Editrice Fiorentina, 1979, pp. 145, 146 (Univ. degli studi di Firenze. Ist. di Storia dell'arch. e di Restauro. Lezioni di Storia II A, a.a. 1978-'79).

⁹ Sul Digny cfr. la voce «Cambray Digny, Luigi» nel *Dizionario biografico degli italiani* (a cura di M. DEZZI BARDESCHI e R. ROMANELLI) e anche la scheda biografica in C. CRESTI e L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Firenze, Uniedit, 1978, pp. 74-76.

¹⁰ Cfr. nota 7 e *Archivio di Stato di Firenze (ASF) - Segreteria di Gabinetto*, f. 165, ins. I, 30 gennaio 1824 (Rapporto di L. De Cambray Digny sull'ampliamento di via Calzaiuoli, allegato a una lettera per Leonardo Frullani), 4 febbraio 1824 (L. De Cambray Digny a Leonardo Frullani).

¹¹ *Ibid.* Con la puntigliosità burocratica che lo contraddistingue il Digny fornisce un dettagliato elenco delle operazioni preliminari all'ampliamento, con le stime approssimative degli immobili esistenti, dei lavori da farsi e dei nuovi fabbricati (cfr. il Rapporto del 30 gennaio 1824, segn. alla nota precedente).

¹² Biblioteca Marucelliana di Firenze (BMF) - *Fondo De Cambray Digny. Carte e studi relativi all'allargamento di via*

Calzainoli (1811-1839), f. 15, 14 dicembre 1826 (Progetto per l'allargamento di via Calzaiuoli). La filza in questione viene segnalata da M. DEZZI BARDESCHI e R. ROMANELLI (cfr. nota 9) che menzionano anche, nel Fondo De Cambray Digny della Biblioteca Nazionale di Firenze, una relazione del 15 dicembre 1826 con cui il Digny informa il Direttore delle Finanze dell'avvenuta presentazione dell'intero progetto (cass. 66, I, c) ed anche una lettera del Digny in data 7 novembre 1842, dalla quale risulta l'avvio dell'ampliamento nella settimana in corso (cass. 66, I, a, l).

¹³ Ibid.

¹⁴ Nel progetto del 1826 il Digny divide ciascuna «isola» in 6 «sezioni». Le perizie relative alla costruzione delle nuove fabbriche nelle 6 «isole» sono le seguenti:

I isola presso S. Carlo	scudi	57,578.4
II isola presso Or San Michele	scudi	49,021.4
III isola dalla parte di Piazza del Giglio	scudi	53,721.3
IV isola dalla parte del Mercato	scudi	53,721.3
V isola presso il Duomo	scudi	26,039.2
VI isola presso S. Giovanni	scudi	32,039.2
Totale della stima delle nuove fabbriche di via Calzaiuoli	scudi	272,121.3

(cfr. progetto del 14 dicembre 1826, segn. alla nota 12).

¹⁵ Cfr. rapporto del 30 gennaio 1824, segn. alle note 10, 11.

¹⁶ Cfr. progetto del 14 dicembre 1826, segn. alle note 12, 14.

¹⁷ ASF - Segreteria di Gabinetto. *Appendice*, f. 119, ins. 3, s.d. (Estratto dell'affare di via Calzaiuoli).

¹⁸ Nello «Stato generale degli stabili da acquistarsi per portare ad esecuzione l'allargamento di via Calzaiuoli...» il Digny riporta i seguenti dati: il prezzo e la data d'acquisto da parte dei proprietari, le stime eseguite nel 1811 sotto il governo francese, quelle sulla rendita netta delle pigioni, fornite dai periti del Catasto, il loro valore dopo l'ampliamento, calcolato dall'architetto tenendo conto delle indennità per i proprietari e per gli inquilini, delle spese di perizia e dei «canoni livellari» (cfr. note 12, 17).

¹⁹ All'imprenditore designato verrebbero anticipati annualmente i seguenti prestiti: uno per il finanziamento dei lavori, da restituirsì nella medesima proporzione nei sei anni successivi, l'altro, della durata di sette anni, per l'acquisto degli stabili, da rimborsare anch'esso ogni anno a conclusione dei lavori di ciascuna «isola» (cfr. nota 17).

²⁰ ASCF - *Affari sfogati...*, b. 5020, 21 luglio 1842 (Memoria per il Magistrato civico di Firenze. Provveditore della Camera di Soprintendenza Comunitativa).

²¹ ASF - Segreteria di Gabinetto. *Appendice*, f. 119, ins. 3, 9 febbraio 1841 (L. De Cambray Digny al Direttore delle Reali Finanze comm. Cempini).

²² Cfr. la Memoria del 16 agosto 1841, segn. alla nota 4.

²³ Ibid. e nota 21.

²⁴ Cfr. nota 7.

²⁵ Cfr. nota 20.

²⁶ Cfr. nota 22. Su Flaminio Chiesi cfr. la scheda biografica in C. CRESTI e L. ZANGHERI, *op. cit.*, p. 59.

²⁷ Cfr. nota 7 e ASCF - *Carteggio del Cancelliere. Allargamento di via Calzainoli (1841-1846)*, b. 5015, 6 giugno 1842 (Rapporto dell'Ingegnere del Circondario, che accompagna il progetto per l'allargamento di via Calzaiuoli).

²⁸ Cfr. la Memoria del 16 agosto 1841, segn. alle note 4, 22.

²⁸ Le perizie del Chiesi sono conservate all'ASCF - *Carteggio del Cancelliere. Allargamento di via Calzainoli (1841-1846)*, bb. 5016-5019.

(braccia) 3.369, 80. La linea della strada allargata è di br. 327,61 mentre l'ampliamento è di br. 10,20 (cfr. nota 7).

⁴¹ Per 38 proprietà l'ing. Francolini concordò con i periti di parte mentre per le altre 4 si dovettero nominare terzi periti (cfr. nota 7).

⁴² Cfr. note 7, 20.

⁴³ Cfr. nota 7.

⁴⁴ Cfr. nota 20.

⁴⁵ Cfr. nota 7.

⁴⁶ Particolare cura viene riservata alla pavimentazione che l'ing. Chiesi aveva progettato in macigno a filari a spina e a superficie convessa accogliendo il suggerimento della Commissione di costruire due marciapiedi grandiosi per la sicurezza del traffico pedonale e soprattutto per evitare che l'acqua piovana scorresse ai lati, in prossimità delle botteghe.

Quanto al bilancio della Commissione, il costo totale dell'ampliamento ammonta a Lit. 1.024.905.61 che, suddiviso su tutta la lunghezza della strada (br. 327,61), dà per ogni braccio lineare un costo di Lit. 3.128,43. Tra i provvedimenti decisi dalla Commissione si segnala in particolare la decisione di conservare le antiche memorie storiche che venivano alla luce nel corso delle demolizioni, incaricando Luigi Passerini, l'esperto di cose fiorentine, di compilare una memoria su via Calzaiuoli nella quale si informa appunto del ritrovamento di 4 armi che furono restaurate e collocate assieme ad altre 9 iscrizioni (23 marzo 1844) sulle facciate dei nuovi edifici, laddove sorgevano quelli antichi di cui si voleva tramandare la memoria. Un'ultima iscrizione fu collocata (8 gennaio 1845) all'inizio di via Calzaiuoli su Piazza del Duomo per ricordare l'ampliamento da poco ultimato (cfr. nota 7).

³⁰ I rilievi e i disegni del Chiesi, in parte qui pubblicati, si trovano all'Archivio del Museo Storico Topografico «Firenze com'era». Il Chiesi elenca nel suo rapporto i seguenti elaborati:

1. La pianta comparativa con le due soluzioni prospettate dal Digny (via Calzaiuoli e «Canto delle Farine»);
2. Il prospetto degli edifici preesistenti;
3. La pianta di tutte le 6 «isole» ed i nuovi prospetti di ciascuna «sezione di lavoro», ossia di ciascun fabbricato;
4. Le piante di ciascuna isola dove risultano in dettaglio i lavori e la riduzione di ogni proprietà.

Ciascuna perizia è divisa in tre parti:
I. Descrizione sommaria e stima di ogni proprietà;
II. Dettaglio dei lavori (interni ed esterni);
III. Descrizione sommaria e stima di ogni proprietà in rapporto allo stato di conservazione del relativo immobile.

Il programma esecutivo prevede l'individuazione in ciascuna «isola» della parte da demolire, il tracciato delle fondamenta, la costruzione delle medesime (arcate sopra pilastri o muri), la costruzione dei muri esterni e interni formati con pietre e mattoni nel corpo del muro e di soli mattoni e pietre lavorate a scalpello agli spigoli nel punto che determinano le luci delle porte e finestre, come negli incassi dei condotti..., la collocazione dei pietrami, delle ferrate e l'ornamentazione delle facciate, la sistemazione degli infissi di porte e finestre. A compimento dell'opera: i sotterranei, i canali e la pavimentazione stradale (cfr. Rapporto del 6 giugno 1842, segn. alla nota 27).

³¹ Le «isole» erano così distribuite: tre tra via de' Tavolini e Piazza del Duomo, due tra «Via della Nave» e «Via dei Quattro Santi».

³² Cfr. nota 7.

³³ Il Digny estende al Comune l'obbligo di acquistare la totalità dell'immobile qualora il proprietario lo richiedesse (ASCF - *Carteggio del Cancelliere. Allargamento di via Calzainoli (1841-1846)*, («Sull'allargamento e allineamento della via de' Caciajoli. Memoria al Magistrato civico di Firenze del Gonfaloniere Conte Luigi De Cambray Digny»).

³⁴ Cfr. nota 7.

³⁵ Il preventivo supera di 89.236,2 scudi quello del progetto Del Rosso ed è inferiore di 89.236,2 scudi a quello del primo progetto Digny (1826). L'interesse concesso dalla Cassa di Risparmio è del 4%. Il Comune deve estinguere il prestito in rate annue di Lit. 60.000 (cfr. nota 27).

³⁶ Tale delibera è preceduta da una notificazione della Reale Consulta (17 agosto 1842) ove si dichiara che i lavori di ampliamento sono «opere riguardanti la causa pubblica» e pertanto viene rimosso «ogni ostacolo perché l'occupazione degli stabili possa incominciare sino dal 1 novembre dello stesso anno» (cfr. nota 7).

³⁷ La Commissione affida la parte contabile al Cancelliere Tommaso Gotti, gli atti da farsi presso i tribunali al dott. Francesco Brocchi, i pareri legali all'avv. Ferdinando Andreucci, le funzioni di Segretario al sig. Vincenzo Quartini, l'° Commesso dello Scrittoio delle RR. Fabbriche e quelle di copista al sig. Giuseppe Lomiller (cfr. nota 7).

³⁸ L'obbligo di liberare i fondi viene intimato in tempi diversi: nell'agosto 1842 alla I «sezione» (o «isola») da Piazza del Duomo a via delle Oche; nel febbraio 1843 alla II «sezione» da quest'ultima via fino a via del Corso, nell'agosto 1843 alla III «sezione» tra quest'ultima e via de' Tavolini (cfr. nota 7).

³⁹ Quest'ultimo diritto spetta anche ai proprietari che subiscono l'esproprio totale.

⁴⁰ L'area occupata demolendo tutti i fabbricati espropriati di via Calzaiuoli raggiunge una superficie di br.

Appendice documentaria

Ampliamento di Via dei Pittori e di Corso degli Adimari

«Ampliamento della Via dei Pittori e del Corso degli Adimari a continuazione della Via dei Cacciagoli sino alla Piazza del Duomo di Firenze. Relazione e Rendimento di Conti generale della Commissione che ha diretto l'esecuzione della detta Opera» (11 maggio 1846). (ASCF - Carteggio del Cancelliere. Allargamento di via Calzaiuoli (1841-1846), b. 5015; relazione definitiva; ASCF - Affari sfogati dal Gonfaloniere. Allargamento di via Calzaiuoli (1839-1846), b. 5020; minuta)

Parte Prima. Dei Progetti e delle Disposizioni che hanno preceduto l'esecuzione dell'Opera.

Fino dal Secolo decimo quarto, mentre il Duca d'Atene reggeva il Governo della Repubblica Fiorentina, si conobbe la necessità di ampliare a pubblico comodo la Strada che pone in diretta comunicazione le due principali Piazze del Duomo e della Signoria (oggi del Granduca), sulle quali sorgono i più antichi cospicui Monumenti di Firenze. Né si tardò a dar mano all'Opera perché in quell'età, che tanto si distinse per suoi grandiosi Edifici, i mezzi di esecuzione si moltiplicavano quasi spontanei in ragione inversa della piccolezza dello stato, ma in proporzione della grandezza di animo dei generosi Cittadini.

Il breve tratto di Strada allargata in quel tempo atterrando tra le altre le Case degli Abati e dei Cavalcanti, costituì lo spazio compreso tra la Piazza della Signoria, e la Via dei Pittori in mezzo alle Chiese di Or S. Michele e di S. Carlo, conosciuto oggi col nome di Via dei Cacciagoli. La sua lunghezza di B.² (braccia) 160 sta all'intera linea di B.² 490 tra le due Piazze con 1 a 3 circa.

Forse l'ampliamento sarebbe stato in quel Secolo continuato ed esteso agli altri due tratti denominati via dei Pittori, e Corso degli Adimari se non si fossero opposte le molte e gravi vicende politiche della nostra Città, e soprattutto la Peste del 1348 che al dire degli Storici distrusse più della metà della popolazione.

Dopo cinque Secoli i detti due tratti di Strada (che dai molti Fabbricanti di Calze ivi stabiliti presero il nome indistinto di Via dei Calzajoli) erano sempre angusti e tortuosi come al tempo della edificazione di Firenze nel primo suo Cerchio; con la differenza bensì che invano cercavansi i pregi dei suoi primitivi Edifici.

Vedevansi ridotte a botteghe le antiche Logge (non esclusa quella della Neghittosa appartenente alla Casa Adimari) nelle quali le Famiglie più agiate celebravano le loro solennità e passavano le ore dell'ozio. Non più esistevano le alte Torri di pietra che d'ogni Casa facevano una Fortezza quando la forza pubblica era debolissima e impotente a difendere i privati dall'ambizione degli Emuli; Imperocché rientrati i Guelfi in Firenze e riacquistato il predominio ordinarono nel 1250 doversi le dette Torri mozzare e ridurre all'ordinaria altezza di B.² 50: E l'aspetto delle Case mancanti in generale di solidità, di comodi e di salubrità sarebbe meglio convenuto

a un povero Sobborgo di campagna, che a una delle principali Strade di una Città vasta e fiorente nel Secolo Decimonono.

Nel 1811, sotto la Dominazione francese, l'Architetto Giuseppe Del Rosso inerendo alla commissione ricevuta dal Prefetto dell'Arno presentò un progetto per l'ampliamento di dette Vie nel tema di espropriazione totale non solo degli Stabili che le fronteggiavano, ma ancora di quelli a confine, ai quali si accede dai Vicoli e Strade rispondenti a lato e a tergo delle dette due Vie.

Il Governo avrebbe dovuto acquistare a sue spese tutti gli Stabili e cederli a un Intraprenditore previo il rimborso della terza parte del loro valore affinché gli riducesse con disegno uniforme da ambo i lati, e restasse libero Possessore dei loro residui.

Questi principj su i quali era basato il Progetto Del Rosso incontrarono opposizione per parte dell'Autorità governativa, e fecero sì che l'approvazione dell'Opera non potesse precedere la caduta dell'Impero Francese. Nel 1826 il Conte Luigi De Cambray Digny Direttore del Dipartimento delle R.R. Fabbriche rassegnava al Trono dell'Augusto Principe felicemente regnante un suo Progetto basato come quello del Del Rosso sul principio di espropriazione totale degli Stabili e di riduzione uniforme delle Facciate esterne; se non che aggiungeva il comodo di un portico da ambo i lati della Strada, ed invece di lasciare a un Intraprenditore il possesso degli Stabili residui ne calcolava con precisione il valore, indicando e valutando al tempo stesso i lavori da eseguirsi. La Strada avrebbe dovuto esser larga B. 20 allineandola da un lato alla Chiesa di Or San Michele, e dal lato opposto alla Chiesa di S. Carlo. E il Dispendio finale che proponevasi di addossare al R. Erario si presagiva in Scudi 157,000.

Anche questo Progetto restò senza approvazione totale degli Stabili, o perché non fu creduto conveniente di onerare il R. Erario della Spesa riguardante un'opera di utilità municipale, e forse ancora per ambidue questi motivi. Nulladimeno il Gonfaloniere Cav. Pazzi nel 1840 ne risvegliava la memoria sopra, e la Magistratura Civica con sua Deliberazione del di 28 Marzo 1840 nominava una Commissione per l'oggetto di trovare i mezzi di condurlo ad effetto con le sole forze della Comunità.

Frattanto al principio dell'Anno 1841 il nominato Conte Luigi De Cambray Digny succedeva per sovrano volere al Gonfaloniere Pazzi, ed il pubblico voto si palesava sempre a favore dell'esecuzione di questa Opera, perché col crescere della popolazione, e moltiplicandosi le Carrozze e le Vetture aumentavano del pari i pericoli che presentava l'angustissima Via dei Calzajoli. Persuaso il nuovo Gonfaloniere della utilità e necessità di variare le basi del suo Progetto del 1826 onde rispettare maggiormente i diritti di proprietà, e diminuire il Dispendio e renderlo sopportabile alla Cassa Comunitativa, domandò alla Magistratura il permesso di fare nuovi Studj. E poiché opinavasi da taluno che sarebbe utile e

preferibile un'altra comunicazione tra le due Piazze nella linea dal Canto alle Farine al fianco della Metropolitana, Egli si occupò anche di questo Progetto, e dimostrò alla Magistratura doversi proporre all'altro di ampliamento della Via dei Calzajoli perché esigeva maggiori espropriazioni, e maggiori spese, e non poteva mai costituire una comunicazione breve e diretta. Dopo di che diede le opportune istruzioni all'Ingegnere del Circondario Sig. Flaminio Chiesi, e nel 6 giugno 1842 presentò alla Magistratura Civica un Progetto per la Via de' Calzajoli che aveva per scopo

1° Di ampliare la Strada sino a B.² 18 raggugliatamente allineandola non più alla Chiesa di Or S. Michele, ma alle Fabbriche che la precedono da quel lato della Via de' Cacciagoli. Così la sezione dei Fabbricati tra Via della Nave e la Loggia del Bigallo restava esente da ogni occupazione; e l'espropriazione cadeva sopra 5 Isole, cioè tre da Via dei Tavolini alla Piazza del Duomo, e due da Via della Nave a Via dei quattro Santi.

2° Di espropriare soltanto la parte degli Stabili strettamente necessaria per ampliare la Strada lasciando ai Possessori la facoltà di conservare ogni residuo.

3° Di lasciare ugualmente ai detti Possessori la facoltà di accollarsi la demolizione e la riduzione dei Fabbricati previo il ribasso del 5 per Cento sull'importare dei lavori calcolato dall'Ingegnere Flaminio Chiesi, e con obbligo di uniformarsi all'esterno spartito delineato dal medesimo Ingegnere colla veduta di riunire in un solo apparente corpo le varie proprietà che non avevano per se stesse bastante estensione per costituire una facciata decente e proporzionata alla ampiezza della nuova Strada.

4° Di riportarsi per ogni rimanente alla legge che aveva regolate l'Espropriazioni fatte per l'ingrandimento della Città di Livorno.

5° Di supplire al Dispendio dell'Opera previsto nella somma di Scudi 140,000 con le risorse della Comunità creando bensì un Imprestito con la Cassa di Risparmio fruttifero al 4 per Cento l'Anno, da estinguersi mediante il pagamento di annue Lire 60,000 tra Sorte e frutti.

6° di affidare l'esecuzione dell'Opera ad una Commissione speciale con l'ingiunzione di condurla a termine nel corso di 4 anni al più.

Questo Progetto, corredato di piante, alzati, e perizie ottenne l'approvazione della Magistratura Civica con Deliberazione del di 9 Giugno 1842, e fu poi onorato della Sovrana Sanzione col Veneratissimo Rescritto del di 12 Agosto dello stesso Anno, il quale aggiunse un nuovo titolo alla riconoscenza della Città verso il glorioso Principe che con amorosa paterna sollecitudine regge e governa la felice Toscana.

In ordine al medesimo Sovrano Rescritto la R. Consulta con la Notificazione del 17 Agosto 1842 dichiarò che i Lavori per l'ampliamento della detta Strada erano e dovevano essere a tutti gli effetti considerati opere riguardanti la causa pubblica. E rimosse ogni ostacolo perché l'occupazione degli Stabili potesse incominciare dal primo Novembre dello stesso Anno. E la successiva Notificazione del 10 Settembre 1842 prescrisse le regole da osservarsi per la liquidazione delle Indennità dovute di ragione ai Possessori espropriandi.

Con Deliberazione del di 23 Agosto 1842 sanzionata in

quanto occorre col Veneratissimo Sovrano Rescritto partecipato al Gonfaloniere nel di 11 Novembre successivo, la direzione dell'Opera fu affidata ad una Commissione speciale composta Del Gonfaloniere Conte Luigi De Cambray Digny Presidente, Del Sig. Vincenzo Peruzzi, Del Marchese Pierfrancesco Rinuccini.

Avvenuta nel Febbraio 1843 l'imatura morte del benemerito Gonfaloniere Conte De Cambray Digny fu Esso rimpiazzato dal Marchese Pierfrancesco Rinuccini, ed al posto rimasto vacante nella Commissione fu nominato il Sig. Luigi Mannelli Galilei col Sovrano Rescritto del di 28 Agosto 1843. Prima di tutto la Commissione si occupò della scelta delle Persone che dovevano coadiuvarla per la regolare e sollecita esecuzione dell'Opera. La direzione dei Lavori spettava di diritto e d'obbligo all'Ingegnere del Circondario Sig. Flaminio Chiesi che dietro le istruzioni del Gonfaloniere Conte De Cambray Digny aveva compilato il Progetto approvato dalla Magistratura e dal Principe.

La parte contabile restava pure di diritto e d'obbligo al Sig.: Tommaso Gotti Cancelliere della Comunità, e con la stessa veste gli competeva la direzione degli Atti che occorresse di fare per mezzo della Cancelleria, come l'esame delle Minute dei Contratti da stipularsi con gli Espropriati dietro le indicazioni della Commissione.

Ed il Sig. Dottor Francesco Brocchi Procuratore della Comunità doveva per regola incaricarsi e fu incaricato degli Atti da farsi presso i Tribunali. Mancava però un consultore Legale che fosse in grado d'illuminare la Commissione sulle massime da stabilirsi, e sulle questioni che di mano in mano potessero sorgere nell'applicazione della Legge del 10 Settembre 1842, e tale importantissimo ufficio fu affidato al distinto Giureconsulto Sig. Avvocato Ferdinando Andreucci.

Occorreva del pari la nomina d'un Perito Ingegnere che per interesse della Comunità valutasse in contraddittorio con il Perito degli Espropriati le indennità loro dovute, e la Commissione non esitò un momento ad eleggere l'Ingegnere Felice Francolini, il quale erasi già meritata al più alto grado la pubblica estimazione.

Era poi indispensabile un Segretario non tanto per il Carteggio, quanto per conferire con gli Espropriati, loro Periti, e Procuratori, e per tenere coll'Ingegnere Direttore dei Lavori, col Consultore Legale, col Perito della Comunità, e col Sig. Cancelliere i concerti necessari per l'applicazione delle misure dettate dalla Commissione, onde superare senza indugio gli ostacoli che si fossero frapposti alla rapida e regolare esecuzione dell'Opera. A queste funzioni credè la Commissione di destinare il Sig. Vincenzo Quartini I Commesso dello Scrittoio delle RR. Fabbriche il quale sotto la direzione del Sig. Conte Commendatore De Cambray Digny aveva avuto occasione di occuparsi di Affari congeneri.

E finalmente fu nominato un Copista nella Persona del Sig. Giuseppe Lomiller.

Dopo di che la Commissione si occupò delle disposizioni necessarie per dar mano all'Opera nel mese di novembre 1842, regolandosi nei modi che si esporranno ai seguenti Articoli.

Parte Seconda. Della occupazione delli Stabili, della liquidazione delle Indennità dovute ai Possessori espropriati

Nel mese di Agosto 1842 per la prima Sezione dalla Piazza del Duomo alla Via dell'Oche, nel mese di Febbraio 1843 per la seconda Sezione da via dell'Oche al Corso, e nel mese di Agosto 1843 per la terza ed ultima Sezione dal Corso a Via de' Tavolini la Commissione per mezzo del Tribunale di Prima Istanza intimò i Possessori espropriandi designati nel Progetto dell'ingegnere Chiesi approvato da S.A.I. e R.

1° A lasciare liberi i loro fondi nei successivi rispettivi mesi di Novembre e di Maggio a norma delle consuetudini veglianti in Firenze uniformandosi così al disposto dell'Art. II della Notificazione del 10 Settembre 1842. 2° A render noti alla Comunità nel termine di otto giorni i Nomi dei Locatarj con la comminazione di che al paragrafo 2° del predetto Art. II. Per ogni rimanente la Commissione credè di dover preferire il Carteggio amministrativo per evitare ritardi, spese, e questioni. Quindi si diresse con lettera a ciascuno Espropriando facendo loro le seguenti interpellazioni.

Ai Possessori delli Stabili da espropriarsi parzialmente domandò

1° Se volevano estendere la cessione all'intero fondo come avevano diritto di domandare in ordine all'Art. VI della predetta Legge.

2° Se in quanto all'Indennità volevano starsene alla valutazione fatta dall'Ingegnere Chiesi resa ostensibile agli Interessati in ordine all'Art. IV della Notificazione del 17 Agosto 1842, altrimenti divenissero alla nomina di un Perito per procedere a nuova valutazione come prescrive l'Art. I della ricordata Legge del 10 Settembre. Ed ai Possessori dei Fondi che dovevano espropriarsi totalmente fece soltanto la seconda delle precitate interpellazioni.

I Possessi da espropriarsi parzialmente erano 73. Gli altri da occuparsi totalmente N° 10 in tutti 83.

Per due soli tra i 73 Fondi da espropriarsi parzialmente fu dimandata l'alienazione totale, cioè 1° per il piccolo residuo d'una Bottega spettante alle Sorelle Manzini il quale fu ceduto per lo stesso prezzo di acquisto al Sig. Francesco Melini affinché lo riunisse alla di lui contigua Bottega: 2° per l'avanzo minimo della Madiella sul Canto del Corso spettante all'Arruotino Guglielmo Bianda il quale avanzo occupava l'area di una Bottega del Sig. Bernardo Shneiderff, e fu ad Esso rivenduto senza sacrificio per la Cassa Comunale.

Mediante queste aggregazioni non solo poté migliorarsi la disposizione interna dei Fabbricati ma si resero inutili due piccole porte esterne che avrebbero guastato l'ordine delle nuove Facciate.

In generale adunque i Possessori preerirono di conservare il residuo dei loro Possessi. E vi fu anzi la sig. Elisabetta Carobbi ne' Martini che in onta al Progetto approvato da S.A.I. e R. voleva ritenere l'avanzo di una Bottega con mezzanino superiore, avanzo che riducevasi allo spazio occupato da un Muro di tergo dividente la Casa Tantini. Il Progetto Chiesi aveva aggregato questo muro alla pro-

prietà Tantini non tanto per la sua incapacità a qualunque utile destinazione, quanto per evitare l'odiosità di una finta Bottega, e l'ostacolo che sarebbesi frapposto ad allineare la facciata ai piani superiori giacché il Tantini avrebbe potuto impedire ogni e qualunque rialzamento su quel muro di tergo pregiudicato.

L'espropriazione in genere e l'espropriazione in specie dei Possessi di Via Calzajoli emanava direttamente (né da altri poteva emanare) dalla Suprema Potestà che aveva approvato il Progetto dell'Ingegnere Chiesi; in questo erasi contemplata l'espropriazione totale del Fondo Carobbi. Quindi non poteva essere nella facoltà del Tribunale di giudicare di nuovo della necessità di una maggiore o minore occupazione. Questi principj sviluppati, e sostenuti dinanzi al Tribunale di Prima Istanza, e dinanzi la R. Corte dal Sig. Avvocato F. Andreucci Consultore della Commissione furono accolti dai detti Tribunali, che decisero uniformemente a favore della Comunità. La seconda interpellazione fatta dalla Commissione agli Espropriandi ebbe per risultato che per N° 41 Stabili fu accettata la valutazione fatta dall'Ingegnere Chiesi, e che per gli altri N° 42 i Possessori nominarono i Periti per procedere a nuova valutazione.

Nel fare questa interpellazione la Commissione non ignorava che le Perizie Chiesi non essendo obbligatorie per gli Espropriati non potevano esserlo nemmeno per la Comunità espropriante, e prevede la non accettazione di quelle che potessero sembrare non vantaggiose agli Espropriati. Ma considerò d'altronde che le dette perizie erano state redatte su i medesimi principj, e trattavano di Stabili appigionati da lungo tempo per i quali una volta formato un giusto criterio generale di stima era difficilissimo di commettere gravi errori nella valutazione speciale di ciascheduno. E in qualunque caso credè che il piccolo sacrificio risultante dall'azione accordata ai Proprietari di accettare, o no le stime dell'Ingegnere Chiesi potesse esser largamente compensato dall'incoraggiamento che davasi loro a occuparsi della riduzione dei propri fondi, dalla sollecitudine che doveva ottenersi, e si ottenne di fatto con tal mezzo nella esecuzione dell'opera, e dal risparmio delle Spese che sarebbero occorse nelle nuove Perizie.

Coloro che avevano accettato l'Indennità valutata dall'Ingegnere Chiesi si erano più che altro attenuti alla somma finale di tale Indennità che sembrò loro soddisfacente senza occuparsi gran cosa dei titoli speciali contemplati nelle Perizie i quali si riducevano

1° Al valore diminuito del fondo espropriato ossia alla differenza tra il prezzo a compra e vendita che meritava prima, e dopo la sua riduzione.

2° Alla perdita della Pigione dello Stabile residuo per il tempo necessario all'esecuzione dei Lavori ed al loro prosciugamento.

3° E per gli Stabili enfiteutici alla spesa necessaria per operare il reparto dell'Indennità tra il Duomo diretto ed il Livellare.

Ma gli altri Espropriati che domandarono nuova valutazione affacciarono maggiori pretensioni.

La Legge del 10 Settembre 1842 parlò in genere d'indennità di ragione, notando bensì le seguenti speciali disposizioni.

Art. IV Trattandosi di occupazione parziale, se dalla esecuzione dei Lavori risentisse un aumento di valore immediato e speciale il rimanente dello Stabile, questo aumento sarà preso in considerazione nella valutazione dell'ammontare della Indennità; ben inteso per altro che non debba mai esservi luogo ad esigere dal Possessore espropriato somma veruna.

Art. IX Non si farà luogo a nessuna indennizzazione per le servitù ogni qual volta le medesime possano essere conservate e trasferite senza danno e incomodo del fondo relativo: in caso diverso si dovranno valutare le conseguenze che saranno per derivare dalla interruzione o cessazione di tali servitù.

Art. X Nel determinare il valore sia della parte occupata sia del deprezzamento di quella rimasta esente dalla occupazione non potrà aversi riguardo alcuno all'opinione o affezione speciale dei singoli ma bensì alla estimazione generale e comune.

Art. XI Dovrà inoltre in tutti i casi il fondo espropriato valutarsi secondo il suo stato e destinazione al momento in cui l'opere concernenti l'allargamento ed allineamento delle Strade di cui trattasi furono dichiarate di pubblica utilità dalla Sovrana Risoluzione, e non potrà perciò esser fatto alcun conto dei cambiamenti ai quali nei rapporti suriferiti di stato e di destinazione il fondo potesse essere andato soggetto posteriormente alla detta epoca. L'articolo IV qui sopra riportato della Legge de' 10 Settembre 1842 dava luogo ad una questione. Il Progetto dell'Ingegnere Chiesi, ed i calcoli da esso fatti dietro le Istruzioni ricevute erano basati sul principio che la differenza di valore tra lo Stabile antico e quello ridotto dovesse abbuonarsi dalla Comunità agli Espropriati, e viceversa. La Legge modificò come si è veduto questo principio dichiarando che non dovesse mai esservi luogo ad esigere dal Possessore espropriato somma veruna.

Questa modificazione favorevole agli Espropriati poteva rendersi ingiustamente onerosa alla Comunità qualora essa fosse stata obbligata ad eseguire non solamente i lavori necessari per la restaurazione dei Fondi, ma tutti quelli proposti dall'Ingegnere Chiesi, il quale contando che il miglioramento derivante da tali lavori dovesse senza restrizione formar credito alla Comunità non si era astenuto dal progettare e comprendere nelle sue Perizie approvate e rese ostensibili la spradificazione di nuovi piani alle Case che ne presentavano l'opportunità e la convenienza. Quindi sarebbe avvenuto in qualche caso di regalare ai Possessori quasi l'intero valore dei nuovi piani sopraedificati a spese della Comunità.

La Commissione pensò che il Legislatore, il quale non aveva potuto esaminare minutamente ciascuna Perizia, avesse inteso di condonare all'espropriato unicamente quel maggiore valore che il Fondo potesse acquistare mediante i lavori di restaurazione, e non in virtù di altri lavori estranei a tale scopo che per avventura si comprendessero in dette Perizie.

Tale interpretazione dava il diritto alla Comunità di escludere dall'Accollo dei Lavori tutti quelli che non si riferivano alla restaurazione dei Fondi e che potessero aumentare il valore, con obbligo bensì al Possessore di eseguirli a sue spese, e rischio tutte le volte che si rendessero necessari per dare alla facciata un aspetto regolare e conveniente.

Così veniva a lucrarsi dal Possessore la suscettibilità del suo Fondo ad essere accresciuto o migliorato (per quanto la suscettibilità derivasse in gran parte dall'ampliamento della Strada) e restava esonerata la Comunità dall'aggravio indebito di far lavori che dovessero rilasciarsi gratuitamente agli Espropriati.

Questo temperamento fu accettato da tutti gli Espropriati che si trovavano nel caso di veder migliorati i loro Fondi al di là del loro valore primitivo per causa dei proposti grandiosi lavori.

Formò pure soggetto di esame e di discussione con alcuni Espropriati se il miglioramento del Fondo dovesse soltanto compensare il valore della parte occupata, o sivero ogni e qualunque Indennità e segnatamente quella riguardante la perdita delle pigioni durante i lavori.

Si verificò infatti più d'una volta che uno Stabile ridotto costasse tanto più del suo primitivo valore da poter compensare tutta o in parte la perdita della detta Pigione. E pretendevasi dagli Espropriati in forza dell'Art. IV della Legge di lucrare ogni differenza tra i due valori dello Stabile antico e ridotto, e di esser poi indennizzati separatamente della perdita delle Pigiioni.

Ma la Commissione non credè di dovere accogliere questa pretensione e volle che ogni e qualunque indennità si compensasse col cresciuto valore dello Stabile perché la Legge parla d'Indennità in genere da computarsi, e perché altrimenti si sarebbe andati incontro all'assurdo di regalare da una parte ai Possessori il cresciuto valore del Fondo, e di pagargli poi d'altra parte la indennità della Pigione lo che è ben diverso dal concetto ritenuto dalla Legge che i Possessori non debbano sborsare somma veruna.

Inoltre non volevasi concordare da alcuni Espropriati che nelle stime degli Stabili della Via dei Calzajoli si facesse il consueto defalco per le spese di Contratto e Registro, defalco che si è operato tanto nella stima dello Stabile nel primitivo stato quanto in quello che lo considera dopo la sua riduzione. E dicevano tale defalco ingiusto unicamente perché trattavasi di vendita coatta. Ma siccome la Legge del 10 Settembre 1842 non intese né poteva intendere di far pagare gli Stabili espropriati al di là del loro prezzo comune e corrente ed è massima legale da tutti conosciuta che le cose valgono quanto possono vendersi ne conseguiva che il giusto prezzo doveva risultare da una stima a compra e vendita nei modi consueti, cioè col defalco delle spese di Contratto e Registro, che si opera in tutte le stime per avere il prezzo comune. Ne diversamente può operarsi dal Perito, il quale dovendo capitalizzare la Rendita netta al prezzo corrente per dimostrare come il Compratore impiega il suo Denaro farebbe opera del tutto vana se omettendo il defalco delle spese per il Contratto e Registro ne lasciasse il carico allo stesso Compratore, carico che diminuirebbe inevitabilmente il rapporto tra il Capitale e la Rendita che costituisce il principio economico fondamentale di ogni Perizia.

Queste ragioni persuasero tutti gli Indennizzabili ad ammettere la detrazione delle Spese di Contratto e Registro.

Tra i Fondi espropriati ve n'erano N° 58 liberi e 15 enfiteutici. La Commissione credè che il modo di stima do-

vesse essere uguale per tutti gli Stabili considerandoli come se fossero liberi per la ragione che la divisione dei diritti non poteva ne doveva alterarne il valore. Solamente pensò che fosse giusto di abbuonare agli Espropriati de' Fondi livellari la spesa necessaria per divenire tra il Domino diretto e il Domino utile al reparto dell'Indennità che sarebbe stata determinata da un solo Perito per parte loro come prescrive l'Art. I della Legge del 10 Settembre 1842 (a).

(a) La massima di stimare i Fondi enfiteutici con lo stesso sistema dei fondi liberi incontrò opposizione per parte del Capitolo del Duomo, di Giuliano Sereni ed altri Espropriati per la formazione del nuovo Quartiere. Ma il Tribunale di Prima Istanza e la Corte Regia la confermarono pienamente con lo loro sentenze accogliendo le ragioni esposte a difesa della Comunità.

Su queste massime furono compilate le Perizie estimative dell'Indennità dovute agli Espropriati che non avevano accettato la stima Chiesi. Per N° 38 Possessi l'Ingegnere Francolini rappresentante la Comunità fu di parere concorde con i Periti delle parti. Per altri N° 4 Stabili occorse l'intervento dei terzi Periti i quali si attenero costantemente ad un via di mezzo tra le due discordi opinioni, abbenché si accostassero maggiormente a quella dell'Ingegnere Francolini, prova che nell'interesse della Comunità bisogna evitare più che si può un tale intervento che rende più lunghe e più gravose le liquidazioni delle Indennità.

Nessuna questione fu agitata dinanzi ai Tribunali per la liquidazione di dette Indennità, se si eccettua la revoca sospensiva di Mandato che pretese di fare il Sig. Bernardo Shneiderff al Perito Sig. Bartolommeo Silvestri da esso nominato dopo che aveva concordato l'ammontare dell'indennità coll'Ingegnere Sig. Francolini, e restava soltanto a firmarsi la perizia. Ma il Tribunale di Prima Istanza decise conformemente alle domande della Commissione assegnando 3 giorni di tempo al Sig. Shneiderff a far firmare dal suo Perito la stima già concordata, altrimenti sarebbe stata ritenuta per valida anche senza la di lui firma.

