

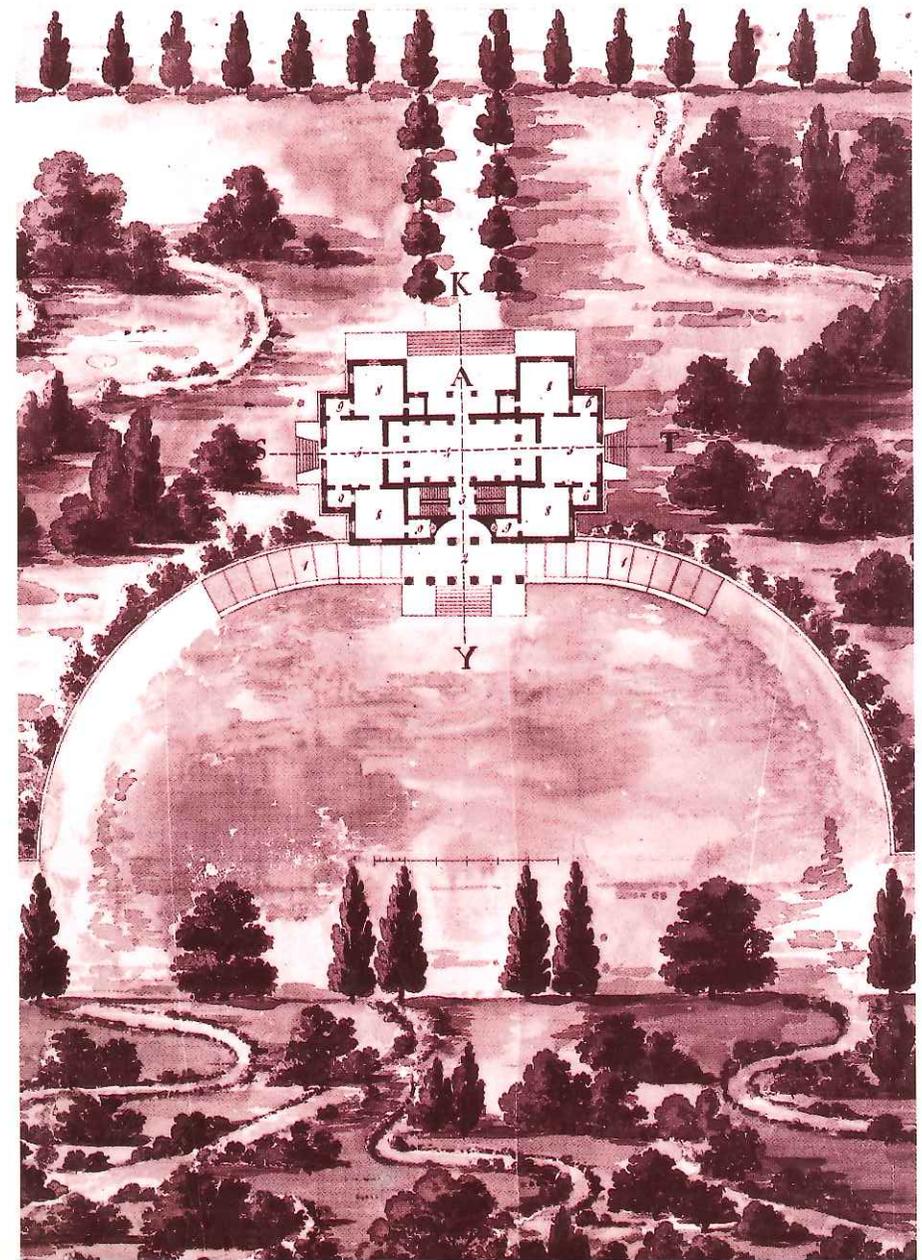
STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA III

Publicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni  
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Gennaio-Giugno 1995

STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA III

# STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/III

Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1864)  
la definizione di una nuova immagine urbana



Edizioni Kappa

---

## STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA III

Publicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni  
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Gennaio-Giugno 1995

*COMITATO DI REDAZIONE/TOSCANA*

**Gabriele Corsani, Giovanni Fanelli, Ezio Godoli, Gabriella Orefice**

**Responsabile scientifico per la Toscana: Giovanni Fanelli**

Si ringrazia per la preziosa collaborazione la direzione del personale dell'Archivio Storico del Comune di Firenze e dell'Archivio di Stato di Firenze.

Questo 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.

Publicato con i fondi per la ricerca scientifica del MURST (40%) assegnati al Dipartimento di Storia dell'Architettura e Restauro dell'Università di Firenze.

*Direttore responsabile:* Enrico Guidoni

*Progetto e realizzazione editoriale:* Studio Mariano

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

*Amministrazione e Distribuzione:* Via Silvio Benco, 14 - 00177 Roma - Tel. (06) 273903

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

Abbonamento annuo: L. 25.000, per l'estero L. 30.000

Prezzo di un fascicolo L. 15.000, arretrato ed estero L. 18.000

Versamento sul c/c 34084004 - Cappabianca Riccardo, Via G.M. Giberti, 4 - 00151 Roma

---

# STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/III

Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1864)  
la definizione di una nuova immagine urbana



Edizioni Kappa

## Indice

Nota introduttiva di <i>Giovanni Fanelli</i>	5
<i>Gabriele Corsani</i>	
<b>Il nuovo quartiere di Barbano</b>	7
<i>Appendice documentaria</i>	25
<i>Gabriella Orefice</i>	
<b>L'Arno a Firenze nella prima metà dell'Ottocento tra cronaca e storia</b>	31
<i>Appendice documentaria</i>	69
<i>Elisabetta Pieri</i>	
<b>Del "consumo, comodo e decoro" delle vie cittadine. Lastrici e selciati a Firenze tra il 1782 ed il 1859</b>	75
<i>Appendice documentaria</i>	94
<i>Documenti</i>	99

### Sigle e abbreviazioni

AAD	Archivio dell'Accademia del Disegno
AMFCE	Archivio del Museo di Firenze com'era
ASCF	Archivio Storico del Comune di Firenze
ASF	Archivio di Stato di Firenze
BCF	Biblioteca del Comune di Firenze
BMF	Biblioteca Marucelliana di Firenze
BNCF	Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze
BNCR	Biblioteca Nazionale Centrale di Roma
GDSU	Gabinetto Disegni e Stampe degli Uffizi
SABAS	Soprintendenza ai Beni Artistici e Storici

## Nota introduttiva

*Ancora un numero della serie regionale di «Storia dell'Urbanistica», il terzo, è interamente dedicato a Firenze nel periodo della Restaurazione.*

*Dopo la «mappa delle trasformazioni edilizie» del numero precedente, si affrontano qui altri episodi puntuali: il nuovo quartiere di Barbano (la prima crescita urbana, pur all'interno delle mura, dopo una stasi secolare), alcuni progetti di sistemazione delle rive dell'Arno all'interno della città.*

*I provvedimenti e gli interventi relativi ai lastrici e ai selciati delle vie cittadine si susseguono in parallelo alla serie delle trasformazioni edilizie e confermano chiaramente, pur in un ambito limitato, la dialettica fra istanze igienico-funzionali ed estetiche che riscontriamo negli episodi più importanti. Infine la trascrizione delle parti più interessanti della prima inchiesta statistica sulla città, redatta nel 1843, e il bilancio fatto dal marchese Pier Francesco Rinuccini nel dicembre 1846, nel momento in cui lascia la carica di Gonfaloniere che aveva tenuto per cinque anni, permettono di cogliere il funzionamento e le trasformazioni di Firenze nella fase più matura e operosa della Restaurazione.*

*I progetti e gli interventi analizzati – fra cui quelli relativi all'Arno sono in parte inediti – confermano il momento di importanza della prima metà dell'Ottocento come l'inizio della storia contemporanea della città, per il coinvolgimento di tutte le sue componenti fisiche, economiche e sociali.*

*Il saggio di Gabriella Orefice presenta un panorama delle proposte per la sistemazione delle rive dell'Arno nel tratto urbano. I progetti, prevalentemente non realizzati, intendono proporre un nuovo modo di rapportare la città al fiume. Venute ormai meno quelle forme di economia mercantile che avevano nell'Arno un complemento non indifferente – l'acqua necessaria ai cicli produttivi e al trasporto delle merci – si instaura un rapporto di tipo contemplativo, rinunciando alla contiguità fisica con l'elemento naturale che diventa oggetto di fruizione estetica. Anche l'unica attività che sopravvive, quella dei renaioli, si inserisce in questo quadro per il suo carattere pittoresco, godibile dalle spallette dei Lungarni. È infatti in questo periodo che si avvia a compimento la continuità delle vie lungo il fiume, completata poi con il piano del Poggi, integralmente sulla riva destra e parzialmente sulla riva sinistra, ove fra il Ponte Vecchio e il Ponte alla Carrara gli edifici prospettano direttamente sul fiume. Significativa, e non solo in questa ottica, è la proposta avanzata dall'avvocato Galletti per la prosecuzione dei Lungarni anche in quel tratto.*

*Si tratta quindi di un aspetto non secondario che sta alla base anche del rinnovamento dell'immagine della città. È ora che si diffonde la veduta della città con l'Arno, la cui fortuna, testimoniata da tanti dipinti e disegni, è rivelata anche dal fatto che quasi tutti gli alberghi principali sono ubicati sulla riva destra del fiume o nelle immediate vicinanze. Si accentuano le differenze già sensibili fra la riva destra e la riva sinistra, l'Oltrarno, che anche per motivi ora detti resta praticamente escluso da questi cambiamenti. La grande alluvione del 3 novembre 1844 impone poi un crudo richiamo alla necessità di un riesame degli aspetti idraulici della questione dell'Arno.*

*La pavimentazione delle strade e delle piazze di Firenze assume nuova importanza perché l'accresciuto traffico di carri, barocchi e carrozze la sottopone a una usura prima non sperimentata. Il saggio di Elisabetta Pieri ricostruisce la vicenda mettendo in luce il rapporto fra gli aspetti tecnici e normativi e quegli più propriamente legati al disegno della città.*

*Scorrendo le delibere municipali di questi decenni ci si imbatte di continuo nelle spese per la*

manutenzione e per il rifacimento dei lastrici all'interno del centro. Una causa, più volte lamentata, di questo stato di cose era l'ubicazione della dogana in Palazzo Vecchio, sul lato nord, con la conseguenza fra l'altro che quel lato della piazza, fino alla statua di Cosimo I, era continuamente occupato da carri. Ma il motivo dei danni maggiori alla tenuta dei lastrici era il cattivo funzionamento della rete fognaria, che solo con i lavori di Firenze capitale riceverà una prima organica sistemazione. Cade quindi nel vuoto l'istanza di unire nella stessa operazione il rifacimento delle strade e delle fognature. Oltre ai rifacimenti si procede al completamento delle pavimentazioni lapidee della città. Un aspetto interessante è costituito dal fatto che si arriva a definire la partecipazione dei privati alla spesa del rifacimento dei lastrici per la fascia più vicina al filo dei fabbricati.

Il contributo di Gabriele Corsani sul nuovo quartiere di Barbano, oltre alla ricostruzione filologica su base documentaria, amplia il quadro delle implicazioni progettuali - nel quale emerge l'istanza illuministica della accessibilità che peraltro tende a permeare tutto l'organismo urbano - alla componente sociologica e politica. Emerge un quadro assai vivace e composito di piani di riforma che non riescono però a varcare la soglia della più cauta e ridotta sperimentazione. Se ciò conferma il carattere di prudente conservatorismo della cultura politica toscana in questo periodo, mostra nella genesi del nuovo quartiere di Barbano un interessante legame fra progettualità riformatrice e progettualità urbana. Il saggio indaga ed evidenzia concretamente il ruolo avuto dai riformatori sociali dell'«Antologia», dai piccoli imprenditori edili, che tentano la formazione di cordate e che trovano comunque nei cantieri dei nuovi quartieri di Barbano e delle Cascine la palestra formativa per i grands travaux di Firenze capitale, nonché dalla corporazione degli architetti.

Giovanni Fanelli

## Il nuovo Quartiere di Barbano presso il Forte di S. Giovanni Battista a Firenze (1834-1859)

Gabriele Corsani

### La genesi del quartiere: istanze filantropiche e ragioni economiche

Nella primavera del 1837 l'architetto Francesco Leoni<sup>1</sup> stende un *Progetto di impresa filantropica* per costruire due nuovi asili infantili e un nucleo di case da poveri a Firenze. Nella parte iniziale della memoria si affronta il problema del finanziamento necessario, arduo preliminarmente se legato a programmi di riforme - come l'educazione popolare - su cui il consenso era tutt'altro che unanime.

Con la memoria del 6 maggio 1837 il Leoni non intende rivolgersi unicamente a coloro che già erano impegnati su questo fronte, né a un'Accademia, né al Municipio o al Governo, ma a tutti i fiorentini, che possono o vogliono ascoltarlo. È una novità piccola, destinata a rimanere intenzionale, come vedremo, e tuttavia espressiva di non pochi cambiamenti. Dunque idealmente viene chiamata l'intera città per avviare a soluzione una delle carenze più gravi, quella di case e di scuole:

*«Il progetto che qui si offre alla pietà dei fiorentini ha per oggetto di supplire alla sopracitata mancanza coll'erezione di due nuove case d'asilo o scuole di mutuo insegnamento, una per i maschi, l'altra per le femmine in un quartiere della città che ne è fin qui privo: s'intende dei così detti Camaldoli di San Lorenzo.»<sup>2</sup>*

I camaldoli<sup>3</sup> di S. Lorenzo, al margine nord del vecchio centro, erano una delle concentrazioni residenziali più precarie dal punto di vista igienico e della composizione sociale. Nell'idea del Leoni i due asili hanno una grande importanza, e infatti vengono citati per primi, ma l'intervento comprende anche un nucleo di *case da poveri* disposte ai lati di una nuova strada da aprire prolungando fino al bastione di San Paolo della

Fortezza da Basso la direttrice di Via degli Arazzieri, che inizia dal lato ovest di Piazza S. Marco e terminava allora in Via San Gallo, di fronte al convento delle monache di Santa Apollonia.

Il nuovo nucleo residenziale avrebbe occupato un'area ortiva di proprietà della famiglia Gondi comprendente il Podere della Fortezza e il Podere di Barbano, immediatamente a nord dei camaldoli, delimitata dalla Via San Zanobi a ovest, dalla Via Evangelista (oggi: Via Guelfa) a sud, dal bastione di S. Paolo a ovest, dal fabbricato dell'Ufficio del Sale e dalle Scuole di Santa Caterina a nord.<sup>4</sup>

La collocazione delle nuove case per i tessitori vicino ai *camaldoli* da cui si sarebbero quasi tutti mossi è non poco interessante per il mantenimento della contiguità con l'ambiente natio e, più, per la volontà di mantenere nell'ambito urbano questa categoria di lavoratori, mentre l'idea dominante, pur nella totale assenza di iniziative, era porre la soluzione di questi problemi al di fuori della città. Alcuni anni dopo Giuseppe Martelli ribadisce autorevolmente che *La idea di costruir case per i poveri fuori della città, è un'idea irrazionale e falsa. L'abitante de' Camaldoli di S. Lorenzo non andrà mai ad abitare mezzo miglio fuori la porta S. Gallo; nei Camaldoli è nato, e vi son nati i suoi genitori, e nei Camaldoli egli vi ha le sue relazioni e la sue consuetudini, e nei Camaldoli, o almeno nei pressi, egli vorrà sempre restare.*<sup>5</sup>

Nella pianta di Federigo Fantozzi, immediatamente precedente alla realizzazione del nuovo quartiere (è pubblicata nel 1843, quando era già approvato il progetto definitivo) notiamo che gli orti Gondi sono favorevolmente ubicati quanto alla accessibilità rispetto al centro urbano.

Questa proposta, allo stato di minuta, è la prima

di una lunga serie di altre memorie, schizzi, perizie, quadri economici, appunti, biglietti, ecc., che compongono una voluminosa filza di 45 documenti, ordinata dal Leoni stesso alla fine del 1844 e inviata al Municipio all'inizio del 1845 per dimostrare il lavoro svolto in ben sette anni e per rivendicare un congruo risarcimento pecunario, dato che nel frattempo l'idea di un nuovo quartiere in quell'area era sì approdata alla fase esecutiva ma, al di là di tutti i cambiamenti di impostazione, l'incarico del progetto era passato all'Ingegnere di Circondario Flaminio Chiesi. Questa singolare circostanza consente di seguire tramite una traccia quanto mai minuziosa l'iter progettuale e la sua genesi ideologica.

Già nella prima fase la proposta comprende un progetto completo per 49 case capaci di 294 famiglie, con tanto di perizia e disegni. Fra le prime carte della filza probatoria troviamo anche alcuni schizzi a mano libera, quasi certamente eseguiti in loco, di piante di case popolari realizzate a Firenze: le case per i tessitori sul Prato e quelle in Via San Zanobi, costruite dall'Arte della Lana, e quelle di Via San Giuseppe costruite dalle Monache delle Murate. Lo scrupoloso censimento del Leoni dice quanto scarsi erano stati a Firenze gli interventi moderni nel campo dell'edilizia per gli strati più bisognosi della popolazione.<sup>6</sup>

Risulta dalla corrispondenza contenuta nella famosa filza che il Leoni era in contatto con l'abate Fruttuoso Becchi, segretario dell'Opera degli Asili Infantili, con il conte Piero Guicciardini, noto filantropo e riformatore, e con altri personaggi che avevano fatto parte dell'"Antologia" del Vieusseux, soppressa dalla censura granducale alla fine del 1832. Sono gli stessi che avevano curato le circolari programmatiche della rivista del 1832 e del 1833 (causa della soppressione, quest'ultima) in cui il dovere di istruire poveri è un tema centrale. Nella prima circolare si afferma: *i disordini e gli altri mali che affliggono la società protengono in gran parte dalla miseria e dall'ignoranza della classi inferiori; è quindi evidente la necessità di un'istruzione morale, religiosa, popolare, universale; e il bene che a questa verrebbe se i ricchi e i potenti si unissero coi mezzi immensi che presenta lo spirito di associazione.*<sup>7</sup>

A Firenze erano già attive dal 1819 le scuole di Mutuo Insegnamento e nel 1834 era stato istituito il primo nucleo di Asili Infantili sul modello di quelli fondati a Livorno nel 1833.<sup>8</sup>

Un altro fronte di contatti era rappresentato dal maestro muratore Giorgi, probabilmente esponente fiduciario di una cordata di piccoli imprenditori edili, intenzionato a costruire una parte delle 49 case, con l'impegno di restare proprietario di alcune e di affittarle secondo gli intendimenti sociali della iniziativa.

Appare chiaramente che la faccenda, come la

chiama il Leoni, nasce all'insegna di un nobile tentativo, dal punto di vista sociale, ma contiene una ambiguità di fondo. La volontà di dare un fattivo segnale in tema di case da poveri, dimostrando che esse sono produttive e redditizie, entra immediatamente in conflitto, o in concorrenza, con altre idee per espandere il *fabbricato* della città, cioè per una ripresa della edificazione ex novo, oltre la moda delle singole ristrutturazioni edilizie, non limitata da programmi filantropici. Non si tratta solo, dunque, di assicurare una prospettiva economica alla realizzazione delle case e degli asili: è la finalità stessa dell'iniziativa ad essere in forse fin dall'inizio. Il nodo degli asili è illuminante: al loro indubbio primato ideologico fa riscontro la mancanza di qualsiasi disegno o schizzo per l'edificio. Il Leoni pensa di proporre *i primi capi rappresentanti le case d'asilo* come intestatari dell'iniziativa,<sup>9</sup> ma quando il conte Guicciardini gli suggerisce che *le case d'asilo (...) possono essere le prime ad esser fabbricate*, teme che ciò possa urtare chi è contrario agli asili e che *vi sarebbe da non aver sottoscrizione.*<sup>10</sup>

Esplicitamente la contraddizione non emerge, anche se assai indicativo al riguardo un passaggio della relazione: *Il taglio della strada muovendosi a squadra dalla Via San Gallo porterebbe la necessità di fare una sezione al convento delle RR. monache di S. Appollonia (...) ma questa sezione che potrebbe recar disturbo alle religiose, non si propone di eseguirla: ciò non influisce al nostro scopo, che è solo quello della salute fisica e morale dei nostri poveri concittadini, e non l'abbellimento della città.*

La preoccupazione per la quiete delle religiose sembra svolgere in realtà una funzione cautelativa su un aspetto suscettibile di compromettere la fattibilità dell'intervento, cioè l'accesso diretto delle case da poveri alla piazza San Marco che con le sedi dell'Accademia e dello Studio Fiorentino era il centro intellettuale della città. Esplicitare del tutto una simile contiguità poteva quindi non risultare opportuno. Si può pensare, peraltro, che al Leoni non dispiacesse affatto aver ammiccato a tale vicinanza, capace di innescare altri e fattivi appetiti per l'area proposta. Del resto l'idea di proseguire la Via degli Arazzieri verso ovest con il taglio del convento di Santa Apollonia, già presente nel piano di Giuseppe Del Rosso del 1813, era troppo evidente per poter essere taciuta. Non possiamo non rilevare, dunque, una certa ambiguità fra le preoccupazioni filantropiche e l'invito alla ripresa della espansione urbana all'interno delle mura - la prima dopo una stasi secolare - in una zona così delicata. Ben difficilmente si sarebbe rinunciato per programma all'*abbellimento della città.*

La proposta abbozzata presenta una soluzione architettonica solo per le case mentre, come si è detto, il tema degli asili non è affrontato sotto

questo aspetto in nessun documento dell'iter preparatorio.

### I primi due progetti Leoni (1837, 1840)

Alla fine dello stesso 1837 l'*impresa filantropica* approda a una formulazione compiuta, ove la tensione sociale cede il passo a un programma giudicato più realistico, specie in ordine al finanziamento, per il quale non si prospetta più una partecipazione dei cittadini ma si invoca direttamente l'intervento del Governo. Il 16 novembre 1837 l'architetto Leoni presenta infatti alla Segreteria di Finanze un *Progetto di costruzione di n. 53 case da poveri capaci di n. 318 famiglie in una nuova strada da aprirsi in Firenze sulla linea di Via degli Arazzieri al Bastione di San Paolo del Forte da Basso*, completo di relazione, piano economico, perizia dei lavori e tavole grafiche:

*La popolazione cresce notabilmente in Firenze ogni anno, e come suol sempre accadere aumenta specialmente nella classe indigente.*

*Le case da poveri sono intanto diminuite, poiché le piccole case sono state riunite insieme e ridotte a migliori e più ampi quartieri per delle famiglie più agiate.*

*I proletari, che non possono sostenere pigioni gravose, vivono ammassati con scandalo alla morale, e al buon costume, e molti stanno in luoghi mal-sani. Molti proprietari escludono dai loro stabili le tessitrici per timore che le loro case possano soffrirne; sicché talvolta l'industria del povero è rimasta in tale modo sospesa. (...)*

*Costruire case da poveri sarebbe dunque:*

*1° Un soddisfare ad un bisogno della crescente popolazione;*

*2° Sarebbe un migliorare l'esistenza presente e futura nel popolo sia pel lato morale, che fisico, che economico, ed industriale.*

#### Progetto

*La strada proposta dall'architetto Leoni sulla linea di Via degli Arazzieri al bastione di S. Paolo del Forte da Basso sembra che sia tracciata in uno dei luoghi più opportuni:*

*1° Perché tagliando le lunghissime e popolatissime strade di S. Zanobi e S. Reparata ne favorirebbe lo sbocco, e darebbe anche a queste maggior circolo d'aria, e maggiore salubrità.*

*2° Perché richiederebbe la demolizione di pochi miseri stabili, e quindi l'acquisto del fondo potrebbe essere fatto ad un prezzo non eccedente (...)*

*La piazza è per dar luogo a tempo opportuno a due Stabilimenti di Educazione ed Istruzione Popolare uno per maschi, ed uno per le femmine i quali piacesse al Governo o erigere per propria disposizione, o potessero esser fondati con i capitali accumulati per mezzo di qualche associa-*

*zione caritatevole, o per offerta di qualche generoso privato.*

*Ciascuna casa dimostrata nelle tavole 2. e 3. ha tre piani, e ciascun piano due quartieri, uno di due stanze, l'altro di tre; la stanza di ingresso di ciascun quartiere potrebbe essere destinata al telaio.*

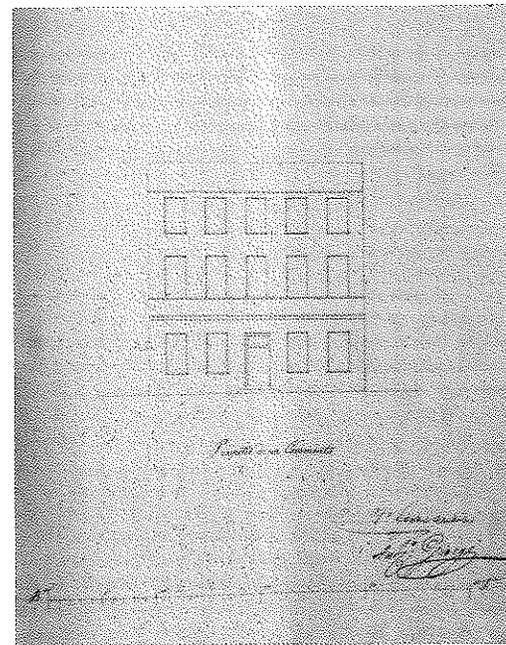
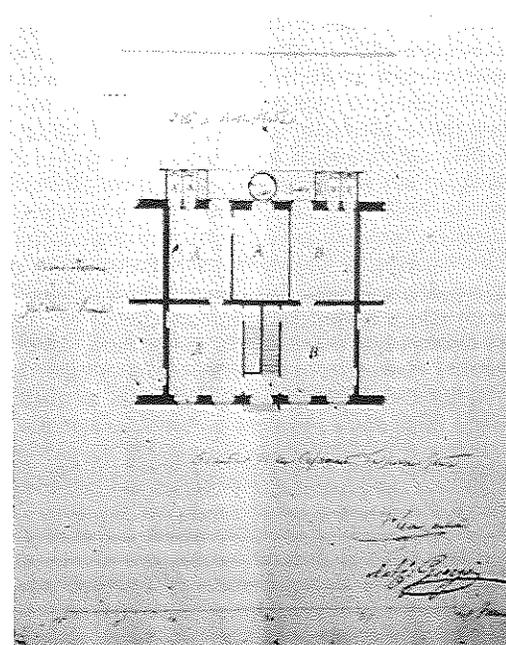
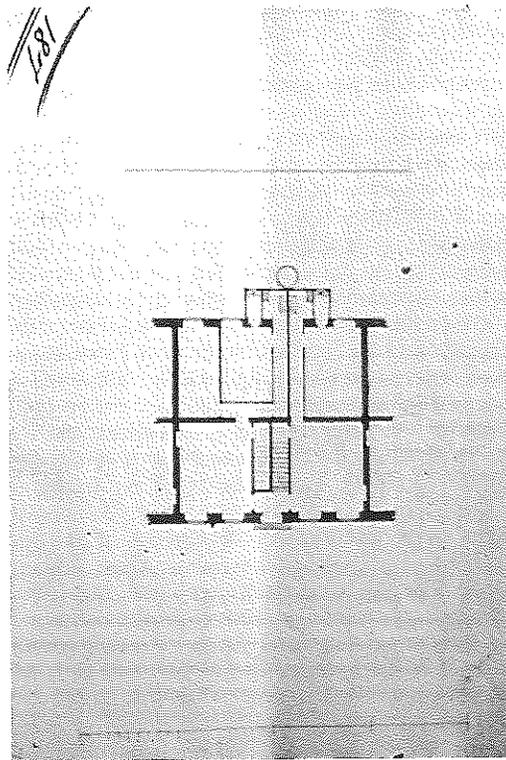
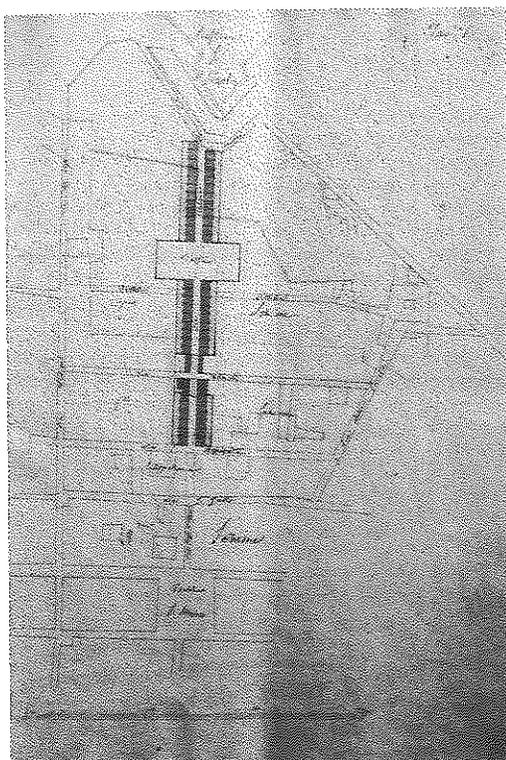
*L'opera proposta potrebbe dar lavoro per tre anni almeno, e potrebbe aver principio anche nel più breve tempo.<sup>11</sup>*