Atteso le nuove Perizie e atteso a modificazione fatta al Progetto Chiesi con l'Art IV della Legge, le Indennità pagate ai Possessori espropriati per l'occupazione dei loro Fondi sono ascese a Lire 535,393. 19.10 in luogo delle previste L. 425,671.2. Ma è diminuita dalle presagite L. 99,809.1 sino a L. 70,980.9.7 l'altra Indennità per il titolo della perdita delle Pigioli durante i Lavori. Tale diminuzione è dovuta unicamente alla correzione di un errore verificato dalla Commissione nelle Perizie Chiesi, nelle quali erasi valutato lo spigionamento sulla Rendita degli Stabili al momento in cui si espropriavano, anziché sulla Rendita attribuita ai loro residui pei quali soltanto ricorreva la perdita del frutto, mentre il prezzo fruttifero dell'Indennità liquidata rappresentava a tutti gli effetti la parte espropriata.

È bensì da notarsi che la Legge del 10 Settembre 1842 dopo aver dichiarato (Art. XII) che il prezzo delle rispettive Indennità definitivamente liquidato si riguardava come succeduto e surrogato agli Stabili espropriati, e dopo aver assegnato ai Creditori ed altri aventi diritto il termine di 90 giorni dal di della pubblicazione della Lista

dei Possessori espropriati a far valere lo loro azioni e ragioni, parlò soltanto del frutto del 3 per cento l'Anno a contare dalla scadenza di detti 90 giorni, e nulla disse del frutto per il tempo necessario a liquidare le Indennità, ne perdurante i medesimi 90 giorni.

Ma la Commissione trovando nella Legge l'obbligo di pagare il frutto del 3 per cento minore del frutto corrente nel caso di dover ritenere il prezzo per causa delle questioni che fossero promosse dai Creditori degli Espropriati, credè sottinteso l'altro obbligo nella Comunità di corrispondere per il tempo necessario a liquidare le Indennità il frutto ricompensativo a contare dal giorno in cui aveva luogo l'occupazione dello Stabile, e necessava la Rendita a favore dell'Espropriato. E fissò questo frutto nel rapporto del 4 per cento sul quale erasi basata da tutti i Periti la capitalizzazione della Rendita degli Stabili, ben inteso che dovesse diminuire sino al 3 per cento nel caso contemplato dalla Legge.

Parte Terza. Della liquidazione delle Indennità di ragione dovute ai Conduttori degli Stabili.

Oltre l'indennità dovuta per la diminuzione della Rendita restava a liquidarsi l'altra indennità che a forma della Legge del 10 Settembre 1842 competeva agli Utenti dei d. Stabili per la privazione dell'uso cui erano stati destinati o per conto diretto dei medesimi Possessori che vi abitavano da se stessi o vi esercitavano la propria industria, o per conto dei Conduttori. E tutti gli Utenti indistintamente e Possessori e conduttori degli Stabili domandarono indennità per l'abbandono forzato che avevano dovuto farne a favore della Comunità. Ma anche a loro riguardo la Legge del 10 Settembre 1842 parlava d'indennità in genere aggiungendo soltanto che ad istanza della Comunità sarà assegnato un termine di giorni otto al Proprietario a render noti i nomi dei Locatarj con dichiarazione che decorso detto termine senza che il Proprietario abbia obbedito alla intimazione che sopra, la Comunità sarà esonerata da qualunque obbligo d'indennità verso i Locatarj predetti, ed il carico delle Indennità che potessero essere ad Essi dovute passerà nel Proprietario contumace.

Bisognava adunque determinare i titoli di tale Indennità. E prima di tutto era da esaminarsi se l'Indennità dovesse abbracciare la cessazione o diminuzione dei lucri, o dovesse limitarsi al danno emergente.

Le massime stabilite dalla Giurisprudenza nei casi di espropriazione per causa di pubblica utilità non permisero di rimanere in dubbio sulla esclusione della refettibilità del lucro cessante.

E la Commissione dietro il parere del suo Consultore fu lieta di potersi fondare con piena convinzione su questo principio per tutelare la Comunità da un aggravio senza misura non previsto né prevedibile, e dalle questioni che sarebbero state promosse dagli Utenti degli Stabili. Esclusi i lucri cessanti su i quali nessuno osò insistere, rimasero a considerarsi i danni emergenti.

I Possessori utenti dei propri Fondi fecero valere la sicurezza di non potere mai essere cacciati dal Luogo in cui abitavano o esercitavano la propria industria; e da ciò

nacque la giustizia o almeno l'equità di rimborsar loro totalmente l'importare delle Spese di sgombro e dei danni che in tale occasione potessero risentire le Mercanzie, i Mobili, e le Masserizie.

Per gli affittuari ch'erano esposti o prima o poi alle Spese e ai danni dello sgombro, l'indennità si riduceva al frutto per l'anticipazione di tali spese e di tali danni sempreché risultasse da una Scritta regolare il loro diritto a restare nei Locali al di là dell'epoca nella quale ne furono sloggiati. Non si credè per altro che le Scritte dovessero essere registrate avvegnachè non si usi in Firenze di assoggettare a questa formalità i Contratti di locazione. Un altro titolo d'Indennità a favore degli Affittuari opinò la Commissione doversi ammettere. Alcuni di Essi in virtù di antiche Scritte di Locazione pagavano una pigione discreta con la quale all'epoca della espropriazione era impossibile di trovare un locale identico a quello che lasciavano. L'aumento di spesa cui andavano soggetti per il tempo che restava a decorrere onde maturare la locazione costituiva un danno reale che doveva rimborsarsi dalla Comunità. Ma era evidente del pari che dovesse la Comunità rivalersi contro il Proprietario quando a favore del medesimo venisse dai Periti stimato il di lui fondo al di là della Rendita che ne ritraeva. La Comunità in tali casi pagando il prezzo corrente dello Stabile anticipava al Possessore una Rendita maggiore di quella che per qualche anno avrebbe continuato a ritirare, e questo beneficio derivava dallo scioglimento del vincolo delle Locazioni operato dalla Legge di espropriazione. Quindi era giusto che l'indennità dipendente dallo scioglimento di tal vincolo andasse a carico dello Espropriato che nel prezzo del suo Stabile risentiva un aumento prematuro, altrimenti la Comunità avrebbe pagato due volte la med. indennità cioè al Possessore per sempre, e al Locatario per la durata della Scritta.

Ma se molti furono i casi nei quali dovè abbuonarsi agli affittuari una somma per la differenza tra la pigione che pagavano e quella che avrebbero dovuto pagare onde trovare un Locale identico, ben pochi furono quelli nei quali questa differenza potè portarsi a carico dei Possessori espropriati. E ciò avvenne non tanto per la ragione che i Periti eletti dai Possessori furono diversi da quelli nominati dagli affittuari e quindi fu diverso il giudizio estimativo, ma soprattutto per la perturbazione derivata dall'abbandono simultaneo di tutte le Botteghe della Via de' Calzajoli che aumentò la domanda di tali Fondi e ne accrebbe momentaneamente il valore locativo, circostanza passeggera che dai Periti dovevasi valutare a favore dei Locatarj, e non a favore dei Possessori.

E fu appunto per tale circostanza che molti Trafficanti domandarono e la Commissione propose a loro favore il permesso di innalzare delle Baracche provvisorie di legname sulla Piazza del Duomo, le quali in ordine al Sovrano Rescritto del 28 Marzo 1843 furono fatte a Spese dei detti Trafficanti in N.° di 18, e furono demolite appena riaperta la Via de' Calzajoli.

Ad onta di tutto ciò le Indennità accordate a N.° 30 Proprietari tenutari de' propri Fondi, e a N.° 33 affittuari sono ascese soltanto a L. 89.81.15 per i primi, e L. 13.402.15.2 per i secondi. Senza dubbio sarebbero importate assai più se la Commissione non avesse rigettate

le domande di tutti gli Affittuari, che non produssero scritta di Locazione, o producendola non si trovò preordinata a durare al di là dell'epoca in cui avvenne l'occupazione del Fondo.

Parte Quarta. Della Demolizione e Riduzione dei Fabbricati.

Nella seconda parte di questa Memoria si è avuto occasione di parlare dell'interpellazione fatta ai Possessori espropriati per sapere se preferivano di alienare intieramente i loro Fondi, o la porzione di essi strettamente necessaria per l'ampliamento della Strada. Ora aggiungeremo che contemporaneamente fu fatta loro altra interpellazione per conoscere se nel caso in cui gli piacesse di conservare la rimanenza dei loro fondi, intendevano di valersi, o no della facoltà loro concessa con gli Art. VII e VIII della Legge del 10 Settembre 1842 e di assumere a proprio rischio l'accollo dei lavori di demolizione e riduzione dei loro Stabili a condizione che si contentino di ricevere per saldo ed a titolo d'Indennità di tali lavori l'importare dei medesimi secondo la stima dell'Ingegnere Flaminio Chiesi, e previo il ribasso del 5 per cento; e con la condizione inoltre di doversi tra di loro concertare, ove occorra per uniformarsi all'esterno spartito delineato dall'Ingegnere precitato colla veduta di riunire in un solo apparente corpo le varie proprietà, che non hanno per se stesse bastante estensione per costituire una facciata decente e proporzionata all'ampiezza della nuova Strada.

La Commissione per altro inerendo alla Deliberazione della Magistratura Civica del di 9 Giugno 1842 aveva redatto il Quadro d'Oneri per l'accollo dei lavori, tanto nel caso di affidarli ai Possessori degli Stabili, quanto nell'altro caso di dovere sperimentare la pubblica concorrenza. Ed alle condizioni indicate nella Legge aveva aggiunto l'obbligo agli Accollatori di sottoporre all'approvazione della Commissione il disegno delle Facciate: l'assegnazione di mesi 6 ad avere ultimati i lavori esterni: le regole da osservarsi per il pagamento di tali lavori, ritenendo sempre il quinto nella Cassa della Comunità: la proibizione di fare qualunque oggetto fuori della linea tracciata dall'Ingegnere, e di tenere oltre la linea medesima mostre, vetrine, tende, ferri, mercanzie: ed infine tutte le altre prescrizioni d'Arte suggerite dall'Ingegnere Flaminio Chiesi.

E poiché il detto Quadro d'Oneri era stato approvato col Sovrano Rescritto del di 7 Novembre 1842 la Commissione interpellando i Proprietari in proposito dell'Accollo dei Lavori, non mancò di fargli sentire che tale acollo era subordinato ai patti espressi nello stesso Quadro d'Oneri estensibile nella Cancelleria Comunitativa.

I Proprietari delle Case, e di gran parte delle Botteghe accettarono l'accollo dei Lavori. Per alcune Botteghe lo ricusarono affinché fosse ceduto ai Possessori delle Case superiori che avevano maggiore interesse a decorare convenientemente la facciata. E si assoggettarono tutti al ribasso del 5 per cento sulle Perizie Chiesi.

Un riserbo fu domandato dagli Accollatori, ed accorda-

to dalla Commissione riguardo alle fondazioni delle nuove Fabbriche per le quali poteva occorrere di scendere a maggiore profondità di quella indicata nella Perizia Chiesi. Quindi fu stabilito nei contratti di aggiungere all'importare dell'accollo i maggiori lavori, che in atto pratico si rendessero necessari per le dette fondazioni ma nell'interesse della Comunità fu previsto il caso inverso nel quale potessero i lavori diminuire l'importare dell'Accollo.

Per ogni rimanente l'accollo fu basato sulle Perizie Chiesi o sull'altre che si concordarono dai Periti parziali quando occorre di dovere escludere i lavori strani alla restaurazione del Fondo.

Inoltre se si poté conoscere e verificare l'omissione di qualche partita in dette Perizie ne fu permessa e operata la debita correzione, sempreché l'omissione esistesse a fronte del concetto di riduzione formatasi dai Periti, e non mai a fronte dell'altro concetto, che avevano adottato i Possessori per ridurre i loro Stabili. Ed era giusto che mentre si lasciavano in libera facoltà di dare ai loro Stabili quella destinazione che gli sembrava maggiormente utile per trarne la maggiore rendita possibile dovessero le maggiori spese conseguenti essere esclusivamente a loro carico.

Anche rispetto alla presentazione dei Disegni delle facciate tutti i Proprietari accollati si uniformarono alla relativa ingiunzione contenuta nel Quaderno d'Oneri. E qui è da notarsi che non avvenne mai di rigettare ufficialmente nessun Disegno perché la Commissione ritenne costantemente di dovere limitare la sua censura all'effetto unicamente di non diminuire l'estensione delle Facciate, di averle regolari, simmetriche e decentemente decorate.

Quanto al gusto delle decorazioni non ravvisò opportuno né conveniente di occuparsene o tutto al più quando gli pareva potersi in qualche parte migliorare il Disegno ne lasciò travedere con molta circospezione il desiderio agli Architetti dei Proprietari onde il loro amor proprio fosse stimolato a correggerlo in atto pratico.

D'altronde i Disegni presentati alla Commissione e da Essa approvati erano molto più ricchi di quanto avrebbe potuto pretendersi. Nelle Perizie dei Lavori che servono di base all'Accollo eransi contemplate tenuissime somme per decorare le Facciate con qualche modinatura in calcina.

Le Fabbriche eseguite a forma dei Disegni sono ricche di cornici, e di bozze di pietrame. È certo che la sola facciata dello Stabile Bonajuti importa assai più delle somme che ha dato la Comunità per la decorazione di tutti li Stabili.

Senza dubbio non fu facil cosa di porre d'accordo tutti i Possessori per formare un solo Disegno e dare alla facciata delle loro Case e Botteghe un solo apparente corpo. La Fabbrica che incomincia da Via de' 4 Santi e termina al Vicolo dei tre Re appartiene a 12 Proprietari, i quali, e molto più i loro Architetti, erano ben lontani dal concorrere nel medesimo concetto.

Ma ad onta di queste difficoltà superate con la dolce perseveranza della Commissione, incalcolabili sono stati i vantaggi ottenuti dall'accollo della Riduzione dei Fabbricati concluso con i loro Possessori.

Si sono evitati gl'imbarazzi e i rischi e le questioni che si sarebbero incontrati valendosi degli accollatori speculatori che sogliono concorrere ad ogni Incanto; i lavori che tali accollatori avrebbero fatti sarebbero stati tali da non soddisfare certamente i Possessori ai quali dovevano riconsegnarsi gli Stabili ridotti, e quindi la Comunità si sarebbe trovata a litigare e con gli uni e con gli altri. Non si è avuto nessuna cura, nessun pensiero in quanto ai lavori interni che si sono potuti lasciare nel libero arbitrio dei Possessori, i quali poi hanno saputo trarne quel miglior partito che si conveniva alla loro speciale destinazione. Non si è avuto a temere l'evento di maggiori spese, ed anzi la Comunità ha goduto del ribasso del 5 per cento contemplato dalla Legge. Si è data una nobile gara tra i Possessori a decorare riccamente le facciate delle loro Fabbriche nelle quali e per la loro destinazione, e soprattutto per le Botteghe che vi si sono create sarebbero invano desiderato un aspetto più grandioso e monumentale. E quello che più importa si è accelerata l'esecuzione e il compimento dei lavori mediante la loro suddivisione, e mediante la vigilanza moltiplicata dei Possessori, e dei loro Architetti.

Il 23 Giugno 1844, dopo 19 Mesi, in occasione della Festività di S. Giovanni tutta la Strada poté aprirsi al pubblico transito. E il primo Novembre dello stesso Anno in meno di due Anni era ultimata e stabilmente riattivata al pubblico servizio. Senza il concorso e lo zelo interessato dei Possessori era impossibile di procedere con tanta sollecitudine.

Una sola questione in quanto ai Lavori fu promossa dal Sig. Bernardo Shneiderff. Dopo aver dichiarato con lettera che voleva conservare il residuo del suo Stabile ed accollarsi i Lavori, giunti all'epoca prefissa per porvi mano protestò di volere attendere per decidersi l'esito della liquidazione dell'Indennità. E intanto come si è esposto qui sopra sospendeva il mandato al suo Perito. La stessa Sentenza che dichiarò valida la Perizia dell'Indennità giudicò anche irrettabile l'accettazione dell'accollo dei Lavori.

La loro liquidazione poi ha richiesto molto tempo e molte cure essendosi dovuto attendere il totale compimento dei Lavori interni e discutere sopra molti Articoli di aumento che si enumeravano dai Possessori Accollatori. Ma lo zelo dell'Ingegnere Sig. Chiesi e la vigilanza della Commissione poterono evitare ogni indebito sacrificio alla Comunità.

Di fatti la Spesa prevista per la demolizione dei Fabbricati espropriati e per la riduzione dei loro residui ascendeva a L. 335,697.15. La Spesa effettiva è stata di L. 278,394.17.4. Quindi si è avuto su questo titolo un risparmio di L. 57,302.17.8.

Parte Quinta. Della Costruzione del Piano Stradale

L'Ingegnere Chiesi aveva progettato di costruire il Lastrico di macigno a filari a spina e a superficie convessa. La Commissione applaudì a questa nuova forma di piano Stradale, ma fece presente alla Magistratura la necessità di costruire due Marciapiedi grandiosi lungo le Fabbriche, altrimenti l'acqua che nei Lastricati concavi suo-

le scorrere in un solo rigagnolo nel mezzo della Strada, sarebbe corsa dai lati in prossimità delle Botteghe con grave incomodo del pubblico. Né mancò la Commissione di far rilevare il vantaggio che per la sicurezza dei pedoni avrebbero recati i Marciapiedi in una Strada centrale tanto frequentata dalle Carrozze che transitano e da quelle che si sarebbero fermate dinanzi le Botteghe. E citò infine l'esempio di molte Strade delle Città principali di Europa per dimostrare la utilità di riserbare al carreggio una Sezione uguale a B.^a 12 in tutti i punti della Strada, e occupare il rimanente con i Marciapiedi nelle cui testate dovevano ricavarsi le abboccature per ricevere le acque da incanalarsi nel Fognone già suggerito nel mezzo della Strada.

Ad onta dei maggiori lavori che dovevano farsi e del rincaro generale che si verificò nella mano d'opera, la spesa per la costruzione della Fogna, dei Fognoli, del Lastrico, e dei Marciapiedi è ascisa a L. 39,800.6 superiore di sole L. 111.4 a quella prevista in L. 39,682.2.

Si è detto esser difettosa la livellazione della Strada che presenta varie contropendenze. Ma quando si consideri che la Piazza del Duomo è tanto più bassa della Piazza del Granduca, e che la nuova Strada doveva obbedire non solo a questi due punti estremi, ma ancora al Livello delle Vie che la traversano, cioè a quello altissimo di via della Nave e a quello depresso di Via del Corso, si conoscerà facilmente non potersi far meglio di ciò che ha fatto l'Ingegnere Chiesi, il quale ha cercato di conservare ed anzi rendere migliore la praticabilità di tutte le Strade traverse evitando la Spesa della loro ricostruzione e delle indennità che avrebbero dovuto accordarsi per le molte Fabbriche che sarebbero rimaste inferiori al Lastrico qualora una sola linea stradale inclinata avesse unite le predette due Piazze.

E tale spesa che non era compresa nel Progetto approvato della Via Calzajoli avrebbe in sostanza riguardato la correzione della viziosa inclinazione delle Strade limitrofe.

Parte Sesta. Dei lavori eseguiti ad alcuni Stabili non espropriati

Le Fabbriche situate tra la Via della Nave e la Loggia del Bigallo non sono state espropriate perché erano e sono sulla linea della nuova Strada. Ma il loro aspetto esterno sarebbe stato intollerabile dopoché tutte le altre Case della Via de' Calzajoli si riducevano in miglior forma. E soprattutto sarebbe stato impossibile di conservare le Imposte e le mostre delle Botteghe che ingombravano la Strada.

Quelle Fabbriche per altro avevano risentito un rilevante aumento di valore a beneficio dei loro Possessori, mediante l'operato ampliamento della Strada e sarebbe stato ingiusto di far pesare sulla Comunità anche il carico della riduzione delle facciate di dette Case per accertarne sempre più il valore.

D'altra parte era nell'interesse dei Possessori di non lasciarli in quell'antico stato per trarne la maggiore rendita possibile.

Pensò pertanto la Commissione che occorresse soltanto

incoraggiare i detti Possessori a fare ciò che il loro stesso interesse esigea. E profitto dell'occasione nella quale dovè trattarsi seco loro delle Indennità dovute in conseguenza dello sbassamento del piano Stradale per indurli (largheggiando un poco in proposito di dette Indennità) ad assumere l'obbligo di ridurre le Facciate, dietro un Disegno da approvarsi dalla Commissione, e di sopprimere le Imposte esterne, le mostre, Vettrine ecc.

E siccome nel Progetto approvato erasi contemplata soltanto la somma approssimativa di L. 6920 per le dette Indennità, le quali furono di poi valutate con una Perizia dall'Ingegnere Chiesi in Lire 24,044.2 la Commissione domandò ed ottenne con Veneratissimo Rescritto del di 10 Dicembre 1843 la facoltà di spendere quest'ultima somma. Dopo di che furono stipulate le opportune Scritte con i prenotati Possessori che assunsero gli obblighi dei quali è stata fatta parola.

La spesa effettiva è stata di L. 25,884, ma è da notarsi che gli stessi provvedimenti doverono adottarsi per una Bottega al principio della Via della Nave di Luigi Cartacci e per altra Bottega di Maddalena Gambi nel Corso, come costa dalle Deliberazioni della Magistratura Civica del di 6 Maggio e 5 Settembre 1844, che approvarono per la prima Bottega la Spesa di L. 657.2 compreso la soppressione di un Bancale che ingombrava la Via, e per la seconda la spesa di L. 387.

Parte Settima. Delle Memorie Storiche

Fino dal principio dell'Opera la Commissione pensò a conservare le antiche memorie storiche o conosciute, o che si scoprissero nel demolire i Fabbricati della Via de' Calzajoli.

Con questo intendimento incaricò il Sig. Luigi Passerini di raccogliere tutte le notizie che le Storie, e le Cronache ci hanno lasciate intorno alla detta Strada. Ed Egli corrispose fedelmente a questo incarico compilando una lunga Memoria divisa in tre parti. Tratta nella prima parte della Strada prima del 1200, nella seconda quello che era circa la metà del Secolo XVI, e nella terza delle Chiese che vi esistevano e delle Istituzioni che vi ebbero origine.

Questa Memoria del Sig. Passerini, che gli meritò un Dono decretato dalla Magistratura, si conserva nell'Archivio della Comunità, unitamente alla Lettera di accompagnamento, nella quale parla di 4 Armi ritrovate sulle antiche Fabbriche, cioè tre appartenenti alla Famiglia Adimari, ed una alla Famiglia Visdomini che rappresenta lo Stemma del Duca d'Atene.

La Commissione leggendo lo Scritto del Sig. Passerini argomentò che fosse necessario non solo di far restaurare e conservare le Armi ma ancora di collocare N.º 9 Iscrizioni per tramandare ai Posteriori le memorie degli Edifici più importanti che in antico esistevano in quella Strada. E in seguito di analoga approvazione ottenuta col Sovrano Rescritto del di 23 Marzo 1844 fece collocare ai suoi rispettivi punti N.º 9 brevi Iscrizioni dettate dal Sig. Giuseppe Ajazzi che rammentano

- 1º Le Case e Torri degli Adimari;
- 2º Lo Studio di Michelozzo e Donatello;

- 3° I fondamenti ritrovati delle prime Mura di Firenze;
4° La Loggia della Neghittosa;
5° Lo Stemma del Duca d'Atene sulla Torre Visdomini;
6° La Chiesa di S. Maria Nipotecosa;
7° La chiesa di S. Bartolomeo;
8° Le Case e Torri dei Macci.

Un'altra Iscrizione fu poi collocata in ordine al Sovrano Rescritto del dì 8 Gennaio 1845 al principio della Strada sulla Piazza del Duomo che rammenta come il suo ampliamento decretato nel 1842 fosse condotto a termine nel 1844.

Credè pure opportuno la Commissione di segnare sul nuovo piano stradale qualche traccia della direzione e ristrettezze dell'antica Via, e stabili di farvi porre varj chiodi romani in ferro fuso nei quali si vede il Giglio di Firenze e si legge, l'Anno 1842.

Nella demolizione dei Fabbricati non fu trovato nessuna memoria importante. Solamente nell'antica Spezieria del Giglio si trovò una Casseta di ferro nel fondamento di un Muro, entro la quale era un Iscrizione in piombo così concepita

MDLXXXI

STEPHANUS-MIA-ROMULI-DE-ROSSELLIS-
SUMPTO (sic)-SVO-FECIT-REGNANTE-
FERDINANDO-COSMI-MEDICI-FILIO-QUOR-
IMAGINES-HIC-SUNT-OCTAVO-CALENDAS-
MARZII-(sic) MDLXXXI.

la quale si conserva presso il Capitolo del Duomo divenuto Proprietario di detto Fondo.

E nei fondamenti delle antiche Chiese si trovarono parecchi avanzi di Corpi umani che furono diligentemente raccolti e conservati finché l'Arcivescovo di Firenze di ciò avvisato dal Gonfaloniere Presidente della Commissione non gli fece altrove seppellire.

Parte Ottava. Di alcuni ulteriori Miglioramenti che hanno potuto avere effetto.

Quando la Commissione pensò a riordinare le facciate delle Case situate tra la Via della Nave e la Loggia del Bigallo progettò eziandio la riduzione della piccola Casa accanto alla detta Loggia spettante al R. Ufficio del Bigallo affinché potesse nella parte esterna essere riunita alla contigua Fabbrica Pasqui per formare con essa un solo apparente Corpo. E propose pure di riaprire una parte della stessa Loggia demolendo il muro che la chiude da due lati. Ma le proposizioni della Commissione restarono senza effetto dopo che col Veneratissimo sovrano Rescritto del dì 24 Febbraio 1844 fu deciso di non darli seguito.

Desiderava ugualmente la Commissione di chiudere il Chiassolo detto del Porco in faccia a Via dell'Oche, ed a questo oggetto fece fare un Disegno per la riduzione della piccola Casa Becattini che in luogo di due arcate al piano terreno ne presentava tre, dovendo la terza servire di accesso al detto Chiassolo e sostenere una Stanza ai piani superiori sulla fronte della Strada. L'acquisto delle Stanze e l'accesso diretto dalla Via dei Calzajoli alle Case rispondenti nel Chiassolo erano vantaggi reali per i Possessori di quelle Case che prestavano la loro adesione

a questo progetto. Ma il Sig. Thau si ritirò per non disgustare un suo Inquilino il quale preferì di restare nell'antica situazione. Per tale motivo unicamente non poté chiudersi il detto Chiassolo, ma se un giorno si potesse ottenere il consenso di tutti i Proprietari i lavori fatti sono già disposti in modo che basterebbe ripetere un'arcata uguale alle due della Casa Becattini.

Tentò anche la Commissione di ampliare il Vicolo dei tre Re con estendere la sua larghezza di B.^a 3 a B.^a 10 almeno; e siccome questo ampliamento avrebbe raddoppiato il valore delli Stabili situati sulla contigua Piazza dei tre Re, la Commissione fece interpellare i proprietari proponendo loro di fargli godere gratuitamente la metà di questo accrescimento di valore, purché abbuonassero l'altra metà alla Comunità che doveva sopportare tutta la spesa della maggiore espropriazione degli Stabili rispondenti sulla Via de' Calzajoli.

I calcoli fatti davano per risultato in tale concetto un sacrificio di circa 6 mila Scudi per la Comunità, sacrificio che sarebbesi accresciuto fino a 9 mila Scudi e più senza il concorso dei detti Proprietari. La maggior parte di Essi aderirono a queste larghissime proposizioni della Commissione che si facevano salvo l'approvazione della Magistratura e del Principe. Ma alcuni tra di loro troppo avidi sperando che il Lavoro si farebbe anche senza il loro concorso, e bramosi di lucrare tutto il miglioramento senza spesa veruna ricusarono di concorrere. E la Commissione che aveva permesso di trattenerne per due mesi la prosecuzione dei Lavori in quel punto della Strada sdegnata di questa insana recalcitranza non diede altro seguito alle sue proposizioni.

Finalmente la Commissione vide la necessità di rimuovere l'incomodo pericoloso e inutile ripiano che precede la Chiesa della Misericordia sulla Piazza del Duomo. Incomodo e pericoloso per le Carrozze che ora in gran numero voltano dalla Via verso la Piazza, e viceversa le quali sono esposte specialmente nella notte ad urtare in quel ripiano, ed incomodo altresì e pericoloso per la Cavalleria che nelle occasioni delle parate suole schierarsi su quel punto della Piazza; inutile poi per la Misericordia dacché furono demolite le Case che si avvicinavano al Campanile, e si acquistò spazio larghissimo dinanzi e presso la Chiesa. Il Gonfaloniere Presidente non mancò di dirigersi al Sig. Provveditore della Misericordia per ottenere da quella R. Arciconfraternita il permesso di demolire il detto Ripiano a Spese della Comunità, e con l'obbligo di portare a carico di questa ogni e qualunque lavoro che occorresse alla Chiesa per dato e fatto di tale demolizione. Ma ad onta del voto favorevole dello stesso Provveditore, e del parere ugualmente favorevole dell'Architetto Cav. Baccani, i Fratelli riuniti ricusarono non solo la totale ma anche la parziale demolizione del detto Ripiano. La loro deliberazione negativa fu notificata al Gonfaloniere dal prelodato Sig. Provveditore con Lettera del dì 26 Marzo 1844.

Nel decorso Anno avendo la detta Arciconfraternita domandato di variare i pioli situati all'estremità del Ripiano. Il Gonfaloniere si uniformò alla volontà della Magistratura, e scrisse di nuovo al Provveditore della Misericordia nel dì 13 Dicembre 1845. Si attende ancora la replica.

Parte Nona. Del dispendio dell'Opera

L'unito Prospetto Generale corredato di N.° 11 Dimostrazioni cioè una per ogni Titolo di spesa dimostra che le spese avrovate ascendono a Lire 1,016,508.8.5; che i Fondi assegnati ammontano a Lire 983,986.16.8, e che le Spese effettive in totalità giungono a L. 1,024,905.6.1 compreso gli Studj del Progetto, gli Atti e Funzioni Legali, le Perizie, e le Spese di Amministrazione.

E da il risultato di un Disavanzo di L. 8396.17.8 sulle spese approvate che diventa di Lire 40,918.9.5 dirimpetto ai Fondi assegnati.

Infine il detto Prospetto nota che la differenza tra le spese approvate, e l'ammontare dei Fondi assegnati deriva dal non essersi domandata nessuna speciale assegnazione per le spese supplementarie proposte dalla Commissione e superiormente sanzionate. E ciò avvenne perché né al principio né a metà dell'opera non era dato di giudicare se la primitiva assegnazione di L. 980,000 potesse o no presentare un Avanzo da supplire alle Spese di Amministrazione non contemplate nel Progetto, e alle maggiori indennità che si sono accordate ai Possessori non espropriati.

Intorno alle Spese la Commissione non crede di potere aggiungere a ciò che ha esposto nelle dimostrazioni qui annesse, e nelle pagine precedenti. Quindi si limita a far conoscere il ragguaglio di tali Spese per ogni Braccio quadro di area occupato a beneficio della Strada, e per ogni braccio lineare della medesima.

L'Area occupata demolendo i fabbricati espropriati ha una superficie di B.^a 3369,80. La linea della Strada allargata è di B.^a 327,61 e l'ampliamento operato è di B.^a 10,28 in conguaglio per ogni braccio lineare.

Togliendo alla Spesa totale di L. 1,024,905.6.1 la partita di L. 25,884 delle Indennità accordate ai Possessori non espropriati, la quale non ha prodotto acquisto di Area, e repartendo le risultanti Lire 999021,61 sulla superficie occupata in B.^a 3369,80 si ha il ragguaglio di L. 296.45 per ogni B.^a come appresso

Indennità ai Possessori e conduttori delli Stabili espropriati	L. 186,88
Lavori di demolizione e riduzione dei Fabbricati	L. 82,31
Piano Stradale	L. 11,82
Studj del Progetto, Perizie, Atti, e Funzioni legali e Spese di Amministrazione	L. 15,44

Ogni B.^a quadro di Strada acquistata costa L. 296,45 Ripartendo poi la totalità della Spesa di L. 1,024,905.6.1. su tutta la linea della Strada che è lunga B.^a 327,61 si conosce che ogni Braccio lineare è costato L. 3128,43

Indennità ai Possessori e Conduttori degli Stabili espropriati	L. 1919,28
Indennità ai Possessori non espropriati	L. 79
Lavori di demolizione, e riduzione dei Fabbricati	L. 849,77
Piano Stradale	L. 121,49
Studj del Progetto, Perizie, Atti e Funzioni legali e spese di Amministrazione	L. 158,94

Ogni braccio lineare costa L. 3128,43

Parte Decima. Conclusione

L'occupazione delli Stabili, e la liquidazione hanno proceduto liberamente sulle massime adottate dalla Commissione in coerenza della Legge del 10 Settembre 1842. Due sole Cause sono state agitate dinanzi ai Tribunali, i quali hanno deciso a favore della Comunità. E per quanto costa alla Commissione nessun reclamo è stato avanzato né alla Magistratura, né al Governo, né al Principe. I Lavori per la demolizione e riduzione dei Fabbricati, accollati ai loro Possessori, e quelli riguardanti la costruzione del Piano Stradale sono stati eseguiti in meno di due Anni dal 15 Novembre 1842 al 31 Ottobre 1844, cioè nella metà del termine assegnato dalle Sovrane Resoluzioni del 12 Agosto 1842.

Le Facciate degli Stabili sono riuscite bastantemente ricche di decorazioni Architettoniche e proporzionate all'ampiezza della Strada poiché il loro numero che in antico era di 43 si è residuo a 17.

Le Memorie storiche di qualche importanza sono state conservate.

La Strada ampliata è larga dalle B.^a 18¹/₃ alle B.^a 20, e l'ampliamento ragguaglia a B.^a quadre 10,28 per ogni Braccio lineare della sua lunghezza.

Il Dispendio totale che ragguaglia a L. 296.45 per ogni B.^a quadro di Strada acquistata, e a L. 3128,43 per ogni B.^a lineare, è asceto a L. 1,024,905.6.1 tutto compreso, e presenta un Disavanzo di L. 8396.17.8 (8¹/₂ per mille) sulle spese approvate, e di L. 40,918.9.5 (4¹/₆ per cento) su i Fondi assegnati.

La Commissione si lusinga con questa sua Relazione, e con le seguenti Dimostrazioni di aver reso conto pienamente del suo operato. Essa non ha potuto essere più breve siccome avrebbe desiderato, perché le materie trattate, comunque aride, esigevano di essere sviluppate con la necessaria chiarezza affinché le difficoltà incontrate possano volendo servir di regola o di utile insegnamento a meglio superarle qualora la Comunità debba in seguito eseguire altre Opere congeneri.

Ed in tale lusinga osa domandare alla Magistratura Civica ed al R. Governo l'approvazione in genere del suo operato, e l'approvazione in specie del soprappeso di L. 8,396.17.8 lasciando al Sig. Gonfaloniere la proposizione dei mezzi necessari per saldare le spese liquidate.

Firenze li 11 Maggio 1846

I Componenti la Commissione
P.F. Rinuccini Gonfaloniere
V. Peruzzi
L. Mannelli

Viabilità e sviluppo urbano attorno alle stazioni di Firenze, dal Granducato al Regno d'Italia (1845-1870)

Francesco Quinterio

Il Granduca Leopoldo II non era del tutto convinto della utilità di costruire una o più linee ferroviarie nel territorio toscano, sicuro della efficienza della rete stradale preesistente: riteneva tutto ciò un accrescimento di comodo, un lusso adatto a chi poteva servirsene governanti compresi, come andava verificandosi per i primi brevi tronchi ferroviari negli stati italiani che collegavano le capitali con le sole residenze di campagna dei sovrani¹. Eppure già negli ultimi mesi del 1846, quando ormai si avviava alla conclusione il tracciato della strada ferrata intitolata al Granduca, la Leopolda iniziata a Livorno — vale a dire dal polo più interessato ai traffici commerciali in Toscana — Firenze si sarebbe trovata nel giro di pochi mesi, seconda città in Italia dopo Milano, ad usufruire di due stazioni ferroviarie, terminali entrambe di due linee quasi parallele gestite da due società in concorrenza fra loro. Prima di abbandonare la sua capitale a seguito del plebiscito dell'aprile 1859, Leopoldo avrebbe fatto in tempo a vedere una terza stazione, stavolta di transito, nella parte opposta della città, la cui ferrovia raccordandosi alle precedenti avrebbe annodato Firenze, compromettendone di conseguenza uno sviluppo organico, in una sorta di cintura «a guide di ferro». Il caso del capoluogo toscano anticipa così il destino di tutte quelle città dotate di una stazione ferroviaria, audacemente spinta a pochi metri dal nucleo storico della città, in modo non accorto come di lì a pochi anni sarebbe successo per quella di Venezia a S. Lucia, e in modo contrario a quello che in un primo tempo le capitali degli stati italiani, Napoli, Milano, Torino e più tardi Roma, avevano programmato, cioè mantenendo le stazioni fuori dal perimetro urbano². La questione di inserire il terminale di una struttura nuova come quella delle strade ferrate, viene

avvertito ed in un certo senso rimandato, nel caso della linea Leopolda, che si apprestava a terminare il suo lunghissimo tragitto (il primo in Italia a toccare i 100 km) a Firenze, dagli stessi progettisti e da un consulente di prestigio come Robert Stephenson. Questi nelle relazioni iniziali di progetto (1839) individuava solo l'area ove sarebbe potuta sorgere la stazione, prevenendovi che la linea ferroviaria giungendo da ovest, correndo lungo la riva destra dell'Arno, sarebbe terminata in un'area da localizzare nella grande tenuta extra urbana delle Cascine, nel tratto tra la Porta al Prato, il baluardo della Serpe e il fiume all'altezza del ponte sospeso San Leopoldo, iniziato nel 1837, non prevedendo al momento una penetrazione all'interno del circuito murario. Lo Stephenson, coadiuvato dagli ingegneri Guglielmo Stopper e Townshend che avevano ispezionato il terreno e i luoghi ove doveva stendersi l'intero tracciato della linea, aveva presentato un progetto particolareggiato con relazione allegata il 30 Aprile 1839, seguendo gli studi preliminari condotti da una commissione presieduta dal conte Luigi Serristori³ e composta fra gli altri dal Padre Giovanni Inghirami, dagli architetti Francesco Leoni, Domenico Giraldi, Giuseppe Martelli, Luigi Bettarini e dagli ingegneri Tommaso Bianchi e Felini. Il 25 Febbraio dell'anno seguente un sovrano rescritto approvava il progetto, mentre la concessione vera e propria veniva approvata con motuproprio il 5 Aprile 1841 a favore di una società anonima costituita dalla Senn & C., facente capo al livornese Pietro Senni, e dal cavaliere Emanuele Fenzi di Firenze. Il primo tratto aperto da Livorno a Pisa, copriva la distanza in 15 minuti; l'inaugurazione avvenuta nel gennaio 1844, desterà un interesse e una curiosità tanto viva da preoccupare i proprietari delle imprese di trasporti (carrozze e diligen-

ze) che, nel tentativo di recuperare nel tempo la concorrenza, abbasseranno progressivamente i prezzi dei percorsi corrispondenti al tratto ferroviario già ultimato e di quelli in previsione. Fra i concorrenti della linea Leopolda, appariranno dopo il 1844 tutte quelle società in pectore, costituite o riconosciute, che presenteranno progetti di tratti ferroviari destinati a collegare alcuni centri della Toscana occidentale⁴. Una di queste, la Società Anonima per Azioni, costituita da svariati membri italiani e inglesi — Gaetano Magnolfi, Pietro Igino Coppi, Raimondo Meconi, Horace e Alfred Hall, Giuseppe Francesco Sloane e Giuseppe Vai — si impegnerà con notifica del 25 Giugno 1845 a costruire una strada ferrata intitolata alla granduchessa Maria Antonia, che partendo da Firenze giungesse a Pistoia: un punto d'arrivo che era già oggetto di studio per altre linee, una per il Ducato indipendente di Lucca e l'altra per Bologna via Porretta⁵. Nell'estratto della descrizione del tracciato si faceva già esplicito riferimento al punto di partenza localizzato «... dalla strada circondaria di Firenze tra la Porta al Prato e la Fortezza...», ma si precisava che «... sarà però questa protratta fine alle mura della città di Firenze per comodo della Stazione...» allungando tale terminale così di 290 metri⁶. Tutto questo benché un Rescritto granducale del 1841, quindi poco anteriore all'inizio dei lavori per la Leopolda, avesse disposto che nessuna stazione delle linee ferroviarie venisse costruita all'interno di città o castelli⁷: una soluzione adottata per semplificare le operazioni di dazio. Due mesi dopo la concessione alla neonata Società Maria Antonia, la Leopolda nell'agosto 1845 avanzerà, tramite il Consiglio di Amministrazione, la richiesta di realizzare la propria stazione entro le mura di Firenze⁸: una richiesta che comportava così la variazione del progetto di massima stesso dallo Stephenson nel quale era appunto prevista una stazione esterna. In attesa della venuta dell'ingegnere inglese a Firenze nell'autunno successivo, la Società Leopolda prendeva tempo e cercava di sfruttare un'eventuale occasione per penetrare con i suoi binari dentro la cinta trecentesca, preannunciando di scegliere la zona compresa tra via della Scala, via Valfonda e un tratto della cosiddetta via Interna delle Mura Urbane. L'ampio lotto di forma triangolare giaceva immediatamente di fronte alla cinquecentesca Fortezza da Basso (o Forte di S. Giovanni Battista) ed era caratterizzato nei pressi delle mura, da una leggera depressione dovuta anche alla presenza del fosso che girava attorno al fortilizio stesso. Erano terreni fra l'altro divisi tra due proprietà: una religiosa, quella dei Padri Domenicani di S. Maria Novella comprendente alcune casupole, oltre che or-

ti e fossi, e una laica, nella fattispecie i giardini dei Marchesi Strozzi. Tutta l'area confinava con i beni dell'ex Monastero della Concezione (dal 1822 sede dell'Istituto della SS. Annunziata) e del Monastero di Ripoli⁹. Va sottolineato come lungo tutto l'asse formato da via Valfonda e dal suo proseguimento via Chiappina — che partiva dall'altezza circa dell'abside della chiesa di S. Maria Novella e scendeva con andamento non perfettamente rettilineo per andare a incontrare la Via Interna delle Mura Urbane — si fronteggiassero una fitta serie di antiche abitazioni e residenze nobiliari (come il Casino Riccardi). Un panorama urbano interamente demolito in occasione delle opere di ampliamento della moderna stazione nel 1936 e, ancor prima, sul lato settentrionale della strada, durante i lavori di realizzazione del parco della Villa Strozzi. Via della Scala, che nel fianco destro in direzione delle mura non aveva alcuna contrada, era quasi completamente a verde nel tratto terminale dove vi prospettavano gli orti del Monastero di Ripoli. Il Consiglio degli Ingegneri del Dipartimento Acque e Strade, l'organo preposto all'approvazione dei progetti e in quell'anno composto da Alessandro Manetti in qualità di presidente e da Francesco Guasti, Luigi Campani e Antonio Puccinelli, seguendo il parere favorevole espresso dall'ingegnere Carlo Reishammer — che dal 1841 rivestiva la carica speciale di Commissario Regio per le Strade Ferrate in Toscana¹⁰ — pur conscio delle necessarie opere «dispendiosissime» che tale intervento entro le mura urbane avrebbe comportato, passerà l'idea alla stessa Società Leopolda, in attesa di un suo progetto di massima e della modifica del Rescritto granducale del 1841 demandata agli organi competenti della Segreteria delle Finanze. Giunto a Firenze lo Stephenson rimane sulle sue posizioni iniziali per realizzare una stazione esterna presso la Porta al Prato; ma sagacemente, a suggello del suo rapporto, mantiene in vita l'ipotesi di poter costruire, maturati i tempi, una nuova stazione centrale «... con molta maggiore economia di quello che potrebbe farsi in questo momento...»¹¹. Tale frase viene specificata nella richiesta successiva, avanzata dalla Società Leopolda, con una domanda di godimento di diritto di convivenza nella stessa area con altra società (l'allusione alla neonata Maria Antonia era evidente), che avesse ottenuto dal Governo il permesso di costruire entro le mura¹². Simili limitazioni a sfavore di terzi e a utile disposizione di eventuali decisioni successive della Leopolda verranno commentate negativamente da Reishammer, ma il Consiglio degli Ingegneri pur rilevando anch'esso tale assurdo, rimaneva del parere che una così vasta area poteva comodamente alloggiare due stazioni¹³.

La questione veniva risolta personalmente dal Granduca nel gennaio 1846, dichiarandosi dapprima «non contrario» a che venissero realizzate le stazioni all'interno delle città; in secondo luogo non impegnandosi a sfavore di terzi una volta che la Società Leopolda avesse abbandonato il programma di costruire la stazione entro le mura¹⁴. Una risoluzione in sostanza giusta se si tiene conto che nell'appena trascorso anno 1845 si era manifestata un'autentica inflazione di proposte di costruzione di linee ferroviarie, dietro le quali si nascondevano anche vere e proprie imprese di truffa e speculazione. Leopoldo II con una risoluzione sovrana il 5 Aprile 1845 cercava appunto di frenare le concessioni esigendo garanzie e adempimenti di condizioni, mentre si tentavano operazioni bancarie su semplici idee di strade ferrate e si facevano artifici per dare «... apparenza di intraprese serie a dei semplici giuochi di borsa...»¹⁵. Concentrandosi così tutte le iniziative sulla unica linea che quell'anno veniva prevista, la Pistoia-Prato-Firenze facente capo alla Società Maria Antonia, si presentarono alla gara d'appalto ben ventidue compagnie. Lo stesso anno un comitato livornese era autorizzato a compiere studi per una strada da collegare al confine pontificio attraverso la Maremma; e ancora ai fratelli Cini di S. Marcello veniva concesso, sempre dal governo, il permesso di effettuare studi per una strada da Pistoia a Porretta lungo le valli dell'Ombrone e del Reno per raggiungere le regioni settentrionali detto Stato Pontificio.

Provenendo da Livorno, tramite le Ferrovie Lucchesi anch'esse già tracciate (la Pisa-Lucca e la Lucca-Pistoia), e tagliando fuori di fatto Firenze dall'asse tra i due mari, tale tronco si raccordava idealmente tramite Bologna al porto di Ancona. Certo per contentare e per sostenere gli interessi della capitale Leopoldo II, l'anno dopo (1846), riconoscerà con una «Risoluzione Sovrana» l'interesse della costruzione di una linea ferroviaria che collegasse Firenze con Arezzo fino al confine pontificio e da qui si raccordasse al progettato tronco Roma-Ancona (non mai avviato per i reiterati timori nei confronti dei progressi ferroviari manifestati da papa Gregorio XVI), così da potere prefigurare un asse alternativo fra i due porti del Tirreno e dell'Adriatico passante per Firenze¹⁷. In due anni e mezzo verrà comunque approntato e completato il primo tratto della strada ferrata Maria Antonia da Firenze a Prato (inaugurata nel febbraio 1848). La costruzione della stazione, che porterà anch'essa il nome della granduchessa, si situa fra il maggio 1846 — con l'individuazione da parte dell'ingegnere della società, Benjamin Henschel Babbage, del tracciato della strada ferrata e della scelta del sito nella già ricordata area interna

alle mura e compresa fra via Valfonda e via della Scala — fino all'autunno del 1847¹⁸.

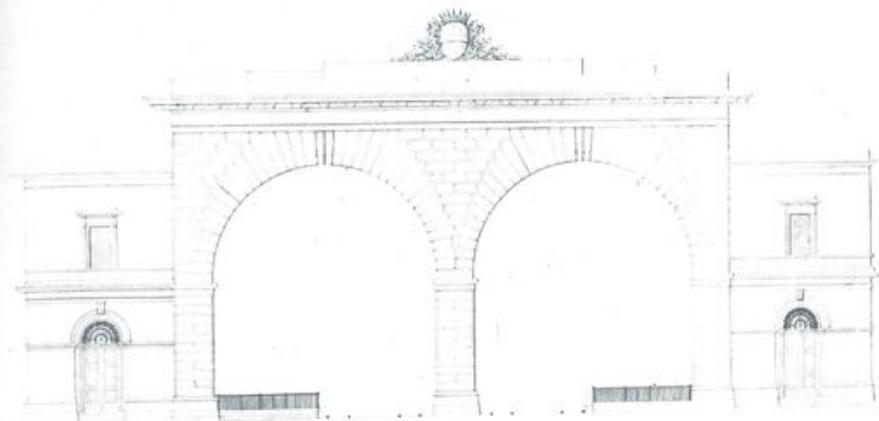
Alla data dell'inaugurazione, il 3 febbraio 1848, la situazione della Stazione Leopolda è ancora al vaglio dei progetti; in particolare si sta analizzando la quarta versione. Dopo il rapporto Stephenson del novembre 1845 non si erano verificate polemiche di rilievo sulla scelta dell'area, fino almeno all'estate dell'anno successivo, quando le pagine del *Giornale del Commercio* divengono teatro di una serie di articoli infuocati anonimi, o firmati con le sole iniziali, usciti tra l'agosto e il settembre 1846. Il primo articolista anonimo¹⁹ difendeva l'intenzione, che era nell'aria, di sistemare le due stazioni Leopolda e Maria Antonia con «i fronti comuni» lungo una strada traversa a via Valfonda e via della Scala larga tra le 30 e le 40 braccia, contestando così alcune obiezioni, come la sicura conseguente precarietà della viabilità cittadina, lo spreco di spazio potenzialmente edificabile nonché i costi più alti di indennizzo (100.000 scudi in più) cui la Società Leopolda sarebbe incorsa nel prolungare la linea *intra moenia*.

Ma il vero problema per questo e per i successivi polemisti sembrava ritrovarsi nell'immane ingombro di troppe carrozze, fiacres e carrette conseguente alla posizione della stazione distante dal centro cittadino, per di più presso una vecchia porta come quella del Prato dove il caos di carrozze, barrocci, passeggeri e «passeggianti» diretti alle Cascine avrebbe reso necessaria l'apertura di altri valichi, come poi si verificherà più tardi nella parte di muro di fronte a via della Scala con l'apertura della Porta Nuova.

Sul tema di carrozze e fiacres ironizzerà la penna già brillante del giovane Carlo Lorenzini nel *Romanzo in Vapore*, una sorta di guida ironica da consultare in treno da Firenze a Livorno, scritta dieci anni dopo la fine dei lavori della Leopolda, con gustosi *distinguo* fra i fruitori delle carrozze, volgarizzate ormai dal generico termine di «fiacchere»²⁰. Né ai fiorentini, così a contatto col mondo inglese, manca l'occasione di ricordare sul giornale le spese immense sostenute in Inghilterra per trasportare le stazioni all'esterno delle città, in prossimità del centro urbano. Il paragone un poco forzato veniva raccolto da chi puntualizzava giustamente sulle diverse dimensioni di Londra moderna e criticava il comportamento degli imprenditori edili e dei capitalisti fiorentini che, pur avendo ampie zone all'interno della città predisposte per l'edilizia residenziale (il quartiere di Barbano, quello tra Porta San Gallo e Borgo Pinti e di lì a poco quello delle Cascine), preferirono costruire fuori mura per economizzare nei dazi e nell'acquisto dei suoli, lasciando così che ampi spazi *intra moenia* andassero a vantaggio di ingom-

STRADA FERRATA LEOPOLDA

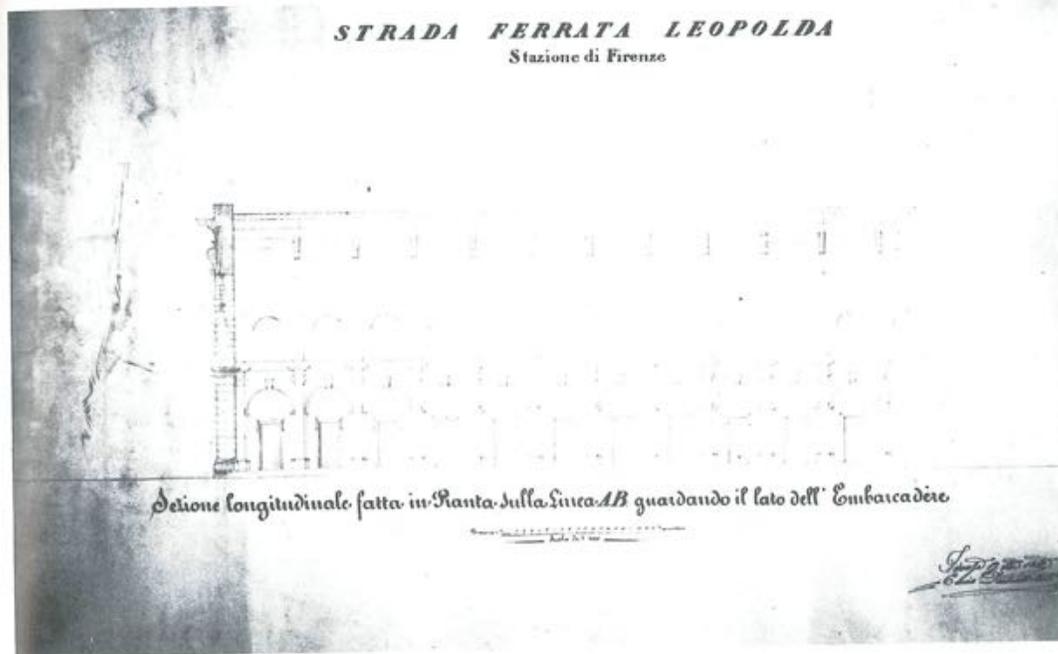
Stazione di Firenze



Alzato della stazione nei due lati minori

STRADA FERRATA LEOPOLDA

Stazione di Firenze



Sezione longitudinale fatta in Pianta sulla Linea AB guardando il lato dell'Embarcadere

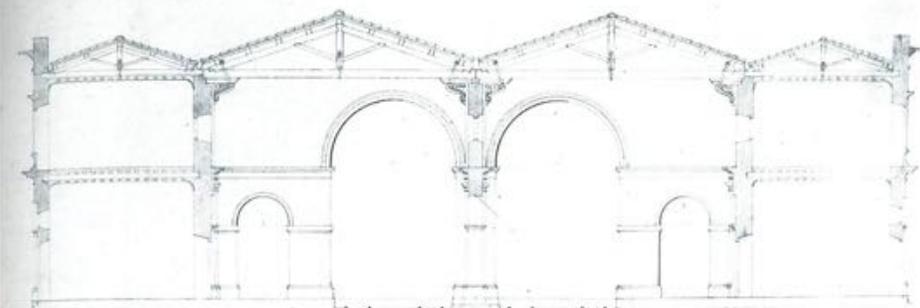
1/ Il fronte principale della Stazione Leopolda progettata da Enrico Presenti, secondo la prima versione con il corpo centrale più alto e i due grandi fornici (ottobre 1847) [ASF, *Acque e Strade*, 1753].

2/ La sezione longitudinale lungo la piattaforma delle partenze della Stazione Leopolda, secondo il primo progetto con un'alta copertura a volta (ottobre 1847) [ASF, *Acque e Strade*, 1753].

branti strutture come le stazioni ferroviarie²¹. La proposta più affascinante sarà avanzata però da un altro articolista (che si firma L.P.)²² e concernerà la lunga striscia di terreno che partendo dal Lungarno alla Carraia, costeggiando l'Arno, arrivava lungo lo Stradone delle Cascine all'altezza dell'appena costruito (1837) ponte sospeso di S. Leopoldo²³. Il cronista è favorevole all'introduzione entro le mura della Leopolda, purché fosse realizzata in quel «gran prato» che si incuneava tra il Baluardo della Serpe fino alla Porticciola (attuale via Curtatone) offrendo così l'occasione alla città di prolungare le mura con un breve tratto mancante, dal Baluardo stesso in linea retta fino al greto dell'Arno, senza che il parco delle Cascine ne perdesse in decoro e comprendendo anche quella «... parte deliziosa che ha principio dal primo tondo fino al Palazzo». Si trattava praticamente di un'ipotesi di riordino urbano che contemplava la sostituzione della Porticciola con una moderna barriera attestata di fronte allo Stradone delle Cascine, da realizzarsi mediante la copertura con una volta in muratura dell'alveo dell'emisario di scarico delle Molina e realizzando una «magnifica piazza», con accesso dalla demolita Porticciola. Si parlava nell'articolo anche di un ampio piazzale esterno sul quale avrebbero dovuto confluire il ponte di S. Leopoldo, il passeggio del lungarno, il Viale delle Cascine e il viale che si dirigeva verso Porta al Prato. La stazione affacciata sulla piazza della ex-Porticciola sarebbe stata così più prossima al «secondo moderno centro» commerciale cioè piazza S. Trinita, che non quella della Maria Antonia e, ampliando la contorta e stretta via S. Lucia, si sarebbero aperti nuovi assi in direzione della Dogana e di via della Scala. Anche in questo caso l'incunearsi, meno traumatico, all'interno del circuito urbano avrebbe comunque impedito la realizzazione di un quartiere in luce come quello delle Cascine. Ormai i giuochi erano fatti e la scelta della stazione fuori della Porta al Prato era un fatto irreversibile come denunciavano alcuni articoli²⁴. Dall'ottobre 1846 la Direzione delle Acque e Strade nella persona dell'Ing. Alessandro Manetti si ritrova a controllare quasi contemporaneamente i progetti di entrambe le stazioni; comincia la Società Leopolda presentando a Carlo Reishammer, Commissario Regio per le Strade Ferrate, i disegni per i cavalletti di copertura della grande tettoia per la stazione, senza che ancora ne fosse decisa la planimetria né la posizione, adducendo a motivo la necessità di ordinare per tempo il legname necessario (moltissimo) per la stagionatura²⁵. La stessa cosa si ripeterà nel gennaio successivo (1847) per la Maria Antonia, quando verranno inviati al Reishammer le dimensioni dei cavalletti del ca-

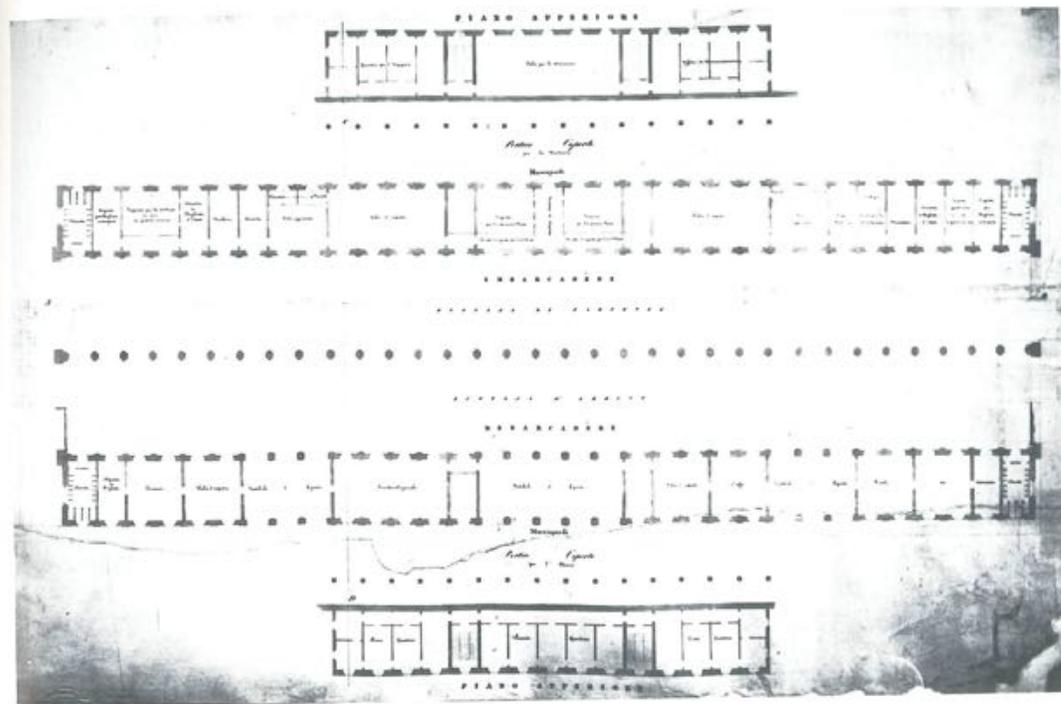
pannone che coprirà l'ampia navata della stazione presso S. Maria Novella, affinché ne fosse fatta la prova di carico: per la planimetria, solo un progetto di massima con l'indicazione della distribuzione dei locali e alcune quote generiche (altezza fabbricato, larghezza binari), giustificava il ritardo degli esecutivi che dovevano giungere da Londra con la firma di un altro prestigioso ingegnere ferroviario inglese, Isambard K. Brunel²⁶, l'autore delle stazioni di Paddington e della Great West Railway di Londra. Nessuna polemica comunque trapelerà sul progetto che arriverà redatto in stile neoquattrocentesco, con ritocchi di pittoresco nell'uso smalzato di mensole e gronde e con la dispersiva distribuzione in ben sei corpi di fabbrica, quasi una risposta ai prospicienti edifici conventuali domenicani; per non parlare del curioso campanile e del blocco degli uffici in un acerbo neocinquecentismo alla Baccio d'Agnolo. L'accesso avveniva da questo lato e con ingressi separati si entrava nelle biglietterie anch'esse separate ad uso della 1ª e 2ª classe, fornite entrambe di sala d'attesa. La parte più spettacolare era comunque costituita dall'ampio capannone che proteggeva binari e banchine, queste ultime alte secondo il modello inglese, onde accedere più comodamente ai treni. Tutti gli elementi costituenti la vasta tettoia, pilastri, mensole, gronde e capriate erano riccamente decorati con motivi policromi e stucchi (destinati poi ad essere continuamente ripuliti a causa del fumo e della fuliggine), vicini più a un medievalismo memore della traturare a vista di San Miniato al Monte, piuttosto che al quattrocentismo che le quattro arcate, con colonna centrale alla Santo Spirito, poste in testata nel fronte che dava sull'abside di Santa Maria Novella, potevano suggerire. Anche qui come per la Leopolda e per la Napoli-Portici, una ricca cancellata separava dalla strada mentre due portali baroccheggianti delimitavano l'entrata e l'uscita. Per quanto riguarda la costruzione della Stazione Leopolda nel luglio 1847 il consiglio di amministrazione della società commissionerà al cortonese Enrico Presenti il progetto che, nelle intenzioni, col suo aspetto «...annunzi al forestiero il quale giunge in Firenze, ch'esso tocca le porte dell'Atene Italiana»²⁷. Si spera inoltre, come vanno amplificando scritte di circostanza in un inquietante oscurantismo, che non conceda troppo alla tecnologia cioè «... alla soverchia diligenza delle scienze esatte», e alla imitazione servile di quanto viene di Francia «...[che] rende sterile quel germe tanto fecondo per opera dei nostri maggiori...» architetti, per l'occasione chiamati tutti in causa da Arnolfo fino al Buonarroti, fattisi grandi quindi per merito di un *esprit* dilettantesco, «...poco sapendo di matematiche, sdegnosi sempre di qual-

Strada Ferrata Leopolda
Stazione di Firenze



Sezione trasversale fatta in pianta sulla Linea: C.D.

Firenze 21 gennaio 1848
Enrico Presenti del.



3/ Sezione trasversale della Stazione Leopolda secondo il progetto definitivo del Presenti (gennaio 1848); sono evidenti l'abbassamento del corpo centrale, alla stessa quota dei blocchi laterali, adibiti a servizi e a uffici e la copertura dei binari con capriate a vista [ASF, Acque e Strade, 1753].

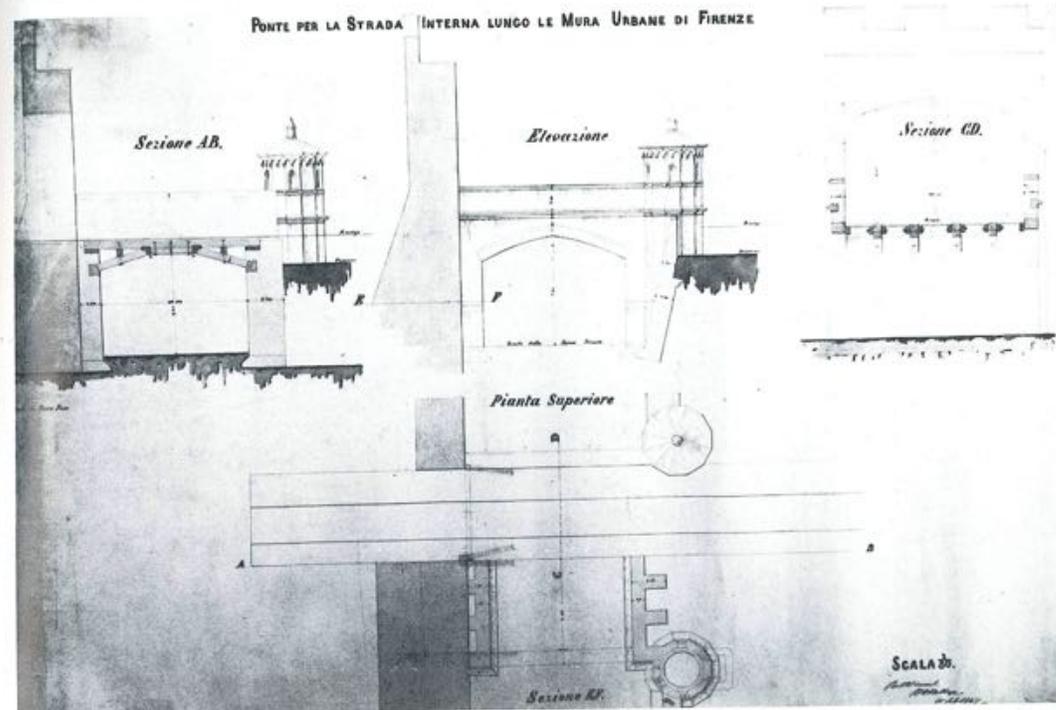
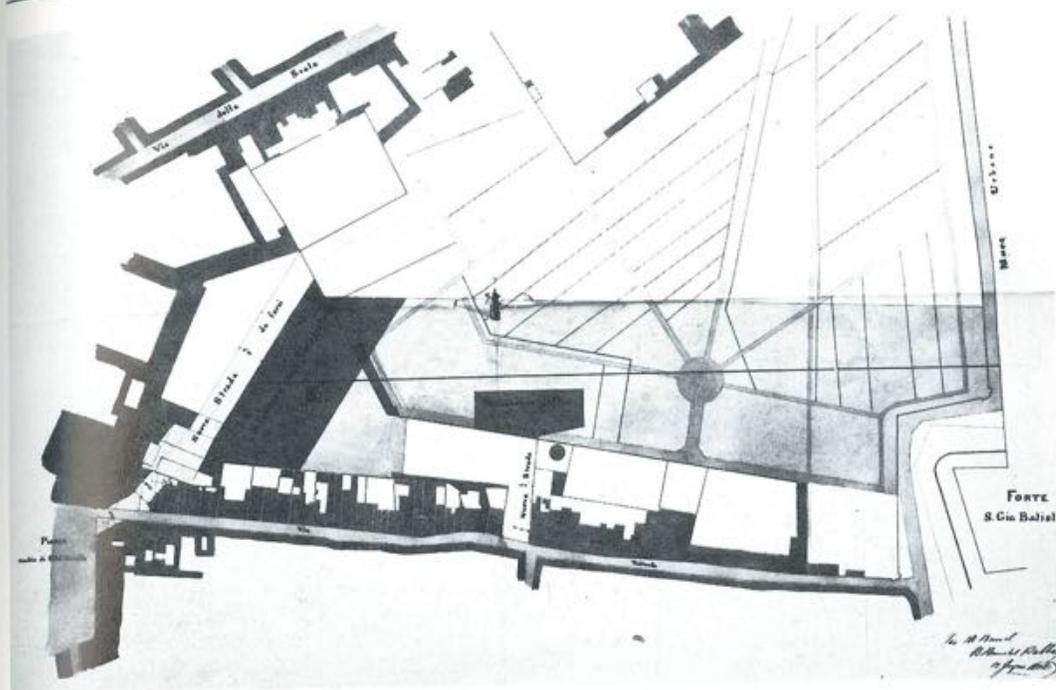
4/ Planimetria generale della Stazione Leopolda con l'indicazione degli uffici e dei servizi. Da notare alle estremità dei binari le piattaforme ruotanti, nonché la fila di pilastri che divide come in due navate l'embarcadere e la debarcadere, ovvero il lato partenze da quello arrivi [ASF, Acque e Strade, 1753].

siasi servile imitazione...». I tecnici della Società Leopolda come l'Ingegnere Guglielmo Bray avevano dapprima contattato il giovane (37 anni) Giuseppe Poggi per proporgli il progetto di una stazione «barocca», ma il futuro autore del piano di Firenze Capitale respingerà la commissione per paura di compromettere una carriera già ottimamente avviata nel settore dell'edilizia privata²⁸. Con «tanta purezza e buon gusto» seguendo i dettami della scuola accademica del Poccianti, il Presenti progetterà le quattro sobrie e castigate versioni della Stazione Leopolda, che tanti furono i progetti vergati dal luglio 1847 al gennaio 1848 prima di arrivare a quello definitivo. Troppi fattori negativi intervengono a compromettere i risultati: dalla lunghezza del fabbricato (più di 200 braccia, quasi quanto il duomo fiorentino) alla tettoia dei treni che, anziché essere all'esterno, è fagocitata nel blocco centrale, divisa in due navate corrispondenti ai binari di partenza e arrivo, da una fila di pilastri. Nel primo progetto si pensava di coprire questa navata doppia con due lunghissime volte a botte, che problemi di costi, di tempi e di sicurezza (gli archi di rinforzo avrebbero necessitato di soprarchi acuti uniti da una catena)²⁹, consiglieranno di non adottare. Un mese dopo il progetto seguente terrà conto delle critiche mosse alla planimetria, come l'inconveniente del cambio dei binari e delle piattaforme girevoli piazzate nella testata della stazione, proprio di fronte alle cancellate d'ingresso³⁰. Il terzo progetto presentato nel gennaio 1848 vedrà finalmente la sostituzione delle volte sulle navate doppie con una serie di grandi capriate impostate però ad un'altezza di ben 18 metri, quando per le locomotive — come osserverà il ben informato Reishammer nel rapporto al Consiglio degli Ingegneri — bastava rispettare l'altezza più contenuta di 4 metri. L'altezza eccessiva poi, giudicata dannosa per gli effetti di vibrazione del vento, era dettata anche da fattori estetici «...unicamente per servire al genere d'architettura e d'ornato preferito per le fronti dei capannoni»³¹. L'abbassamento del corpo centrale provocherà così tutta la variazione del sistema di illuminazione interno, non più concepito a lunette alte lungo i fianchi, bensì realizzato con lucernari, che comportavano così ulteriori problemi per lo smaltimento delle acque piovane oltreché per il riordino di alcuni locali interni. Per la Stazione Maria Antonia, due anni prima, nel maggio 1846, il Consiglio degli Ingegneri, dopo alcune riserve iniziali mosse all'andamento della ferrovia progettato dal Babbage³² nel tratto fuori le mura fino a Sesto, approvava il tracciato interno. Questi dimostra maggiore riguardo, comprensibilmente, al nuovo braccio di strada che staccandosi dalla allora piazza Vecchia di S.

Maria Novella (ora piazza Unità), all'angolo con via Valfonda, occupava l'area di alcuni edifici destinati alla demolizione, che andavano a collegarsi alla zona absidale della chiesa domenicana e si spingeva all'interno dei poderi dei padri conventuali, avendo la funzione di accesso alla costruenda stazione.

Prime preoccupazioni degli Ingegneri saranno anzitutto i sistemi di sicurezza: le dimensioni dei marciapiedi e della carreggiata di accesso³³. Non era facile conciliare dislivelli che prevedevano l'attraversamento di una zona fortemente depressa compresa fra gli alti argini del Mugnone, il basso alveo del fossato lungo il lato sud-ovest della Fortezza da Basso, lo sfondamento del tratto di mura trecentesche che proprio di lì a pochi metri andavano a innestarsi, ad angolo retto, contro una delle scarpe del bastione meridionale della Fortezza, provocando nella strada interna un brusco gomito; infine l'attraversamento della suddetta Via Interna delle Mura Urbane. Nei resoconti della società il progetto di attraversamento di tali ostacoli subirà una serie di varianti tanto da prevedere inizialmente (giugno 1846) per la Via Interna un sottopassaggio per la sola strada ferrata, che poi la stessa società «mutando consiglio» otto mesi dopo deciderà di invertire³⁴. Tutto questo comporterà quindi (oltre al rialzamento graduale della massicciata della linea ferrata, necessario per il superamento del non lontano argine del Mugnone presso al Romito, con le pendenze consentite) lo sbassamento di tutto il piano stradale interno alle mura e, partendo da Via della Scala, la creazione di complicati smaltimenti d'acque piovane, oltreché di muro di rinforzo delle scarpate con pietre a filaretto intonacate e «colorito a bozze».

Per finire si rendeva necessaria la regolarizzazione della curva a gomito, la disposizione di lumi notturni e di portelloni scorrevoli onde chiudere nelle ore notturne la breccia aperta nelle mura antiche per far passare quell'unico binario della ferrovia, nonché il ripristino dell'alberatura abbattuta, soprattutto nei crinali³⁵. All'esterno il circuito delle mura prevedeva il mantenimento delle antiche Ghiacciaie, mentre per alloggiare la massicciata della ferrovia³⁶ — mancandovi ovviamente gli attuali cavalcavia — veniva spostata una strada che conduceva alla Cascina Orlandini, mantenendo l'asse della cosiddetta via Nuova (ora via Cittadella) obliqua rispetto all'ideale prolungamento esterno di via della Scala. Difatti la Stazione Leopolda sarà una delle cause che determinerà la costruzione della Porta Nuova di fronte a via della Scala, creando le premesse, all'indomani dell'approvazione del piano del Poggi, della costruzione di un'arteria di raccordo col quartiere di San Jacopino; tale prolungamento in asse con Via

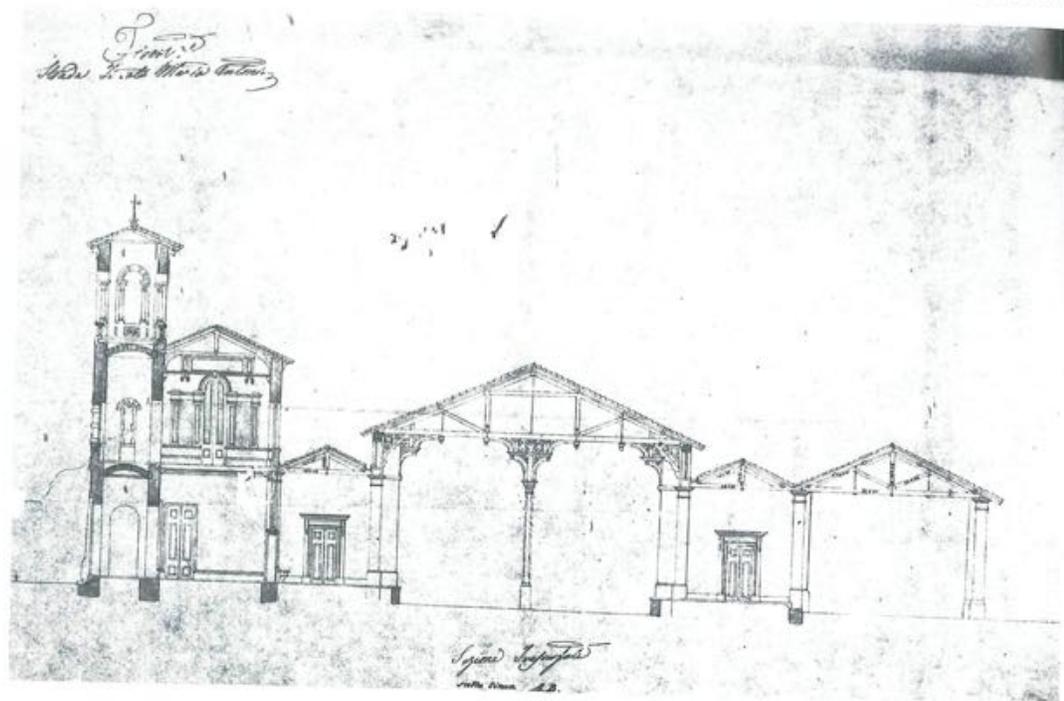
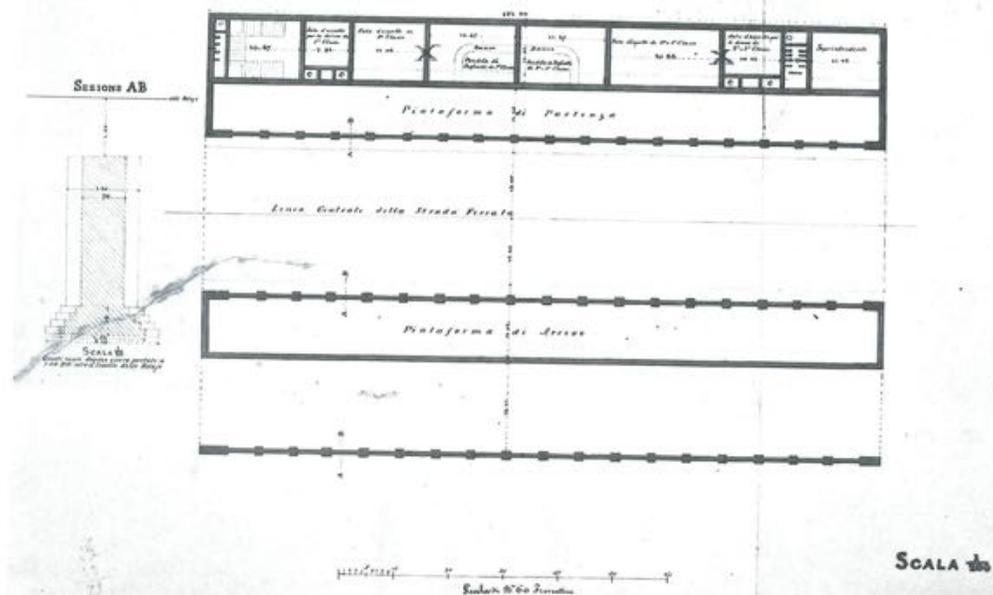


5/ L'andamento del tracciato della ferrovia Maria Antonia, al suo arrivo a Firenze, oltre le Mura Urbane, dietro il complesso conventuale di S. Maria Novella (giugno 1846). Sono visibili le tracce dei terreni da occupare di pertinenza del convento domenicano, e dei marchesi Strozzi, nonché la «Nuova Strada da farsi» per accedere

da via Valfonda alla nuova stazione [ASF, *Acque e Strade*, 1819].
6/ Progetto per il ponte ferroviario sulla strada interna lungo le mura urbane, nei pressi della Fortezza da Basso. È visibile il varco praticato nelle antiche mura con un arco in *perpendicular style*, nonché le torrette ottagonone di servizio [ASF, *Acque e Strade*, 1753].