Nei *Mezzi di esecuzione* si prospetta il quadro economico per rendere possibile l'operazione, che si basa sul presupposto di un ricavo del 5% in forma di affitto delle case costruite.<sup>(12)</sup> Per garantire questo risultato *Lo speculatore in tale interesse ha bisogno: 1° che gli sia concesso gratuitamente il suolo; 2° che sia esente dalle Imposte presenti sul suolo occupato e dalle Imposte future (...); 3° esenzione dei diritti di Registro; 4° che Egli abbia le strade fognate, e lastricate onde l'accesso sia decente.*

L'importo per l'acquisto del terreno della nuova strada, per le lastricature e fognature, ammonta a £ 113.995, da erogarsi nei tre anni previsti per la realizzazione del progetto. A fronte di questo esborso il Comune avrà un vantaggio indiretto dalla circolazione del rilevante capitale necessario alla realizzazione dell'opera - ognuna delle 53 case costa più di £ 13.000 - e dopo un certo numero di anni avrà una rendita sicura derivante dall'addebiamento delle case medesime.

Infine in una postilla il maestro muratore Giorgi si dichiara disponibile ad eseguire una parte delle costruzioni secondo il progetto e le condizioni indicate ed a restare proprietario di una quota parte di quelle costruite per darle in affitto: *Esaminata la presente Perizia con l'annesso Disegno per la costruzione di Casamenti da povera Genti Io sottoscritto M. Muratore Antonio Giorgi dichiaro di essere in grado di eseguire un numero di questi Casamenti per il Prezzo stabilito dall'Architetto Sig. Francesco Leoni e di poterne rimanere il Proprietario di una porzione dei medesimi dopo esser stato il costruttore, ed in fede di che, Antonio Giorgi, Mano Propria.* Come avallo della fattibilità dichiarata Antonio Giorgi firma anche, insieme al Leoni, la seconda e la terza tavola di progetto, ovvero la pianta e il prospetto di una unità del nuovo borgo illustrato nella prima tavola.

La presentazione al Governo non è prevista dal normale iter dei progetti, come era invece al tempo del governo francese nel caso di una certa importanza, ma ha lo scopo di far risaltare l'interesse pubblico dell'iniziativa e la dimensione dell'intervento. Oltre trecento nuovi alloggi significavano circa 1.500 abitanti che sarebbero risultati a tutti gli effetti nuovi abitanti, anche se già presenti in città, dato che avrebbero appena alleggerito la situazione di sovraffollamento nei vari camaldoli della città, di cui mancava peraltro una reale conoscenza.



1/Progetto di costruzione di n. 53 case da poveri capaci di n. 318 famiglie in una nuova strada da aprirsi a Firenze nella linea di Via degli Arazzierti al bastione S. Paolo del Forte da Basso, secondo il disegno dell'Architetto Leoni. (ASF, Capirotti di Finanza, 104). Primo progetto Leoni, presentato al Governo il 16 novembre 1837.

1.a/Planimetria d'insieme.

1.b/Uno dei 53 nuclei: pianta del piano terreno.

1.c/Idem, pianta del piano primo.

1.d/Idem, prospetto.

La mancanza di case salubri per i poveri si proponeva ormai con l'urgenza delle necessità mai evase ed era costantemente aggravata dalla crescita della popolazione per immigrazione dalla campagna. Nonostante le gravi carenze igieniche generali e la pesante incidenza della mortalità infantile, dagli 83.900 abitanti del 1800 la popolazione di Firenze supera il tetto dei 100.000 alla fine del terzo decennio. Nel 1833 una "pestilenza", cioè un'epidemia di colera, miete tante vittime da portare in negativo di 1.255 unità il saldo naturale; che poi il saldo totale faccia registrare un incremento di 313 unità anche in quell'anno, per effetto della immigrazione, dice quanto peggiori fossero le condizioni degli abitanti nelle campagne.<sup>13</sup>

La questione igienica diventa dunque una delle principali preoccupazioni, anche dal punto di vista politico, in una situazione non turbolenta ma potenzialmente pericolosa. Ricordiamo che anche in Toscana era già avvertita l'esigenza di graduare le provvidenze per i vari gradi di marginalità sociale (poveri, indigenti, mendicanti, vagabondi), in modo che quelle destinate ai poveri e agli indigenti, cioè i numerosi addetti ai lavori più umili e precari che una disgrazia o una avversa congiuntura economica precipitava nello strato inferiore - avessero un effetto stabilizzatore all'interno del corpo sociale. Alla fine del Settecento era prevalsa la posizione dell'economista Francesco Maria Gianni, assertore della tolleranza anche verso i mendicanti e della opportunità di recuperare i poveri e gli indigenti in modo da assicurare alla città l'apporto delle due "industriose" categorie di lavoratori. Non era però seguita una politica di applicazione di tale indirizzo.

Nelle proposte del 1837 dunque l'ennesimo tentativo di avviare a soluzione il problema delle case da poveri si inquadra in un contesto assai articolato.

Quanto alle tessitrici, destinatarie prime della proposta del Leoni, esse costituivano una delle categorie più disagiate nel panorama del proletariato fiorentino, e la più invisibile ai padroni di case per via appunto dei telai domestici, fonte continua di sporco e di rumore e soprattutto di vibrazioni pericolose per le strutture portanti degli edifici. La condizione delle tessitrici, esposte per di più al pericolo della etisia per il pulviscolo che si produceva nella lavorazione, arriva a costituire un topos dell'immaginario popolare, come testimonia il titolo di un romanzo del riformatore e pedagogista Pietro Thouar, *Le tessitore*, del 1844,<sup>14</sup> ove gli scarni riferimenti alla realtà urbana riguardano i camaldoli di San Lorenzo e certe case popolari che erano state costruite allora sul Prato (quasi una anticipazione del nuovo quartiere delle Cascine), mentre non c'è alcun cenno alle attese per il nuovo quartiere di Barbano.

La planimetria generale del progetto accenna con

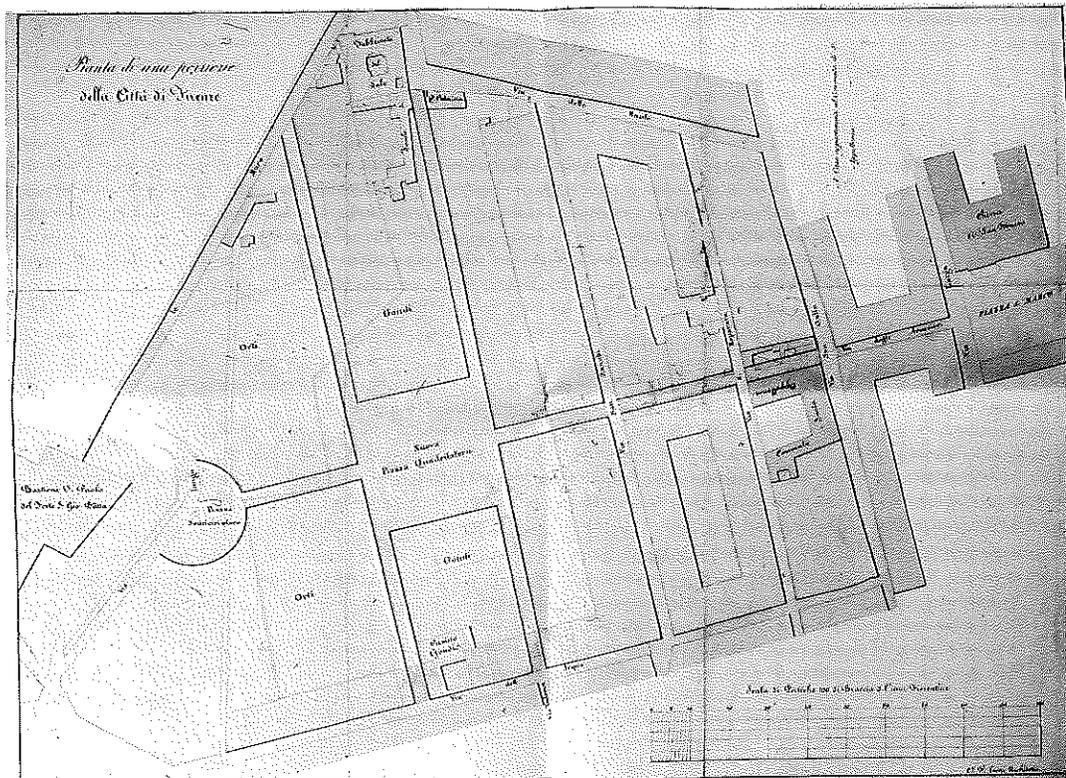
un segno tratteggiato alla eventualità del passaggio attraverso il Convento di Santa Apollonia senza farne altra menzione. In corrispondenza del taglio le testate delle vie Santa Reparata e San Zanobi sono collegate sui due lati da due file di case in linea su tre piani a formare il fronte della nuova strada che continua fino a Via delle Mura, di fronte al Bastione di San Paolo, sempre fiancheggiata da case. Sulla metà del tratto nel terreno libero la cortina edilizia è interrotta da una piazza, un rettangolo con i lati maggiori perpendicolari alle due cortine edificate, individuato con un semplice tratto. Sulla piazza prospettano gli asili. Il piccolo borgo è impostato dunque in modo da costituire il primo nucleo nell'area dei poderi Gondi ove si sarebbe sviluppato un nuovo quartiere a carattere popolare.

Le due file sono composte di 26 e 27 case (il differente sviluppo si deve alla posizione obliqua del bastione di San Paolo contro cui si attestano). Ognuna delle 53 case è distribuita dalla scala centrale su cui affacciano due appartamenti per piano, uno di due stanze e uno di tre stanze, e importa £ 13.147, per un costo totale di £ 696.829.

Il 31 gennaio 1838 la Segreteria di Finanze rimette il progetto alla Camera di Soprintendenza Comunitativa perché a sua volta lo passi al Municipio, cui spetta il primo giudizio. Dunque il Governo non accetta la riproposizione della prassi francese e chiede il rispetto dell'iter ordinario. Il 5 febbraio il sig. Giulio Mostardini, della suddetta Camera, accompagna l'invio del progetto al Municipio con alcune considerazioni da cui traspare che l'intervento, *di comodo ed utilità puramente locale*, non è visto con favore per quanto riguarda la richiesta di finanziamento.<sup>15</sup> Il 20 febbraio il Municipio esamina e approva, a condizione di impegnarsi solo all'acquisto del suolo, e rimanda la pratica al Governo.<sup>16</sup> Il 24 febbraio il Gonfaloniere Gaetano de' Pazzi trasmette la deliberazione al Provveditore della Camera delle Comunità. Non si conoscono tracce di esiti successivi.<sup>17</sup>

La conclusione negativa di questa prima fase ha probabilmente risentito dell'anomalia iniziale. Certo la novità dell'iniziativa avrà creato più di un dubbio, specie per la dimensione e per i possibili sviluppi: era opportuno destinare tutta quella zona, potenzialmente ottima, a un quartiere proletario o sarebbe stata auspicabile una edificazione mista, o comprendente soltanto case per la classe media? Per oltre due anni non si registrano altri sviluppi.

Nel giugno 1840, lo stesso Leoni scrive direttamente al Granduca con una nuova versione del progetto illustrata in una planimetria.<sup>18</sup> Il ricorso alla suprema autorità era usuale in analoghe situazioni e l'insistenza del Leoni nel percorrere un iter anomalo si deve alla persistenza dell'idea centrale, la priorità dell'approvazione governati-



2/Secondo progetto Leoni, presentato al Granduca nel giugno 1840. La planimetria porta la data 27 luglio 1839 (ASF, *Appendice della Segreteria di Gabinetto*, 119/2).

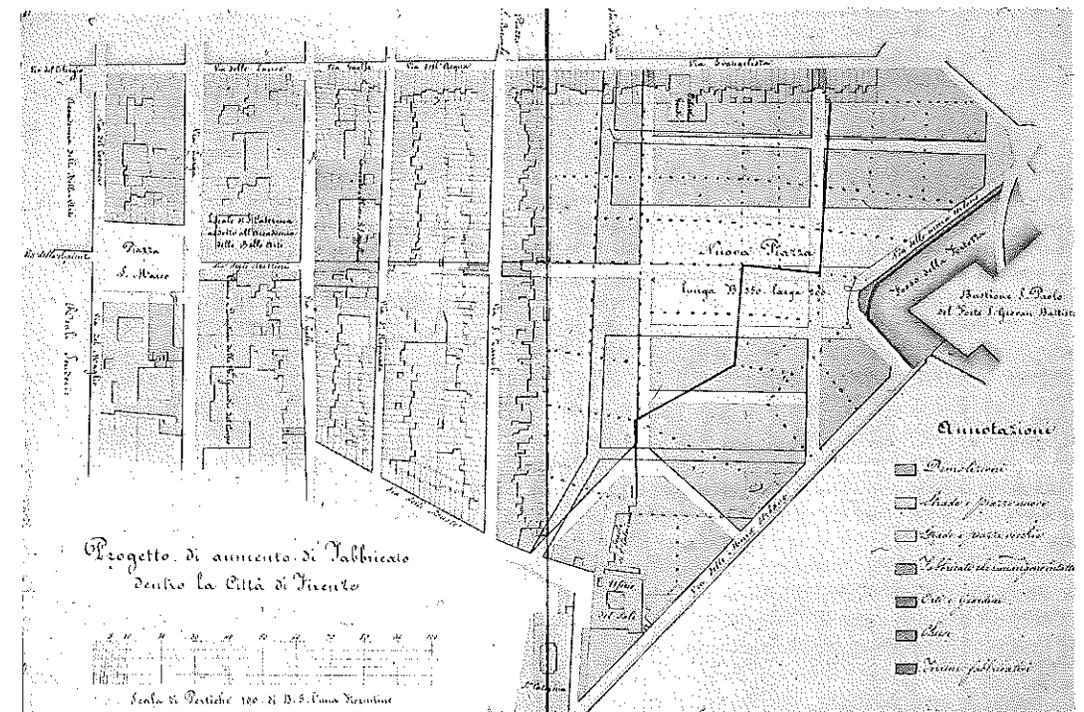
va, l'unica in grado di sbloccare la posizione un po' filistea del Municipio, che aveva approvato il progetto limitando però il proprio impegno economico al punto da renderne impossibile la realizzazione.