STRADA FERRATA MARIA ANTONIA

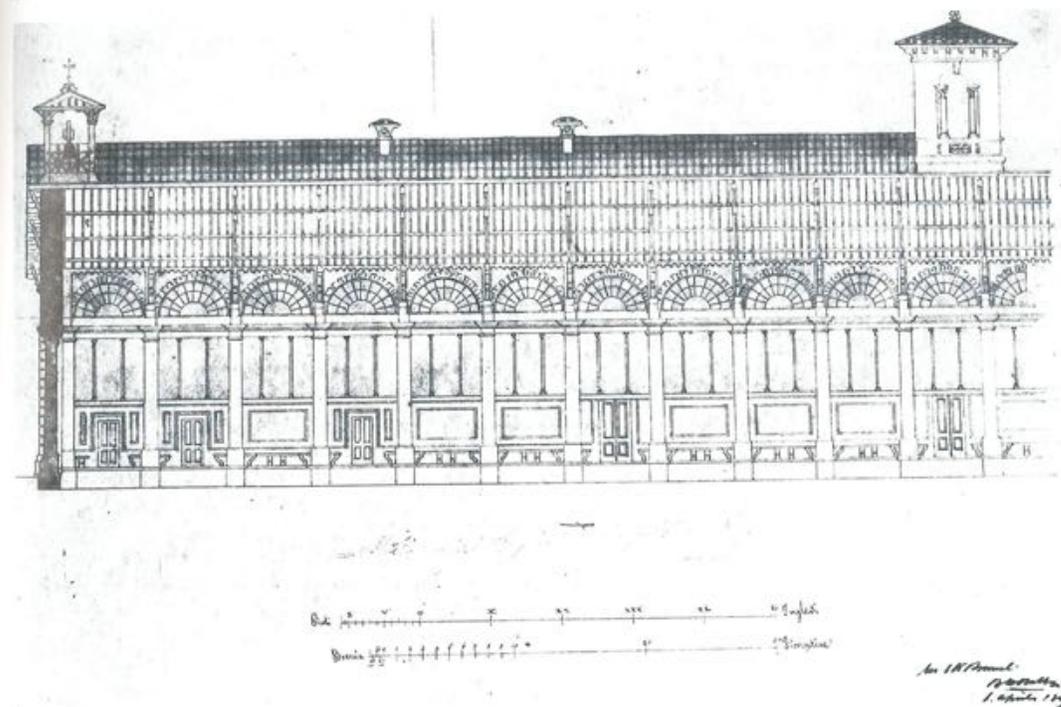
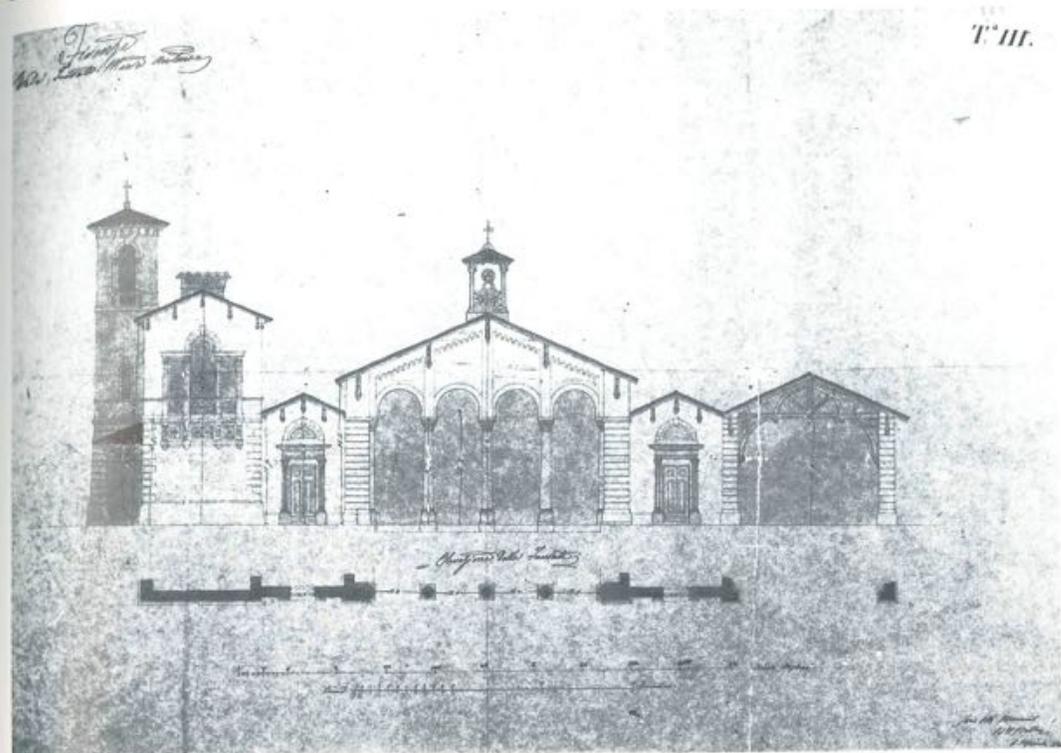
PIANTA DELLA STAZIONE DI FIRENZE



7/ Planimetria generale della Stazione Maria Antonia [ASF, *Acque e Strade*, 1841].

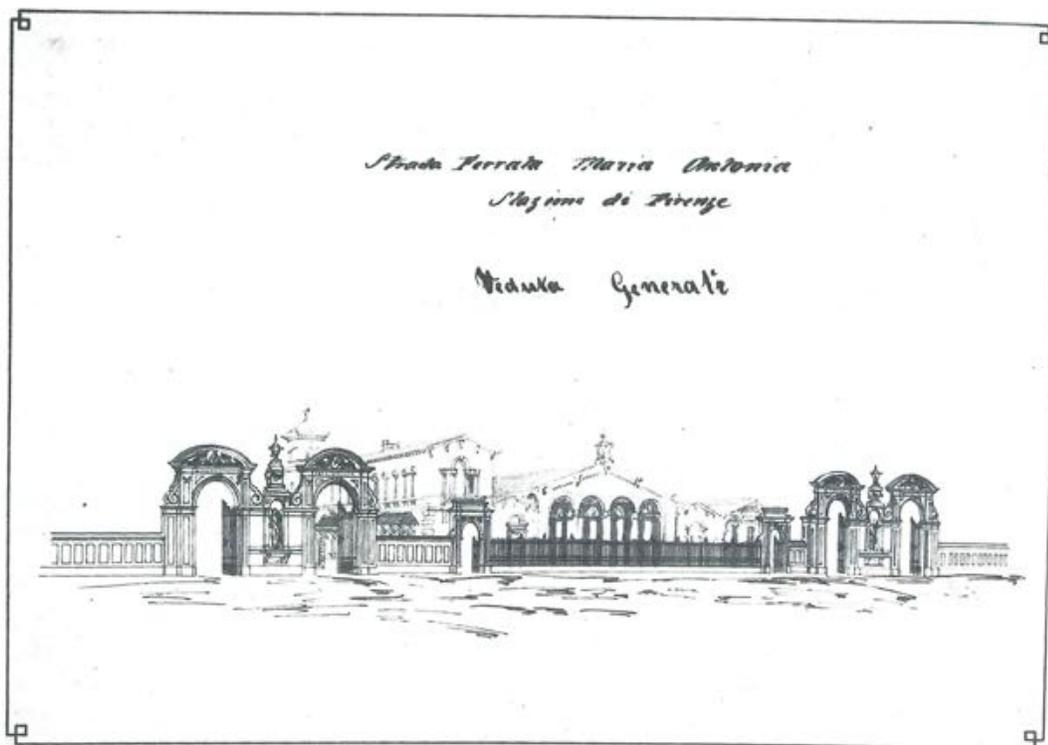
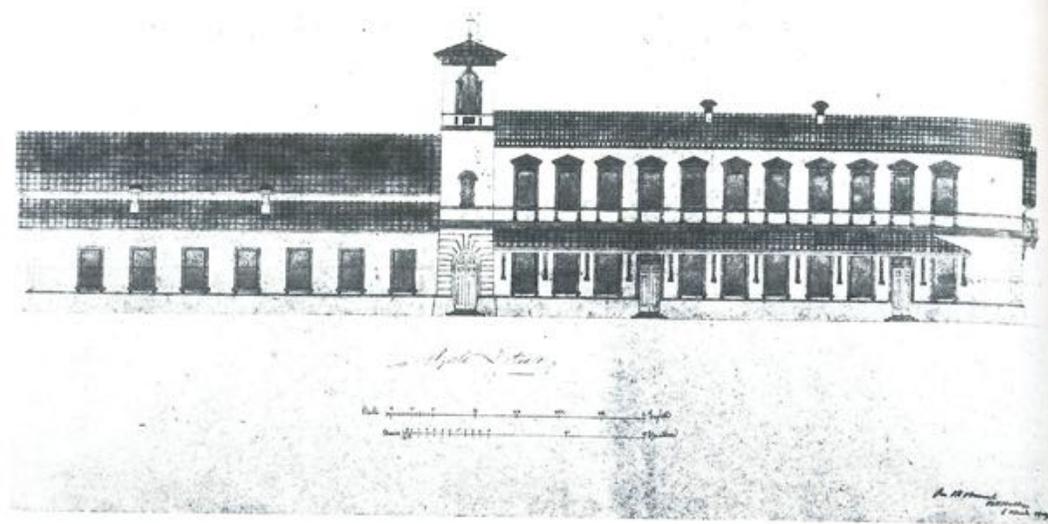
8/ Il progetto principale della Stazione Maria Antonia, secondo il progetto di Isambard K. Brunel. Si riconoscono da sinistra il blocco degli uffici con la testata decorata

a serliana e il campanile, la porta quattrocentesca di accesso alla piattaforma di partenza, il capannone di copertura dei binari, l'altra porta sul lato arrivi e infine la tettoia a capriate curvilinea per l'attesa carrozze [ASF, *Acque e Strade*, 1841].



9/ Sezione trasversale della Stazione Maria Antonia. Da notare l'elaborato intaglio delle mensole del capannone sui binari. Questo è retto sul fronte posteriore da un pilastro con pulvino trecentesco, anziché dagli archi

quattrocenteschi di facciata [ASF, *Acque e Strade*, 1841].
10/ Sezione longitudinale lungo il capannone di copertura dei binari della Stazione Maria Antonia [ASF, *Acque e Strade*, 1841].



11/ L'alzato del fronte lungo il blocco degli uffici della Stazione Maria Antonia, caratterizzato dalla torre-campanile, dalla tettoia sporgente al piano terreno e dalla serie di finestre in stile cinquecentesco [ASF, *Acque e Strade*, 1841].

12/ La veduta generale della Stazione Maria Antonia. L'articolato complesso è separato dal fronte stradale da un'elaborata cancellata con portali baroccheggianti [ASF, *Acque e Strade*, 1841].

della Scala sarà concepito largo 14 metri, come «si pratica» nelle città d'Europa³⁷, e formerà la futura Via Porte Nuove. Più complesso era l'accesso alla Stazione dal centro antico: la Piazza Vecchia di S. Maria Novella caratterizzata da una forma di poligono irregolare (che conserva tuttora) era occupata dai venditori del mercato di Erbe, Fieno e Paglia. Saranno questi la prima categoria di commercianti ad essere colpiti dalla presenza della stazione; infatti lo spazio irregolare e angusto provocherà una delibera della Magistratura Civica che imporrà lo sgombrò dei mercati di Fieno e Paglia, trovando per loro, dopo una lunga serie di ricorsi e polemiche, sede dapprima nella Piazza Nuova di S. Maria Novella di fronte alle Logge di S. Paolo, infine in Piazza del Carmine³⁸. Solo così i fiorentini, come ammiccherà il Conti, avrebbero potuto prendere il treno senza inciampare nel fieno³⁹. Il 12 luglio 1851 si inaugurava il secondo tratto della Maria Antonia, la Prato-Pistoia; il traffico di merci e di viaggiatori va considerevolmente aumentando, anche se dieci anni dopo, nel 1861, un Ubaldino Peruzzi parlerà di «piccola e quasi deserta stazione». Le premesse per uno sviluppo di traffico anche in vista della realizzazione delle linee che da Pistoia si stavano impiantando — per Lucca e per l'Alta Italia via Porretta — nonché «della maggiore importanza che infallibilmente acquisterà la stazione...», spingeranno la società concessionaria a richiedere l'allargamento dell'accesso al viale della stazione, proponendo perfino passaggi da costruire al di sotto dei caseggiati avendo come esempio la Volta de' Pecori⁴⁰. Terza stazione a sorgere in ordine di tempo a Firenze sarà quella di Porta alla Croce, esattamente al polo opposto della Leopolda, con una funzione di scalo di transito della linea Firenze-Pontassieve-Arezzo fino al Confine Pontificio, il cui capolinea sarebbe stato realizzato presso la Stazione Maria Antonia, con l'aggiunta di due binari e di una tettoia. La Strada Ferrata per Arezzo, detta in seguito Ferdinanda, avrà come le altre consorelle una gestazione quasi decennale, restando poi un moncone incompiuto fermo a Pontassieve, alla vigilia del plebiscito del 1859. La sua costruzione era stata auspicata fin dal 1851 dal Consiglio Comunale di Arezzo che aveva approvato un progetto redatto da Giovanni Antonelli⁴¹; ma dovendo il finanziamento partire dai comuni direttamente interessati, il Municipio di Firenze, facendo presente la sua precaria situazione finanziaria, affosserà il progetto la cui funzione in definitiva tentava invece un rilancio dell'idea di Firenze quale centro ferroviario principale del Granducato e immissario delle grandi arterie del Nord Italia, ora che le molte proposte di linee per lo Stato Pontificio, formulate precocemente, correvano su diret-

trici estranee alla capitale toscana⁴². Il Granduca Leopoldo, legato ancora al suo preciso programma economico di accolto delle imprese ferroviarie alle società, dovrà attendere due anni (settembre 1853) prima di concedere a una società — quella formata dai fratelli Gandell di Londra — il privilegio di costruire la linea Aretina⁴³. Il preventivo per il solo tratto fiorentino, dalla Stazione Maria Antonia alle Forbici, lungo due sole miglia, era altissimo: quasi la metà di quello successivo per Pontassieve (lungo dieci miglia)⁴⁴. La società inglese si rivelerà inadempiente in effetti fin dall'inizio, non avendo rispettato i termini di presentazione dei progetti così che la concessione verrà revocata⁴⁵. Al Comune di Firenze in realtà premeva la realizzazione del nuovo tronco, poiché vi vedeva l'occasione di impiantare un acquedotto che convogliasse l'acqua proveniente dalle sorgenti delle Sieci presso Pontassieve, godendo gratuitamente delle opere costruite lungo la ferrovia (terrapieni, viadotti e gallerie)⁴⁶. Finalmente dopo altri tentativi andati a vuoto, il 20 Agosto 1856, verrà notificata la convenzione con la società concessionaria avente a presidente il Marchese De Flers; gli articoli prescrivevano per le opere esterne l'assoluta sobrietà e per le stazioni, previste di tre tipi differenti per tutta l'estensione della linea, si richiedeva comunque che fossero «...di solida costruzione ma semplice architettura...»⁴⁷. Il tracciato, partendo dalla Stazione Maria Antonia, doveva seguire per un tratto quello della Pistoiese e a conveniente distanza dalla Fortezza da Basso attraversare il Mugnone costeggiandolo, rasentando le falde della collina delle Forbici, passando sotto la Strada Bolognese con uno sterro di m. 6,855, continuando in curva, attraversando nuovamente il Mugnone presso il Ponte Rosso; infine la linea si dirigeva in direzione di Porta alla Croce e, dopo una curvatura di breve raggio, continuava mantenendosi a sinistra della Strada Regia di Pontassieve per un lungo tratto parallela a questa⁴⁸. Osservando in pianta il tracciato si può osservare come la linea mantenendosi a conveniente distanza dal tracciato delle mura trecentesche, fino all'altezza delle Cure, converga decisamente verso le stesse in direzione di Porta alla Croce. In un luogo attestato nei pressi dell'antico Baluardo dei Tre Canti, a circa 500 metri più a nord della porta vera e propria — in corrispondenza dell'attuale isolato triangolare compreso fra Viale B. Segni, Viale Gramsci e Viale Mazzini — verrà realizzata la stazione la cui funzione di centro di smistamento merci si evidenziava nella breve distanza che la separava dal mercato del bestiame⁴⁹; il tracciato di tale linea si può ancora individuare nell'andamento curvilineo delle attuali Via Pietro Colletta e Via Scipione Ammirato.

Il doppio attraversamento del Mugnone sarà invece una necessità cui faranno seguito proteste e polemiche all'indomani dell'inizio dei lavori⁵⁰. Il collaudo del tronco Maria Antonia-Porta alla Croce avverrà in pieno Governo Provvisorio nell'ottobre del 1859⁵¹; da pochi mesi era già quasi deciso il destino della Leopolda quale terminale dei convogli merci provenienti da Pistoia, con la proposta di unire le due prime stazioni con un binario che attraversasse il Viale di Porta al Prato e scorresse poi parallelo alle mura esterne lungo le Ghiacciaie, imboccando poi «... una stradella chiusa con pioli che fa capo al terrapieno della Maria Antonia...»⁵². Un altro tentativo quindi che avrebbe avuto come risultato quello di imbrigliare all'esterno una porzione di mura. Nel giugno 1861 cesserà di fatto il servizio delle linee Livornesi alla Stazione di Porta al Prato⁵³.

L'anno precedente —, con decreto del 2 Marzo 1860, dieci giorni prima del Plebiscito di annessione al Regno di Sardegna, la Società Leopolda si era fusa con quella della Maria Antonia e con quella delle Ferrovie Lucchesi (Pisa-Lucca-Pescia) dando vita alla «Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi»; nella delibera che aveva preceduto tale decisione veniva sottolineato come fosse per tale governo di vitale importanza il problema del potenziamento ferroviario⁵⁴.

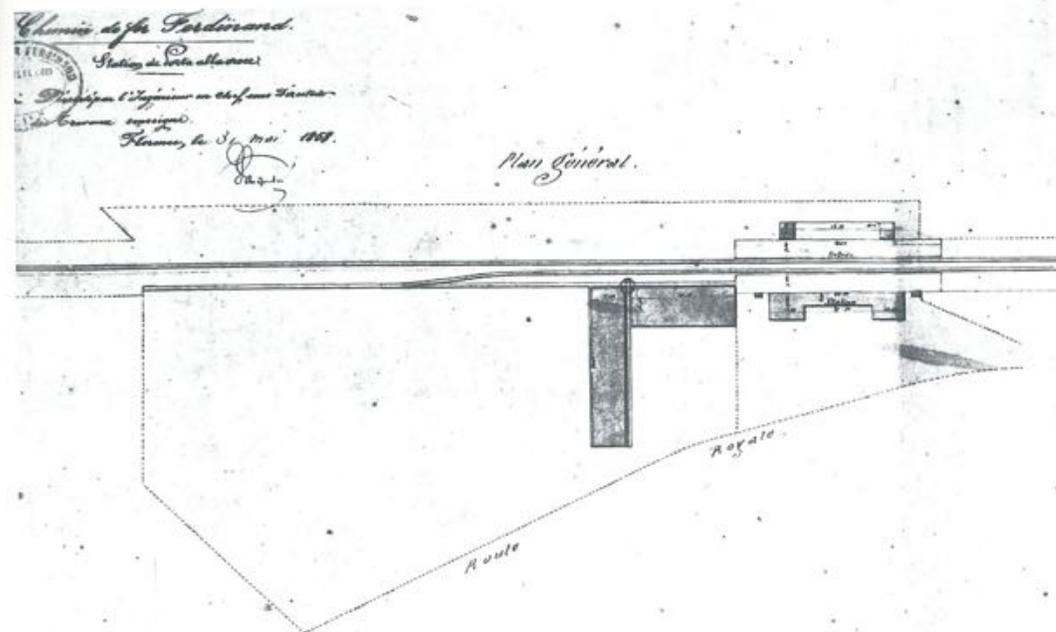
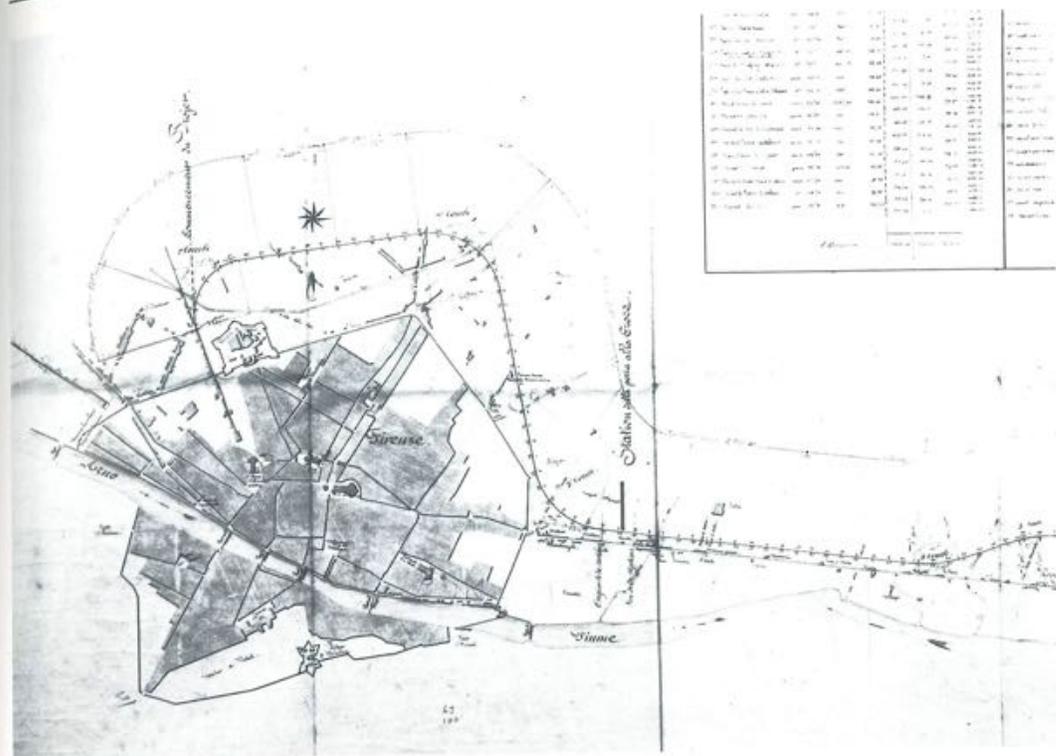
Da questo momento iniziano i lavori di ampliamento e di adattamento della Stazione Maria Antonia ormai dimostratisi del tutto insufficiente a reggere il peso dell'intero nodo ferroviario gravitante su Firenze; dal 1862 si provvederà ad occupare il più possibile la parte retrostante del lotto di terreno disponibile, soprattutto nel lato lungo Via Chiappina, e ad ampliare l'ormai troppo stretto ponte che passava sopra la Via Interna alle Mura Urbane⁵⁵.

Per la Stazione Leopolda si profilava all'orizzonte un imprevisto quanto immediato cambio di destinazione, con conseguente alterazione delle sue linee architettoniche. Infatti con la decisione presa dal Governo Provvisorio, il 10 Marzo 1860, veniva ripresa la consuetudine, che si rifaceva al 1839, di organizzare una Esposizione d'Arte, Industrie e Manifatture, questa volta con un respiro più ampio delle precedenti, che si allestivano in luoghi occasionali⁵⁶. Scelta come sede la ex Stazione Leopolda (in quei giorni in piena smobilitazione), con tutta l'area annessa, l'incarico di approntarne una ristrutturazione adatta allo scopo verrà dato a Giuseppe Martelli in qualità di neo eletto Direttore del Dipartimento Acque e Strade del nuovo governo.

Firenze è ancora sotto la guida dello stesso Governo Provvisorio quando suggerimenti di un programma urbanistico formulato un cinquantennio

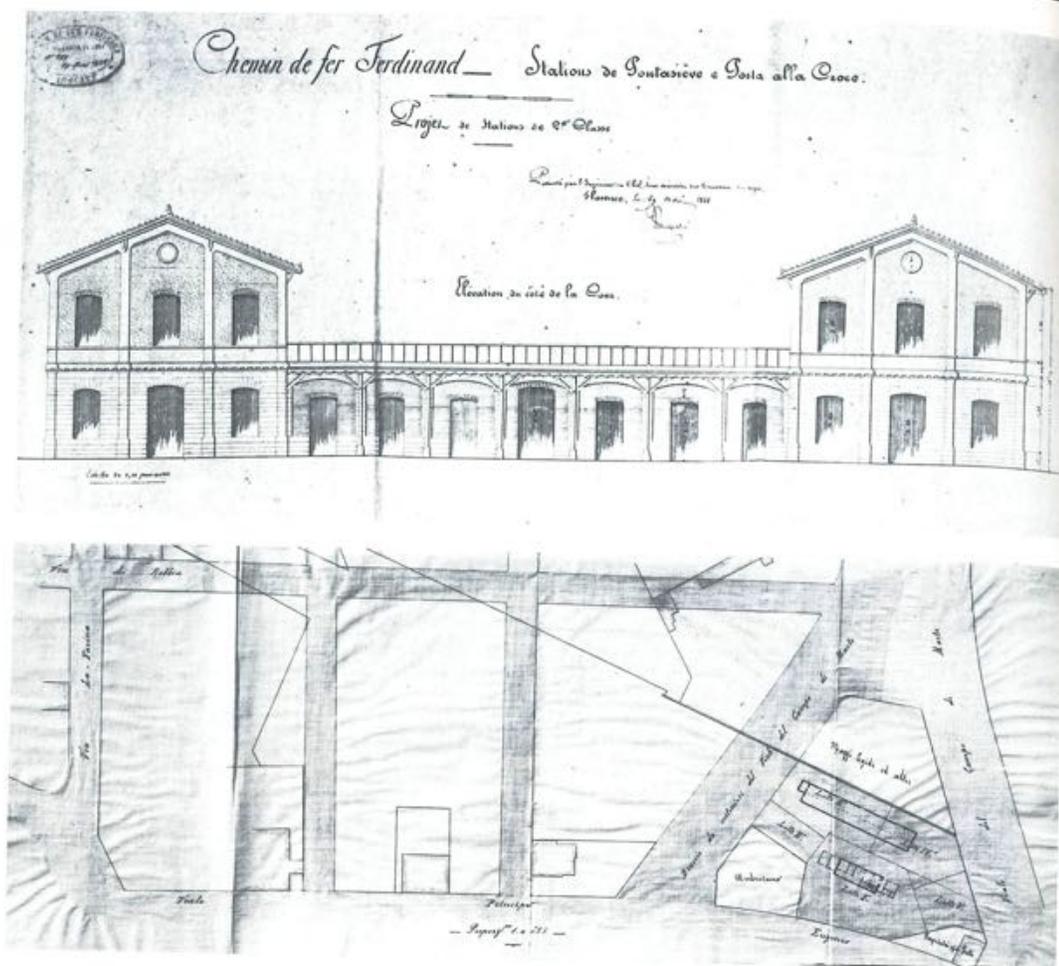
prima, fin dall'epoca dell'occupazione napoleonica, sono ripresi con alcune proposte di miglioramenti nel campo dell'edilizia residenziale e della viabilità. Fino dai primi mesi del 1860 pervenivano agli uffici del Gonfaloniere Marchese Ferdinando Bartolomei suggerimenti e proposte per l'allargamento dell'asse di collegamento fra la Piazza di S. Giovanni Battista e la Piazza Vecchia di S. Maria Novella, ormai di fatto divenuta ante stazione, limitato per il momento al breve tratto tra Piazza S. Maria Maggiore e il Canto della Paglia (sull'angolo della stessa Piazza S. Giovanni) e che non era stato mai intrapreso per paura di ridurre il Palazzo detto Locanda di Yorck a un inutile moncone, privo della sua bella facciata e di parte dell'interno⁵⁷.

Una commissione verrà istituita ad hoc, avendo a responsabile Ubaldino Peruzzi, onde studiare e quindi successivamente redigere un «Progetto di miglioramento delle comunicazioni delle varie parti della città colla Stazione della Strada Ferrata Maria Antonia»; in precedenza una delibera presa dalla Magistratura Civica il 10 Dicembre 1859 aveva approvato il primo di questi interventi per una strada di raccordo fra piazza Indipendenza (ex piazza Maria Antonia) e il viale della Stazione, dove l'asse esistente, formato dalle strette e non allineate via Robbia, via Indipendenza (ex via Tedesca) e via di Cafaggio si fermava all'incrocio con via Faenza⁵⁸. La commissione guidata dal Peruzzi — e di cui faceva, tra gli altri, parte l'architetto Enrico Guidotti — dovrà giudicare due progetti di collegamento. Il primo, assai radicale negli interventi ma troppo costoso per i necessari indennizzi, avrebbe contemplato un asse perfettamente rettilineo che da piazza Indipendenza, sul prolungamento di via Robbia, avrebbe raggiunto — tagliando obliquamente e sconvolgendo così la disposizione dei lotti — la piazza Nuova di S. Maria Novella, passando da piazza Vecchia e segnando il lotto compreso fra via de' Cenni e via degli Avelli. Il secondo progetto prevedeva un asse allineato a via di Cafaggio (o in alternativa a via Indipendenza) così da sfondare un solo isolato che comprendeva terreni coltivati a orto, ben più economici, da indennizzare e si raccordava poi a via Valfonda in prossimità dell'incrocio con il viale della Stazione. Praticamente era così definito in embrione l'asse dell'attuale via Indipendenza. Tutto questo avrebbe comportato, come esproprio più consistente, la demolizione di un piccolo lotto triangolare con abitazioni che avrebbe reso più ampio il solo accesso al viale della Stazione. Il progetto verrà approvato dal Consiglio Comunale quasi un anno dopo⁵⁹, con la scelta, quale soluzione migliore, dell'allineamento parallelo all'abside di S. Maria Novella. L'accordo avverrà solo



13/ L'andamento delle ferrovie a Firenze alla vigilia del Plebiscito (1859). È visibile il tracciato della costruenda linea aretina nel tratto presso la Porta alla Croce [ASF, Acque e Strade, 1827].

14/ Planimetria di massima della Stazione di Porta alla Croce della linea aretina o Ferdinanda (maggio 1858) secondo il primo progetto: presso la villa Buondelmonte, lungo la strada Regia [ASF, Acque e Strade, 1827].

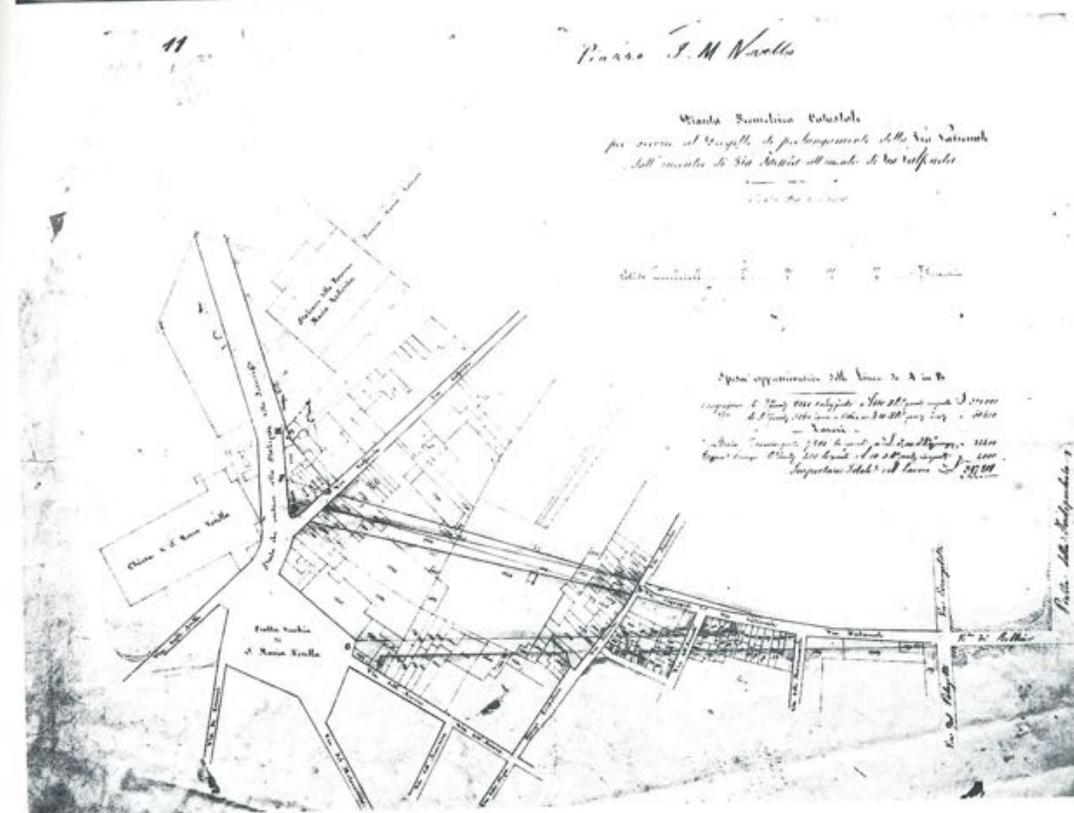
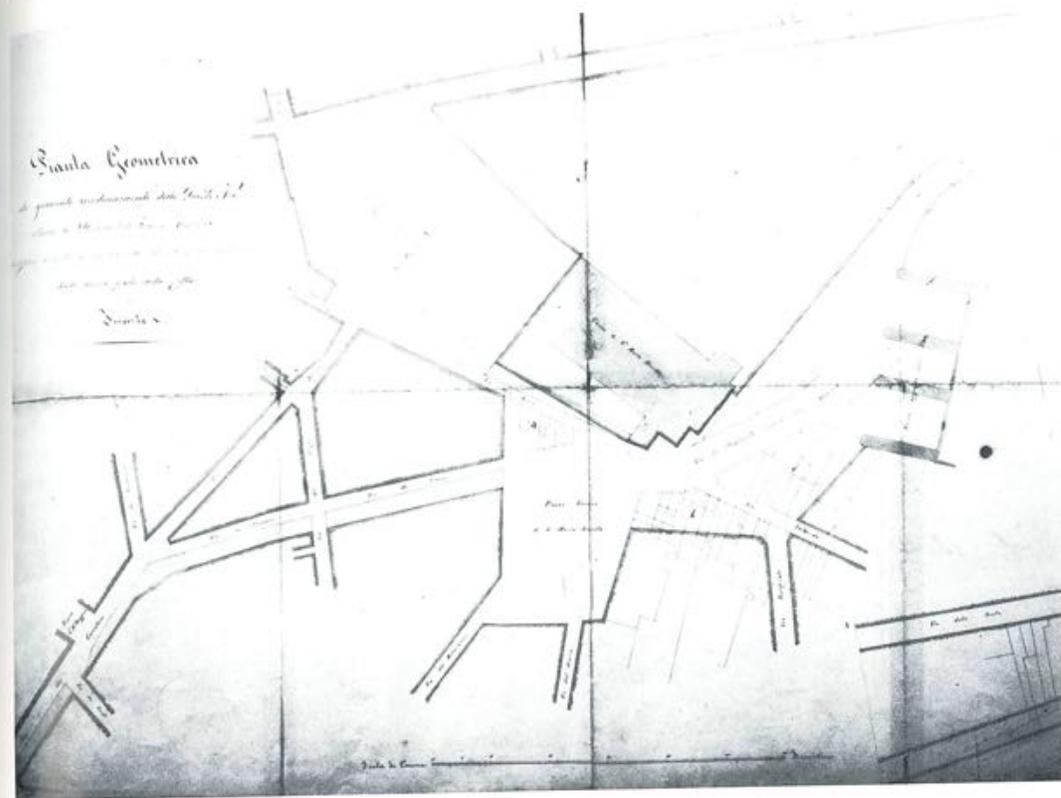


15/ Modello unico per il fronte delle stazioni di Porta alla Croce a Firenze e di quella di Pontassieve lungo la linea aretina [ASF, *Acque e Strade*, 1827].

16/ La localizzazione della vecchia Stazione di Porta alla Croce nel nuovo tessuto viario (1890) conseguente al piano Poggi, fra il viale Principe Eugenio e il viale per il Campo di Marte (attuali viali Gramsci, Mazzini e B. Segni), poco prima di essere retrocessa nell'attuale stazione di Campo di Marte [ASCF, *Filze Speciali*, 5190].