La planimetria allegata, che porta la data 27 luglio 1839, mostra un impianto assai diverso da quello presentato alla fine del 1837: la nuova via sul prolungamento di Via degli Arazzieri taglia il Convento di Santa Apollonia e termina con una piazza semicircolare di fronte al bastione di San Paolo; a metà circa del nuovo tratto una *Nuova Piazza Quadrilatera* dà origine a quattro strade che si dipartono dagli angoli e che completano la maglia principale della urbanizzazione. Siamo quindi alla prima versione omogenea con la dimensione finale del nuovo quartiere. Sono spariti i poveri e l'unica traccia della idea primitiva resta un cenno agli asili infantili. Per la realizzazione si avanza l'idea di una società privata, con la richiesta di *pubblicare un manifesto (...) per la formazione di una Società di Azionisti, ossia il permesso di presentare l'offerta d'Impresarij di Fabbriche e Capitalisti che assumessero per loro conto l'Intrapresa*. La richiesta al Comune, £ 150.000 in otto anni, è maggiore della precedente

solo in apparenza, dato che il piano investe una superficie molto maggiore. Il ritorno economico per il Comune sarebbe ugualmente avvenuto nel tempo con le tasse sui materiali e con l'addizionalmento degli edifici. L'appello cade in terreno poco propizio visto che non risulta neppure una risposta formale di apprezzamento.

### Il terzo progetto Leoni (1842)

A riaprire concretamente la questione è un evento alla fine del 1840. Il 26 dicembre viene eletto Gonfaloniere il conte Luigi De Cambray Digny, architetto fra i più colti e reputati. L'8 febbraio 1841 F. Cempini, Consigliere dell'Imperiale e Regia Segreteria di Finanze trasmette *in linea puramente confidenziale* al neo eletto Gonfaloniere i due progetti del Leoni, *uno formato nel 1837 (...) l'altro formato successivamente*.<sup>19</sup> L'architetto Leoni era ben noto al De Cambray, per essere stato suo sottoposto quale impiegato alle Regie Fabbriche. Evidentemente erano intercorsi rapporti di buona stima e fra i due inizia uno scambio di corrispondenza, protrattosi per tutto il 1841. L'architetto vuol sapere *se veramente il R. Governo ha in mente di*



3/Terzo progetto Leoni, presentato al Municipio dalla Società Mejan e Meyrneis il 6 agosto 1842 (ASF, *Appendice della Segreteria di Gabinetto*, 119/2).

*riprendere il primo progetto*<sup>20</sup> e a quali condizioni; il Gonfaloniere richiede chiarimenti e nuovi elaborati grafici. Il 14 giugno 1841 il Leoni redige la nota dei possessori interessati al progetto nonché una nuova copia della pianta *più intellegibile con due strade aggiunte in lapis nel Progetto per servire ai Poveri*.<sup>21</sup>

Il Leoni intravede ormai prossima la realizzazione della sua iniziativa e per tutto l'anno è impegnato a contattare i possessori dei terreni del futuro quartiere, arrivando alla stipulazione di numerosi compromessi.<sup>22</sup> Sul piano ufficiale però non succede ancora niente fino al 6 agosto 1842 quando la Società di privati Mejan, Meyrneis & C. presenta - stavolta al Municipio - una terza versione del progetto Leoni, pilotata dal De Cambray Digny, composta dalla relazione, dalla planimetria di progetto, dalla stima dei costi e dallo schema di convenzione fra Società e Municipio.<sup>23</sup> Ai suggerimenti del Gonfaloniere si deve: il perfezionamento dell'idea della Società privata come società di capitali che non assume in proprio il compimento dell'intera opera, ormai ragguardevole, ma gestisce la fase della acquisizione dei terreni e la loro trasformazione da agricoli in fabbricati; l'impostazione del piano estesa a tutti i

terreni Gondi per 327.420 braccia quadre (circa 11 ettari); la previsione di un quartiere misto ove le case borghesi avrebbero occupato le aree prospicienti la piazza e quelle per i meno abbienti le aree più defilate.

La scelta del luogo è motivata in ordine alla estensione, alla salubrità dell'aria e alla ubicazione rispetto al centro cittadino.

La Società di privati chiede al Comune l'impegno finanziario relativo all'acquisto, fognatura e lastratura delle parti pubbliche del nuovo quartiere, strade e piazze. Tali richieste erano in grado di apparire un buon compromesso. Alla mano pubblica è richiesto poi, oltre all'approvazione tecnica, l'avallo politico, consistente soprattutto nella dichiarazione di pubblica utilità dell'intervento che avrebbe permesso di procedere alla espropriazione forzata in caso di mancato accordo con i proprietari dei terreni.

La Società privata si impegnava ad obbligare gli acquirenti dei singoli lotti al rispetto di tempi e modalità costruttive prefissate.

La planimetria del progetto testimonia l'impegno progettuale: redatta in grande scala, circa 1:550, è formata da 20 sezioni montate su tela, per una dimensione complessiva di cm 94 x 158,5, ed è

completamente acquerellata. L'impianto del quartiere differisce non poco rispetto alla precedente versione. I nuovi isolati impostati sul retro di Via San Zanobi e prospicienti il lato est della piazza hanno una profondità più consistente. Soprattutto assai più ampia è la nuova piazza, *ornamento degno della Capitale sia che si riservasse per pubblici spettacoli, o sia (come sembrerebbe più utile) che se ne formasse un giardino pubblico di cui manca Firenze.*

La piazza ora ha la forma di un rettangolo con l'asse maggiore sulla direttrice est ovest, sviluppata fino alla via lungo le mura sotto il bastione di San Paolo. Il lato minore è di 200 braccia (circa 117 ml), e la dimensione dichiarata del lato maggiore, già enorme (350 braccia, quasi 205 ml), è superata nella realtà dal fatto che la piazza affronta lo spigolo del bastione con un sensibile disassamento. Il fosso e il rivellino, vicini all'angolo nord-ovest, sono aggirati per quasi tutta l'estensione della punta dal lato sud, con l'aggiunta quindi di una consistente appendice di forma triangolare. Inoltre fra la via delle mura e il bastione c'era sempre l'ampio fosso della Fortezza, componente apprezzabile per l'amenità che avrebbe aggiunto al luogo. Il grandioso spazio immaginato dal Leoni, senza che siano esplicitate nella planimetria tutte le implicazioni prospettiche e paesaggistiche, appare quindi di notevole interesse proprio per il nuovo inserimento nel tessuto urbano di una delle parti più belle della Fortezza. Nella grande dimensione proposta è avvertibile inoltre, ispirata probabilmente dal Cambray Digny, l'influenza lontana del periodo francese, di quel *far grande* che appariva allora come uno dei requisiti del far bene qui applicato a celebrare la prima espansione urbana moderna. La piazza è attraversata da due strade del nuovo quartiere: assiale quella parallela al lato maggiore, che continua l'andamento di Via degli Arazzieri e ricalca la via del primo progetto Leoni, terminando alla via adiacente al fosso delle mura; spostata verso quest'ultime l'altra, parallela alla Via San Zanobi.

La distanza dalla piazza segna il decrescere della piramide dei valori fondiari e in ciò consiste l'attenzione al problema delle case da poveri.

Infine le *Condizioni da stipulare tra la Comune di Firenze e la Società Intraprenditrice* ribadiscono gli obblighi reciproci fra i contraenti e comprendono alcune indicazioni specificamente edilizie, come l'obbligo per gli acquirenti del compimento delle mura esterne nel termine di due anni, intendendo che le mura siano quelle dei fabbricati, *essendo espressamente vietato di occupare la linea riservata alle dette facciate con semplice muro di giardino.*

L'11 settembre 1842 la nuova versione è presentata al Consiglio Comunale, accompagnata da un lungo e dettagliato rapporto del Gonfaloniere,<sup>24</sup> che ripercorre la genesi dell'idea partendo dalla

drammatica situazione di Firenze (nell'ultimo ventennio si era avuto un incremento di 18.434 abitanti!), sottolineando che il progetto è attento a questa situazione, senza con ciò venir meno alla logica dei meccanismi economici, e cioè senza alcun tipo di filantropismo: ai meno abbienti sono riservati i lotti periferici.

Il Cambray Digny spezza più di una lancia a favore della bontà del progetto. Il Municipio è d'accordo nell'accordare la dichiarazione di pubblica utilità, con il meccanismo dell'esproprio regolato dalle Notificazioni del 17 agosto e del 10 settembre 1742 che erano servite alla realizzazione di Via Calzaioli. È ritenuta accettabile la proposta di acquisto del suolo per le strade e per la piazza al prezzo proposto dalla Società, pari a 1 lira e 13 denari al braccio quadro, cifra che risulta unicamente dalla somma dei costi (acquisto, spese per la demolizione delle fabbriche esistenti, anticipo delle somme necessarie, gestione e amministrazione). Inoltre c'è l'impegno ad eseguire i lastrici e le fogne relative. L'esposizione del Municipio, pari a £ 405.871,50, sarebbe pagabile alla Società con una rateizzazione di quindici anni (la Società ne aveva proposti dieci) all'interesse del quattro per cento.

Il Gonfaloniere sottolinea il tema della accessibilità, già indicato nella relazione Mejan e Meyrnis. È un motivo moderno, una istanza che come la *nettezza*, o salubrità, deve permeare tutto l'organismo urbano in cui a causa della *vecchiezza* si erano prodotti intralci e strozzature. Le parti nuove devono quindi distinguersi proprio riguardo alla scorrevolezza delle comunicazioni. Sono questi i motivi che faranno prospettare l'idea di trasferire nel nuovo quartiere la Dogana, allora ubicata in Palazzo Vecchio, con grave disagio per il traffico dei carri nel cuore della città e con un sensibile aggravio della usura dei lastrici. Nella riunione del giorno seguente il progetto viene approvato e trasmesso al Governo con alcune condizioni: si prescrive tra l'altro che non ci debbano essere orti o giardini, ma solo edifici; per la parte finanziaria, è fatto obbligo alla Società di versare £. 50.000 a titolo di cauzione fino alla consegna dei terreni per le strade e per le piazze.

Il Cambray Digny fa proprie alcune osservazioni dell'ingegnere del Circondario, Flaminio Chiesi, cui era stato chiesto un parere tecnico. Il Chiesi condivide l'impostazione del progetto Leoni, obiettando soprattutto che sarebbe stato opportuno arretrare la nuova via che formava il lato lungo verso est della piazza, in modo da poterla allineare con la Via Tedesca. Quanto ai marciapiedi il Chiesi ritiene che debbano essere distinti dalla sede stradale non da un dislivello, ma da una diversa tessitura del selciato.

L'intervento assomma tutti i caratteri tipici del cosiddetto piano ottocentesco, di cui costituisce un esempio non poco significativo, sia nella

paradigmatica applicazione delle ferree leggi sia nelle scarse concessioni a quella che era stata la destinazione iniziale del quartiere. Le ipotesi dichiarate dal Gonfaloniere saranno quasi del tutto disattese anche dal piano successivo di iniziativa pubblica, pur se è innegabile che sia stata realizzata una gerarchia qualitativa fra le case sulla piazza e quelle delle vie retrostanti, tutt'oggi avvertibile.

La Soprintendenza Comunitativa avanza vari dubbi, sollecitamente trasmessi al De Cambray Digny il 18 ottobre 1842 per mano del Provveditore alla Camera delle Comunità. Soprattutto è assoluta e preliminare la necessità che la Comunità si assicuri: *1° Della giustizia del prezzo del terreno; 2° della edificazione in un tempo dato delle case lungo le nuove strade e la nuova Piazza; senza le quali due giustificazioni non si potrebbe, nel presentare l'affare alla considerazione del R. Governo, dimostrare concludentemente né che il prezzo della compra sia giusto, né che la spesa presagita non possa restare inutile.*<sup>25</sup> Il 16 novembre è pronta la relazione del Gonfaloniere al Magistrato Civico *in replica ai dubbi promossi dalla Soprintendenza Generale delle Comunità sopra due parti del progetto riguardante la formazione di un nuovo quartiere.* Per rendere più persuasiva tale replica il Cambray Digny redige una memoria, in data 8 dicembre, inviata al Cav. Francesco Cempini, Consigliere di Stato<sup>26</sup> e il 12 successivo invia anche una lettera al Granduca in cui lamenta gli ostacoli frapposti che *pare stansi estesi alla generalità ed alla base stessa del progetto,*<sup>27</sup> ove quest'ultima osservazione sembra esprimere più di un sospetto che l'idea del Leoni fosse proprio nata sotto una cattiva stella.

A nulla valgono le argomentazioni per fugare i dubbi avanzati in sede governativa: il 27 dicembre la Segreteria delle Finanze dichiara che l'iniziativa del progetto deve essere pubblica e la decisione è sancita dal *Sovrano rescritto* del 29 successivo trasmesso dall'I e R. Segreteria di Finanze: *S.A.I. e Reale riconosciute le necessità di ampliare il Fabbricato della Capitale (...) considerando che il modo regolare e più sicuro per conseguirlo è quello di affidare allo zelo della Magistratura stessa l'incarico d'eseguire per conto della Comunità senza intervento di particolari Intraprenditori le operazioni che occorrono, col fine d'ottenere che l'industria privata si volga all'impiego dei Capitali nell'edificazione di Case su terreno a ciò destinato, vuole che della Magistratura si occupi della formazione di un progetto (...) per aprire una o più Piazze, e Strade dalla Via S. Gallo al Forte San Giovanni Battista, specificando i modi più convenienti per la occupazione dei terreni necessari all'uopo, per la cessione o rivendita di quelli da destinarsi alla Fabbricazione, come per procurarsi i Fondi onde supplire alle relative spese e anticipazioni.*<sup>28</sup>

## Il progetto municipale Chiesi (1843)

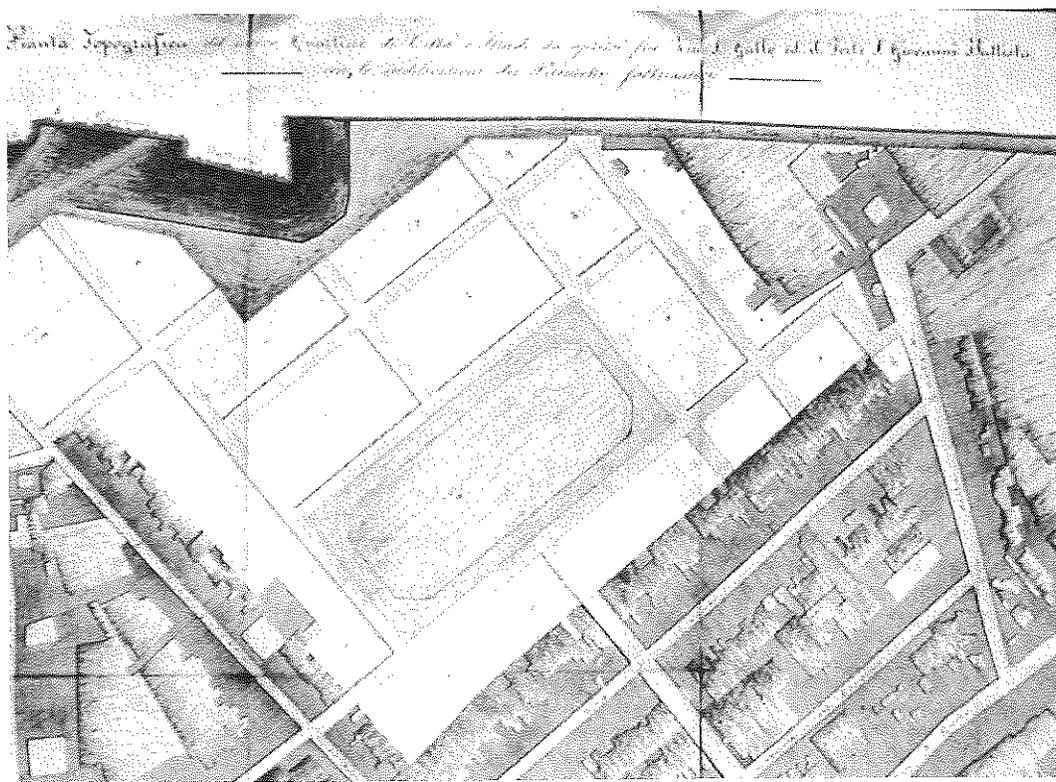
Il 30 dicembre, a rendere assolutamente esplicito l'intendimento riguardo alla iniziativa pubblica dell'intervento, il Governo decide che l'incarico per la redazione del progetto spetti alla mano pubblica e nella fattispecie all'Ingegnere di Circondario Flaminio Chiesi. Dopo reiterati dubbi e prese di distanza il Governo diventa arbitro della vicenda, come l'architetto Francesco Leoni aveva inteso presentando il primo progetto nel novembre 1837.

L'ultimo scorcio del 1842 vede dunque la definizione di una vera e propria linea di condotta. L'idea di una nuova espansione urbana, opportunamente depurata da preoccupazioni filantropiche, cominciava a mostrare una accattivante plausibilità.

L'architetto Leoni, definitivamente estromesso, specie dopo la morte del Cambray Digny (20 febbraio 1843), contro ogni evidenza non si dà per vinto e il 10 aprile prospetta al nuovo Gonfaloniere, il marchese Pier Francesco Rinuccini, l'idea di una gestione mista Società privata-Comune, ove quest'ultimo avrebbe percepito un quarto dell'utile, senza concorrere alle spese né alle eventuali perdite. Il Rinuccini è però deciso nel seguire la linea indicata dal Governo e anche questa proposta, la quarta, naufraga totalmente.

Il 6 giugno 1843 l'ingegnere Flaminio Chiesi presenta la sua versione del nuovo quartiere.<sup>29</sup> L'impianto differisce sensibilmente da quello del Leoni, soprattutto per la impostazione della grande piazza centrale, diventata ormai la componente principale del nuovo quartiere. Se le dimensioni sono mantenute e anzi viene aumentato il lato maggiore, da 350 a oltre 400 braccia,<sup>30</sup> l'orientamento è invece perpendicolare al precedente. Ciò, unitamente alla minore profondità della fascia edificata sul lato di Via San Zanobi, che ora il Chiesi può realizzare in modo da assicurare l'innesto con la Via Tedesca, permette una maggiore articolazione dei lotti edificabili.

Il progetto è illustrato il 28 luglio 1843 dal Gonfaloniere Rinuccini alla Magistratura Civica con un circostanziato rapporto. La memoria, articolata in sei *Articoli*, ribadisce la necessità dell'intervento, che interessa il comodo e l'utile della nostra Città<sup>31</sup> ed invoca la sollecita dichiarazione di pubblica utilità da parte del Governo. Riguardo ai destinatari delle nuove abitazioni *non può mai essere utile di porre vincoli col fine di ottenere a preferenza la fabbricazione di piccole case per il popolo, opinando io pure col conte De Cambray che una volta estesa la massa dei fabbricati quanto il bisogno esige cesserà per tutte le classi indistintamente la scarsità delle Abitazioni ed i poveri anderanno ad occupare quelle che non erano certo fabbricate per loro.* Al riguardo il Rinuccini, come già aveva fatto il Cambray l'anno precedente, cita il positivo esem-



4/Pianta topografica del nuovo quartiere di Città e strade da aprirsi fra via S. Gallo e il Forte S. Giovanni Battista, con le suddivisioni dei Perimetri fabbricativi. 24 luglio 1843 - Ing. F. Chiesi. (ASCF, f. 5009).

pio di Livorno. È da rilevare che la operosa città labronica è in questo periodo un modello per la orgogliosa *Dominante*, non solo per le espansione del suo perimetro fabbricato, ma per l'essersi dotata di un moderno Regolamento edilizio e di Polizia urbana.

All'Articolo 3° si raccomanda la formazione di una differenza di quota fra il lastrico intorno alla piazza e quello della carreggiata stradale vera e propria, che il Chiesi aveva distinto solo con una più diligente riduzione e muratura di lastrici. Quanto alla larghezza delle strade il Gonfaloniere ritiene che non si debba scendere sotto le 18 braccia, compresi i marciapiedi e propone la seguente ripartizione, indicando anche il tipo di sezione più opportuno: *la superficie di queste strade si convessa per la larghezza di b.a 13 riservata al carreggio e sui lati vi siano due marciapiedi rilevati della larghezza ognuno di b.a 2 1/2 sotto i quali vengano raccolte, e incanalate le acque. Quando non piacesse questo modo di costruzione adottato nel Corso di Roma, nelle nuove strade grandiose di Genova, e in molte altre di Parigi, nonché di varie altre principali città d'Europa, crederei che non dovesse abban-*

*donarsi l'attuale consueto sistema dei lastrici a superficie concava col concorso dell'acqua nel mezzo della strada.*

Il Gonfaloniere propone alcune modificazioni relative alla grande piazza, che nel progetto Chiesi appariva come un vuoto sistemato con una massicciata e circondato da una fascia lastricata larga otto braccia, poco più di quattro metri e mezzo, direttamente a contatto con i fronti degli edifici. Il Rinuccini ritiene invece che *opportuno e di molto vantaggio sarebbe di convertirla in un parterre per provvedere così al bisogno di una pubblica passeggiata di cui manca Firenze; e che riuscirebbe utilissima specialmente nelle sere d'estate.* Il parterre sarebbe stato recinto con una cancellata in ferro fuso sopra una base in pietra. Inoltre le otto braccia lastricate sono aumentate a diciotto, *acciò la strada presso i fabbricati, in giro alla piazza, sia ampia e praticabile al pari della altre che la circondano.* Questi lavori comportano un ulteriore aggravio di  $\text{₤} 35.040$  per il Municipio, ma sono giudicati necessari per un decisivo miglioramento del nuovo quartiere: *l'annuncio al pubblico e del Parterre e della grandiosa strada lastricata in giro al*

*medesimo sarà un mezzo potente onde stimolare ed accrescere la concorrenza all'acquisto del terreno.*<sup>32</sup>

Il rapporto del Gonfaloniere caldeggia infine lo spostamento della dogana nella parte del nuovo quartiere più vicina alla Fortezza: oltre al vantaggio che avrebbero le strade urbane liberate da un traffico di carri pesanti *che recano grave incomodi al pubblico e aggravio straordinario alla Comune per l'attrito forzato dei lastrici non atti a resistere alla pressione di quelle moli*, la nuova dogana sarebbe risultata in comunicazione per mezzo di grandiose strade con i punti principali della città.

Per il Comune dal punto di vista finanziario l'operazione è in netta perdita. Il costo dell'acquisto dei terreni e della loro lastricazione, fognatura e illuminazione ascende a  $\text{₤} 786.666$ , contro un ricavo dalle vendite valutabile  $\text{₤} 487.163$ , quindi con uno sbilanciamento pari a  $\text{₤} 314.478$ . Il rientro economico si avrà con il solito meccanismo degli introiti derivanti dal dazio sui nuovi fabbricati (a partire dal 1852, primo addaziamento utile), e si prevede il pareggio dopo venti anni. Per colmare quello che appare l'unico handicap il Gonfaloniere suggerisce di contrarre un mutuo per l'ammontare della cifra necessaria e di chiedere al Governo la corresponsione delle rate relative per il primo decennio, cioè fino a che non si inneschi a regime il meccanismo della restituzione degli interessi e del capitale: *la difficoltà non consiste nel trovare il capitale che deve anticiparsi, né la risorse per restituirlo, ma si restringe unicamente ai mezzi di supplire al pagamento dei frutti per un decennio soltanto.*<sup>33</sup>

Il Rinuccini è quindi ottimista sulle aste dei terreni che, in caso di favorevole accoglienza da parte dei fiorentini, potrebbero fruttare un introito maggiore e alleviare quindi il fabbisogno iniziale. In ogni caso appare augurabile una diluizione nel tempo sia del pagamento dei terreni acquisiti dal Municipio sia dei lavori di sistemazione, altrimenti il fabbisogno immediato sarebbe pari all'intero costo, ovvero a  $\text{₤} 786.666$ . Per una appropriata valutazione di questo quadro ricordiamo comunque che il guadagno dei privati partiva dalla condizione prima di tutte le convenzioni ottocentesche, l'acquisto del suolo pubblico e l'esecuzione su quello di tutte le infrastrutture da parte del Comune.

L'ultimo Articolo del rapporto riguarda la Direzione dell'opera dal punto di vista amministrativo, che si ritiene indispensabile venga affidata ad una Commissione composta di 3 Soggetti, cioè dal Gonfaloniere pro-tempore che dovrebbe presiederla, e di due altri Membri da eleggersi dal Magistrato, con possibilità di controllo da parte del Cancelliere sugli aspetti economici.

Il successivo 22 settembre si svolge una riunione del Consiglio degli Ingegneri con il nuovo quar-

tiere all'Ordine del giorno. Il Consiglio approva il progetto sotto i rapporti dell'arte<sup>34</sup> e propone alcune modifiche, espresse in cinque punti. Oltre ad alcune varianti nel tracciato delle strade e alla raccomandazione di tenere il più possibile bassi i marciapiedi rispetto alla strada, in modo da rendere poco accentuate le inclinazioni in corrispondenza dei passi carrai, si indica come soluzione più appropriata per risolvere il limite esterno della piazza non la cancellata in ferro su basamento in pietra, tipo *square*, ma una doppia fila di alberi framezzati da sedili in pietra, conforme è stato praticato con buon successo in varie altre Città. Quanto alla direzione dei lavori, si suggerisce che *nei casi nei quali si troverà nelle operazioni della anzidetta Commissione interessata l'arte, debba la Commissione stessa sempre procedere col voto dell'Ingeg. direttore dei lavori.*

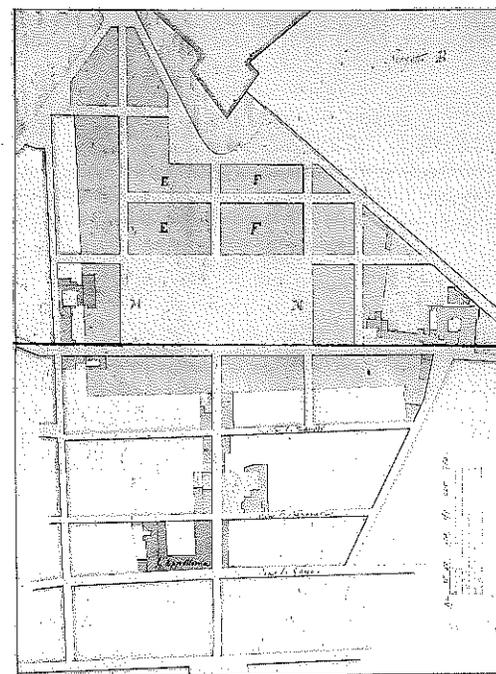
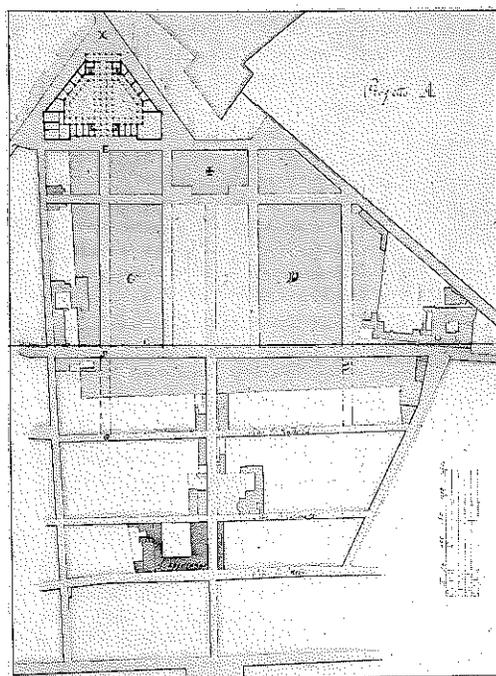
Dopo ulteriori considerazioni e rilievi della Camera di Soprintendenza Comunitativa, il 16 gennaio 1844 il progetto approda - per la terza volta dal 1838 - al Consiglio Comunale che lo approva all'unanimità. E' la sanzione definitiva, suggellata il 3 febbraio successivo dalla Sovrana Risoluzione che in 11 punti ricapitola e definisce l'articolazione del progetto e i modi della sua esecuzione. Il 15 e il 22 febbraio e il 13 agosto dello stesso anno il progetto è riconosciuto *opera d'incontrastabile utilità e comodo generale, e riguardante la causa pubblica*<sup>35</sup>

L'iter è concluso e restano ormai pochi adempimenti prima dell'inizio dei lavori. Il 21 dello stesso febbraio il Chiesi compila la lista definitiva dei proprietari che verranno espropriati<sup>36</sup>.