17/ Pianta geometrica per il riordinamento delle piazze e delle vie di accesso alla Stazione Centrale (giugno 1861). Da segnalare la progettata demolizione, non avvenuta, dell'isolato fra via degli Avelli e la piazza Vecchia di S. Maria Novella (poi dell'Unità); l'ampliamento della «via che conduce alla Stazione» e del suo proseguimento in curva in alto; infine lo sfondamento di via Nazionale su via Valfonda [AMFCE, *Insero E*, n. 1613].

18/ Proposte per il prolungamento di via Nazionale fino a via Valfonda (febbraio 1860) seguendo tre direttrici: via Robbia (fino a sbucare nella piazza Vecchia di S. Maria Novella), o via Nazionale, oppure via Cafaggiolo (entrambe sfocianti su via Valfonda) [AMFCE, *Insero E*, n. 1614].



dopo lunghe trattative con la Società delle Ferrovie Livornesi sulle competenze nelle indennità da corrispondere, in quanto la Società vedendo migliorato l'accesso si impegnava ad acquistare il resto dei terreni retrostanti alla basilica e al convento di S. Maria Novella, occupati da un orto, dalla Biblioteca del convento e da alcune «fabbrichette sul tergo»⁶⁰, cedendo a beneficio del Comune così tutto il vero e proprio piazzale, che veniva a formarsi sul retro dell'intero complesso conventuale, di fronte alla cancellata della stazione. Il Comune invece avrebbe usufruito di quest'area restando al complesso religioso, in vista dell'imminente attivazione della ormai definitiva Stazione Centrale, quando si sarebbe imposto «...il bisogno di aprire una via di comunicazione a traverso gli Orti Strozzi fino a Via della Scala...». Ricordiamo a questo proposito come per tutta la sua lunghezza via della Scala — da piazza S. Maria Novella alla Porta Nuova — non avesse alcuna contrada lungo il fianco settentrionale. Un embrione di tale raccordo era già stato previsto nel progetto Peruzzi come ulteriore collegamento con la stazione. Nella relazione era precisato come questa strada, partendo dal nuovo piazzale della Stazione, andasse a incontrare via della Scala sul prolungamento di via Polverosa, formando sull'area degli Orti Strozzi una piazza. Per cinque anni comunque l'argomento resterà in sospeso⁶¹.

Terza proposta del progetto Peruzzi per i passeggeri che da Oltrarno, dal nuovo quartiere del Lungarno (Cascine) e dal Prato dovessero recarsi alla Stazione, riguardava l'ampliamento di via degli Avelli. Segna questo l'avvio di una lunga quanto annosa polemica che si protrarrà per un lustro, in quanto stavolta era in pregiudicato la sopravvivenza di tutta quella zona del convento di S. Maria Novella lungo il fianco destro della chiesa, comprendente alcune cappelle, una loggia, un cortile e la sede della Compagnia di S. Benedetto Bianco: Peruzzi parlava specificatamente di «denudamento» del fianco⁶².

Altra memoria redatta in tema di ampliamenti era quella composta nel marzo del 1861 dall'architetto Enrico Guidotti in cui, riprendendo il tema del necessario allargamento delle strade e citando gli interventi di solo collegamento ora ricordati, l'autore affrontava l'argomento dell'ampliamento di alcuni assi: 1) via de' Cenni e via de' Panzani, in dimensioni uguali a quelle dell'allargamento dell'asse via Marignolli - via de' Cerretani; 2) via degli Avelli e via de' Banchi; 3) via del Melarancio, piazza Madonna e via della Forca (attuale via F. Zannetti)⁶³. Si trattava di una sorta di ammodernamento di tutto il quartiere compreso tra l'attuale piazza dell'Unità e piazza S. Giovanni, che contemplava una regolarizzazione di tutti gli assi

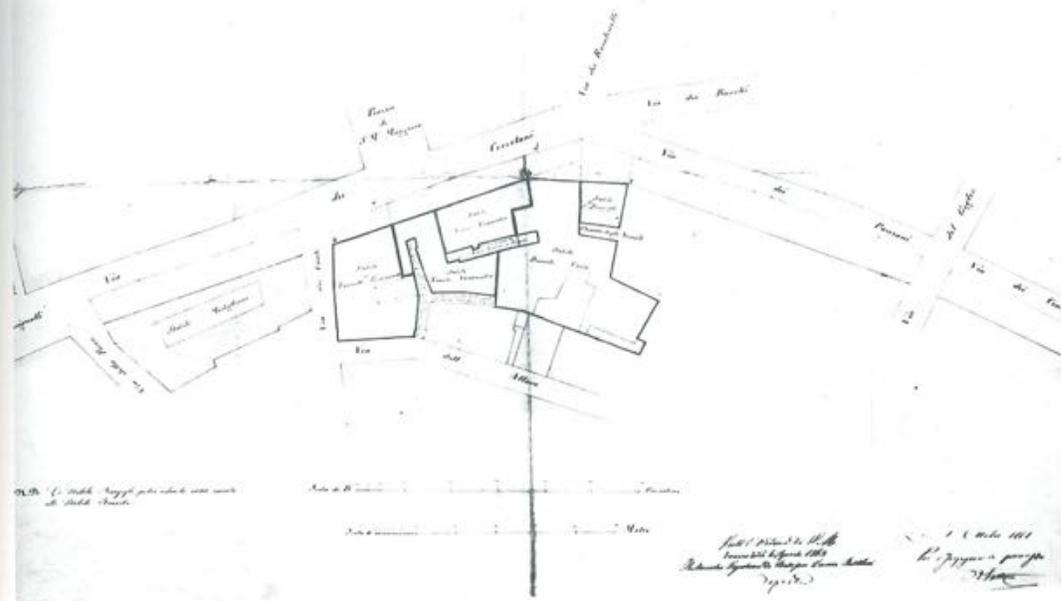
più stretti e la riprogettazione dei fronti non perfettamente allineati. L'idea era certamente partita da un incarico che il Guidotti aveva ricevuto otto anni prima, nel 1858, dai Marchesi Carega Bartolini, proprietari di una serie di immobili fra loro adiacenti posti lungo un tratto della via de' Cenni, all'angolo con la Piazza Vecchia e via del Giglio. Intenzione del Marchese era quella di ristrutturare tutto il complesso creando un unico immobile (corrispondente circa all'attuale Hotel Baglioni).

Mentre l'ingegnere Comunale Luigi del Sarto bocciava i primi progetti di ampliamento di via degli Avelli, e il relativo «denudamento» del fianco destro di S. Maria Novella, veniva invece dimostrato apprezzamento nei confronti del Rapporto Guidotti⁶⁴. Questo contemplava quasi il raddoppio della carreggiata delle vie de' Cenni e de' Panzani fino ad una larghezza di 23,30 braccia per una lunghezza di 300 braccia, creando così, con l'altro asse, di cui era in corso l'ampliamento, costituito da via de' Cerretani e via Marignolli, «uno dei più belli sfoghi che si possano desiderare» (Del Sarto), una volta finito il potenziamento della stazione. Verrà scelto il fianco di levante certamente venendo incontro alla parziale disponibilità del Marchese Carega, che pur perdeva con l'esproprio una consistente parte delle sue proprietà; questi infatti dilazionava continuamente l'avvio dei lavori, in attesa dell'approvazione da parte del Comune dell'intero progetto di allargamento, che puntualmente arriverà nell'aprile successivo (1861)⁶⁵, tenendo conto appunto del progetto di riduzione del palazzo firmato dallo stesso Guidotti; la delibera verrà comprovata dal Decreto Reale del 4 Agosto 1861.

Una tale operazione comportando un'autentica decurtazione del patrimonio abitativo lungo le strade che abbiamo ricordato, dimezza il numero di unità edilizie che verrà solo in alcuni casi parzialmente recuperato con l'aumento dei piani; maggiori criteri igienici e di funzionalità (costruzione di vani scala più ampi) ridurranno gli spazi disponibili, tutto a favore di un decoro urbano che vede la riprogettazione dei nuovi fronti arretrati che hanno come denominatore un basamento continuo, per le parti a piano terreno e per i mezzanini, decorato a bugnato liscio, ed una composizione corretta quanto fredda dei piani superiori.

Così l'asse leggermente spezzato delle quattro strade coinvolte nell'allargamento subiva una trasformazione non solo spaziale ma tipologica e funzionale, simile a quella realizzata venti anni prima per via Calzaioli, che coinvolgeva anche la destinazione d'uso di molti locali affacciati sulla strada. Per via Cerretani e via de' Panzani alle or-

— *Pianta Geometrica per l'Allargamento* —
delle *Vie de' Cerretani e de' Panzani*



19/ Progetto di allargamento di via dei Cerretani, via dei Panzani e via de' Cenni (ottobre 1861); il problema degli allineamenti nella porzione in curva presso lo snodo via dei Rondinelli-via dei Banchi [AMFCE, *Inserto E*, n. 1615].

mai consuete disposizioni tipologico-commerciali ottocentesche dei fronti allineati con la porta d'ingresso al centro e le due botteghe laterali, non corrisponderà quel grado di fruibilità estetica che si può rintracciare in parte in via Calzaioli e in modo più accentuato nella di poco seguente via Martelli (per restare agli esempi di ampliamenti di un solo fronte stradale). Prive di intenti estetici e monumentali, le vie Panzani e Cerretani non godranno di ampi fornici, né di un'attenta e sofisticata ricerca decorativa. Sparirà inoltre quella funzione di raccordo fra zona di mercato e piazza del Duomo che verrà più tardi assorbita dalle strade attorno al complesso di S. Lorenzo: non più carretti pieni di erbaggi, generi alimentari o civaie, bensì carrozze e fiacres.

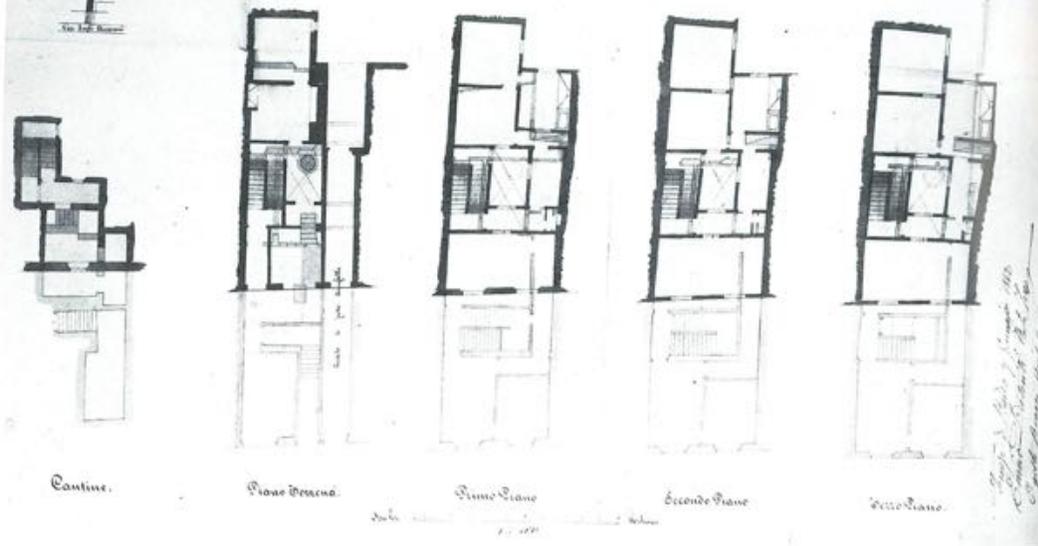
In vista dell'alloggiamento dei proprietari e degli inquilini sfrattati il Comune provvederà a redigere una lista di case vuote o sfitte⁶⁶. Le proteste si faranno sentire soprattutto fra i proprietari degli immobili lungo via de' Panzani che vedevano compromesso lo sfogo delle uscite retrostanti, lungo il

vicolo degli Armati, chiuso sul lato lungo via del Giglio⁶⁷. Su alcune facciate poi verranno murati reperti (iscrizioni, stemmi e busti) recuperati nel corso delle demolizioni⁶⁸.

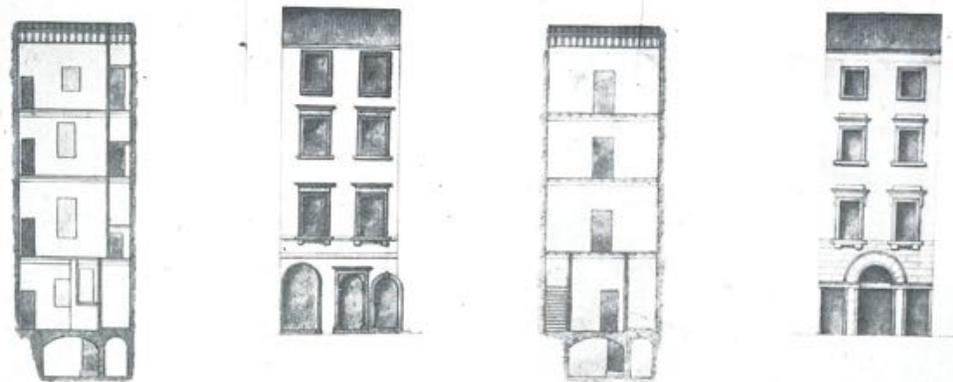
Altre due questioni ora riguardavano l'accesso diretto alla ampliata Stazione Centrale: la decisione definitiva sull'allargamento di via degli Avelli e la realizzazione di due assi che, dalla via Interna lungo le Mura Urbane e la via della Scala, si potessero raccordare con il viale-piazza della Stazione. La questione di via degli Avelli, aperta fino dal 1860 col rapporto del Peruzzi, era stata mantenuta in vita fra gli altri dal Marchese Carlo Torrigiani con l'idea di un radicale collegamento fra la piazza Vecchia e quella Nuova di S. Maria Novella, da realizzarsi con la demolizione di quasi tutti i caseggiati dell'isolato intermedio fino alla Casa Lorenzi; ciò avrebbe però comportato l'inconveniente di provocare fra le due piazze una «strozzatura seppur breve». Come aveva compreso il Gonfaloniere le decisioni dovevano essere rimandate al Governo Superiore, essendo questa una questio-

Allargamento della Via degli Accenni
Stabile di Tom. Comini, 1875, spettante al Sig. Cesare Pieri

Scala di Proporzioni
Figura 1
Rapporto di 1. - 1.250 Anni
Via degli Accenni



Allargamento della Via degli Accenni
Stabile di Tom. Comini, 1875, spettante al Sig. Cesare Pieri

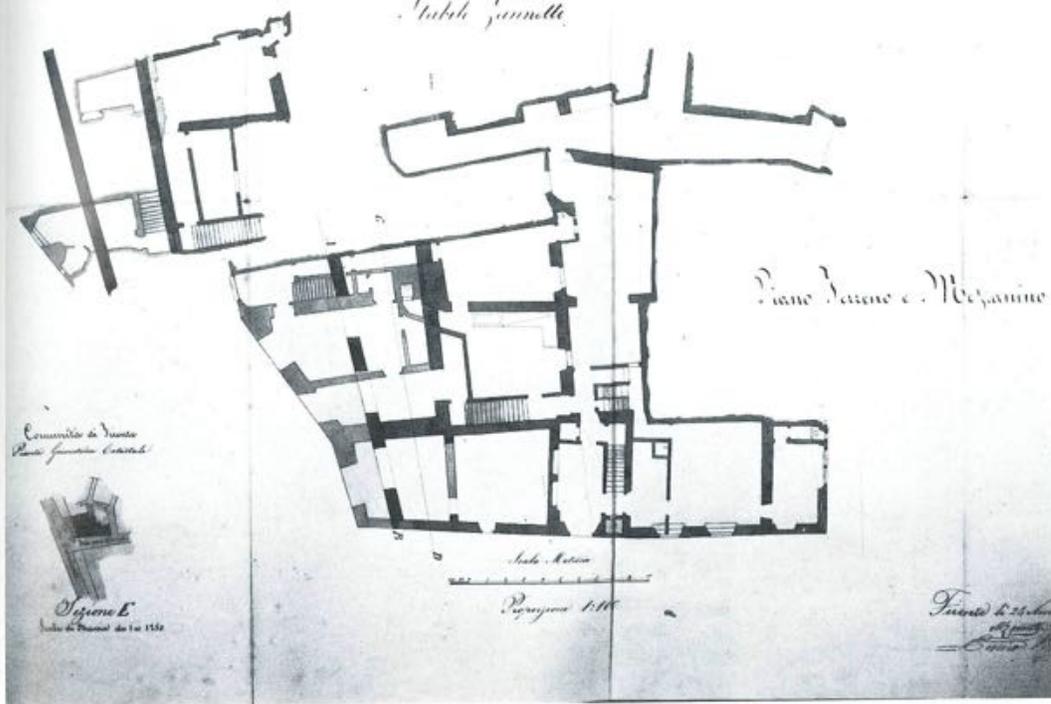


Sezione dello Stato attuale sulla linea AB. Facciata attuale dello Stabile. Sezione dello Stato ridotto sulla linea AB. Facciata dello Stabile ridotto.
Scala di Proporzioni
Figura 2
Rapporto di 1. - 1.250 Anni
Via degli Accenni

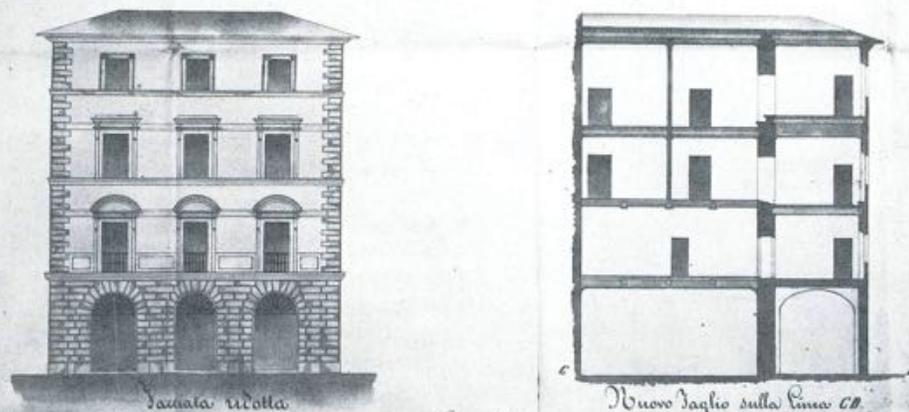
20-21/ «Allargamento della via degli Accenni» (1862), piante, sezioni e facciate prima e dopo l'intervento di riduzione. La parte più chiara in pianta evidenzia le parti demolite della casa di C. Pieri [ASCF, Filze Speciali, 5253].

22-23/ «Allargamento e allineamento della via dei Cerretani» (1862); piante, sezioni e facciata dopo gli interventi di riduzione dello stabile Zannetti (in angolo con via de' Conti) [ASCF, Filze Speciali, 5240].

Allargamento e Allineamento della Via dei Cerretani
Stabile Zannetti

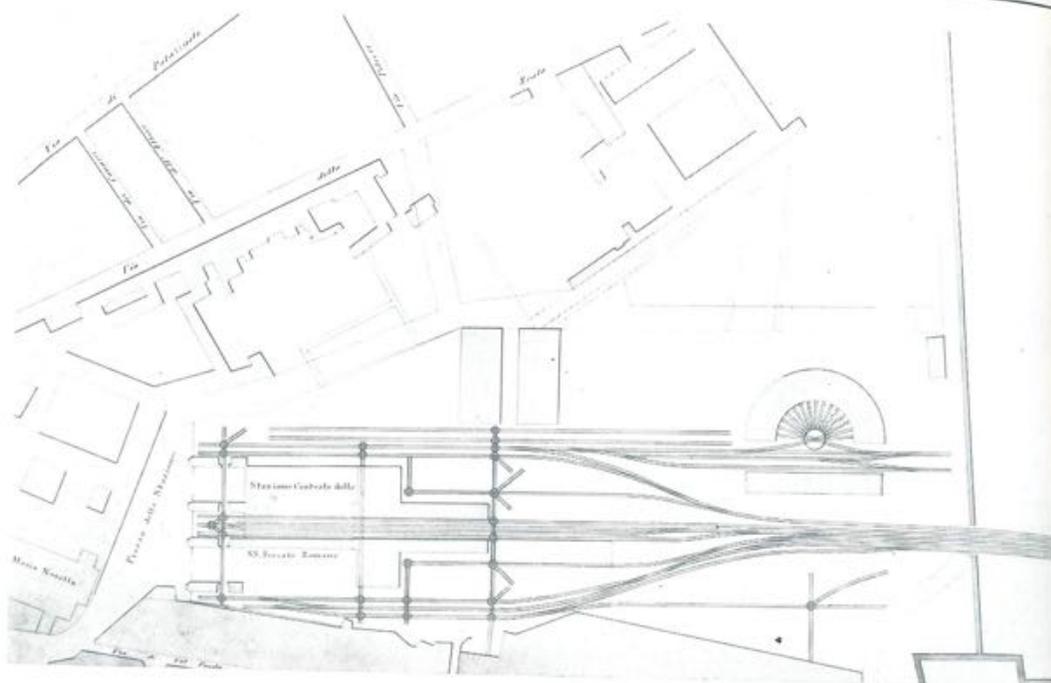


Allargamento e Allineamento della Via dei Cerretani
Stabile Zannetti



Scala di Proporzioni
Figura 3
Rapporto di 1. - 1.250 Anni
Via dei Cerretani

Fornito il 26. Novembre 1862
all'Arch. Zannetti
Cesare Pieri



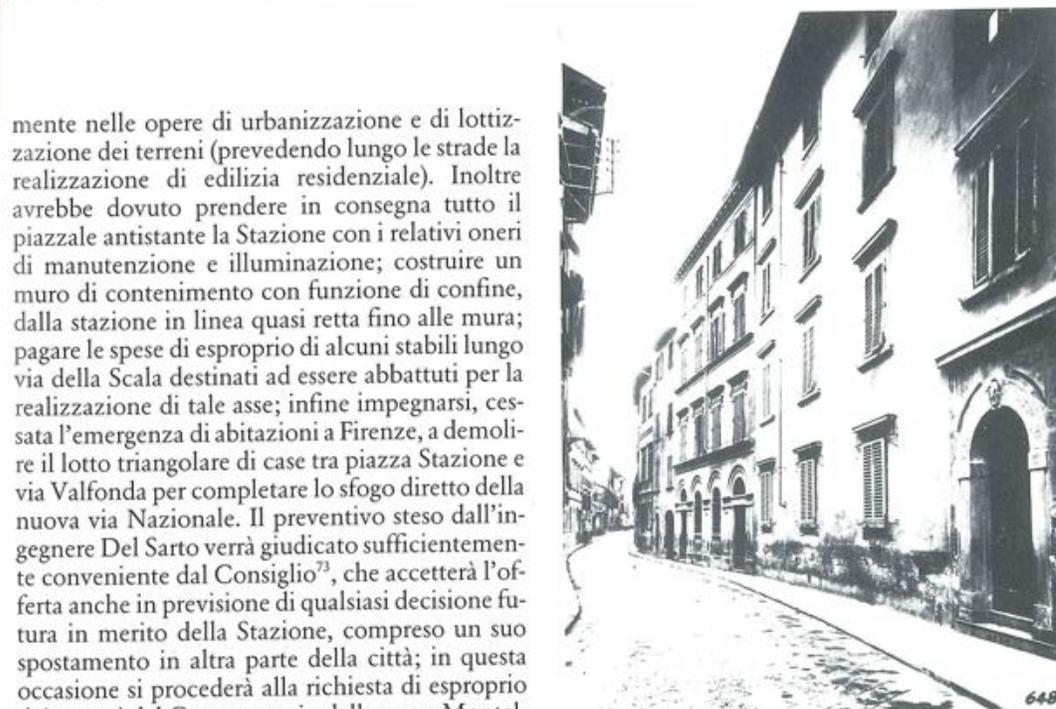
24/ «Località ove sorge il nuovo quartiere presso la via della Scala» (1871). Si evidenzia l'organismo della stazione Centrale (ex Maria-Antonia) con l'avanzamento dei fronti e l'occupazione della parte verso via della Scala. È visibile il tracciato delle future via Orticellari, via J. da Diacceto e via Alamanni [AMFCE, cassetta 71, ins. A, n. 3104].

ne che competeva più ai Commissari degli Uffici di Antichità e Belle Arti. Sembrava infatti irrinunciabile l'intervento sulla planimetria slargata e sghemba del recinto degli Avelli, sul fianco stesso della chiesa, piuttosto che sul caseggiato prospiciente. E il Consiglio Comunale nel marzo 1865 chiederà ufficialmente alla Commissione Governativa l'autorizzazione di accorciare tale recinto, eliminando tre archi allineate lungo il lato della facciata della chiesa; di ricostruire un muro parallelo all'altro fronte della strada, che si andasse a innestare in linea retta alla cappella Rucellai detta della Pura; di ristrutturare, con la demolizione di alcuni tramezzi, tutto il complesso interno a spese del Comune⁶⁹.

Sono momenti caotici per Firenze nella euforia della recente (sei mesi) sua elezione a capitale d'Italia, in un momento di grandi appalti per sistemare le sedi governative; in questi stessi giorni fervono i primi lavori per l'adattamento delle Camere Legislative in Palazzo Vecchio e nel Fabbricato degli Uffici, mentre già scarseggiano materiali e manodopera⁷⁰. Il re giungerà trionfalmente alla stazione la sera del 4 Febbraio 1865. Dal maggio 1865 iniziano i lavori nel recinto de-

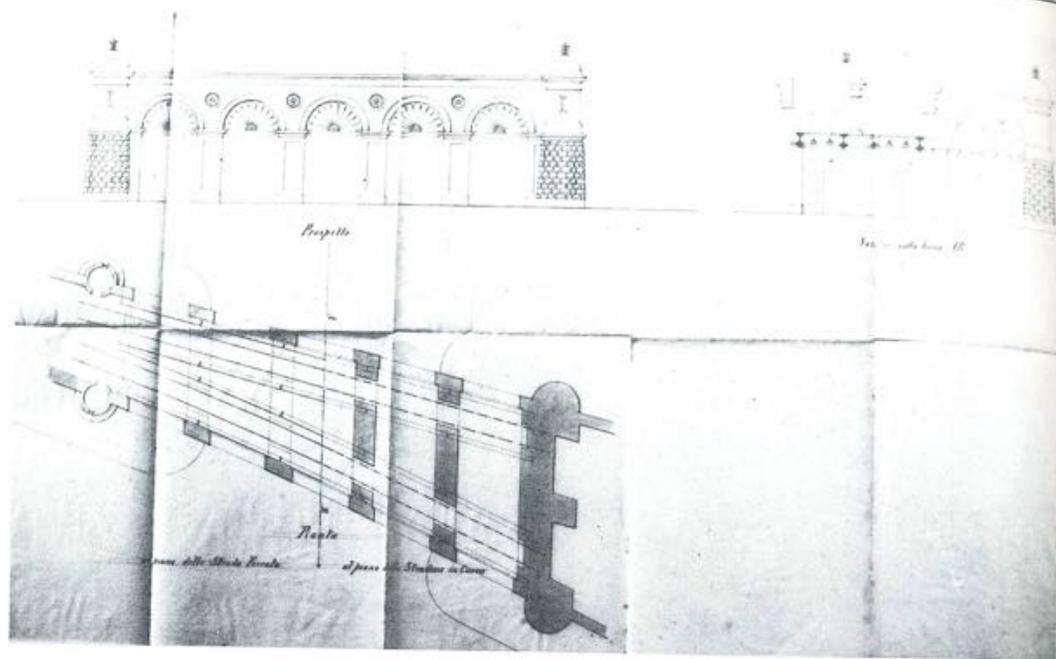
gli Avelli con la occupazione della sede della Compagnia di S. Benedetto Bianco; Del Sarto che assieme al Baccani fissa le indennità da corrispondere richiede in Consiglio Comunale la nomina di un responsabile della parte storica che controlli anche lo smantellamento (e la ricomposizione) delle antiche archi: in particolare stemmi, insegne e iscrizioni. Meno di un anno dopo l'ingegnere Giuseppe Materassi presenta il piano di ricostruzione del lastrico della piazza Nuova e di via degli Avelli: L'ampliamento poteva dirsi completato.

Il direttore delle Strade Ferrate Romane⁷¹ nell'agosto 1865 per venire incontro alla sempre più drammatica penuria di terreno fabbricativo di Firenze capitale, metteva a disposizione del comune l'intera area, di proprietà della stessa Ferrovia fin dal 1845, a lato degli impianti della Stazione Centrale, onde poter realizzare le già da tempo programmate strade di comunicazione con via della Scala e la via Interna delle Mura, nel tratto lungo le Ghiacciaie. Venivano chiaramente esclusi i terreni ancora di proprietà del Conservatorio di Ripoli⁷². Tra le clausole di cessione previste, il comune si sarebbe dovuto impegnare immediata-



mente nelle opere di urbanizzazione e di lottizzazione dei terreni (prevedendo lungo le strade la realizzazione di edilizia residenziale). Inoltre avrebbe dovuto prendere in consegna tutto il piazzale antistante la Stazione con i relativi oneri di manutenzione e illuminazione; costruire un muro di contenimento con funzione di confine, dalla stazione in linea quasi retta fino alle mura; pagare le spese di esproprio di alcuni stabili lungo via della Scala destinati ad essere abbattuti per la realizzazione di tale asse; infine impegnarsi, cessata l'emergenza di abitazioni a Firenze, a demolire il lotto triangolare di case tra piazza Stazione e via Valfonda per completare lo sfogo diretto della nuova via Nazionale. Il preventivo steso dall'ingegnere Del Sarto verrà giudicato sufficientemente conveniente dal Consiglio⁷³, che accetterà l'offerta anche in previsione di qualsiasi decisione futura in merito della Stazione, compreso un suo spostamento in altra parte della città; in questa occasione si procederà alla richiesta di esproprio dei terreni del Conservatorio delle suore Montalve di Ripoli: le due strade previste diverranno frattempo le future via degli Orticellari e via Alamanni⁷⁴.

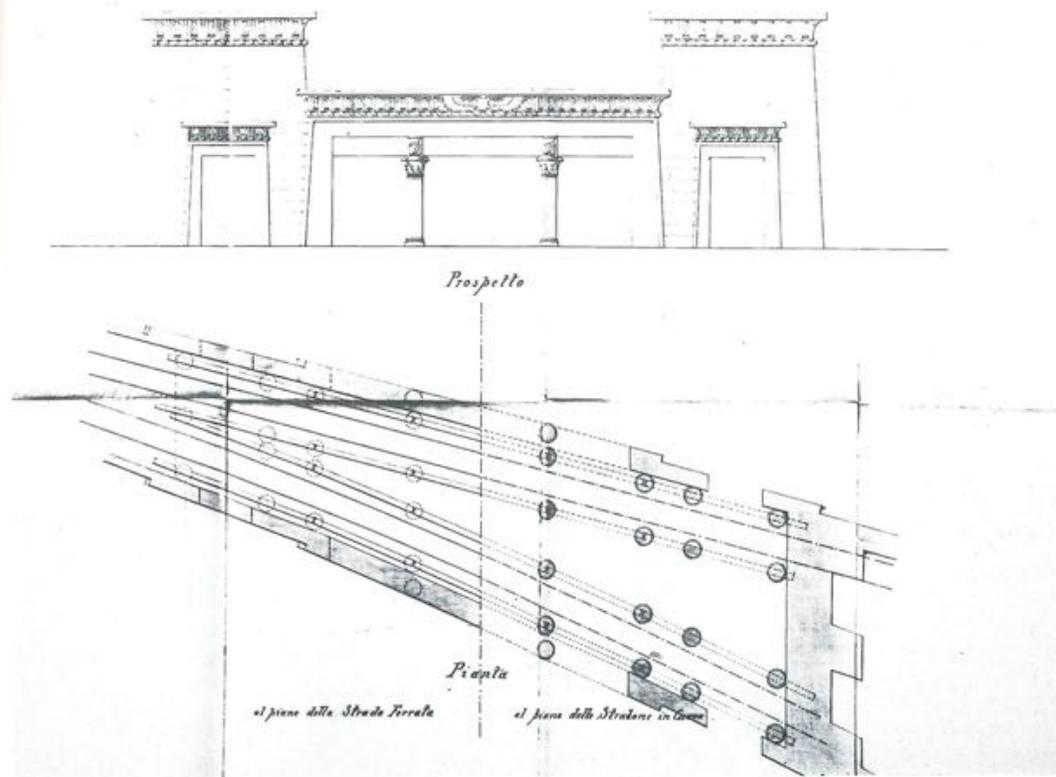
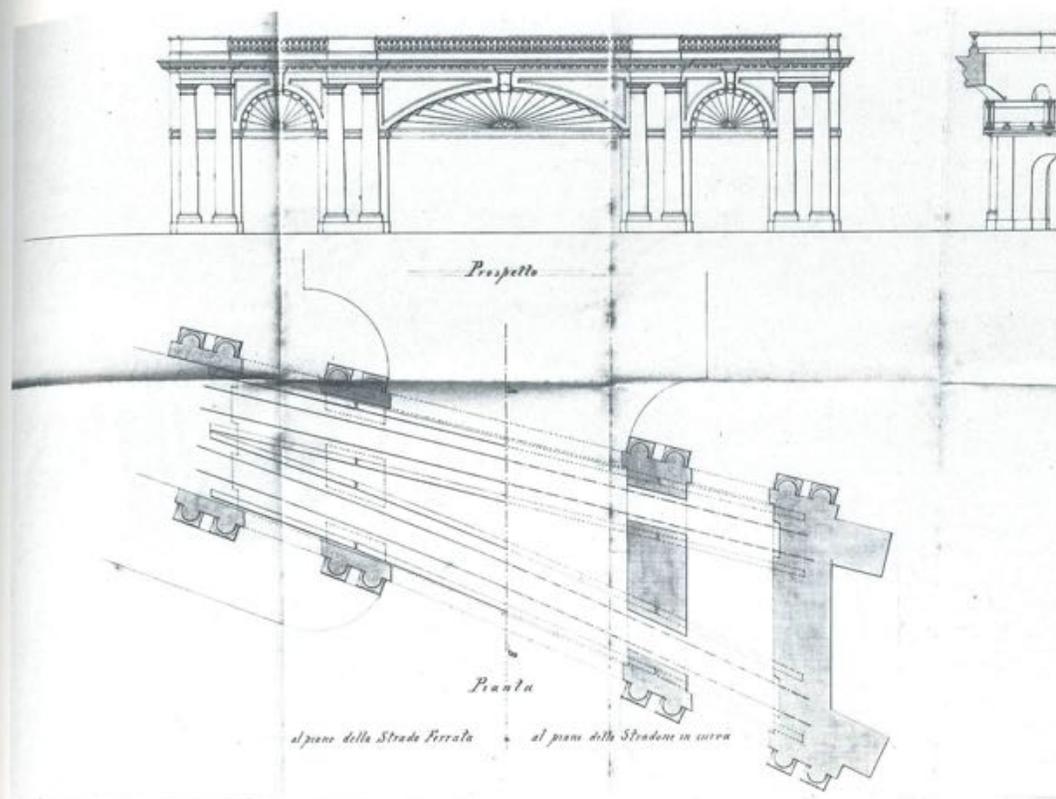
25-26/ Due vedute di via Valfonda nel tratto che costeggia la stazione, prima e dopo le demolizioni del fianco sinistro [AMFCE, Archivio fotografico].



27-31/ Serie di progetti in vari stili per i viadotti ferroviari sul Viale in Curva (poi Filippo Strozzi, lato Mugnone) presso la stazione Centrale per la linea Firenze-Livorno, Firenze-Pistoia e Firenze-Arezzo; tutti recano la firma di Giuseppe Poggi (novembre 1871). Il progetto definitivo è quello con la travatura a vista poggiante su piloni a bugnato [AMFCE, cassetta 71, ins. A, nn. 3105 e 3112-31].