Nonostante tutto ciò il 22 aprile 1844 l'architetto Leoni scrive al Gonfaloniere Rinuccini per conoscere in che modo il Comune intende risolvere la questione del nuovo quartiere. Non c'è neppure risposta. Il Leoni tenta allora di nuovo l'appello diretto al Granduca, cui invia una lettera il 1° giugno 1844 con allegate due piccole planimetrie del progetto del nuovo quartiere, quello approvato e il suo, per dimostrare come in questo la piazza, *collocata per lungo sarebbe più grandiosa, e avrebbe il privilegio di guadagnare molto più terreno fabbricativo nei fianchi*<sup>37</sup>. Una esercitazione puramente accademica, di nuovo non degnata neppure di risposta. Ma più dell'insistenza le querule espressioni di scontento del Leoni sorprendendo in quella forma e in quella sede anche nella ipotesi di una vera e propria congiura nei suoi confronti.

La grande inondazione di Firenze e delle campagne fiorentine del 3 novembre 1844, pur restando lontana dai terreni di Barbano, costituisce una battuta d'arresto per l'avvio dei lavori. Flaminio Chiesi, in veste di Ingegnere di Circondario, è impegnatissimo per interi mesi a compilare rapporti e richiedere interventi<sup>38</sup>.

Arriva intanto a una conclusione anche il riconoscimento del ruolo avuto dal Leoni, che ai primi



5/Planimetrie allegata alla lettera del Leoni al Granduca del 1° giugno 1844, con la riproposizione del suo progetto (A), che presenta una variante sul lato della piazza prospiciente il bastione di San Paolo, e il progetto approvato (B) (ASF, *Appendice della Segreteria di Gabinetto*, f. 118, n. 9).  
5.a/Progetto A (Leoni).  
5.b/Progetto B (Chiesi).

del 1845 scrive al Gonfaloniere per chiedere un congruo indennizzo. Stavolta la sua istanza non cade nel vuoto, anche se procede con la consueta lentezza. Solo il 26 dicembre il Provveditore della Camera di Soprintendenza Comunitativa comunica al Gonfaloniere Rinuccini che è stata stanziata la somma di lire settemila a favore del Leoni per indennità di spese, e per gli studi da esso fatti onde compilare un progetto di apertura del nuovo quartiere<sup>39</sup>. La liquidazione avviene nel 1846.

### Il Quaderno d'Oneri e l'inizio dei lavori (1845)

Il 26 febbraio 1845 il Gonfaloniere Rinuccini presenta alla Magistratura Civica il *Quaderno d'Oneri*, composto di n. 17 articoli. Vi sono elencate le modalità della vendita e del pagamento dei lotti di terreno mediante incanto; si assegna il termine di tre mesi dall'acquisto per la presentazione del disegno delle facciate; si prescrive il termine massimo per la ultimazione dei lavori.<sup>40</sup> Siamo dunque alla fase esecutiva. La ricchezza documentaria che accompagna le fasi preliminari mostra da ora in poi alcune crepe.<sup>41</sup> La più rilevante consiste proprio alla mancanza di una planimetria definitiva del quartiere con la divisione in isolati e in lotti. Sappiamo dalla *Memoria* del Gonfaloniere che accompagna il *Quaderno d'Oneri* che si tratta di 19 isolati articolati in 93 lotti, e dal confronto con planimetrie successive, a cominciare dalla pianta di Firenze di Giuseppe Pozzi del 1855, si nota che non vi sono stati cambiamenti rispetto all'ultima versione del progetto Chiesi.

Con notificazione del 13 maggio 1845 si annuncia la prima vendita all'incanto di 13 lotti per il 9 giugno (*Bandi e Ordini*, 1845, XXXVIII); il 12 giugno si fissa un incanto per il 27 dello stesso mese (n. XLVIII) e il 15 luglio per il 1° agosto (n. LXIII) in cui si offrono complessivamente 40 lotti. Le vendite riprendono poi nel 1846 e si trascinano fino al 1849 con ritmo stentato.<sup>42</sup>

Il 14 novembre 1845 un Regio Rescritto regola la concessione dei permessi per terrazzi e terrazzini sui fronti delle nuove fabbriche. Una questione tutto sommato di poca importanza, che scopre però una difficoltà di procedura dovuta alla mancanza di una Commissione d'ornato o di una istituzione analoga. Ci si deve rifare ancora, infatti, al vecchio *Regolamento* del 10 aprile 1782, che all'articolo 10 demanda l'autorità in materia alla Magistratura municipale. Per evitare quindi l'allungamento dei tempi e la sovrapposizione di competenza fra Magistratura e Commissione speciale incaricata di presiedere alle nuove fabbriche di Barbano, si decide di vietare i terrazzi ad eccezione della nuova piazza, dove saranno regolamentati dalla Commissione medesima al momento in cui si esaminano i disegni delle facciate.<sup>43</sup>

Con l'inizio dei lavori in vari lotti - nell'estate 1845 - si fanno evidenti le carenze della sistemazione degli spazi pubblici. Se a lungo mancano i marciapiedi, la lastricatura e le fognature delle vie adiacenti alla piazza, per quest'ultima - l'unico fuoco del nuovo quartiere - a parte l'idea della doppia fila di alberi perimetrali non c'è neppure un progetto che vada oltre una generica idea di sistemazione a giardino. Intanto per uniformare le quote e per assestare il terreno il grande spazio è usato come discarica.

Quando i primi fabbricati sono in via di ultimazione gli acquirenti dei lotti chiedono al Comune che rispetti i propri obblighi contrattuali riguardo alla praticabilità delle strade e che prenda solleciti provvedimenti per la sistemazione della piazza. Una delle lettere si riferisce alla progettata doppia fila di alberi lungo il perimetro, con la richiesta che si receda da quel proposito. Fra i firmatari della singolare petizione spicca il nome dell'architetto Guidotti, che si stava accingendo alla progettazione dell'immobile della Società Anonima Edificatrice. Le ragioni sono così argomentate:

*Ill.mi Signori*

*Gonfaloniere e Priori della Comunità di Firenze I sottoscritti servi umilissimi delle SS. LL. Ill.me espongono rispettosamente.*

*Che ciascuno di essi ha già acquistata dalla prelodata Comune un appezzamento di terra fabbricativa nel nuovo quartiere, che va facendosi presso il Forte di San Giovanni Battista, e segnatamente alquanti di quelli che se li sono venduti come rispondenti sulla piazza, attualmente denominata Maria Antonia.*

*Che ciascuno di loro non ha mancato di adempire agli obblighi impostoli, e fra questi quello di accelerare la elevazione della rispettiva fabbrica.*

*Che attualmente abbiano gli esponenti presentato che sopra detta piazza siasi progettato fare una piantagione di alberi. Che tale piantagione di alberi fa cambiare in tutti i rapporti la destinazione già annunziata a quel locale, e ciò in danno dell'interesse di essi esponenti.*

*Che infatti la piantagione di alberi su di una piazza la fa trasmigrare in un locale campestre; priva gli abitanti sulla medesima di quei pubblici spettacoli, che altrimenti si auguravano di potere una volta godere; nonchè impedisce la libera reciproca veduta, per il meno, dei primi piani e terreni di quelle fabbriche; oltre che tale piantagione, sebbene si facesse a distanza dai fabbricati, rende a questi o poco o assai qualche uggia, ed umidità, in specie nelle stagioni invernali, e così viene non altrimenti ad aversi tutta quella salubrità che si ha in un locale aperto, quale d'altronde doveva essere detta piazza.*

*Che la supposta piantagione di alberi a seconda delle rilevate circostanze, mentre altera sostanzialmente contro ogni sano principio le condi-*

*zioni della rammentata località agli esponenti originariamente annunziate, sia poi per deteriorare le loro fabbriche, e quindi venga a risultare per essi un danno non indifferente, e che per giustizia non debbono comportare, però Implorano che piaccia alle SS. LL. Illustrissime di non fare eseguire la progettata piantagione di alberi sopra la ridetta piazza Maria Antonia, protestandosi che, quando tale piantagione avvenisse, saranno, sebbene contro loro voglia, a sperimentare giudizialmente le sue ragioni in proposito.<sup>44</sup>*

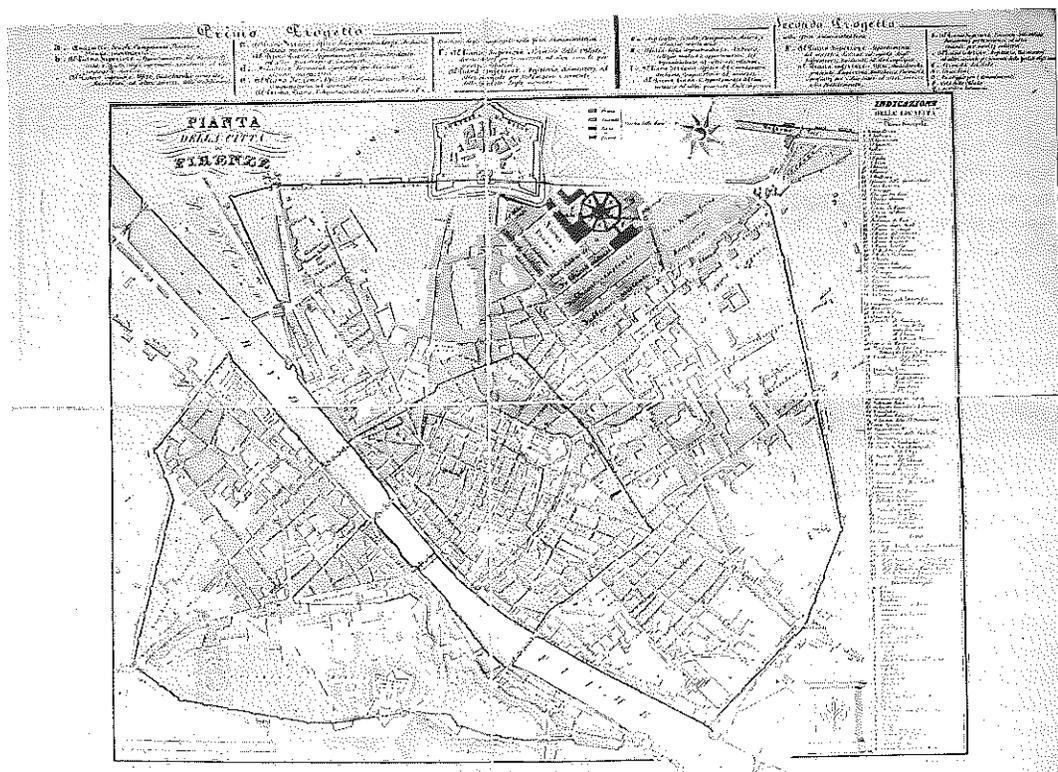
La piccola borghesia, al di là delle ragioni dell'igiene messe in campo con la forza dei pregiudizi, paventa che la presenza degli alberi intacchi proprio il carattere di una zona della città che dovrà essere centrale a tutti gli effetti. Siffatta urbanità avrebbe avuto come espressioni precipe il conforto quotidiano della *reciproca veduta* e la possibilità di godere in posizione privilegiata dei *pubblici spettacoli*.

La petizione ottenne l'effetto voluto, dato che gli alberi non vengono messi a dimora. Ma non si interviene neppure in altro modo e la piazza continua a mostrare l'aspetto di landa desolata, polverosa d'estate e fangosa d'inverno.

Nel giugno 1847 si propone di mettere in vendita una parte del terreno demaniale già destinato alla dogana, che nel frattempo aveva trovato sistemazione dietro al convento di San Marco.<sup>45</sup>

All'inizio del 1848 la *Memoria del Cancelliere della Civica Comunità di Firenze per l'Ill.mo Sig. Comm. Bettino Ricasoli Gonfaloniere di detta Comunità - Quartiere Nuovo presso il Forte S. Gio Batta* ripercorre l'iter del progetto a partire dal 1842, puntualizzando le implicazioni economiche al fine di presentare un quadro aggiornato della situazione finanziaria del nuovo quartiere, poco meno che disastrosa. Il Municipio aveva già contratto un mutuo di £ 320.000 con la Cassa Centrale di Risparmio (attuale Cassa di Risparmio di Firenze); risulta ora che è necessario un nuovo prestito di £ 360.000 per pareggiare i conti a tutto il 1847. Infine per terminare i lavori previsti dal progetto mancano ancora £ 130.133, che portano il costo totale dell'opera a £ 810.133.<sup>46</sup>

Nel febbraio 1849 viene pubblicato un opuscolo dell'architetto Giuseppe Martelli indirizzato al Governo Provvisorio, in cui si riprende una proposta del 1843 per realizzare nel nuovo Quartiere di Barbano un ospedale da 2.000 letti.<sup>47</sup> La proposta del Martelli, che fa parte di un piano organico per risolvere alcuni dei principali problemi del centro di Firenze dal punto di vista igienico e funzionale, è incentrata sullo spostamento dell'ospedale di Santa Maria Nuova, dal centro al nuovo quartiere, sulla metà nord-est della piazza fino ad inglobare il fabbricato dell'Azienda del Sale e il convento delle Oblate. Nel 1843 il progetto di Barbano era stato appena approvato e la modifica era possibile. La Dogana, prevista dal



6/ Pianta di Firenze col Progetto di un nuovo Spedale presso il Forte di S. Giovanni Battista (ASF, Appendice della Segreteria di Gabinetto, f. 119/2). Si tratta della proposta dell'architetto Giuseppe Martelli presentata nel 1843.

Chiesi, sarebbe stata sistemata a Santa Maria Nuova, insieme ad altre attrezzature urbane. L'idea non era stata neppure discussa e il Martelli spera ora di sensibilizzare i nuovi governanti. Nel 1849 il nuovo quartiere era già in avanzata realizzazione, la questione della dogana era già stata risolta altrimenti e come attrezzatura pubblica si prevedeva di collocare a Barbano due caserme. E appunto con queste il Martelli propone ora lo scambio di ubicazione rispetto a Santa Maria Nuova. La brevissima esperienza del governo provvisorio mette fine anche a questa ipotesi prima che possa essere valutata.

### Le vicende della piazza. Il compimento del quartiere

Passata la fase di stabilizzazione del governo granducale, restaurato nella primavera, per avviare a buon fine la vendita degli ultimi lotti di Barbano il 7 agosto 1849 si propone di rateizzare in cinque parti l'anticipo di un terzo dell'importo del terreno. Il provvedimento non è molto risolutivo, ma è la spia di una più generale stasi economica, in cui le preoccupazioni per le vicende ita-

liane hanno a Firenze una eco particolare dato anche che la famiglia regnante è austriaca.

Una riprova di questa situazione si ha ancora nei primi mesi del 1849, quando con Decreto del Ministero delle Finanze, Commercio e Lavori Pubblici il 20 marzo il Governo Provvisorio autorizza la costituzione della *Società Anonima Edificatrice*, che viene istituita legalmente il 20 aprile successivo. Lo Statuto riporta all'Art. 1 l'*Oggetto sociale*: *Consiste questo nella costruzione di un vasto fabbricato divisibile in sezioni, case piani e quartieri di modiche pigioni. Il campo dell'opera sarà quella vasta area di terreno in Barbano che la Società ha acquistato dal Municipio*.<sup>48</sup> Nelle motivazioni della iniziativa si richiama la stasi generale dell'economia, con riferimento al consueto ruolo stabilizzatore dei lavori edilizi. Ricompare così una traccia della prima idea del quartiere, anche se in forme quanto mai diverse.

Alla fine del 1855 profila un'altra minaccia al clima di composta urbanità del nuovo quartiere, costituita da una eccessiva concentrazione di quei pubblici spettacoli che i frontisti si erano auspicati. Una società di privati, di cui Leonardo

Nanni resta presto l'unico esponente, si era prefissa di promuovere sfilate e rievocazioni in costume tratte dalla storia e dalle tradizioni fiorentine. La nuova piazza sembrò al Nanni il luogo ideale per lo svolgimento di tali manifestazioni e così prese forma l'idea di realizzarvi un anfiteatro, nella convinzione che *una grande città senza circo è priva di un pubblico luogo necessario alla sua civiltà; dove la gente all'aperto splendore del cielo sia spettatrice e spettacolo a un tempo in quelle feste che nella tranquilla esultanza confermano la pace pubblica accrescendo la cordialità dei cittadini*.<sup>49</sup> D'altra parte non sembrava opportuno proporre un edificio stabile e così l'architetto Ferdinando Basetti progetta una struttura lignea amovibile, che ogni anno viene montata e smontata all'inizio e alla fine della bella stagione. Ottenuti i necessari permessi, nel 1856 si passa alla fase esecutiva. A questo punto una rappresentanza di proprietari degli stabili prospicienti la piazza intenta una azione legale contro il Nanni, che viene respinta definitivamente nel settembre dello stesso anno. Un mese dopo si inaugura l'anfiteatro. Altrettanto rapido, e stavolta favorevole alle attese degli abitanti del quartiere, è l'epilogo della vicenda. Passata la curiosità iniziale nessuno frequenta più quel bizzarro luogo e la società fallisce nel 1857.

L'anno successivo il Comune realizza una prima sistemazione, consistente nell'ampio marciapiede perimetrale in lastre di pietra e, immediatamente all'interno di questo, in panchine e cippi sempre in pietra. La piazza mantiene l'aspetto ormai consueto, assai gradito peraltro dai ragazzi del quartiere, e ospita di tanto in tanto manifestazioni che richiedono una sede davvero temporanea.

La mattina del 27 aprile 1859, sulla piazza si raduna la imponente folla che, con le prime bandiere tricolori, si porta sotto Palazzo Pitti per affrettare la partenza del Granduca Leopoldo II. Il noto evento, che porta al cambiamento del nome in Piazza dell'Indipendenza una volta realizzata l'unità nazionale, è narrato dallo scrittore Guido Nobili che abitava in un palazzetto della sua famiglia sul lato nord della piazza, e che, sempre in *Memorie lontane*, descrive garbatamente i compagni di giochi di infanzia e la vita della piazza in quegli anni.<sup>50</sup>

L'arrivo della capitale a Firenze dà l'impulso decisivo al completamento del quartiere di Barbano, ma la sistemazione della piazza segna ancora il passo e si concretizza solo nel 1869.

Già alla fine del 1867 l'Ufficio d'Arte del Comune aveva messo a punto un progetto per la piazza, un giardino all'inglese che sarebbe stata circondata da una doppia fila di alberi lungo il perimetro della piazza, recinta infine da una cancellata come uno *square*.<sup>51</sup>

Alla realizzazione immediata del progetto stavolta sono di ostacolo, per tutto il 1868 i lavori del il

nuovo emissario per smaltire le acque della città sulla riva destra, che dal quartiere della Mattonaia raggiunge il Canale Macinante alle Cascine attraversando nella mezzera la piazza dell'Indipendenza.<sup>52</sup>

Il 26 marzo 1869 il Comune delibera l'esecuzione del giardino e della corona arborea. Resta esclusa la cancellata in ferro, che non sarà mai realizzata. I lavori vengono appaltati nell'estate e finalmente la piazza è dotata della doppia fila di alberi lungo il perimetro, senza che vi siano obiezioni di sorta. In questa fase si registra un interessante apporto per gli aspetti botanici dell'intervento. Già nel marzo 1869 il Cav. Attilio Pucci, Soprintendente della Tenuta delle Cascine dell'Isola, valente agronomo che nello stesso periodo collabora anche con il Poggi alle *piantazioni* del Viale dei Colli,<sup>53</sup> aveva presentato al Sindaco una proposta per sistemare la piazza che, basandosi probabilmente sul progetto dell'Ufficio d'Arte, prevedeva i tipi di essenze, le quantità e i costi, specificando che la Tenuta delle Cascine era in grado di offrire le migliori garanzie per realizzare l'intervento. La corrispondenza del Pucci continua fino all'estate; per gli alberi viene infine scelta la *Tilia latifolia per sollecitudine di sviluppo e per eleganza di portamento*<sup>54</sup> e ne vengono messi a dimora 170 esemplari.

Ancora non è chiusa l'annosa questione di come sistemare la piazza e immediatamente se ne apre un'altra. Nella stessa seduta del Consiglio Comunale del 26 marzo 1869 infatti il Sindaco propone la divisione in due della piazza sull'asse dei lati maggiori, congiungendo cioè la Via Sant'Apollonia (ora Via XXVII Aprile) con la Via San Paolo (ora Via Cosimo Ridolfi) di fronte all'omonimo bastione della Fortezza. Nella discussione su questo punto riemergono posizioni analoghe a quelle avanzate dai frontisti nel 1847 riguardo agli alberi, cioè prevale l'idea *che una piazza grandiosa della città rimanga in ogni evento libera, pel caso che la popolazione riunita sia chiamata a festeggiare un qualche avvenimento*. Stavolta vi sono anche vigorose difese della salubrità apportata dagli alberi. La delibera infine approva la doppia fila di alberi ma non la divisione in due della piazza. L'accesa discussione lascia comunque una traccia: il giardino interno non viene realizzato, eccettuati gli arbusti intorno agli alberi. Nella piazza di tanto in tanto si opera un rifiorimento della massicciata, in occasione di piccole mostre<sup>55</sup>; nel gennaio 1871 si interviene con *renone fino di Greve* perché deve essere realizzato il padiglione per la fiera enologica e la piazza, date le piogge insistenti, è tutta un pantano.<sup>56</sup>

Proprio in quel periodo, subito dopo la partenza della capitale, una rassegna dei miglioramenti recenti della città improntata a un ingenuo e sanguigno culto dell'igiene e del progresso dà una breve descrizione del quartiere di Barbano il



between 1840 and 1914, Cambridge, At the University Press, 1973.

<sup>13</sup> ASF, *Appendice della Segreteria di Gabinetto*, f. 118, ins. 6, *Stato della Comunità Civica di Firenze considerata nei suoi rapporti Economico-politici a forma dei Sovrani ordini del 6 marzo 1842*, Articolo I - Popolazione. Città di Firenze, Ufficio di Igiene, *La popolazione e la mortalità del centennio 1791-1890. Studi e raffronti con la salute pubblica nel biennio 1891-92 pel dottore L. Castelli*, Firenze, Stabilimento Tipografico Fiorentino, 1893, pp. VIII-XV.

<sup>14</sup> P. Thouar, *Le tessitore. Racconto*, Firenze, coi tipi della Galileiana, 1844. Esempio significativo seppure non esaltante di letteratura socialmente impegnata presenta una scrittura intessuta di toscanismi, opportunamente chiosati.

<sup>15</sup> ASCF, f. 5006, doc. 4, n. 577.

<sup>16</sup> *Fatte più e diverse considerazioni dai Signori Adunati e ritrovato utile e comodo per la classe dei poveri il progetto di cui si tratta, incaricavano il prefato loro Sig. Gonfaloniere di rimetterlo al Sig. Cav. Provveditore della Camera delle Comunità, ben inteso però che l'obbligo della loro Comune debba essere ristretto all'acquisto del puro suolo della strada e piazza (...) e con che siano fabbricate realmente le case di cui si tratta, e per l'uso che viene proposto*; approvato con dieci voti favorevoli e uno contrario (ASCF, f. 5006 bis, doc. 2).

<sup>17</sup> Può darsi che la mancanza di un parere negativo esplicito si debba a una lacuna documentaria anche se, come vedremo in seguito, si avranno altri casi di mancate risposte.

<sup>18</sup> ASF, *Appendice della Segreteria di Gabinetto*, f. 119, ins. 2.

<sup>19</sup> ASCF, f. 5006 bis, doc. 4.

<sup>20</sup> ASCF, f. 5006 bis, doc. 6.

<sup>21</sup> ASCF, f. 5006 bis.

<sup>22</sup> ASCF, f. 5006, doc. 32.

<sup>23</sup> ASCF, f. 5006, doc. 45; f. 5006 bis, doc. 11.

<sup>24</sup> ASF, *Appendice*, cit., f. 119/2.

<sup>25</sup> ASCF, f. 5006 bis, 19.

<sup>26</sup> ASF, *Appendice*, cit., f. 119/2, 12.

<sup>27</sup> ASF, *Appendice*, cit., 119/2, 8.

<sup>28</sup> ASF, *Appendice*, cit., f. 119/2, 10; ASCF, 5006 bis, 106.

<sup>29</sup> ASCF, 5009: *Pianta topografica del nuovo quartiere di Città e strade da aprirsi fra via S. Gallo e il Forte S. Giovanni Battista, con le suddivisioni dei Perimetri fabbricativi*. La planimetria è firmata e datata: *Ingegnere Chiesi, 24 luglio 1843*.

<sup>30</sup> Comunità di Firenze, *Elenco Generale delle Strade e Piazze formato in ordine alla Legge sulle Opere Pubbliche del 20 marzo 1865, Allegato F*, Firenze, Stab. di Giuseppe Mariano, 1870, pp. 12-13: *Piazza dell'Indipendenza (...) 231,00 x 115,00*.

<sup>31</sup> ASCF, f. 6416, *Giornale delle Deliberazioni magistrali dell'anno 1843*, c. 312; l'ampia relazione occupa le cc. 310-351.

<sup>32</sup> ASCF, f. 6416, cit., cc. 320-321.

<sup>33</sup> *ibid.*, c. 341.

<sup>34</sup> ASCF, 5009, n. 27: *Relazione del Consiglio degli Ingegneri*, 22 settembre 1843

<sup>35</sup> *Memoria del Cancelliere della Civica Comunità di Firenze per l'III. mo Sig. Comm. Bettino Ricasoli Gonfaloniere di detta Comunità*, 23 febbraio 1848, ove è riportato anche il testo della Sovrana Risoluzione citata (ASCF, f. 5006 bis, 106).

<sup>36</sup> ASCF, f. 5009, doc. 27.

<sup>37</sup> ASF, *Appendice*, cit. f. 118, n. 9.

<sup>38</sup> V. ASCF, f. 2286, *Inondazione della città - 2 novembre 1844*. Una edizione, probabilmente del 1845, della Carta di Firenze di Federico Fantozzi del 1843 mostra, evidenziate con velatura azzurra, le zone sommerse dalle acque dell'Arno.

<sup>39</sup> ASCF, f. 5006 bis, doc. 59.

<sup>40</sup> ASCF, f. 6418, cc. 86-87; v. anche: f. 5006 bis, doc. 136; f. 5010, doc. 9.

<sup>41</sup> "Storia dell'urbanistica/Toscana II", cit., p. 58.