Meno facile sarà appianare la questione dei terreni che costeggiavano le mura, sorta fra il Comune di Firenze e la medesima Società delle Strade Ferrate Romane all'indomani dell'approvazione da parte del Consiglio Comunale del Piano Regolatore di Ampliamento della città di Firenze, compilato da Giuseppe Poggi e da Tito Gori nell'aprile 1865. In particolare la società reclamava contro i progetti per le Sezioni 1^a e 2^a dello Stradone lungo le mura e già approvate con delibere del gennaio e del marzo 1866⁷⁵; senza contare come nella prima versione, poi variata per ragioni economiche, il Poggi aveva previsto una radicale sistemazione della zona: quella di spostare tutto il complesso della Stazione Centrale al di fuori della cerchia delle mura oltre l'alveo del Mugnone, in un'area ancora agricola, corrispondente all'attuale piazza Vittoria⁷⁶ — e che costituiva un'autentica provocazione per la società ferroviaria stessa. Questa faceva opposizione nel progetto approvato, alla disposizione dei grandi viali di circonvallazioni nel tratto da Porta al Prato alla Fortezza,

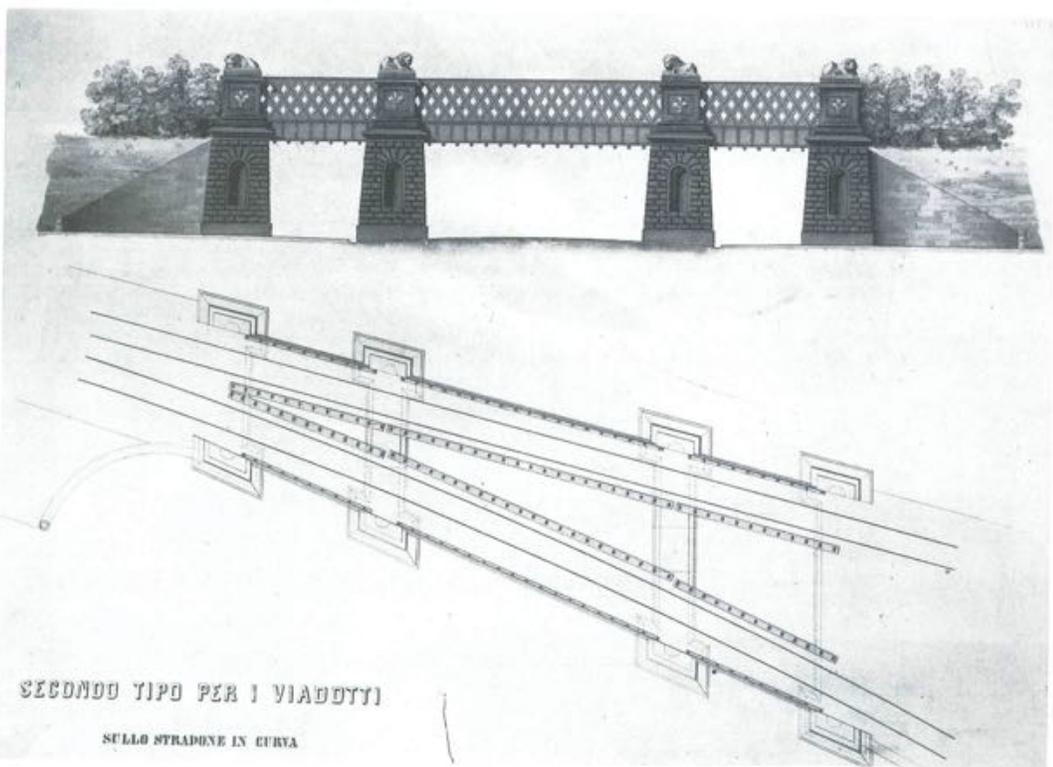
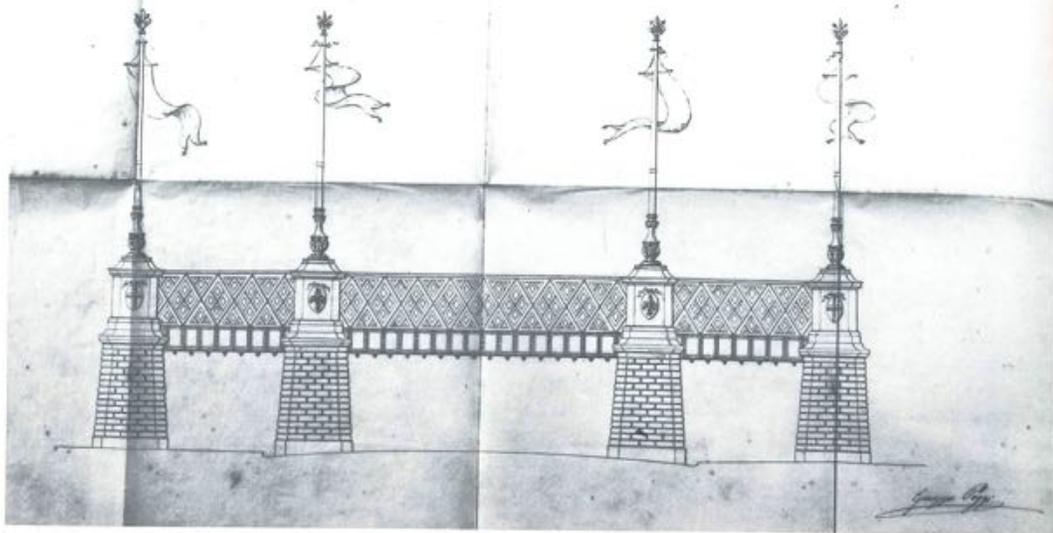
poiché veniva prevista la soppressione di una vasta porzione dell'isolato occupato allora da un nuovo capannone semicircolare adibito a deposito delle locomotive e da altri servizi della stazione. Per realizzare questa arteria, che si incuneava all'interno dell'antico recinto urbano, erano inoltre previsti due sottopassaggi in corrispondenza dei due rami dello Stradone. Per queste due opposizioni Poggi proponeva quale variante assai più economica (appoggiato in questo dalla Commissione) uno stradone diretto proveniente dalla stessa Porta al Prato in linea retta verso la Fortezza, praticamente sul tracciato delle antiche mura — il viale Principe Umberto (ora viale Fratelli Rosselli) — facente capo al bastione con un piazzale alberato semicircolare che voltava ad angolo retto attorno alla Fortezza⁷⁷. Il terzo punto della questione verteva sul tracciato della strada ferrata Aretina compreso fra le Cure e San Salvi, che nel tratto di avvicinamento e poi di allontanamento da Porta alla Croce, comprometteva la suddivisione in lotti regolari di quello che



PROSPETTO DEI NUOVI VIADOTTI

sul Viale in Curva al passaggio sul Lince

Firenze — Pistoia
 Firenze — Livorno
 Prop. di S. M.



SECONDO TIPO PER I VIADOTTI

SULLO STRADONE IN CURVA

doveva divenire il quartiere Savonarola. Il progetto del Poggi prevedeva l'arretramento di tale linea ferroviaria (vecchia di soli sei anni!) in una zona più a nord, secondo un tracciato che dalle Cure proseguisse mantenendosi parallelo alle mura — in attesa della loro sostituzione con i viali di circonvallazione — fino a incurvarsi all'altezza di San Salvi, andando a raccordarsi al tronco dell'esistente Aretina. Si trattava praticamente del tracciato attuale che, dopo molte vicissitudini, verrà realizzato soltanto a partire dal 1889.

Per la Stazione di Porta alla Croce era prevista la zona di San Salvi, riservandole la funzione di scalo merci che la vecchia Stazione Leopolda dimostrava sempre più di assolvere malamente. Eliminando il tracciato dell'Aretina che avrebbe frantumato la lottizzazione prevista, riducendola in piccoli lotti di risulta che avrebbero resa «viziosa» e caotica qualsiasi pianificazione edilizia, avrebbe evitato quella che fu poi una ritardata rilottizzazione, pagata con elevati indennizzi d'esproprio venticinque anni dopo (1889-1893). Il problema non era tanto relativo allo spostamento della stazione, che in sé era di piccole dimensioni, quanto di tutto l'apparato di magazzini e depositi. Incaricati di trovare una soluzione alternativa il Poggi e l'Ingegnere Capo delle Ferrovie Giuseppe Laschi, propongono così di concentrare i servizi di mercanzia, sottraendoli alla stazione di Porta al Prato, che sempre più si dimostrava un inutile immobile che il governo avrebbe potuto cedere traendone utili. Approvato questo punto, verrà proposta la costruzione di una nuova stazione presso via di S. Salvi per sole merci e la costruzione di un'altra di minori dimensioni per solo uso di passeggeri, lungo il nuovo tratto progettato della ferrovia Aretina, nei pressi della Piazza d'Arme (Campo di Marte), già prevista dal Poggi nel suo Piano di Ampliamento⁷⁸. Ormai un Decreto Reale del 5 Aprile 1866 dichiarava la pubblica utilità delle opere di riordinamento dei corsi d'acqua dell'Affrico e dello spostamento del tronco dell'Aretina «...interessate per la costruzione del Gran Viale che deve cingere la città di Firenze sulla destra dell'Arno...»⁷⁹; contemporaneamente veniva stesa la lista dei proprietari colpiti da esproprio.

Al direttore delle Ferrovie Romane non restava che chiedere opere di cautela, come la realizzazione di un lungo muro di cinta nel tratto lungo la strada (futura via Mannelli) per motivi di sicurezza e per motivi fiscali essendosi, con l'arretramento previsto, spostata la cinta daziaria⁸⁰. Il Decreto Ministeriale che approvava il progetto sottolinea come presso la stazione situata all'angolo sud-ovest del Campo di Marte sarebbe stata realizzata una piazzetta circolare, mentre per il nuovo tratto

ferroviario il numero dei passaggi a livello non doveva essere superiore a cinque⁸¹.

Un progetto più monumentale, datato 25 Aprile 1867, degno di una metropoli come Londra o Parigi, contemplava per la medesima retifica la realizzazione della linea su un viadotto continuo dal piano delle Cure fino all'Affrico onde evitare l'incomodo dei passaggi a livello: aveva però un solo inconveniente, quello di costare sei volte più della linea preventivata dal Poggi e dal Laschi.

Quando alla fine del dicembre del 1870, la città di Firenze non più capitale deve rivedere certi programmi del piano regolatore, Giuseppe Poggi presentando un nuovo Piano di Ampliamento, mantiene inalterato il progetto di rettificazione della linea ferroviaria tra Affrico e Mugnone giudicata essenziale per il «riordinamento razionale» della città, nonostante l'oneroso impegno finanziario, mentre si rinuncia a interventi egualmente importanti sul piano viario al viale Militare (poi viale dei Mille) e ai Lungarni della Zecca Vecchia⁸². L'ultimo intervento del Poggi per le ferrovie a Firenze sarà comunque la disposizione dei viadotti all'uscita della Stazione Centrale, nel tratto dei cosiddetti viali in Curva che giravano attorno alla Fortezza da Basso (attuale viale Filippo Strozzi). I due viadotti contigui erano uno per la linea Firenze-Pistoia (che più avanti si diramava nel tronco per Arezzo-Roma) e l'altro leggermente incurvato per la linea Firenze-Livorno; entrambi portavano un solo binario. Il progetto, approvato nel maggio 1871⁸³, avrà una sua veste grafica definitiva nel novembre successivo con una serie di varianti decorative tali da ingentilire nei nuovi viali la rigida e razionale struttura delle travi, facendo proprie le consuetudini di una cultura sempre più vicina ai modi dell'Eclettismo: dal neoegizio al pittoresco, dal manierista all'esotismo dei padiglioni con gli alti pennoni reggi bandiera; questo ultimo quale décor urbano destinato ad essere lambito dal vento e dalla corrente delle sbuffanti locomotive.

Note

- ¹ G. BALDASSERONI, *Leopoldo II granduca di Toscana e i suoi tempi. Memorie*, Firenze, Tip. S. Antonino, 1871, p. 150.
- ² Il problema dell'innesto delle stazioni e del tracciato della linea ferroviaria è trattato non sempre con la dovuta importanza nella storiografia della città italiana nell'800. Per Venezia si veda: G. ROMANELLI, *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*, Roma, Officina 1977; pp. 212-13; C. UBERTI, *Il ponte ferroviario e la stazione*, in *Le Venezia Possibili, da Palladio a Le Corbusier*, catalogo mostra a cura di L. Puppi e G. Romanelli, Milano, Electa 1985, pp. 228-30; per Napoli: L. DE LA VILLE SUR YLLON, *La prima ferrovia costruita in Italia*, «Napoli Nobilissima», XIV, 1905, pp. 86-88; per Milano: *La Stazione Centrale di Milano*, Mostra del Cinquantenario a cura di P. Saporito, Milano, Di Baio, 1981; per Torino: V. COMOLI MANDRACCI, *Le città d'Italia. Torino*, Bari, Laterza 1983, pp. 165-68; per Roma: G. SPAGNESI, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX*, Roma, Multigrafica 1978, p. 21; G. ASCARELLI, *Ferrovie e tramvie nello sviluppo dei trasporti urbani ed interurbani*, in *Roma Capitale 1870-1911. Architettura e Urbanistica*, Venezia, Marsilio 1984, pp. 129-41.
- ³ Luigi Seristori già dal 1834 aveva presentato un saggio sulla possibilità di realizzare una ferrovia in Toscana e nel 1837, assieme all'ingegnere Pietro Dini Castelli, aveva presentato una relazione dettagliata con tutte le analisi dei costi relativi. Vedi [L. SERRISTORI, P. DINI CASTELLI], *Memoria diretta alla costruzione di una strada a rotaie di ferro da Firenze a Livorno*, in ASF, *Ministero Finanze, Capi Roti*, 52 in data 29 Marzo 1838; pubblicata interamente in P.L. LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Firenze, Pacini 1974, pp. 227-43.
- ⁴ Descrivere tutte le proposte di ferrovie e la letteratura ad esse collegate, contemporanea e non, esce dai limiti di questo intervento; si rimanda pertanto ai testi più esaurienti in proposito, oltre al già menzionato P.L. LANDI, 1974; *Alcune note sul dibattito per le ferrovie in Toscana* (a cura di F. Filippelli, P. Mannelli, R. Notari, F. Paolotti) in AA.VV., *Per un itinerario risorgimentale dell'architettura italiana*, a cura di C. Cresti, Firenze, Clusf, 1974, pp. 99-116. Il testo più aggiornato è comunque la tesi discussa presso l'Istituto di Storia dell'Architettura e di Restauro dei Monumenti di Firenze e in corso di pubblicazione di P.L. BIAGIONI, *Storia di quattro ferrovie della Toscana Granducale*, aa. 1980-81, che qui ringrazio per la consultazione concessami.
- ⁵ Per la linea Maria Antonia vedi oltre a P.L. BIAGIONI cit. il vasto componimento di F. OGLIARI, F. SAPI, *Segmenti di Lavoro. Storia dei trasporti urbani*, vol. IX, Milano, La Sciarpa d'Iride 1971, pp. 75-82. Per la Porrettana oltre al suddetto vedi G. SALVAGNINI, *Giovanni Ciardi e la transappenninica*, «Prato, Storia e Arte», XXI, 1968, pp. 85-88; A. GIUNTINI, *I giganti della montagna. Storia della Ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*, Firenze, L. Olschki 1984.
- ⁶ ASF, *Acque e Strade*, 1819, in data 8 Febbraio 1845.
- ⁷ C. CRESTI, L. ZANGHERI, *Architetti e Ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Firenze, Uniedit 1978, p. Lxix, nota 41; ASF, *Acque e Strade*, 77, in data 5 Aprile 1841; in particolare l'art. 19. Il Rescritto era probabilmente ispirato alle disposizioni degli Asburgo che temevano di indebolire il sistema difensivo con l'aprire una nuova porta per la ferrovia Milano-Monza (1840).
- ⁸ La decisione era stata presa dopo un'adunanza dei soci del 2 Luglio 1845; vedi ASF, *Acque e strade*, 87, in data 16 Agosto 1845.
- ⁹ I dati relativi agli insediamenti urbani sono dedotti dallo *Stradario Storico ed amministrativo della Città e del*

- Comune di Firenze*, Firenze 1929; notizie relative agli interventi attorno alla metà del secolo scorso sono in A. MARI, *La questione di Firenze*, Firenze 1878 e sviluppate in G. FANELLI, *Firenze, architettura e città*, Firenze, Vallecchi 1973. Ulteriori notizie e curiosità, peraltro non documentate, sono in P. BARGELLINI, E. GUARNIERI, *Le strade di Firenze*, 6 voll., Firenze, Bionchi 1977-78.
- ¹⁰ A. BRUSCHI, *Carlo Reishammer e l'architettura della fondazione di Follonica*, «L'Architettura, cronache e storia», 171-173, 1970, pp. 622-26. Le tappe della sua carriera di Commissario Regio per le Strade Ferrate sono riportate in *Alla scoperta della Toscana Lorenese. L'architettura di Giuseppe e Alessandro Manetti e Carlo Reishammer*, a cura di L. Zangheri, Firenze, Edam 1984, pp. 26-27.
- ¹¹ ASF, *Acque e Strade*, 87; in data 29 Novembre 1845. Rapporto dell'Ingegnere Stephenson.
- ¹² ASF, *Acque e Strade*, 87; in data 10 Dicembre 1845.
- ¹³ ASF, *Acque e Strade*, 87; in data 19 Dicembre 1845. Pochi giorni dopo la Società Maria Antonia firmava le convenzioni riguardanti il dazio dei terreni da occupare per la strada ferrata (da corrispondere al prezzo di coltura semplice) e le spese di lottizzazione (ASCF, *Cancelleria*, 45, in data 22 Dicembre 1845).
- ¹⁴ ASF, *Acque e Strade*, 87; in data 2 Gennaio 1846. La lettera è inviata dal Ministero della Finanza. Un motu proprio successivamente vieterà la costruzione di qualsiasi braccio di raccordo fra la Leopolda e la Maria Antonia entro lo spazio della futura stazione Leopolda (ASF, *Capi Roti*, 57, in data 18 Aprile 1846).
- ¹⁵ *Annali di Statistica*, marzo 1845, pp. 312-15, citati in C. DE BIASE, *Il problema delle ferrovie nel Risorgimento Italiano*, Modena, Tip. Modenese, 1940, p. 16. Vedi anche A. ZOBBI, *Memorie Economiche-Politiche ossia de' danni recati dall'Austria alla Toscana dal 1737 al 1859 dimostrati con documenti ufficiali*, Firenze, 1860.
- ¹⁶ G. CIARDI, *Sulle Strade Ferrate Toscane e sul miglior ordinamento di esse*, Prato 1847; F. OGLIARI, F. SAPI, 1971, p. 75.
- ¹⁷ M. TASSO, *L'innesto della ferrovia in Toscana nel periodo di Leopoldo II*, in AA.VV., *Architettura e interventi territoriali nella Toscana Granducale*, a cura di F. Gurrieri, Firenze, Clusf, 1972, pp. 203-216. Per la strada aretina e Centrale Toscana vedi G. ANTONELLI, *Sulle Strade Ferrate Aretina e Senese*, Firenze, Calasanziana 1851.
- ¹⁸ ASF, *Acque e Strade*, 1819; concessione in data 11 Gennaio 1847. La cronaca della inaugurazione è riportata in F. OGLIARI, F. SAPI, 1971, pp. 76-77.
- ¹⁹ *Giornale del Commercio*, IV, n. 32, in data 12 Agosto 1846.
- ²⁰ C. LORENZINI, *Un Romanzo in Vapore - Da Firenze a Livorno / Guida Storico-Umoristica*, Firenze, G. Mariani 1856; in particolare il cap. IV «Una riflessione in fiacres» (pp. 25-30). Le vetture definite scherzosamente «quadrighe», erano trainate da «...una carcassa di cartapeccora, coperta da un pelo brinato, avente l'effigie di un ronzinante a quattro gambe». I fiacres sono definiti «la vettura più screditata di tutta la storia moderna» dai ragazzi «carozza», dai provinciali «vettura», dal borghese e dal lyon «legno», dal popolano fiorentino «fiacchere» qualunque cosa si tratti, sia un *Droski*, che un *Phaeton* che un *Mallibran*.
- ²¹ *Giornale del Commercio*, IV, n. 33, in data 19 Agosto 1846. L'articolo è firmato con le iniziali G.B.T.
- ²² *Giornale del Commercio*, IV, n. 34, in data 26 Agosto 1846.
- ²³ La porzione di terreno da piazza di Ognissanti fino all'ingresso delle Cascine era già stato campo di indagine e di progetto da parte di Giuseppe del Rosso nel lontano 1813 in epoca di dominazione napoleonica, ma fu accantonato per «sopravvenuti cambiamenti» (ASCF, *Filze Speciali, LL.PP. Quartiere delle Cascine*, 5266; Rapporto della Commissione del Collegio dei Priori, novembre

- 1849). Il progetto venne ripreso nel 1847 dall'ingegnere Flaminio Chiesi (v. G. FANELLI, I, 1973, p. 384).
- ²⁴ *Giornale del Commercio*, IV, n. 37, in data 16 Settembre 1846.
- ²⁵ ASF, *Acque e Strade*, 87, in data 5 Novembre 1846.
- ²⁶ ASF, *Acque e Strade*, 1819, in data 11 Gennaio 1847. Sulla Stazione Maria Antonia, sono state scritte pagine di commento e interpretazioni soprattutto sulla sua tipologia inglese in: C.L.V. MEEKS, *Italian Architecture 1750-1914*, New Haven London, 1966, p. 298; L. IANNATTONI, *Il treno in Italia*, Roma, Editalia 1975, p. 18; P.L. BIAGIONI, 1980-81, pp. 342-51.
- Su Isambard K. Brunel architetto di stazioni vedi H.R. HITCHCOCK, *Brunel and Paddington*, «Architectural Review», 640, 1951, pp. 241-46. C.L.V. MEEKS, *The Railway Station, an architectural history*, New Haven, 1957.
- ²⁷ Vedi l'articolo di F. FRANCOLINI, *Architettura degli Edifici Pubblici*, pubblicata su «La Patria» il 6 Agosto 1847 (citato in P.L. BIAGIONI, 1980-81, pp. 326-28). L'impianto planimetrico della Leopolda era comunque stato redatto dall'ingegnere Bray nel giugno 1847.
- ²⁸ G. POGGI, *Ricordi della vita e documenti d'arte*, Firenze, Bemporad, 1909, p. 10. La segnalazione è in C. CRESTI, *L'eredità culturale di Pasquale Poccianti nell'opera degli epigoni*, in AA.VV., *Pasquale Poccianti architetto. 1774-1859*, Firenze, Centro Di 1974; e in P.L. BIAGIONI, 1980-81, pp. 329-30.
- ²⁹ ASF, *Acque e Strade*, 87, in data 31 Agosto 1847.
- ³⁰ ASF, *Acque e Strade*, 87, in data 11 Ottobre 1847.
- ³¹ ASF, *Acque e Strade*, 87, in data 10 22 Gennaio 1848.
- ³² ASF, *Acque e Strade*, 1819, in data 22 Maggio 1846.
- ³³ ASF, *Acque e Strade*, 1819, in data 19 Giugno 1846.
- ³⁴ ASCF, *Affari Generali*, 253, in data 21 Febbraio 1847.
- ³⁵ ASCF, *Cancelleria*, 45, fasc. 64, in data 24 Luglio 1848.
- ³⁶ Per la disposizione delle Ghiacciaie lungo le mura vedi G. CONTI, *Firenze Vecchia*, Firenze, Vallecchi 1928, p. 368.
- La massicciata della ferrovia sarà una delle lacune più vistose di questo tratto. Numerose critiche, reclami e richieste di indennizzi da parte dei proprietari confinanti, si avranno negli anni successivi a causa dei ristagni delle acque piovane provocati da un cattivo sistema di smaltimento (ASF, *Acque e Strade*, 1819, reclami nel novembre 1847 e marzo 1848; *Acque e Strade*, 1820, reclami nel settembre 1851).
- ³⁷ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1867, in data 20 Agosto 1867.
- ³⁸ ASCF, *Cancelleria*, 4485, fasc. 139, in data 8 Agosto 1848.
- Per la scelta definitiva della sede del mercato v. ASCF, *Affari Generali*, 51, fasc. 541, in data 12 Maggio 1851.
- ³⁹ G. CONTI, 1928, p. 647. In realtà in piazza Vecchia di S. Maria Novella, vi resterà il solo mercato di Erbaggio limitato in due perimetri recintati da piloncini di pietra.
- ⁴⁰ ASF, *Acque e Strade*, 1819, in data 9 Giugno 1851.
- ⁴¹ ASCF, *Cancelleria*, 3980, fasc. 60, in data 21 Maggio 1851. Il tracciato partiva dalla stazione Leopolda e doveva toccare le province del Mugello, il Valdarno, il Casentino, la Valle Tiberina e la Val di Chiana fino al confine pontificio. Vedi anche A. CRISPO, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, A. Giuffrè, 1940, p. 150.
- ⁴² C. DE BIASE, 1940, p. 16; A. CRISPO, 1940, pp. 39 e 48; P. NEGRI, *Le ferrovie dello Stato Pontificio (1844-1870)*, Roma, A.E.V.I., 1967; E. MORI, *In treno da Roma a Firenze*, Cortona, Calosci 1981.
- ⁴³ Va ricordato come nel corso delle discussioni al Consiglio Comunale nel dicembre 1851, il Peruzzi con il Cambray Digny e il Casamorata, insistesse per «dichiarare l'urgenza» di promuovere la costruzione di tale linea ferroviaria (ASCF, *Affari Generali*, 61, fasc. 1131).

- ⁴⁴ ASF, *Acque e Strade*, 126, in data 21 Gennaio 1853; perizia redatta dall'ingegnere Francesco Del Greco.
- ⁴⁵ ASF, *Capi Roti*, 57, in data 17 Gennaio 1854. La concessione su Regio Decreto portava la data 17 Settembre 1853. Un'altra domanda di concessione sarà avanzata dal Conte De La Crovel de Prel (ASF, *Acque e Strade*, 126, in data 5 Febbraio 1854).
- ⁴⁶ ASCF, *Affari Generali*, 105, fasc. 589, in data 5 Aprile 1854. La proposta di acquedotto non sarà presa in considerazione fino a quando non sarà stabilito il tracciato ferroviario. Soltanto nell'estate del 1857, una commissione formata dal Gonfaloniere marchese Dufour Berte, dal marchese Del Turco e dall'architetto Giuseppe Martelli, compiendo un'ispezione presso le sorgenti, deciderà di non farne nulla (*Ibidem*, in data 20 Maggio 1857). Il problema si riaprirà nel 1865 con la discussione di un progetto di acquedotto dalle sorgenti dell'Arno, per la valle della Sieve e lungo la riva destra dell'Arno, redatto dall'ingegnere Alessandro Cantagalli (ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1865, p. 206); vedi C. CRESTI, L. ZANGHERI, 1978, p. 4.
- ⁴⁷ ASCF, *Affari Generali*, 105, fasc. 589, in data 20 Agosto 1856. Il placet sarà comunicato dal Reishammer alla Direzione Acque e Strade con l'adozione di una stazione di 2° classe per Porta alla Croce e Pontassieve (ASF, *Acque e Strade*, 127, in data 26 Giugno 1858). La relazione parla di quattro fabbricati, due dei quali si fronteggiano parallelamente sui binari, ad uso viaggiatori.
- ⁴⁸ ASF, *Acque e Strade*, 1827, in data 24 Dicembre 1856.
- ⁴⁹ Sul mercato di Porta alla Croce vedi G. PICCHI, *Vecchie Mura e nuovi restauri*, «Illuminazione Toscana», XII, 1934; G. FANELLI, I, 1973, p. 398.
- ⁵⁰ ASF, *Acque e Strade*, 127, in data 2 Ottobre 1857; protesta di Amerigo Gondi per il progetto del ponte sul Mugnone. I lavori inizieranno con vistosi ritardi a causa della ritardata pubblicazione della nuova legge sugli espropri (vedi il carteggio fra Reishammer e il vice presidente della Società Ferdinando in ASF, *Acque e Strade*, 1827, in data 26 Maggio 1857).
- Il tratto stazione Maria Antonia-Girone della lunghezza di 8.850 metri era stato appaltato all'inglese Trickwell.
- ⁵¹ ASF, *Acque e Strade*, 1827, in data 10 Ottobre 1859. I lavori erano terminati il 5 Febbraio 1859 (ASF, *Capi Roti*, 58).
- ⁵² ASCF, *Affari Generali*, 115 bis, fasc. 48, in data 27 Maggio 1859.
- Successivi editti obbligheranno a scaricare le merci provenienti da Pistoia all'altezza del secondo cancello della Maria Antonia, vicino all'angolo con via Valfonda (ASCF, *Filze Speciali*, 5258, fasc. 719/60 in data 11 Agosto 1860).
- ⁵³ ASCF, *Affari Generali*, 138, fasc. 663, in data 6 Giugno 1861.
- ⁵⁴ F. OGLIARI, F. SAPI, 1971, pp. 86 e 96-97. Dal 1850 erano già state avviate trattative fra la Società Leopolda e la Maria Antonia onde giungere ad una fusione delle due linee, ma l'affare non riuscì ad essere concluso. Il Governo granducale d'altro canto ostacolò nel 1858 il tentativo di fusione fra la Leopolda e le Ferrovie Lucchesi, per paura che la nuova società potesse avviare accordi con le reti della Società Lombardo-Veneta.
- ⁵⁵ Rispettivamente, ASCF, *Affari Generali*, 149, fasc. 541, in data 7 Aprile 1862 e ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1862, in data 13 Novembre 1862.
- ⁵⁶ *La Firenze di Giuseppe Martelli (1792-1876)*. Catalogo Mostra, Firenze 1980, a cura di N. Wolfers e P. Mazzoni, Firenze, Tip. Parretti, 1980, pp. 94-103; B. CINELLI, *Firenze 1861: anomalie di una esposizione*, «Ricerche di Storia dell'Arte», XVIII, 1982, pp. 21-36.
- ⁵⁷ ASCF, *Affari Generali*, 131, fasc. 676/60. Una delle proposte di sistemazione della Locanda di Yorck firmata

Garrion (in data 2 Febbraio 1860) proponeva la rimozione della facciata, lasciando l'andito esterno da adattare a portico pubblico per pedoni.

Un progetto precedente redatto dal Del Rosso prevedeva con l'ampliamento della piazza del Battistero, uno slargo definito a nord dai palazzi Marignolli e Rondinelli sulla via Cerretani (G. PANELLI, I, 1973, p. 376).

⁵⁸ ASCF, *Filze Speciali*, 5258, La relazione firmata dal Peruzzi non è datata, ma è facilmente collocabile fra il dicembre 1859 e il febbraio 1860.

⁵⁹ ASCF, *Filze Speciali*, fasc. 719/60, in data 12 Gennaio 1861.

⁶⁰ ASCF, *Filze Speciali*, fasc. 719/60, in data 31 Luglio 1860; lettera del Peruzzi al Sindaco Marchese Ferdinando Bartolomei.

⁶¹ In un parere espresso l'anno dopo (ASCF, *Filze Speciali*, 5253, fasc. 414/61, in data 1 Aprile 1861), l'architetto E. Guidotti insiste che il Comune di Firenze debba imporre alla Società Livornese l'ampliamento della piazza e dei punti di accesso, agevolandola magari con il concorso all'acquisto di una porzione degli Orti Strozzi, onde realizzarvi la strada di raccordo e le case su essa prospicienti.

⁶² Tutto il materiale relativo all'allargamento di via degli Avelli è in ASCF, *Filze Speciali*, 5243 (1864-1868), compresa una pianta geometrica del chiostro laterale degli Avelli firmata da Del Sarto e da Baccani (1866).

⁶³ ASCF, *Filze Speciali*, 5253, fasc. 414/718, in data 20 Marzo 1861.

⁶⁴ ASCF, *Filze Speciali*, 5243, fasc. 9/16, in data 22 Marzo 1861; tra le lettere di apprezzamento è quella di Ferdinando Panciatichi che sottolinea la necessità di adottare sbocchi in direzione di piazza S. Trinita.

⁶⁵ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1861, in data 27 Aprile 1861, pp. 402-404. L'eventualità di effettuare l'esproprio lungo il lato di ponente delle due vie non sarà giudicata opportuna, perché tale lato era «meno diretto» nel punto di confluenza nella piazza Vecchia e presentava l'inconveniente di creare strozzature. Per le indennità di esproprio varranno le norme stabilite dal governo lorenese del 23/2/1845 e del 18/4/1857 e concernenti le ferrovie Leopolda e Aretina.

⁶⁶ ASCF, *Filze Speciali*, 5253, fasc. 414/718, in data 30 Dicembre 1861.

⁶⁷ ASCF, *Filze Speciali*, 5245, fasc. 99, in data Agosto-Settembre 1862.

⁶⁸ ASCF, *Affari Generali*, 156, fasc. 958, in data 16 Luglio 1863. Tra le proposte di custodia di tali reperti c'era stata anche quella di trasportarli al Museo del Palazzo Pretorio (Bargello).

⁶⁹ ASCF, *Filze Speciali*, 5243, fasc. 9/16, in data 11 Marzo 1865. Con Decreto Reale e susseguente delibera del Consiglio Comunale (del 26 Dicembre 1865) venivano occupati con la causa della pubblica utilità tutti i locali della Compagnia di S. Benedetto Bianco. La sede della compagnia verrà poi ricostituita mettendole a disposizione una porzione di terreno in uno dei lotti formati lungo via Orti Oricellari e via Jacopo da Diacceto nel 1868.

⁷⁰ ACR (Archivio Centrale di Stato Roma), *Ministero Lavori Pubblici, Segreteria Generale, Trasferimento della Capitale da Torino a Firenze*, pp. 2-7. Su Firenze capitale il contributo più recente è in *Nascita di una Capitale. Firenze, settembre 1864/giugno 1865*, a cura di P. Roselli, O. Fantozzi Micali, B. Ragoni, E. Spilotros, Firenze, Alinea 1985.

⁷¹ La Società Generale delle Strade Ferrate Romane assunse ufficialmente questo nome il 16 Agosto 1856. Dopo una serie di passi successivi che la vedranno costruire tronchi di raccordo con le società del Nord Italia, si arriva ad una convenzione (in data 8 Maggio 1863), con cui

forma assieme alle Strade Ferrate Livornesi, alle Ferrovie Maremmane e a quella della Toscana Centrale, un'unica compagnia delle Strade Ferrate Romane (atto del 22 Giugno 1864). Vedi F. OGLIARI, F. SAPI, 1971, p. 93, 99 e 106.

⁷² ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1865, in data 20 Agosto 1865, pp. 205-208.

⁷³ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1865, in data 6 Settembre 1865, pp. 208-211.

⁷⁴ ASCF, *Filze Speciali*, 5258, in data 4 Novembre 1865. Pochi mesi dopo (31 Gennaio 1866) verrà presentato un progetto di decorazione del muro di cinta della vigna del Conservatorio, da attuare con il concorso finanziario del comune, in cambio della cessione di una striscia di terreno lungo il viale Principe Umberto.

⁷⁵ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1865-66, pp. 675-79: Allegato A, «Relazione della Commissione III, Opposizioni della Società delle Strade Ferrate Romane». Vedi [G. POGGI], *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze. Relazione di Giuseppe Poggi*, Firenze, Barbèra 1882.

⁷⁶ Analoga proposta verrà presentata molti anni dopo, nel 1872 dallo stesso Poggi e assai più tardi da Donatello Corinti nel 1911 in un momento di drammatiche scelte per lo sviluppo ferroviario della stazione centrale di Firenze e di quelle sussidiarie (D. CORINTI, *Della sistemazione ferroviaria di Firenze*, Firenze, Tip. Giuntina 1911) e dove era in giuoco l'avvenire di quella di S. Maria Novella già oggetto di molte proposte di potenziamento fin dal 1888 [G. PINI], *La nuova Stazione di Firenze. Relazione dell'ing. Giovanni Pini approvata dal Collegio degli Architetti ed Ingegneri di Firenze*, Firenze, Tip. Carnesecchi 1888; [E. VITTA], *La nuova Stazione di Firenze. Relazione della Commissione II*, Firenze, Tip. Carnesecchi 1890.

⁷⁷ In tale occasione verranno acquistate ulteriori porzioni di terreno dalla Società delle Ferrovie Romane (ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1866, approvazione in data 23 Giugno 1866, pp. 644-45). Il comune sarà così autorizzato a rivendere le risultanti di esse, non comprese nell'accordo stabilito l'anno precedente in data 7 Settembre 1865, entro breve termine onde procedere alla costruzione di abitazioni nel quartiere detto ormai della Stazione.

⁷⁸ Ricordiamo come nel primo progetto redatto dal Poggi, il Campo di Marte fosse previsto in Oltrarno all'altezza dell'attuale quartiere dell'Isolotto, di fronte al piazzale del Re alle Cascine.

⁷⁹ ASCF, *Affari Generali*, Ufficio d'Arte, 319, fasc. 2368. Sindaco era Luigi Cambrey Digny, relatore Ubaldino Peruzzi.

⁸⁰ ASCF, *Filze Speciali*, 5182, in data 29 Settembre 1866.

⁸¹ ASCF, *Filze Speciali*, 5182, fasc. 2453/1889, in data 31 Maggio 1867.

⁸² G. POGGI, 1882, p. 172, in data 30 Dicembre 1870, si riferisce all'Allegato n. 78 presentato al Consiglio Comunale.

⁸³ ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1871, in data 23 Maggio 1871. La questione dei viadotti nel viale in Curva è trattata dallo stesso G. POGGI, 1882, pp. 192-200. Una delibera precedente, del 13 Agosto 1869, accollava alla Società delle Strade Ferrate Romane i lavori occorrenti all'allargamento e innalzamento del Viadotto delle Cascine, resi necessari dall'impianto della nuova cinta daziaria. Sui viadotti in Curva esiste un più ampio dossier in ASCF, *Filze Speciali*, 5172 e 5173, anni 1870-1880.

Appendice documentaria

a cura di Francesco Quinterio (collaborazione di Michela Scaramuzza)

Abbreviazioni

AMFCE,	Archivio Museo Firenze com'era
ASF,	Archivio di Stato, Firenze
ASCF,	Archivio Storico Comunale, Firenze
(L)	Stazione Leopolda
(M)	Stazione Maria Antonia
(A)	Stazione e linea Aretina

(L) ASF, *Acque e Strade* 87 16 Agosto 1845
Richiesta fatta alla Direzione Generale del Dipartimento Acque e Strade dalla Segreteria delle Finanze, dietro supplica del Consiglio di Amministrazione della Strada Ferrata Leopolda (integrato da un processo verbale di un'adunanza dello stesso Consiglio in data 2 Luglio 1845) diretta ad ottenere l'autorizzazione a «stabilire» la stazione terminale di Firenze all'interno della città.

Riunito il 27 Agosto 1845 il Consiglio degli Ingegneri precisa come l'articolo 19° dei Capitoli sanzionati il 5 Aprile 1841 dal Granduca prevedesse che nessuna delle stazioni intermedie o di testa dipendenti dalla Strada Ferrata Leopolda dovesse costruirsi all'interno di città o castelli, questo per semplificare le operazioni di dazio. Per la richiesta della Società costruttrice votata dal suo Consiglio di Amministrazione sulla convenienza di realizzare la Stazione Terminale entro le mura della capitale — proposta, fra l'altro che comporta un cambiamento del progetto dello Stephenson — il Consiglio richiede in attesa della decisione governativa e dello stesso Stephenson, alla società «...con quali provvedimenti s'intenderebbe di mantenere assente al pubblico transito le strade ordinarie da traversare con la strada ferrata». Inoltre sempre tramite il Commissario Regio Reishammer chiede quale zona interna della città la società concessionaria suggerirebbe di utilizzare.

Il Consiglio di Amministrazione della società suggerisce — sempre con riserve, in attesa dell'arrivo di Stephenson previsto per ottobre — di poter utilizzare lo spazio compreso tra via della Scala e via Valfonda, già accennato nel rapporto Stephenson del 1839.

Il Commissario Regio stesso sottolinea di fronte al Consiglio degli Ingegneri l'utilità di avere la stazione dentro le mura, e come la zona suggerita sia la più adatta, senza comportare grandi difficoltà alla viabilità. Di conseguenza il Consiglio degli Ingegneri, illuminato dalle delucidazioni del Commissario, tenendo conto di «...ciò che si è praticato altrove anche con opere dispendiosissime...», in attesa degli studi particolareggiati che la Società dovrebbe a tal uopo esibire, in ossequio al

principio di non ostacolare a giudizio delle competenti autorità, la tutela di cui ha bisogno la Regia Finanza nei tanto interessanti rapporti doganali, è di avviso di non emettere alcuna sanzione a favore, bensì di «promuoverlo» alla Società concessionaria affinché fosse libera di presentare il progetto con lo stabilimento entro la città.

(L) ASF, *Acque e Strade* 87 29 Novembre 1845
«Traduzione di quella parte del rapporto dell'ingegnere Stephenson del 29 novembre 1845 che riguarda la località in cui dalla Società della Strada Ferrata Leopolda deve costruirsi la Stazione di Firenze».

«Dopo matura considerazione sull'importantissima questione di costruire la Stazione della Strada Ferrata Leopolda dentro le mura della città, questione rimessa al mio parere dall'Adunanza Generale del decoro Luglio, e dopo aver ponderato le varie ragioni da ambedue le parti, mi sono decisamente convinto che la situazione scelta in principio presso la Porta al Prato sia sommarmente preferibile a qualunque altra dentro le mura della città. Se in avvenire quando il movimento di questa e di altre Strade Ferrate che si sta per fare sarà sviluppato, fosse desiderio del Governo di formare una Stazione generale per tutte le Strade Ferrate nell'interno della città di Firenze a proprie spese od a spese comuni fra le diverse Società, siccome l'esperienza avrà fatto allora conoscere quali sono i bisogni tanto in rapporto all'estensione quanto in quello delle condizioni, che fossero a richiedersi per tale Stazione centrale, porrà in grado di costruirla con molta maggiore economia di quello che potrebbe farsi in questo momento».

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87 19 Dicembre 1845
Il Consiglio degli Ingegneri nell'analizzare le richieste della Società Anonima Strade Ferrate Livornesi, relative alla possibile scelta di una località all'interno delle mura urbane per edificare il terminale delle ferrovie, in deroga all'articolo 19 del decreto del 5 Aprile 1841, sottolinea l'utilità di tale soluzione soprattutto per l'area prescelta (tra via della Scala e via Valfonda) che «...singolarmente

si presterebbe per lo stabilimento entro città delle Stazioni in servizio delle strade Leopolda e Pistoiese, e possono in pari tempo collocarsi comodamente le due stazioni. Se questo doppio stabilimento, neppure parrebbe attendibile la detta domanda, non sembrando né giusto né conveniente d'impedire le felici conseguenze che possono derivare alla Società Pistoiese ed al pubblico dalla costruzione della sua Stazione entro Firenze. Non c'è quindi alcuna ragione che il Governo vincoli fin d'ora la sua azione ed assuma impegni dirimpetto alla Società della Leopolda.

Quindi il Consiglio, mentre attende che il Governo si pronunci sull'opportunità di stabilire entro le mura urbane le stazioni, non approverà, una volta che le Leopolda abbandonano il progetto di edificare entro Firenze le stazioni, alcun vincolo di questa da richiedere al Governo nei confronti di altre Società».

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87 2 Gennaio 1846
Lettera inviata dalla Segreteria della Finanza alla Direzione Generale del Dipartimento Acque e Strade, in cui si rende noto che il Granduca, salvo alcune prescrizioni per tutelare le Regie Finanze, non è contrario a che le Stazioni possano essere costruite all'interno della città, ma ha ordinato che tale dipartimento specifichi alla società Leopolda «...che nel tempo che essa abbandona il disegno già messo avanti di portare la stazione entro Firenze, il Governo non intende di assumere alcun impegno...» di vincolare la libertà di azione di altre società, concedendo quindi lo spazio già stabilito fra via Valfonda e via della Scala, o in altro luogo della città che meglio corrisponda alle esigenze del pubblico o delle società.

(M) *Acque e Strade*, 1820 31 Marzo 1846

Osservazioni riguardanti le pendenze proposte e richieste dalla Società per la Strada Ferrata Maria Antonia nel tratto Firenze-Pistoia.

Prendendo esempio dalla Leopolda che nel tratto Empoli-la Rotta a causa dei numerosi torrenti, alcuni dei quali con alveo al di sopra del piano di campagna, è stata costretta ad adottare pendenza dell'1/150 così si ripartisce nel tratto urbano:

— da Firenze al di là del Mugnone una pendenza dell'1%, che può essere mantenuta, e così pure dalla stazione di Ponte a Rifredi fino a Firenze.

(L) ASF, *Capi Rotti*, 57 18 Aprile 1846
Motu proprio governativo col quale negli articoli 5 e 42 si impegna a non far «costruire o dar permesso di costruire bracci di strada ferrata, i quali staccandosi dalla strada ferrata Leopolda per dieci miglia della sua lunghezza contate dalla stazione di Firenze si dirige alla via Maria Antonia».

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819, 22 Maggio 1846
Lettera del Babbage al Reishammer in cui comunica di aver terminato il progetto della linea Maria Antonia; inoltre di aver «... pure tracciato una porzione di quel terreno che in seguito dovrebbe formare parte della stazione...» e che sarebbe sistemato parzialmente nel podere del marchese Strozzi e in parte nell'orto dei Domini-

cani di S.M. Novella e da destinare momentaneamente a deposito per gli oggetti occorrenti alla costruzione.

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819, 19 Giugno 1846
Viene preso in esame dal consiglio degli Ingegneri il tracciato della strada ferrata Maria Antonia dentro le mura urbane (dopo una riserva iniziale nei confronti del tracciato esterno alle mura fino alla comunità di Sesto). La pianta presentata dalla Società Concessionaria mostra l'andamento della strada ferrata fino al punto in cui dovrebbe fabbricarsi la stazione, segnando «... le nuove aperture che si intenderebbero fare nei nuovi fabbricati corrispondenti sulla Via Valfonda per accedere alla stazione medesima dalla parte della piazza vecchia di S.M. Novella.»

Nell'approvare la disposizione il Consiglio reputa necessario che nel tratto di comunicazione tra la piazza vecchia e la stazione siano realizzati dei marciapiedi (larghi braccia 4 e mezzo) tanto da lasciare uno spazio largo braccia 13 per le vetture.

(L) *Giornale del Commercio*, IV, n. 34; 26 Agosto 1846
Articolo firmato L.P. sull'opportunità di realizzare la Stazione Leopolda dentro le mura, nel quale si ipotizza una soluzione che lasciasse a posto gli immobili in città senza mutilare giardini o altre possessioni, e senza così gravare la Società concessionaria delle indennità da corrispondere. Questa dovrebbe ottenere l'assenso di occupare «... il gran prato che rimane circoscritto a tramontana dal Fosso Macinante a ponente dal tronco di Stradone delle R. Cascine che unisce il Ponte su detto fosso col primo tondo delle R. Cascine a mezzogiorno dell'altro tronco di stradone che da detto primo tondo si dirige alla Porticciola».

Con questo si otterrebbe il vantaggio di prolungare il breve tratto di mura mancanti da Porta al Prato fino all'Arno (a spese della Società) senza che le Cascine debbano perdere in decoro, comprendendosi in tale terreno una «... parte deliziosa che ha principio dal primo tondo fino al Palazzo».

Sempre la Società dovrebbe provvedere alla demolizione della Porticciola sostituendola con una moderna Barriera nel nuovo tronco di mura, di faccia al già ricordato stradone; e dovrebbe provvedere a coprire con volta l'alveo de «... il rifiuto delle Molina della Porticciola ed il tronco dell'emissario di scarico di detto rifiuto nell'Arno». Con questo si otterrebbe una magnifica piazza con accesso dal sito della demolita Porticciola fino alla riva dell'Arno e impiegando come cantonata «... quella piccola porzione di giardino della vicina casa». Il tronco di stradone di raccordo fra la piazza e la Barriera dovrebbe essere ampio per favorire il traffico di carrozze e mercanzie e su questo «... potrebbe la stazione impostare la propria facciata a decorazione di sé stessa e dello stradone medesimo. Un piazzalotto interno dovrebbe lasciarsi avanti la Barriera nell'interno ma, uno ben più grande potrebbe formarsene all'esterno sul quale figurasse il ponte di ferro e dal quale si partissero il paesaggio del lungarno, il gran viale delle Cascine e l'altro viale che si dirige alla Porta al Prato».

La stazione verrebbe così a trovarsi in posizione più centrale che non via Valfonda, poiché più vicine a piazza

Santa Trinita (definita «il secondo moderno centro»). Ancora dalla nuova piazza si potrebbe stabilire il raccordo con via della Scala ampliando via di S. Lucia comunicando mediante altre strade con la Dogana. Culmine di tutta questa operazione sarebbe il prolungamento del Lungarno dal Ponte alla Carraia fino alla nuova piazza della Porticciola (in nota si specificano le modalità di realizzazione del Lungarno ampliato, comprendenti la fondazione di un muro lungo il fiume con piloni e archi, utilizzando lo spazio in riva occupato dai soli resedi) in modo da rendere «... squadrata la città dalla Porta al Prato fino al Ponte di Ferro, coperta l'area rimasta chiusa in città e questo in pochi momenti, di distintissime fabbriche...», prolungando infine il Lungarno alle Cascine emulando così i deliziosi passeggi di Napoli.

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819; 11 Settembre 1846
Obbligo imposto dal Consiglio degli Ingegneri di impiegare per il viadotto del Romito della strada ferrata Maria Antonia delle pietre regolarmente tagliate e dei mattoni, escludendo l'uso dei sassi di forma irregolare. Inoltre si approva la deviazione prevista della stessa strada del Romito «... sempreché l'altezza del viadotto sia tutta ricavata nel riempimento della via ferrata...» senza soffocare il livello della strada rotabile e consentendo gli scoli delle acque.

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819; 20 Ottobre 1846
Approvata da parte del Consiglio degli Ingegneri la proposta avanzata dalla Società della strada ferrata Maria Antonia riguardante la deviazione della strada che da Porta al Prato conduce alla cascina Orlandini e quindi alla via Nuova. L'approvazione è subordinata alla condizione che il piano stradale sia ristabilito della stessa ampiezza del presente «... con solido massiccio ed inghiarato dell'altezza di un terzo di braccio.»

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 23 Ottobre 1846
Lettera del Reishammer al Direttore generale di Acque e Strade relativa al progetto del cavalletto di copertura studiato per la tettoia della Stazione Leopolda. Tale proposta anticipata rispetto al progetto planimetrico generale è dovuta «all'oggetto di ordinare per tempo il legname necessario». Si sa solo che la stazione sarà in «analogia» con quella di Livorno e Pisa.

Reishammer fa una perizia tecnica per il Consiglio degli Ingegneri in cui espone le sue riserve per il dimensionamento delle capriate e per l'esiguità dei muri laterali. La larghezza è prevista in 25 braccia, la lunghezza in 200. In queste capriate manca il monaco, che è sostituito da una placca verticale di ferro fuso con alcuni tiranti.

Il 5 Novembre 1846 viene reso noto che il Consiglio degli Ingegneri ha deciso di attendere il progetto completo prima di emettere dichiarazioni.

(M) (A) ASF, *Acque e Strade*, 1819; 11 Gennaio 1847
In attesa degli alzati e dei progetti particolareggiati per la Stazione Maria Antonia si concede alla Società l'autorizzazione di iniziare i lavori di fondazione dello stabile. Si consiglia di usare plinti e riseghe oltreché, per motivi di flessibilità degli ambienti, di elevare i muri divisorii fra i locali riservati al banco di vendita biglietti fra le sale di aspetto di 2ª e 3ª classe e quelli destinati alle donne, mu-

niti di archi in modo da poter essere facilmente rimossi in caso di accrescimento dei vari locali.

In una nota (datata 5/1/1847) non risulta essere ancora arrivato alcun disegno da Londra (progettista era l'Ing. Brunel); viene previsto per le rotaie uno spazio «... largo B³ 16,45 lungo quanto tutto l'edificio proposto e fiancheggiante la parte esterna della piattaforma di arrivo destinata per servire alle visite doganali ed al trattenimento dei passeggeri che ivi aspetteranno le vetture per raggiungere così più comodamente le loro abitazioni...». Il Babbage informa che l'alzato di tutta la fabbrica, secondo le anticipazioni di Brunel, non sarà superiore alle 18 braccia.

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819; aprile-maggio 1847
Rapporto del Reishammer al Manetti sulle prove di carico cui sono stati sottoposti i cavalletti per la Stazione Maria Antonia.

Viene consigliato di sottoporre i vari elementi a sforzi superiori a quelli previsti, oltre a provvedere ad un aumento delle dimensioni delle corde e degli asinelli. In un rapporto successivo (in data 29/4/1847) si consiglia di ingrossare i muri della torre della stazione nel caso venissero adottati solai con volte. Per le docce delle acque piovane consiglia una lunghezza di 125 braccia.

(M) ASCF, *Affari Generali Gonfaloniere*, 253; 21 Febbraio 1847

«Dopo che rimase approvato il progetto dalla Società concessionaria della strada ferrata Maria Antonia di rialzare e stabilire sopra di essa la strada del passeggio percorrente dentro Firenze lungo le Mura urbane, la Società summentovata, mutando consiglio, richiede ora l'adozione di un diverso partito per cui la detta strada ruotabile verrebbe invece sfalsata, e condotta sotto le guide di ferro. Nelle cinque qui unite tavole statemi trasmesse dalla Direzione generale Acque e Strade... ed esibite dalla Società si vede delineato il nuovo progetto di cui trattarsi». (mancano le tavole)

... «Ed invitando V.S. illustrissima a volersi compiacere di interpellare con la maggior possibile sollecitudine il rappresentante la Civica Comunità intorno al nuovo progetto del quale adesso si tratta... sono nella fiducia che Ella favorirà trasmettermi indilatamente quelle deliberazioni.»

Dalla Camera di Sop.za Comunità 27 Febbraio 1847
Condizioni da richiedersi alla Società della strada ferrata Maria Antonia per concedere lo sbassamento della via lungo le mura urbane.

1°; «lo sbassamento della Porta al Prato abbia principio da via della Scala...»

2°; la via della Fortezza non è necessario che si porti a colmare parte dell'antifosso e rendere irregolare la fortificazione di Forte S. Giovanni Battista quando può piegarci dall'altro lato molto bene. La spesa può diversificarsi di poco.

3°; presso la Fortezza si devono sbassare non solo la strada ma ancora i resedi almeno per la metà dell'altezza onde la via non venga tanto profondamente infossata.

... 7°; come si smaltiscono le acque che verranno ad accogliersi nella parte concava della via che rimane inferio-

re ai terreni limitrofi.

8° dove si stabilisce la piantata degli alberi nuovi e consegnarli allevati dopo anni sette.»

Seguono le condizioni del Chiesi:

«Che il terreno che rimarrà ai fianchi della strada ove verrà incassata sia sostenuto da muro come è proposto, ma formato di pietra e filaretto intonato e colorito a bozze.

Che il proposto incasso della strada potendo renderla sospetta nella notte... specialmente presso il Ponte, la Società vi mantenga uno o più lumi a olio per tutta la notte nei modi dei quali si vuole la Comunità.

Che perdurante i lavori sia sempre mantenuto comodo il transito ai soli pedoni...»

(M) ASCF *Affari Generali Gonfaloniere*, 259; 22 Marzo 1847

«Approvazione dei progetti della Società concessionaria della via ferrata Maria Antonia per lo stabilimento di detta via sopra la Strada del passeggio ricorrente lungo le Mura di Firenze dal lato della città, e pel riordinamento di questa Strada del Passeggio con le seguenti avvertenze:

1) Stabilita per il viadotto del passeggio la larghezza di braccia 10, non si deve ridurre la misura attuale del passeggio medesimo.

2) Il viadotto formante prospetto per due lati sul citato passeggio avrà braccia 7 e mezzo di altezza tra la carreggiata della strada rotabile e la faccia inferiore dei sottotravi componenti la impalcatura di detto viadotto. Esso verrà convenientemente decorato nelle sue testate e siccome l'altezza progettata dalla Società per il viadotto si limita a braccia 7 così per ottenere quella di braccia 7 e mezzo dovrà essere depressa la via del passeggio per mezzo braccio d'avvantaggio, mantenendo il declive per accedervi di braccia 2,13 per canto presso la via della Scala, e di braccia 1,50 verso la Fortezza, a seconda del progettato profilo, non senza provvedere al conveniente scolo delle acque.

3) Unitamente alla strada rotabile del Passeggio converrà che sia un poco sbassato o almeno scalmato il terreno che resterà superiore alla medesima per render meno ottuso il passaggio medesimo, e converrà che sia il detto terreno sostenuto con un muro a Filari di pietra non intonacata, e con argine eseguito a regola d'arte e piolato ove questo occorra.

4) La Strada medesima sarà retta con muri costruiti nel sistema indicato al precedente articolo 3, e munita poi di parapetto nei tratti nei quali essa resterà superiore al piano del fosso della Fortezza da Basso.

5) Nel caso in cui si rendesse necessario per la sicurezza dei viandanti di tenere un lume durante la notte sotto il viadotto, la Società dovrà provvedere a tale occorrenza a sue spese ad ogni richiesta del Gonfaloniere di Firenze e del Commissario del quartiere di S.M. Novella.

6) Gli alberi esistenti lungo il passeggio nel tratto da abbassarsi dovranno abbattersi a profitto della Comunità, la quale dopo ultimati i lavori potrà provvedere a farne piantare di nuovi.

7) Perdurante i lavori sarà sempre mantenuto comodo e sicuro il transito dei pedoni.

8) L'apertura delle mura urbane per il passaggio della

via ferrata dovrà corredarsi di due sportelli di legno alti braccia 9 muniti nella cima di punte di ferro, i quali scorrono sopra guide opportunamente praticate nelle dette mura verso la facciata interna delle medesime. E se nell'effettuare la detta apertura e lo sbassamento dell'attigua strada del passeggio restassero le mura medesime in qualche modo danneggiate o vi fosse bisogno di rafforzarle o rifondarle, tali lavori dovranno essere effettuati dalla Società a tutto suo carico e spese, previi i debiti concerti col Regio Scrittoio delle Fabbriche.

9) Il fossetto che conduce le acque alle prossime ghiacciaie dovrà mantenersi senza alterazioni dell'attuale suo ufficio.

10) Il terreno da occuparsi con la via ferrata e del passeggio e quello che resterà chiuso tra la vecchia e la nuova strada rotabile, e che ora forma dipendenza alla Fortezza, verrà pagato alle interessate amministrazioni quel prezzo che a loro competerà ai termini di ragione; bene inteso che la società ed i suoi aventi causa non potranno mai disporre del terreno fra la vecchia e la nuova strada per uso di Fabbriche per la vicinanza della Fortezza.

11) Non potrà la Società antedetta nemmeno disporre per uso alcuno dei resedi di terreno per uso comunitativo risultante dall'abbandono di una parte della strada che forma di presente il passeggio delle mura interne, senza che ne abbia preventivamente riportato il consenso della Magistratura Civica.

12) Per tutto ciò che riguarda la esecuzione del riordinamento come sopra della strada del passeggio, dovrà la Società procedere di concerto con l'Ingegnere del Circondario di Firenze.

13) E poiché sarebbe veramente desiderabile che lo sbassamento della più volte citata strada del Passeggio fosse protratto fino all'incontro di via della Scala all'effetto di evitare le viziose contropendenze che ne resulterebbero adottando il profilo esibito dalla Società, così in tal desiderio caldamente espresso dal Gonfaloniere della città viene significato alla Società sullodata, nella lusinga che il Consiglio d'Amministrazione si presterà a soddisfarlo...

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 3 Luglio 1847
Delibera del Consiglio degli Ingegneri che sanziona la «generale disposizione e l'occupamento del suolo» descritto nel progetto della stazione di Firenze della linea Leopolda firmato dal Bray il 22 giugno 1847. Il Consiglio si riserva comunque «ogni determinazione riguarda al collocamento, estensione e distribuzione delle singole fabbriche», a quando non verranno esibiti i progetti.

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 31 Agosto 1847
Lunga lettera del Reishammer al Provveditore della Acque e Strade con allegato disegno di arco con catena, rirgrosso della pila e arco acuto sovrastante per la stazione Leopolda. Nella relazione-commento il Commissario Regio descrive come la stazione sia concepita cioè a due navate parallele lunghe 200 braccia larghe ciascuna br. 24 $\frac{1}{2}$ dal muro al pilastro di mezzo. Commenta la distribuzione delle sale per uso passeggeri divise in sale per la 3ª classe e di 1ª e 2ª riunite, giudicata conveniente e comoda; una serie di sei finestre serve per le comunicazioni del pubblico con i commessi della Società. Propone

però che per i giorni di grande affollamento la distribuzione dei biglietti per le terze classi venga fatta in locali distanti fra loro, anche per non provocare confusione fra gente che attende, che fa il biglietto o che attende il treno. Quindi propone tre ingressi straordinari per la terza classe all'ingresso della stazione sul muro del recinto presso Porta al Prato; per la seconda nel mezzo del lungo fabbricato e per la prima «che quasi sempre si compone di gente che arriva in carrozza» trasportare la vendita alla cantonatura opposta. Rimanda ancora alla Società la decisione di sopraedificare alla stazione i quartieri di abitazione per gli impiegati (come fa presentare la presentazione allegata del segretario della Società al progetto). Riserve sono espresse per la copertura prevista sostenuta da una serie di archi semi-circolari anziché da cavalletti di legno. Tali archi sembrano deboli, soprattutto nello spessore delle pile e nella dimensione della grossezza. Viene quindi dal Commissario allegato un disegno con sezione d'arco da rinforzare con catene, ispessimento delle pile e un arco acuto sovrastante a sostegno del tetto: tutto questo nel caso il Consiglio approvasse la soluzione ad archi. Reishammer suggerisce comunque la soluzione a capriate del tipo adottato nelle Sale della Ragione a Padova e Vicenza e definito dal Rondelet alla Filibert Delormé, ove oltre a risparmiare sulla muratura lo si farebbe anche per il legname.

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 11 Ottobre 1847
Il Consiglio di Amministrazione della Società Anonima della strada ferrata Leopolda, invia il secondo progetto (firmato da Presenti in data 2 ottobre 1847) in visione al Commissario Regio. Prega anzitutto che l'organo preposto (il Consiglio degli Ingegneri) approvi intanto la planimetria, onde, approfittando della stagione, si possa intanto iniziare la fondazione. Lo stesso Consiglio di Amministrazione comunque espone riserve e le presenta al Commissario Regio, circa la copertura ad archi di 25 braccia per il sostegno delle tettoie; e per ragioni di economia sarebbe più disposto all'uso dei cavalletti. (il secondo progetto teneva conto delle modifiche proposte dal Reishammer). Inoltre sottolinea l'obbligo di sottoporre al loro giudizio il progetto finale della Cancellata e dei casotti destinati alle guardie. Maggior cura poi deve essere data al binario di servizio previsto «destinato a guidare alle officine le locomotive e le carrozze dopo il loro arrivo».

Il quale nel progetto è disposto trasversalmente a quelli di arrivo e di partenza ed ha «l'inconveniente di dover essere attraversato ai ricorrenti alla stazione». Quindi in caso di sua riprogettazione esso deve discostarsi dal fabbricato, onde lasciare spazio agli utenti in sosta o in arrivo. Tale binario era previsto e servito da quattro piattaforme giranti alle estremità della stazione verso l'ingresso dalla parte delle Cascine. (il progetto è quello del 1 luglio 1847)

(M) ASCF, *Cancellaria*, 4485, fs. 139; 29 Dicembre 1847
Delibera della Comunità di Firenze con cui si rende noto che per facilitare l'accesso alla stazione della strada ferrata Maria Antonia e rispettivo recesso dei passeggeri della stessa debba esser resa libera piazza S.M. Novella vecchia dal Mercato del Fieno e Paglia che viene sposta-

to a piazza del Cestello e quello dell'Erbaggio in piazza Ognissanti. Lo firma il Gonfaloniere Bettino Ricasoli. La delibera viene resa pubblica con Notifica stampata e affissa in pubblico in data 4 Gennaio 1848.

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 10 Gennaio 1848
Rapporto del Consiglio degli Ingegneri al commissario Regio sul progetto presentato dalle Società concessionarie ove si osserva che i capannoni «riuscirebbero molto più alti e sfogati del bisogno» cioè braccia 31 dalla corda dei cavalletti al pieno dei binari pur essendo le locomotive alte solo 7 braccia.

Pare che tale altezza è stata adottata «unicamente per servire al genere d'architettura e d'ornato preferito per le fronti dei capannoni». Inoltre muri più alti richiederebbero tempi di costruzione più lunghi e pericoli di sollecitazione dei venti oltreché maggiore esposizione dei marciapiedi alle variazioni climatiche. Viene quindi richiesto alle Società di esprimersi definitivamente sull'altezza.

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 24 Gennaio 1848
Giudizio espresso dal Reishammer sul quarto progetto per la Stazione Leopolda presentato dalla Società concessionaria e modificato seguendo le avvertenze del Direttore Generale delle Acque e Strade (Manetti). Propone — per ovviare allo scompenso che si sarebbe avuto con l'abbassare di 3 braccia la quota delle sale d'aspetto, onde ridurre l'altezza eccessiva della fabbrica interna — di far costruire fra i saloni (o solari) e la piattaforma sotto la stazione un andito «... che liberando le stanze tutte l'una dalle altre viene a dargli una migliore proporzione qualora piacesse ridurle in altezza...»; tutto ciò oltre ad accelerare i tempi si risolveva anche in un discreto risparmio. Come ultima proposta, da estendere al Consiglio degli Ingegneri il Reishammer consiglia l'uso di pluviali alternati con i pilastri della tettoia.

ASCF, *Affari Generali*, 22, fs. 166; 23 Marzo 1848
Sollecito al Gonfaloniere affinché venga accordato il permesso «... di sbassamento della Via Interna lungo le Mura, in quella parte di esse ove va eseguendosi una nuova comunicazione colla Campagna, e precisamente in faccia a Via della Scala». Viene inoltre richiesto il permesso di estrarre dalla città lo sterco proveniente dallo sbassamento.

(A) ASF, *Acque e Strade*, 1819; 19 Aprile 1848
Lettera di rimostranze inviata dal Manetti al Reishammer per la mancata osservanza degli impegni assunti dalla Società Maria Antonia, relativi alla costruzione del nuovo tratto della via Regia Circondaria fuori le mura, sotto il viadotto presso Porta al Prato. Leopoldo Gattai, quale responsabile della Direzione Acque e Strade si era rifiutato di riceverlo in consegna.

Nella risposta il Reishammer specifica come la Società avrebbe provveduto coll'Ing. Babbage, con la massima sollecitudine «... alla costruzione delle due proposte zanelle laterali nel punto indicato alla deviazione...».

(M) ASCF, *Cancellaria*, 45, fs. 64, c. 380, 11 Luglio 1848
A demolizione da tempo avvenuta (1846) degli stabili e proprietà su cui sarebbe sorta la Stazione Maria Anto-

nia, la Società concessionaria — gravata fin dall'epoca delle espropriazioni del dazio comunitativo e dalla tassa straordinaria desunta dalla rendita imponibile — chiede al Gonfaloniere il rimborso del dazio già pagato e la sospensione definitiva della corresponsione, non potendosi ormai più fare su stabili da tempo demoliti, mentre i terreni frutteranno solo quando sarà dato il via all'esercizio. Per tutto questo la Società aveva già sborsato L. 1500 di tassa.

Nella nota degli stabili da demolirsi nel corso dell'operazione figurano i nomi dei proprietari: I padri domenicani di S. Maria Novella con fabbriche e orto nella zona retrostante la chiesa; Fabbriche e terre del marchese Strozzi Ridolfi; vari edifici suddivisi in nove proprietà (fratelli Gondi Cerretani, Galletti, Calamai, Martini, Capacci, Boschi, Selicelli, Verdi), la cappella del SS. Sacramento era di patronato dei Ricasoli.

I risultati ottenuti dalle demolizioni sono: 1) «la Via Nuova che dalla Piazza Vecchia di S. Maria Novella mette alla Stazione», 2) «L'area che da detta piazza introduce alla Via Valfonda».

(M) ASCF, *Cancellaria*, 45, fs. 64; 24 Luglio 1848 «Sig.re Cav.re Commendatore Barone Gonfaloniere della Comunità di Firenze [Bettino Ricasoli]»

«Quando si trattò del passaggio della Via Ferrata Maria Antonia attraverso la Strada delle Mura Urbane, l'Ingegnere della Comunità di Firenze e l'ingegnere della Società Concessionaria di quella impresa convennero che per correggere una iniziativa della predetta Strada delle Mura poteva profittarsi della lavorazione della Maria Antonia e la Comune di Firenze avrebbe per questo lavoro concorso con la somma di L. 600. (Rapporto dell'ingegnere del Circondario de 24 Agosto 1846).

Successivamente il Sig. Babbage Ingegnere della Via Ferrata, fece conoscere essergli necessario di abbandonare il progetto di passare sotto la Via Interna Urbana, e voleva invece passare sopra di quella, mediante un Ponte parte in pietra e parte in legname.

In questo ultimo tema furono eseguiti i lavori e la Via Comunale lungo le Mura Urbane ebbe non ostante la correzione della sua viziosità, con la differenza di livello, cioè in luogo di percorrere sulla Via Ferrata, questa le resto sopra, ed i muri che dovevano sostenere la Strada Urbana sostengono invece il possesso della Società delle Strade Ferrata Maria Antonia.

Dopo questo fatto, non può aver luogo la verifica domandata dall'unità carta perché le cose sono variate affatto, nonostante che come sopra ha detto la Comune abbia ottenuto l'intento della correzione Stradale nel punto vizioso.

Ritenuto questo principio credo che se il Magistrato Comunitativo ha convenuto nella concorrenza della spesa di L. 600 per la correzione stradale, possa ritenere questa avvenuta nei modi stabiliti ed abbuonare la somma alla Società della Via Ferrata.

Tanto in sfogo della unita istanza, mentre passo all'onore di ripeterne con rispetto ed ossequio

D:V: Ill.ma»

ASCF, *Cancellaria*, 4485, fs. 139; 8 Agosto 1848
Delibera presa dalla Magistratura civica — a causa delle

lagnanze degli addetti all'esercizio dei mercati di Erbaggio, Fieno e Paglia, per l'insufficienza dei locali (verificata dall'Ingegnere del Circondario) — di «prevalersi della Piazza Vecchia di S. Maria Novella antico locale» di tale mercato e sgombrarla per renderla adatta al transito dei passeggeri che si servivano della Stazione Maria Antonia.

Vengono a tale scopo circoscritti due perimetri delineati da «segnali di pietra» fissati sul selciato della stessa Piazza Vecchia onde ristabilirvi il mercato dell'Erbaggio, in modo tale da non impedire il transito di carrozze. Nella Piazza Nuova di S. Maria Novella vengono invece individuati altri perimetri delineati allo stesso modo, per il mercato del Fieno e Paglia.

Tutto questo viene motivato dalla Magistratura, anzitutto per gli orari fortemente anticipati dei mercati e dal fatto che il suolo pubblico era di libera proprietà della Comunità [La Notifica firmata da Ricasoli è del 28/9/1848].

Detto trasloco che era stato effettuato nei primi mesi del 1848 «... non dipende da alcuna clausola che stia ad escludere l'esercizio del diritto che ritiene la Comunità di Firenze sul suolo delle Piazze predette, per autorizzare nell'interesse generale dei Comuni l'ingombro o altro qualsiasi utile provvedimento». [Lettera al Prefetto di Firenze del 1/10/1848].

Il mercato di Fieno e Paglia avrà un'odissea travagliata, in seguito alle rimostranze degli abitanti della piazza Nuova di S. Maria Novella, viene redatto un rapporto degli Ingegneri F. Gatteschi e F. Chiesi [ASCF, *Affari Generali*, 51, fs. 741, in data 29/12/1849] in cui viene proposta la via del Maglio.

Un anno dopo il Deputato del Quartiere propone la piazza Maria Antonia (ora Indipendenza). Il 21/4/1851 un altro rapporto dei delegati del governo conferma il disturbo provocato dai venditori nel luogo circoscritto in piazza Nuova di S. Maria Novella e propongono di spostare la vendita tra le Logge di S. Paolo, l'obelisco e il «casotto del Pozzo Artesiano».

Infine la Commissione Comunale istruita *ad hoc* facendo propri tutti i pareri espressi è di unanime parere di trasferire il tutto in piazza del Carmine, lato lungo il Giardino Rospigliosi. Tale rapporto viene inviato dal Baccani al Consiglio Comunale [Ibidem, in data 12/5/1851]

(L) ASF, *Acque e Strade*, 87; 1 Dicembre 1848
Comunicazione del Consiglio degli Ingegneri con il nulla osta per le parti del fabbricato della Stazione Leopolda riservata ai macchinisti e ai carrozzieri e per la Cancellata d'Ingresso che dava sulla strada e piazzale fuori della Porta al Prato. Il progetto steso su tre tavole era stato approvato dal Consiglio di Amministrazione. Carlo Reishammer integra la presentazione confermando lo stato avanzato dei lavori alle officine e giudica positivamente l'uso della Cancellata «... che presenterà il vantaggio di potere effettuare la vendita dei Biglietti anticipatamente, nei giorni di gran concorso...» senza che la folla occupi i piazzali e i locali annessi.

(M) (A) ASCF, *Delibere Magistrati*, 6422, c. 161; 2 Marzo 1849

Respinta dai Magistrati la domanda avanzata dalla So-

cietà Maria Antonia sull'esenzione del dazio comunale imposto sopra le fabbriche demolite e i terreni ora occupati per l'attivanda ferroviaria.

Rifacendosi alla legge del 5/6/1829, vengono comunque esclusi dai campioni del Catasto quei fondi di cui sono variate le destinazioni, riducendone la cifra stimabile (secondo la circolare del 1/7/1843 riguardante terreni occupati per la costruzione di strade e di opere pubbliche).

La Società ripresenterà ricorso al Tribunale di 1^a Istanza con domanda legale (vergata dall'avvocato Vincenzo Landrini e da Clemente Tempestini quale Segretario Gerente della Società) durante il gonfalonierato di Vincenzo Capponi [ASCF, *Affari Generali*, 51, fs. 738, in data 5/5/1851].

(L) (A) ASCF, *Cancellaria*, 3980, fs. 60; 21 Maggio 1851
Estratto dal Registro delle Deliberazioni del Comune di Arezzo riguardante il progetto redatto dal Prof. Giovanni Antonelli delle Scuole Pie, su una strada ferrata che in proseguimento della Leopolda servisse le province del Mugello, del Val d'Arno superiore, Casentino, Valle Tiberina e Val di Chiana onde giungere al confine pontificio. La circolare viene inviata a tutti i Municipi interessati e coinvolti nel progetto.

Accanto alla relazione dell'Antonelli ne viene redatta una in contraddizione del Prof. Corbani. La Commissione fiorentina però dichiara di non essere in grado di scegliere «... fra due città sorelle» e risponde solo all'invito fatto dal Comune di Arezzo. Vengono lodati i vantaggi che derivano da tale costruzione: 1) avvicinamento del confine pontificio, 2) avvicinamento con la capitale delle ricche province di Arezzo e Val di Chiana.

Il Consiglio Comunale di Firenze riconosce l'enorme vantaggio che deriverebbe da tale costruzione, tanto da rendere Firenze stessa il centro della rete ferroviaria toscana e delle grandi arterie del Nord Italia. Viene esteso il plauso al Municipio di Arezzo che ha avuto l'iniziativa di avviare tale progetto, ma non si esprime in termini chiari sulla spartizione dei finanziamenti. In omissis viene infatti precisato che la Comunità di Firenze «... è dispiacente che la situazione finanziaria...» sia piuttosto precaria tale da non permettersi ulteriori oneri; è comunque disposta a prestare il suo appoggio morale.

(M) ASF, *Acque e Strade*, 1819; 9 Giugno 1851
Conferma fatta dal Manetti al Reishammer dell'avvenuta approvazione da parte del Consiglio degli Ingegneri di procedere alla demolizione delle fabbriche esistenti presso l'accesso alla Stazione Maria Antonia perché sia di comodo transito alle vetture di ogni grandezza, in vista anche della «... maggiore importanza che infallibilmente acquisterà la stazione...» quando confluiranno oltreché la linea da Lucca anche quella dalla Lombardia. Il perimetro era stato delineato dal Babbage (progetto del 12/6/1847). L'ampliamento viene proposto per le case all'inizio di Valfonda fino ad una larghezza non minore di quella realizzata.

Si propone anche di ricorrere a un passaggio costruito al di sotto del caseggiato da demolire «... somigliante all'arco detto dei Pecori...».

(A) ASF, *Acque e Strade*, 126; 21 Gennaio 1853
Preventivo sommario per la realizzazione della Strada Ferrata Aretina da Firenze al Confine Pontificio verso il Trasimeno.

Il 1° tratto dalla Stazione Maria Antonia sino sotto le Forbici, da dove inizia il progetto dell'ing. Del Greco con doppio binario è di L. 1.910.000 per un totale di 2 miglia. Il secondo tratto dalle Forbici a Pontassieve col doppio binario, lungo 10 miglia B° 208 è di L. 3.930.325.

(L) (M) ASF, *Capi Rotti*, 57; 30 Agosto 1853
Parere espresso dalla Direzione Generale delle Acque e Strade al Presidente del Consiglio, Baldasseroni, sull'opportunità di trasportare i passeggeri dalle Stazioni Leopolda e Maria Antonia fino all'interno di Firenze per mezzo delle «vetture di piazza».

Viene specificato come esistano categorie di vetture che vincolate ai Regolamenti, praticano cifre molto alte ad arbitrio del conducente essendo fornite di agevolazioni al passeggero, come la possibilità di introdurre le carrozze all'interno delle cancellate.

Si chiede quindi di sopprimere la tariffa extra per quelle carrozze che entrano nei cancelli, rendendo libera la concorrenza delle altre carrozze di servizio per le stazioni.

(A) ASF, *Acque e Strade*, 1827; 24 Dicembre 1856
Memoria descrittiva accompagnata alla presentazione delle tavole di progetto per la Strada Ferrata Ferdinanda in cui viene spiegato il tracciato della linea:

«Oltre all'andamento [vedi doc. 20 Agosto 1856]... la linea si stacca da un punto della Maria Antonia situato sul viadotto praticato sopra la Via delle Mura Esterne e dopo aver traversato una prima volta il Mugnone va a passare sotto la Strada bolognese con sterzo di m. 6.855 continuando in curva e di nuovo traversato il Mugnone la linea si dirige verso Porta alla Croce di dove dopo nuova inflessione prende alla sinistra della Strada Regia di Pontassieve, una direzione parallela a questa. Il riavvicinamento della linea a Porta alla Croce è motivato dal progettato stabilimento di una Stazione per bestiami e mercanzia destinate ad alimentare i mercati di Firenze... La Stazione di Porta alla Croce posta ad una distanza di circa m. 400,00 dal mercato dei bestiami ed a m. 500 dalla Porta medesima contribuirà facilitando gli arrivi alla maggiore regolarità delli approvvigionamenti della Capitale».

(A) ASCF, *Affari Generali*, 105, fs. 589; 20 Agosto 1856
Notifica stampata a cura del Manetti in adempimento degli ordini del Ministero delle Finanze, del Commercio e dei LL.PP. G. Baldasseroni, contenente i capitoli per la Società anonima da costituirsi per la costruzione della Strada Ferrata da Firenze al Confine Pontificio (decreto del 16/8/1856). Nell'art. 1 è prescritto che la strada ferrata avrà in Firenze come terminale la Stazione Maria Antonia. Viene autorizzata la costruzione di una linea di congiunzione fra questa e la Stazione Leopolda e infine il collegamento fra quest'ultima e la linea Aretina.

Dalla stazione, salvo modifiche che possano derivare dallo studio geologico, la strada ferrata avrà come andamento la parte esterna a conveniente distanza dalla Fortezza da Basso, passerà presso il Ponte Rosso sul Mugnone

ne, rasenterà le falde della collina delle Forbici e si avvicinerà alla borgata di Rovezzano. Da qui proseguirà «seguendo l'una o l'altra riva dell'Arno verso la terra del Pontassieve».

Gli studi particolareggiati dovranno essere presentati dal marchese De Flers e la sua Società alla Direzione delle Acque e Strade entro tre mesi per il primo tronco, entro otto per quello fino ad Arezzo.

Fra le molte prescrizioni figura quella che riguarda le opere esterne che dovranno essere «... senza lusso, ma presentare quella solidità che è necessaria per resistere agli sforzi».

Per le stazioni previste di tre tipi differenti, dove nel primo sono comprese quelle di Firenze e Arezzo, esse «... saranno di solida costruzione, ma di semplice architettura». L'art. 43 della convenzione prescrive che la Comunità di Firenze si riserva il diritto di valersi del terrapieno della strada ferrata per collocarvi un tubo d'acqua per servizio della città, senza obbligo di corrispondere alcuna indennità. Quest'ultimo onere era stato più volte richiesto in Consiglio Comunale al momento della stesura dei Capitoli con la Società (in data 5/10/1855).

ASCF, *Affari Generali*, 120, fs. 164; 30 Dicembre 1857 Estratto del Registro delle Deliberazioni del Magistrato Civico del Comune di Firenze, (anno 1857, c. 439) riguarda la domanda avanzata dalla Società Maria Antonia sulla gestione del tratto di strada che da piazza Vecchia di S. Maria Novella conduce di fronte alla stazione «... e precisamente al punto ove termina la Casetta di stile gotico di proprietà dei Padri di S. Maria Novella»; essendo la strada di uso pubblico. Si specifica che per quel che riguarda le spese di manutenzione è di illuminazione si può arrivare ad un comodato ripartendole fra le parti, in quanto su tale strada non si affaccia alcuna casa e la sua ampiezza (dovuta al fatto di «meglio nobilitare» la stazione) comporta maggior spesa di luce.

Maggiore attenzione viene data alla richiesta avanzata dalla stessa Società di valersi dell'ulteriore tratto di strada al di là della Casetta; tale tronco «... non ha sfogo né progresso per alcuno uso pubblico, non sono costruite case né altri edifici ai quali la Strada medesima serva di accesso, cosicché possa dirsi che ad uso speciale anche d'altri serva veramente tronco di strada». Si propone quindi di restituire il terreno alla Società.

(A) ASF, *Acque e Strade*, 127; 26 Giugno 1858 Segnalazione positiva da parte del Reishammer della pianta generale della Stazione di Porta alla Croce, che è composta di quattro fabbricati, due dei quali si fronteggiano paralleli ai binari; uno è occupato dalla stazione vera e propria, l'altro è un «porticato» a uso dei passeggeri. Gli altri due fabbricati sono per caricare e scaricare il bestiame, disposti uno parallelamente e l'altro perpendicolarmente.

(A) ASF, *Acque e Strade*, 1827; 10 Ottobre 1859 Ispezione fatta dagli Ingegneri I. Bordoni, L. Reggiani e dal Commissario Reishammer sul tratto di strada ferrata Ferdinando già completata dalla Stazione Maria Antonia fino a quella di Porta alla Croce. Alla stazione principale risultano già disposte le rotaie

sulla parte destra della tettoia; non sono ancora pronti i veicoli (c'è soltanto un locomotore detto «Firenze»). Percorrendo a piedi la linea vengono riscontrate le mancanze di casotti per la guardia nei punti di intersezione con le strade normali e così pure «... la chiusura tra i ritri dei cancelli ed il muro laterale alla strada anzidetta...». Risultano completi con tanto di cancelli, casotti di guardia e rotaie di riscontro, i passaggi della via di Montughi o dei Cappuccini, quella detta delle Forbici, quella di Porta a Pinti verso Camerata; gli altri — la strada di S. Marco Vecchio, quella per Fiesole lungo il Mugnone, detto delle Cure, con le varie stradelle a sterro lungo il fosso delle Cure.

(L)(M) ASCF, *Affari Generali*, 115 bis, fs. 480, 27 Maggio 1859

Rapporto trasmesso dal Commissario delle Strade Ferrate alla Società Leopolda:

Su richiesta dell'Intendente Militare Francese «... di consegnare i generi di approvvigionamento per riceverli a Pistoia senza occuparsi del loro travaso a Firenze», si verifica l'utilità di un collegamento diretto via rotaia fra la Stazione Maria Antonia e quella Leopolda. Inoltre la prima stazione è dotata di un solo binario e di meno vagoni per cui il trasporto dalla Leopolda alla Maria Antonia con barrocci e successivo carico si rivela scomodo e lungo. Viene quindi proposta l'unione delle linee:

«... La divisata Linea dovrebbe dal piazzale delle Mercanzie attraverso il Cancellato attinente all'ultimo torrione essere condotta in Linea retta quasi perpendicolarmente alle mura della città, presso alle quali sarebbe collocato un piano girante.

Di qui proseguendo parallelamente alle Mura lungo gli alberi che fiancheggiano la Strada della Porta a Prato e della parte nuova e quindi occupando una porzione della detta Strada presso la scaletta delle ghiacciaie, imboccherebbe nella stradella chiusa con pioli che fa capo al terrapieno della Maria Antonia; quivi sarebbe collocato un altro piano girante dal quale per la montata esistenza in quel punto e per un baratto (?) che la Società della Maria Antonia vorrebbe costruire sul suo terrapieno, i vagoni sarebbero rimorchiati mediante un canapo da una di lei locomotiva.»

La proposta viene subito esaminata dall'Ingegnere del Ministero delle Finanze e LL.PP.:

«... sono venuto a conoscenza che la linea da percorrersi con la rammentata congiunzione dei binari, percorre il territorio di questa Comunità, ma si trova tutta invilupata e giacente sopra le proprietà attinenti alla Strada Regia circondaria esterna ed ai Possessi dello Stato — per cui sono di parere non occorre per l'operazione di cui trattasi, il concorso e l'adesione di questo Comune.»

ASCF, *Affari Generali*, 131, fs. 676/60; 2 Febbraio 1860 Lettera inviata da N. Garrido al Gonfaloniere circa il progetto di ampliamento di Via Cerretani e Piazza S. Maria Maggiore.

«Ill.mo Signor Gonfaloniere

Da gran tempo si va (cucinando?) sull'allargamento della strada tra S.ta Maria Maggiore ed il Canto alla Paglia; allargamento domandato e progettato, ma mai eseguito

pella gran spesa di così breve tratto di strada ed il poco compenso che lascerebbe il palazzo ora Locanda d'Yorck il quale, mozzato della facciata e retratto in dietro, non avrebbe più profondità adeguata a verun uso profitabile, da gran tempo dico, si va buccinando che questo allargamento sia aggiornato indefinitivamente. Questo stato di cosa mi fece nascere in mente un modo di conciliare il bisogno pubblico coll'economia proporzionale al risultato proposto dall'operazione e sarebbe al punto di comprare e demolire l'intera facciata dell'Albergo di Yorck comprarne solo l'andito del terreno che corre tutta la detta locanda parallelamente alla strada, in una larghezza, un'altezza ed una forma da farne, senza difficoltà senza deturpamento e con poca spesa, un portico di passaggio per i pedoni, i quali avendo una via coperta libera alle carrozze più agiate alla circolazione in quel modo che in parecchie altre strade assai più larghe ne meno sbrigate di gente.

Il portico, fatto a pilastri, e non a colonne, mettendo in comunicazione dalla piazza della Paglia, al piazzale opposto verso S.ta Maria Maggiore, passando per l'attuale andito interno della Locanda d'Yorck aperto in portico pubblico, sarebbe di assai poco costo comparativamente ai suoi vantaggi di fronte a tutt'altro progetto. La Locanda non scapiterebbe, il pubblico sarebbe servito, la comunità risparmierebbe ed il lavoro sarebbe breve. Una via pubblica coperta, o scoperta, a piacere di chi passa, a pro della stagione, è sempre gratissima all'universale, se non ai bottegai, i quali, qui, non avrebbero a rimpiangere lo spazio.

Senza inoltrarmi in maggiori dettagli, per ora superficiali, mi limiterò a dire che quando questo mio progetto fosse preso in considerazione, dimostrerei il modo di metterlo in esecuzione; il modo di voltare pochi scalini per rendere le sue scale, della locanda sbocanti nell'andito, più agevoli di quello che non sono ora, il modo di aprire all'albergo un nuovo ingresso che non ingombrasse nella strada, né il portico, come fanno oggi i Legni fermati davanti la porta, quando smontano forestieri.

Nella lusinga che un parere ispirato dal desiderio che pare utile non sarà sgradito dalla V.S. Ill.ma passo a sottoscrivere con distinta stima

Della v.S. Ill.ma/Devotissimo Serv. N. Garrido/Via de' Servi 6391»

ASCF, *Filze Speciali*, 5258, fs. 719/60; 31 Luglio 1860 Lettera inviata da Ubaldino Peruzzi al Gonfaloniere di Firenze circa il progetto di ampliamento della strada Nuova che fronteggia la Stazione Maria Antonia: [Intestata «Società Anonima delle Strade Ferrate Livornesi»]

«Ill.mo Sig. Cav. Comm. Marchese Ferdinando Bartolomei, Gonfaloniere di Firenze.

Andando questa Società ad intraprendere dei Lavori di riduzione e di ampliamento della Stazione di Firenze della già Strada F. a M. a Antonia per installarvi la Stazione Centrale per i Viaggiatori occorrerà espropriare una parte dell'Orto e della Biblioteca del Convento di S.M. a Novella, nonché delle Fabbrichette sul tergo della chiesa di questo nome, per allargare la Strada appartenente alla Società stessa presso al cancellato della detta Stazione.

Sapendo essere intenzione di questa Rappresentanza Comunale lo aprire una nuova comunicazione fra la Piazza Vecchia di S.M. Novella e la Via della Scala, passando nel tratto interposto fra la ricordata Stazione e il Convento, sembrerebbe opportuno e conveniente a codesta Amministrazione, lo espropriare subito tutto l'Orto e gl'Edifizj surricordati, piuttosto che aspettare che fatta la espropriazione parziale occorrente a questa Società e attivata la Stazione Centrale fosse aumentato il prezzo della rimanenza a codesto Comune.

Mi permetterei quindi proporre che venisse immediatamente fatta a cura del perito ex-Officio, nominato in ordine alla vigente Legge, la espropriazione di tutto l'Orto della Biblioteca e Fabbrichette surricordate per esserne ripartito l'importare fra l'Amministrazione Comunitativa e questa Impresa, in proporzione della estensione del terreno rispettivamente occorrente all'una ed all'altra. Pregandola a volermi essere cortese di un pregiato suo riscontro per mia norma ho l'onore di segnarmi con distinto ossequio

D.V. Ill.ma Dev.mo Ubaldino Peruzzi»

ASCF, *Filze Speciali*, 5258, fs. 719/60; 12 Gennaio 1861 Delibera del Consiglio Comunale di Firenze in cui si approva la procedura di esproprio delle case comprese nel lotto terminale di via Valfonda (e segnate nelle piante annesse con gli estremi B.D.E.), facente parte del progetto di completamento della via Nazionale già approvato il 8/2/1860, «... con tutto quel più che sarà creduto necessario per alienare l'angolo della Via Nazionale all'angolo della nuova Cancellata...» in linea parallela all'abside della chiesa di S. Maria Novella. Tutto questo era subordinato alla condizione che la Società acquistasse a sue spese quella parte di orti e di edifici «... che saranno compresi fra la cancellata della Stazione ed il tergo della chiesa di Santa M. Novella con sua linea di prolungamento...» oltre a occuparsi della loro demolizione. «Infine che ceda a beneficio e proprietà del Comune tutto il Piazzale fra la cancellata suddetta e il più volte rammentato tergo della chiesa di S.a M.a Novella».

Nelle considerazioni che precedono la delibera si tiene conto che «... quando la Stazione Centrale sia attivata può con molta probabilità sentirsi il bisogno di aprire una via di comunicazione a traverso gli Orti Strozzi fino alla Via della Scala».

ASCF, *Filze Speciali*, 5253m fs. 414/718; 20 Marzo 1861 Lettera-rapporto dell'arch. Guidotti sulla proposta in discussione presso il Comune, di ampliare numerose strade del centro.

Per quello che riguarda le vie di accesso alla Stazione accenna al bisogno di avere larghe e comode comunicazioni con la «unica» Stazione delle Strade Ferrate e che dovrà divenire una delle più importanti d'Europa per il movimento delle Mercanzie.

Tale necessità si sarebbe sentita da quando era stata deliberata l'apertura di via Nazionale e la formazione di una piazza davanti alla Stazione (che a parere dell'architetto dovrebbe essere realizzata coinvolgendo la Società delle Strade Ferrate).

Parla ancora dei progetti di una strada che traversi gli Orti degli Strozzi e conduca a via della Scala fino al nuovo

quartiere sul Lungarno e poi accenna all'allargamento di via degli Avelli e di via de' Banchi. Per Guidotti le comunicazioni importanti sarebbero tre e tutte indispensabili.

1) Via de' Cenni e Via Panzani (seguendo le dimensioni di ampliamento già adottate per Via de' Cerretani)

2) Via degli Avelli, piazza S. Maria Novella Nuova e Via de' Banchi

3) Via del Melarancio, Piazza Madonna e Via della Forca. Tutta la descrizione è ricondotta a quella di via de' Cenni di cui il Guidotti aveva la responsabilità progettuale nei confronti dei marchesi Carega, che fin dal 1858 gli avevano commissionato un progetto di ristrutturazione dei loro immobili posti nella stessa Via de' Cenni all'angolo con piazza S. Maria Novella Vecchia (attuale Hotel Baglioni)

ASCF, *Filza Speciale*, 5243, fs. 9/16; 22 Marzo 1861 Parere negativo espresso dall'Ing. del Comune L. Del Sarto circa l'idea «... che non può essere assolutamente permesso il denudamento del fianco della chiesa di S. Maria Novella...» nel progetto generale di unificazione delle due piazze di S. Maria Novella Nuova e Vecchia. Alla relazione è allegata una pianta ove si evidenziano le tracce di ampliamento di Via de' Cenni e Panzani, portandole ad una ampiezza di 23 braccia (un braccio in meno di quella de' Marignolli al Canto della Paglia). Seguendo il «Rapporto Guidotti» si esproprierebbe per una lunghezza di 300 braccia, uno spazio largo di media 13,30 braccia (più del doppio della careggiata esistente), occupata in gran parte dagli stabili Carega Bertolini (tot. braccia quadre 702 per un indennizzo di L. 126.360; circa L. 180 a braccio quadro). Con tale ampliamento si veniva a formare all'incontro di Via Cerretani, Via Panzani, Via de' Banchi e Via de' Rondinelli «... uno dei più belli sfoghi che si possa desiderare.» in un luogo che avrebbe acquistato maggiore importanza «... dopo stabilita la rete delle Ferrovie che sono parte in costruzione e parte in progetto...».

Si misura anche l'eventualità di effettuare l'esproprio sull'altro lato delle strade (a ponente) e che verrebbe a costare circa la metà di quello proposto; ma si avrebbe l'inconveniente che «il tragitto parrebbe meno diretto» con il rischio di avere una «incomoda strozzatura» fra le due piazze.

ASCF, *Filza Speciale*, 5253, fasc. 414/61; 1 Aprile 1861 Parere espresso dall'Arch. Enrico Guidotti sul progetto di ampliamento del piazzale di fronte alla Stazione Maria Antonia:

«Ill.mi S.ri Gonfaloniere e Priori della Comunità di Firenze

Il progetto fatto dall'Ing. Comunitativo nell'anno decorso per la comunicazione della stazione delle Strade Ferrate col nuovo quartiere di Barbano, mediante la Via Nazionale, comprendeva molto razionalmente il Taglio di varie Case che formano un triangolo fra la Via Valfonda e la Via della Stazione medesima.

La commissione dei lavori di cui io faceva parte, nell'approvare la Via Nazionale proponeva di differire il taglio di quel triangolo all'epoca in cui la Stazione avesse acquistato una più grande importanza colla riunione di altre Ferrovie.

Infatti appena questa maggiore importanza si è verificata il Municipio, chiamata a concorso la Società delle Strade Ferrate deliberò di formare un piazzale avanti la Stazione demolendo il tergo della Chiesa di S. Maria Novella.

Mancato il concorso della Società delle Vie Ferrate, per ragioni non da Lei dipendenti, mi viene fatto supporre che il Municipio abbia rinunziato al progetto di quel Piazzale, ed a tal proposito come supplente al Consiglio e come cittadino contribuente, io mi permetto di fare le seguenti riflessioni.

Allorché il R° Governo permise all'antica Società della Via Ferrata Maria Antonia di costruire la Stazione dentro la Città, ne impose l'obbligo di formare gli accessi comodi e proporzionati al bisogno; come di fatto la Società costruì il Viale avanti alla Stazione ed una piazzetta che lo precedesse fra la Piazzetta Vecchia e la Via di Valfonda.

Oggi alla Società delle Livornesi e di tante altre Vie Ferrate che conducono o condurr devono a Firenze, è piaciuto il servirsi di quella località per una unica Stazione in questa metropoli.

Il R° Governo nel darvi la sua approvazione avrà senza dubbio imposto alla Società le medesime condizioni di formare un comodo accesso a quella Stazione e si anco non lo ha fatto non mi sembra presumibile che l'antico accesso possa e debba servire per una stazione che ha un'importanza tante volte maggiore di quella antica.

Mi permetterò perciò di richiamare l'attenzione di questo magistrato se debba obbligarsi fin d'ora la Società delle Ferrovie a fare tutti i lavori necessari di allargamento intorno alla Stazione, prevedendo anco il caso molto prossimo che l'imboccatura fra la piazza di S. Maria Novella Vecchia e la Stazione, oggi larga B° 30 diverrà presto insufficiente.

Per agevolare poi la Società medesima il Comune di Firenze potrebbe a parer mio concorrere a quei lavori prendendo in cambio dalla Società una porzione degli Orti Strozzi sufficiente a formare la via che dovrebbe comunicare con quella della Scala, e a costruire Case sul fronte di questa Via medesima.

L'aumento di prezzo che già hanno subito gli stabili intorno alla Stazione e quello tanto maggiore che riceveranno con l'attivazione di tante nuove ferrovie, devono far decidere le due Amministrazioni del Comune e delle Strade Ferrate a trovarsi d'accordo il più presto possibile sopra i lavori che sono indispensabili in quella località. Profitto della occasione per partecipare alle SS.LL. Ill.me che dietro uno invito il Sig. Marchese Carega ha acconsentito a dilazionare per qualche settimana i lavori sul canto di Via di Cenni e passo all'onore di ripetermi con profondo ossequio.

Dev.mo e Obb.mo Servitore Enrico Guidotti»

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1861;

27 Aprile 1861 pp. 402-44

Accettata la proposta di procedere all'allargamento delle Vie de' Panzani e dei Cenni, sul lato volto a Mezzogiorno, in base al rapporto dell'arch. Enrico Guidotti. A questa soluzione si è arrivati tenendo conto del progetto di riduzione del palazzo del marchese Carega Bertolini;

quindi nell'ipotesi futura di un ampliamento delle strade succitate era fin da allora conveniente trattare col marchese sul «taglio» degli stabili sul lato di Via de' Cenni. Il preventivo di tutto l'allargamento era di L. 722.700 e le dimensioni previste erano di 23 braccia.

Nel dibattito era intervenuto anche il marchese Carlo Torrigiani, che approfittando dell'occasione proponeva lo studio di un progetto di allargamento di Via degli Avelli, demolendo i caseggiati, fra la detta via e la piazza Vecchia, fino alla casa Lorenzi. Il Gonfaloniere intanto prometteva di rinnovare le premure presso il Governo Superiore, per la rimozione degli Avelli e delle fabbriche addossate alla chiesa domenicana lungo il lato verso piazza Vecchia e faceva presente la certa commissione all'Ingegnere comunale di un progetto basato sulla proposta del Torrigiani.

ASCF, *Filza Speciale*, 5253, fs. 414 e 718; 4 Agosto 1861 Decreto Reale pubblicato dalla Prefettura di Firenze, nel quale vengono dichiarati di pubblica utilità i lavori e le espropriazioni di stabili per l'ampliamento nella città di Firenze della Via Pietra Piana, al Canto di Nello e di quelle dei Cenni e dei Panzani e della Via de' Cerretani nel tratto compreso fra la Via de' Conti e Via Panzani. Per la valutazione delle relative indennità di esproprio valgono le norme stabilite dalla Notificazione della Reale Consulta del 23/2/1845 e del Decreto Granducale del 18/4/1857 concernente le ferrovie Leopolda e Aretina.

ASCF, *Filza Speciale*, 5253, fs. 414 e 718; [1861] Serie di fascicoli relativi a pratiche di esproprio dei singoli stabili affacciati sul lato settentrionale di Via de' Conti. Sono riportate le indennità per la porzione di sgombero dei vari locali e il computo («Ragioni Numeriche») per le liquidazioni delle indennità dovute dal Municipio per l'occupazione parziale delle case, nonché in allegato i preventivi, la «... consistenza e valutazione dei lavori di riduzione di ogni stabile».

I colpiti da esproprio sono nove: 1) Antonio Sacchetti (rappresentato dall'Arch. E. Lotti e Ufficiale del Comune è l'Arch. M. Falcini); 2) Teresa Rosi ved. Bonfanti (rapp. Arch. C. Capei; Uff. Comune Arch. G. Michelacci); 3) Cesare Pieri (rapp. Arch. E. Bracci; Uff. Comune E. Presenti); 4) Don Paolo Paolini (rapp. Arch. C. Capei; Uff. Comune Arch. E. Presenti) gli stabili erano di proprietà della chiesa di S. Jacopo sopr'Arno; 5) Canonico Gaspero Landi (rapp. Ing. G. Fabbri; Uff. Comune Arch. E. Guidotti); 6) Giovanni e Sebastiano Fontani con due stabili (rapp. Ing. L. Maremmi; Uff. Comune M. Falcini); 7) Marchese Andrea Carega Bertolini con tre stabili (rapp. Ing. P.M. Conti; Uff. Comune E. Guidotti); 8) Conte Ferdinando Arrighetti (rapp. Ing. L. Maremmi; Uff. Comune Arch. G. Michelacci); 9) Conte Mattias Arrighetti con ingresso in Via del Giglio (rapp. F. Francolini; Uff. Comune P. Rossini e L. Maremmi). Il Comune di Firenze per far valere quanto prima i suoi diritti fa redigere una lista di case vuote o sfitte da poter utilizzare onde alloggiare quegli inquilini privati delle loro abitazioni, parzialmente demolite per l'allargamento di Via de' Cenni.

Il 30 Dicembre 1861, il Municipio si premura di inviare alla Prefettura la lista di quegli inquilini che si erano mo-

strati inosservanti agli obblighi di rilascio delle case. Il 14 Dicembre questi con un'istanza alla Comunità avevano chiesto di spostare i termini al 3 Maggio 1862. Fra le scuse addotte c'era anche quella della difficile reperibilità di abitazioni a causa dell'Esposizione.

ASCF, *Filza Speciale*, 5245, fs. 99; Agosto-Settembre 1862

Serie di rimostranze fatte da alcuni proprietari degli stabili di Via Panzani, già soggetti all'esproprio per l'allargamento della via, per la progettata inversione del Vicolo degli Armati (interno all'isolato e parallelo a Via Panzani).

In base a questa «il vicolo si riduce in due sezioni a squadra fra loro» per cui gli accessi dei rispettivi stabili rimangono più nascosti di prima.

In tale occasione alcuni proprietari rivolgono domanda (in data 20/8/1862) all'Ingegnere del Comune Federico Gatteschi per poter predisporre un cancello all'interno del vicolo (arco della Casa Cosi) con serratura onde evitare sporcizie. Si suggerisce al Consiglio Comunale per arrivare alla parziale soppressione del primo tronco del vicolo corrispondente all'accesso da Via del Giglio, di ricorrere alle regole in materia di esproprio della Legge 22/4/1788.

Con lettera formale del 15/10/1862 i proprietari di cui all'oggetto rinunciano alle richieste del cancello.

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, 1862; 13 Novembre 1862

Concessione fatta dal Consiglio Comunale alla Società delle Strade Ferrate Livornesi di ampliare di m. 10,30 il ponte che attraversa la Via Interna alle Mura Urbane, sbassando il piano stradale di m. 0,90, alle seguenti condizioni: 1) che la corda del nuovo ponte sia di m. 7, allargando quello esistente di m. 1,15; 2) che lo sbassamento del piano stradale si estenda in modo da mantenere le pendenze attuali; 3) che la Società paghi al Comune la tassa stabilita per l'aumento di occupazione del suolo pubblico, nella proporzione imposta per i terrazzini pensili (L. 20 a mq).

ASCF, *Filza Speciale*, 5245, fasc. 99; [1862]

Serie di fascicoli relativi a pratiche di esproprio dei singoli stabili affacciati su Via Panzani, e comprendenti Notifica, carteggio relativo con gli uffici comunali, perizia, relazione tecnica e valutazione indennità.

Le proprietà coinvolte sono: 1) Giuseppe Balatresi (rappresentato dall'Ing. E. soldi; Ufficiale del Comune è l'Arch. E. De Fabris); 2) Elisabetta Chellini (rapp. Ing. F. Gonnelli; Uff. Comune Arch. E. De Fabris); 3) Opera Pia Laicale [fu Giuseppe Cosi] (rapp. G. Piccioli; Uff. Comune T. Bonaiuti); 4) Luca Rosselli Del Turco (rapp. P. Rossini; Uff. Comune A. Cantagalli); 5) Nicola Fossi [e vendita rimanenze al Duca Simone Velluti Zati di San Clemente] (rapp. O. Berti; Uff. Comune S. Lami); 6) Capitolo Fiorentino [Cavv. Angiolo e Adriano Piccolomini e in parte dei Del Turco] (rapp. P.M. Conti; Uff. Comune Ing. N. Salvi); 7) Giangastone, Francesco e Ferdinando Scacciati (rapp. C. Capei; Uff. Comune S. Lami).

ASCF, *Affari Generali*, 179, fasc. 1142; 25 Settembre 1863

Lettere del direttore della Società delle Strade Ferrate Livornesi al Municipio di Firenze, in cui da l'assenso alla denominazione della strada di accesso alla stazione centrale, proveniente dalla vicina piazza Vecchia di S. Maria Novella, e alla numerazione delle case esistenti. Fa presente ancora che verrà disposta una cancellata di separazione dal piazzale e che si adopererà per riservare tutti i diritti di proprietà alla Società delle Ferrovie Livornesi.

ASCF, *Filza Speciale*, 5243, fasc. 9/16; 11 Marzo 1865
Delibera del Consiglio Comunale di Firenze che richiede alla Regia Commissione Governativa l'autorizzazione di ampliare via degli Avelli eliminando tre archi sul lato della piazza S. Maria Novella ricostruendole voltando sulla strada. Da qui, mantenendosi paralleli all'isolato di fronte, ricostruire il muro in linea retta fino alla Cappella Rucellai (della Pura), demolendo quindi tutti gli edifici interni e restaurando a spese del Comune il cimitero.

Nelle delibere che precedono si fa frequente riferimento alla «... manifesta pubblica utilità, atteso il frequentissimo continuo transito di legni a ruote che ha luogo in quella via per accesso e recesso alla Stazione Centrale...».

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, fs. 6463; 20 Agosto 1865

Lettera inviata dal Direttore delle Strade Ferrate Romane (sezione Nord) G. Morandini al Gonfaloniere di Firenze in cui lo informa che il Consiglio della Società, in un momento di penuria di terreno fabbricativo della città di Firenze, riprendendo in considerazione il vecchio progetto di aprire una via di comunicazione tra la stazione centrale, la via della Scala e la via interna lungo le Mura propone l'apertura di tali vie nei terreni di proprietà della Società ferroviaria, con l'esclusione del terreno (segnato nella parte allegata con A) appartenente al Conservatorio di Ripoli. Il terreno sarebbe ceduto gratuitamente al Comune dalle ferrovie solo a patto di osservare sei condizioni:

- 1) che entro un mese siano iniziati i lavori di urbanizzazione impiantando la rete fognaria, potendo così segnare i lotti di terreno;
- 2) che il Comune prenda in consegna il piazzale antistante la Stazione fuori dai cancelli e provveda all'illuminazione;
- 3) che sia costruito un nuovo muro di cinta dai cancelli della stazione fino alle Mura (seguendo un tracciato segnato in pianta BCDE) con funzioni anche di terrapieno, fino ad un'altezza che sia di decoro alla città (in caso di necessaria maggiore altezza la Società ricorrerà ad un'inferriata a sue spese);
- 4) che le case su via della Scala, abbattute per il collegamento, siano riscarse dal Municipio alla Società stessa;
- 5) che, cessata l'emergenza case a Firenze, il Municipio debba espropriare a sue spese e demolire quel gruppo di case che fronteggia da una parte la piazza della Stazione e dall'altra via Valfonda, in modo che via Nazionale abbia uno sfogo più diretto nel piazzale. (Una parte di quelle case — già di proprietà della Società ferroviaria — sarà ceduta al Municipio al momento della demolizione di tutto il complesso);
- 6) che le spese di sdaziamento e voltura del terreno occu-

pato siano a carico del Municipio. Per fare tutto ciò la stazione è costretta a sopprimere un piano caricatore per le vetture e a farne uno nuovo in testa ai binari; il costo (L. 4.000) sarà assorbito dalla Società Ferroviaria.

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale*, fs. 6463; 6 Settembre 1865

Seduta del Consiglio Comunale in cui viene discusso il preventivo compilato dall'Ing. Emanuele Del Sarto, circa l'apertura delle due comunicazioni fra il piazzale della Stazione, la via della Scala e la via Interna alle Mura, per un importo di L. 72.000.

Vengono considerati i vantaggi di questa nuova arteria che collegherebbe la parte a ponente con tutto il complesso della Stazione, di via Nazionale e di piazza Indipendenza (ex Maria Antonia). Sarà egualmente necessaria tale arteria anche nel caso che «per gli ulteriori studi dovesse essere rimossa la Stazione». Così pure l'abbattimento del gruppo di case fra via Nazionale e piazza Stazione, qualora essa dovesse restare, sarebbe una necessità ineluttabile, per le mutate condizioni della città, mentre invece in caso di spostamento della Stazione la situazione non si verrebbe più a creare e il Comune sarebbe libero di disporre.

All'unanimità si accetta l'offerta fatta, in data 20 agosto 1865, dalla Società delle Strade ferrate Romane ad eccezione di quella relativa ai tempi di esecuzione.

Si approva il progetto «per la costruzione di due tronchi di strada che dal piazzale della Stazione conducano alle attuali Mura e alla via Polverosa presentato dal Sig. Direttore delle Strade ferrate Romane».

Si richiede infine l'autorizzazione a procedere all'esproprio di quella parte di terreno di proprietà del Conservatorio di Ripoli.

ASCF, *Affari Generali Ufficio d'Arte*, 319, fasc. 2638; 5 Aprile 1866

Decreto Reale con cui vengono dichiarate di pubblica utilità le opere di riordinamento dei corsi d'acqua (in particolare il torrente Affrico) e quelle di spostamento di un tronco della Strada Ferrata Aretina, interessate nella costruzione del Gran Viale che deve cingere la città di Firenze sulla destra dell'Arno secondo il progetto dell'arch. Giuseppe Poggi.

Colla Delibera della Giunta Municipale in data 25 Aprile 1866 vengono incaricati diversi periti ingegneri di stabilire le indennità dovute dal Municipio a ogni proprietario colpito dalle espropriazioni occorrenti alla esecuzione delle opere. Vengono di conseguenze stese le perizie per i seguenti proprietari: 1) Enrico Benci; 2) Oreste e Fortunato Gattai; 3) Angiolo Cresci; 4) Emilio Truci; 5) Giuseppe Cardinali; 6) Carlo Conti; 7) Giovanni Scatarzi; 8) Sebastiano e Lodovico Montelatici; 9) Francesco Montelatici; 10) Leopoldo Parigi; 11) Pietro Puccini.

ASCF, *Filze Speciali*, 5243; 3 Maggio 1866

A seguito del Decreto Reale per eseguire l'allargamento di via degli Avelli e della delibera del Consiglio Comunale (26 dicembre 1865), il Comune occupa per causa di pubblica utilità i locali della Compagnia di S. Benedetto e ne effettua la demolizione.

I periti nominati dalle parti, Baccani e Del Sarto, fissano in L. 4.200 l'indennità (pagata il 18 settembre 1868, rogito Guerri)

Mentre nel frattempo era sorta una contestazione finita di fronte al Tribunale Civile di Firenze il 6 luglio 1869, riguardo alla competenza della Compagnia e all'effettiva valutazione delle parti di indenizzare, lo stesso Comune concedeva alla Compagnia del Bianco un appezzamento di terreno (sezione E nella stima del Comune, part. 3286, situato lungo la nuova via Orti Oricellari), per il quale si riserveranno la formula di cessione, cioè di compravendita in attesa che venga risolta la controversia precedente riguardo l'indennizzo.

Il 5 aprile 1867 viene presentato dall'ing. Materassi il piano di ricostruzione del lastrico della piazza nuova di S.M. Novella, di via degli Avelli «con pietra di prima qualità squadrata, rigata e articolata».

ASCF, *Filze Speciali*, 5243, affare 2187

Del Sarto si rivolge al Sindaco il 28 giugno 1866 affinché sia nominato un responsabile che si occupi della parte storica dei lavori di assestamento del muro di cinta di via degli Avelli. In particolare rintracci le antiche famiglie, cui appartengono le archi nella parte interna in via di demolizione, «... per rilevarne gli stemmi e le insegne da scolpirsi negli scudi che debbono trovarsi sulla parte bassa delle archi medesime».

In quegli stessi giorni viene steso l'inventario degli oggetti conservati nella sede della Compagnia (tra cui un affresco e delle opere d'arte del Rossetti, quadri dell'Alfieri, dell'Empoli ed un crocifisso modellato dal Tacca) trasportati tutti nella casa del Governatore della Compagnia, Cav. Matteoni.

Una perizia ufficiale descrittiva (stato di consistenza) firmata da Gaetano Baccani con pianta relativa è redatta il giugno 1866.

ASCF, *Filze Speciali*, 5182, (spostamento di via Aretina) 29 Settembre 1866

Viene presentata al Sindaco di Firenze il progetto di deviazione della Ferrovia Aretina firmato dall'ing. Laschi. Questi era stato costretto a consultarsi con il Poggi, dietro ordine del Direttore delle Ferrovie Romane (il 13 agosto 1866) con il nuovo tracciamento si veniva a creare una linea lunga km 2 e m. 410 con una curva di 600 metri di raggio. Il piano stradale poteva essere disposto con due pendenze al 6 o 7 per mille, con spazio sufficiente per predisporre una nuova stazione.

Viene richiesto dal Direttore delle Ferrovie Romane anche un muro di cinta, di separazione dalla strada parallela (attuale via Mannelli), per motivi di sicurezza (cavalli impauriti, accesso di estranei) e per motivi fiscali, essendo vantaggiosa come cinta daziaria. Le case dei guardiani sarebbero tutte a monte per non danneggiare il profilo stradale.

Si prevede di realizzare il tutto in sei mesi più due mesi per il fabbricato viaggiatori, e un importo dei lavori di L. 190.000 a chilometro, spese di esproprio comprese.

ASCF, *Filze Speciali*, 5182 (spostamento ferrovia Aretina) 2453/1889; 31 Maggio 1867

Decreto Ministeriale che approva il progetto dell'ing. Capo delle ferrovie Laschi (datato 28 settembre 1866) e in particolare le condizioni che i passaggi a livello, all'incontro con le strade ordinarie, non superino il numero

di cinque, ed inoltre che siano prese tutte le precauzioni necessarie perché la sicurezza pubblica non venga compromessa in alcun modo. Incaricate dell'osservanza alle disposizioni sono le Ferrovie Romane.

Il nuovo progetto di spostamento contemplava anche una nuova stazione in sostituzione di quella a Porta alla Croce, da ubicare presso il progettato Viale Militare vicino Campo di Marte, nei pressi di una barriera ove sarebbe stata realizzata una piazzetta circolare; il preventivo era di L. 324.442.

C'era una variante anche al progetto — più monumentale della prima — datata 25 aprile 1867, che contemplava la rettifica su viadotto intero dal piano delle Cure all'Africo, proprio con l'intento di eliminare i passaggi a livello. Seppur degno di una città da poco eletta capitale, il preventivo sei volte superiore fece convergere l'approvazione sul primo progetto.

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale di Firenze*; 1867

Delibera del 20 agosto 1867 con cui si autorizza a procedere col pubblico incanto all'accollo dei lavori per una via di comunicazione tra il quartiere di S. Jacopino in Polverosa e via della Scala. La strada che segna il prolungamento di via Scala, avrà una larghezza di metri 14, un'ampiezza notevole, «quanto si pratica nelle grandi città d'Europa».

ASCF, *Filze Speciali*, fs. 5258; 31 Gennaio 1867

Conservatorio di Ripoli e strade ferrate Romane. Rapporto informativo e progetto per la decorazione del muro della vigna annessa a tale Conservatorio lungo il viale Principe Umberto

«Con ufficiale del di 14 novembre 1871 l'Onorevole Signor Sindaco del Comune di Firenze a norma della deliberazione della Giunta Municipale del di 10 di detto mese ed anno invitava l'Amministrazione a procedere ad una migliore sistemazione del muro di cinta della vigna al medesimo annessa lungo il viale Principe Umberto mediante i necessari restauri ed una semplice e conveniente decorazione, avvertendo in pari tempo che l'ill. Sig. Cav. Architetto Giuseppe Poggi era dal Comune incaricato di trattare con la S.N. o col sottoscritto Ing. del Regio Conservatorio circa al concorso del Comune alla spesa per la decorazione sopraindicata della quale dovevasi al Municipio approvare il disegno [...]»

ASCF, *Atti del Consiglio Comunale di Firenze*, 23 maggio 1871

Delibera del Consiglio Comunale con cui si approvano i progetti e le perizie compilati dall'ing. Poggi per la costruzione dei viadotti delle ferrovie sul Viale in curva e per la formazione del Campo di Marte e Viale adiacente. La perizia (in data 26 marzo 1871) prevede la somma complessiva di L. 463.850 e comprende due viadotti sopra lo stradone in curva per il passaggio della Firenze-Pistoia e l'altro della Firenze-Livorno. Altra perizia prevede la somma di L. 275.063 per la costruzione del Campo di Marte e Viale adiacente. La Società che si accolla i lavori è la Cheli Sandrini e Fanfani Compagni, col rimborso del 34% sui prezzi unitari concordati dalla Florence Land and Public Works Company.