<sup>42</sup> Bandi e Ordini: 1846: IV, 9 gennaio; XXIV, 1° aprile; XLIX; LXXVI, 21 settembre; CVII, 21 novembre. 1847: XVIII, 19 febbraio; LVI, 7 giugno; LXX, 28 luglio; CX, 27 settembre. 1848: CXXXIX, 6 aprile; CCIV, 25 aprile; CCXIV, 19 luglio; CCXI, 18 agosto; CCCVI, 23 ottobre. 1849: V, 5 gennaio; 13 lotti invenduti; CXLII, 28 febbraio, 6 lotti invenduti.

<sup>43</sup> ASCF, f. 5006 bis, 106, *Relazione del Cancelliere*, cit.

<sup>44</sup> ASCF, *Filze del Cancelliere*.

<sup>45</sup> ASCF, f. 5026, doc. 107: *Vendita compromessa di una particella fabbricativa presso il Forte di S. Giovanni Battista. Lettera al Gonfaloniere dalla Direzione delle RR. Fabbriche*.

<sup>46</sup> ASCF, f. 5006 bis, 106, *Relazione del Cancelliere*, cit.

<sup>47</sup> G. Martelli, *Osservazioni artistico-economiche intorno alcuni pubblici stabilimenti della città di Firenze*, Firenze, Tipografia Fraticelli, 1849; p. 6: nota a: riferendosi al progetto presentato nel 1843 il Martelli commenta: *Si edificava in una parte dei terreni che erano destinati al Quartiere di Barbano un nuovo Spedale capace di 2000 malati, corredato delle più ampie comodità, coi giardini annessi per piantagioni e per convalescenti*.

<sup>48</sup> Società Anonima Edificatrice, *Statuto Sociale de' 20 aprile 1849 e Modificazioni aggiunte deliberate nell'Adunanza generale de' 26 gennaio e 2 febbraio 1862*, s.n.t. Sull'argomento v.: F. Carrara, A. Lorenzi, P. Sidoti, *Firenze capitale e la speculazione tollerata*, in "Necropoli", n. 4-5, luglio-ottobre 1969, pp. 65-77.

<sup>49</sup> *Anfiteatro fiorentino da inalzarsi sulla piazza Maria Antonia o altre*, Firenze, Giuseppe Mariani, 1856.

<sup>50</sup> G. Nobili, *Memorie Iontane*. Racconto con prefazione di P. Pancrazi, Firenze, Felice Le Monnier, 1965, 5a ed.; pp. 64, 73-74.

<sup>51</sup> ASCF, filza 2120, affare 1772 del 1869; i disegni relativi sono nella filza 4754, degli accolti dei lavori.

<sup>52</sup> *Sui lavori per l'ingrandimento di Firenze. Relazione di Giuseppe Poggi (1864-1877)*, Firenze, Tipografia di G. Barbèra, 1882, pp. 88-97.

<sup>53</sup> F. Borsi, *La capitale a Firenze e l'opera di Giuseppe Poggi*, Firenze, Colombo Editore, 1970, p. 88.

<sup>54</sup> ASCF, f. 2120, af. 1772.

<sup>55</sup> Yorick, *Su e giù per Firenze*, Firenze, G. Barbèra Editore, 1926 (II ed.), *Davanti al baraccone della fiera in Piazza Barbano*, pp. 71-77.

<sup>56</sup> ASCF, 353. Per altre notizie sulla piazza v.: G. Corsani, *Tre piazze dell'Ottocento a Firenze, in Le piazze, Atti del Convegno La città e le piazze*, Reggio Calabria, 1989, a cura di A. Marino, Milano, Electa, 1993; *La nuova piazza Maria Antonia*, pp. 165-168.

<sup>57</sup> L. Capizucchi, *Un saluto a Firenze*, Firenze, Tipografia di M. Ricci, 1871, p. 9

<sup>58</sup> G. Corsani, *Il Nuovo quartiere di città alle Cascine dell'Isola a Firenze (1847-1859)*, in "Storia dell'urbanistica - Toscana I", gennaio-giugno 1987, pp. 19-65.

## Appendice documentaria

### ASF, Segreteria di Gabinetto, Appendice, 119, 2; Lettera dell'architetto Leoni al Granduca, giugno 1840

«Altezza Imperiale e Reale L'Architetto Francesco Leoni di Firenze umilissimo Servo e Suddito dell'A.I. e R. presentò sul finire del 1837 alla R. Segreteria delle Finanze un Progetto per aprire una Strada che intersecava a squadra la Via Santa Reparata, e Via San Zanobi, e dalla prima si prolungava fino alle Mura del Forte S. Gio: Battista.

Lo scopo dell'apertura di questa Strada era quello di inalzare delle Case per i poveri e trovar posto per l'erezione di due Case di Asilo, che una per i Maschi, e una per le Femmine, che in quella parte di Città, che più ne abbisogna, non ha mai potuto stabilirsi per mancanza di locali.

Il Progetto non ebbe successo forse perchè costava Lire 113.000 delle quali 62.000 furono accordate dalla Comune a favore del Progetto medesimo, e L. 51.000 si domandavano al R. Governo: quella somma si domandava perchè per costruire Case da poveri di un modello adatto per Tessitori e Tessitrici di seta niun Fabbricatore si prestava senza la concessione di un soccorso pecuniario.

Ora nuovamente l'Architetto sunnominato osa presentarsi all'A.V.I. e R. supplicandola a volersi degnare di dare ascolto a un secondo progetto concepito nei seguenti termini.

*Progetto per ampliare Firenze dentro il recinto delle Mura Urbane.*

Si tratterebbe di render fabbricativi tutti i Terreni che stanno a tergo della Via S. Zanobi fino alle Mura Urbane tra Porta al Prato, e il Forte di S. Gio. Batta, intersecandoli con diverse Strade, e Piazze a forma dell'unito Disegno.

Si proseguirebbe la Via degli Arazzieri, che incomincia da Piazza S. Marco e si condurrebbe in linea retta fino alla Via delle Mura in faccia al Bastione S. Paolo del Forte S. Gio. Batta - a metà di questa lunghezza vi sarebbe una gran Piazza quadrilatera, dalla quale nei quattro angoli si partirebbero altre quattro Strade in retta linea tra loro, e a squadra della Via principale.

La prima di queste sboccherebbe in Via delle Ruote, precisamente in linea di facciata del fabbricato del Sale che resterebbe intatto.

La seconda sboccherebbe lungo le Mura stesse.

La terza sboccherebbe in Via dell'Acqua.

La quarta pure in Via dell'Acqua, in faccia a Via Tedesca.

Tutte le dette Strade sarebbero larghe B.a. 20.

Alla estremità della Via principale si farebbe altra Piazza semicircolare in faccia al Bastione suddetto, in mezzo alla quale potrebbesi a suo tempo forare un nuovo pozzo artesiano.

Si proporebbe di fabbricare lungo la fronte di queste nuove Strade che formano una estensione di B.a. andanti 3074 fabbricative, e questa parte fabbricabile si è calcolata per una profondità di B.a. 75, ogni rimanente riserbandosi ad uso di Orti, e Giardini.

La Pianta qui unita sviluppa le idee qui sopra accennate.

La utilità dell'apertura di queste nuove Strade osa l'umile supplicante sperare che sarà apprezzata dalla Sagghezza dell'A.V.I. e R. e sarebbe in tal modo anche trovato il posto per la erezione delle Case di Asilo. Ardisco qui per dimostrarlo ove occorra, che la Comune di Firenze eseguita e compita una Fabbricazione che sur una fronte di B.a. 3074 non potrebbe ascendere a meno di L. 2.151.000 verrebbe a costituirsi una rendita lorda non minore a L. 16.000 annue, dalle quali detratto il frutto delle spese di Lastrici, fogne, ed altre appartenenze alla Comune medesima, si costituirebbe una rendita netta di L. 10.000.

Che perciò, umilmente prostrato al R. Trono osa l'Architetto Leoni supplicare per le seguenti concessioni.

1. La facoltà di pubblicare un manifesto, da sottoporsi alla Superiore Sanzione, per la formazione di una Società di Azionisti, ossia il permesso di presentare l'Offerta d' Impresarj di Fabbriche, e Capitalisti che assumessero per loro conto l'Intrapresa.

2. La espropriazione forzata dei fondi soggetti al taglio delle nuove Strade tanto in Fabbricati che in Terreni, secondo le proposizioni che fosse per fare il Cav. Awocato Regio.

3. Il permesso di tagliare una sezione del Convento di S. Apollonia alla estremità del medesimo, cioè nel punto di contatto con le Case di altri privati, salvo le indennità di ragione per la conservazione del Patrimonio del Convento medesimo, e le riduzioni della fabbrica.

4. La facoltà alla Comune di erogare e distribuire per anni otto in questo Progetto L. 150.000, che si domandano per l'acquisto dei Terreni delle Strade, e Piazze, Lastrici, e fogne, lasciando alla Società l'onere di più solleciti disborsi che potessero occorrere, salvo il frutto ricompensativo del 4 1/2 per Cento.

5. Che una Deputazione presieduta dal Gonfaloniere fosse formata per la ordinazione, e regolamento delle Cose relative alla esecuzione dei Lavori, e per la compilazione del Manifesto di che all'Articolo 1. per l'esame della Offerta prenotata. Che della Grazia ecc.»

### ASCF, 5006 bis, 6; Lettera dell'architetto Leoni al Gonfaloniere De Cambray Digny:

«Pregiatissimo Sig Conte

Mi par che si dovrebbe dirmi: 1 : se veramente il R. Governo ha in mente di riprendere il primo progetto che conteneva le Case da Poveri e unirlo al secondo; perchè allora dovrebbero pure riprendersi le condizioni, che furono da me richieste per quello, e unirle a queste che ora chiedo per il secondo.

2 : Se la Comune volesse essa divenire la proprietaria dei nuovi casamenti da Poveri, potrebbesi transigere sulle lire 52000 dimendate a vantaggio dei fabbricatori, che nel 1° Progetto divenivano Proprietarj; visti per ciò i motivi per i quali questa somma si richiedeva e che starò a dimostrare.

3 : Indicarmi nella pianta, e sui nuovi spartiti di Strade ove si determinerebbe il suolo per la fabbricazione delle case da poveri, e quale per quelle a piacere dei

fabbricanti. Questa circostanza è facile comprendere che varierebbe condizioni a seconda della scelta.

4 : Impormi di presentare un progetto più dettagliato senza impedirmi di estendere le mie osservazioni sulla faccia dei luoghi. E ciò senza disturbo dei Proprietari in quanto alle poche operazioni geometriche che mi occorrerebbero, ma con facoltà di interpellarli ove mi occorra. Cominciando a stabilire alcune delle massime si viene a capo di qualche cosa. Ella vuol sapere come l'affare deve finire per sapere da dove principiare. È giusto ma per dare il fine ad una cosa bisogna dare un principio qualunque siasi, e questo potrebbe raggrarsi sopra quei 4 primi articoli. Dall'unità dimostrazione vedrà quali sono i vantaggi per la Comune per l'Approvazione del Progetto e quali per il R. Governo. Con distinta considerazione passo all'onore di confermarvi  
Di Lei Firenze li 18 Febbraio 1841 Dev. Obb. Servitore  
F. Leoni

Dimostrazione del quantitativo di Fabbricazione di cui è suscettibile il Progetto, e dei vantaggi risultanti alla Comune. Pongo per supposizione che i Casamenti da fabbricarsi, o a piacere, o per i Poveri siano profondi come dicesi da petto a rene, B.a 24 (il minimo possibile) le Case da poveri in facciata lunghe B.a 20 costano a tre piani L. 14000: ragguagliano rispettivamente al suolo L. 10 il braccio quadro; dunque sono a 4 piani L. 40 a braccio quadro, ossia L. 960 a B.o anzi pongo 1000, per cifra di comodo. E qual è quel Casamento mai che costerà L. 1000 sole a B.o? La linea delle B.a fabbricative di fronte è B.a 3400 queste a L. 1000 il B. danno una fabbricazione di L. 3400000. Questa cifra al 4% frutta L. 136000. La rendita imponibile sulla fabbricazione ottenuta potrebbe ammontare fino a L. 136000. Sopra questa prende il R. Governo e Comune 1/5 per il meno, così verrebbe a stabilire una rendita di L. 27000 all'anno. Questo è il calcolo nell'ipotesi come vedesi la meno favorevole. Chiesi non per me, ma dissi nel Progetto che alla Comune ci voleva L. 150000 per fognoni e lastrici, e valore di suolo, li prenda pure a cambio del 4 1/2 % gli ci vuole L. 6750 annue. Detratte queste dalle L. 27000 gli resta una rendita annua di L. 20450. Ma si potrebbe dirmi che il Dazio non si ritira se non dopo 10 anni dal dì della Fabbricazione.

Rispondo che neppure i lastrici si fanno tutti nei primi anni, ma bensì si prende tempo 6 anni e possono farsi a misura della Fabbricazione eseguita, sempre però a seconda della promessa che si farà dalla Comune ai Fabbricatori, e può Essa farsi con quella economia possibile che gli è propria.

Questo è quanto per la Comune

Per il R. Governo

Imposte indirette. Capitale circolante di L. 3400000

Tali sarebbero Gabelle di materiali, passaggi di proprietà, bollo, registro.

F. Leoni

Li 18 Febbraio 1841

#### ASCF, 5006 bis, 1; Lettera del Gonfaloniere De Cambray Digny all'architetto Leoni:

Firenze 21 Aprile 1841

Cariss. Leoni

Già sapete che il vostro progetto è sul mio tavolino, ma senza che l'esserci giunto mi dia per ciò titolo di porlo in corso. Spero nonostante di aver trovato la via di

poter bene incamminare questo vostro utile lavoro, via che altri non potevano trovare. Dunque bisogna al mio ritorno da Querceto esser assieme. Intanto su i vostri Cartoni notate per colori i possessori speciali per l'uso che sarà a dirvi. Sapete che io desidero fare le cose perfettamente nulla dunque si ha da trascurare; all'Ingegnere, che non sono io, le cose dell'Arte, a me le cose Amminisive. Da ciò argomentate che quanto mi spiegavate nell'ultima vostra non era quel che mi abbisognava.

Credetemi col maggior attaccamento

Vostro Alf.mo dev.

L. De Cambray

#### ASF; Memoria del Gonfaloniere al Consiglio Generale della Comunità, 11 settembre 1842:

«Considerazioni del Gonfaloniere

Sulla utilità in genere del Progetto e sulla necessità della sua esecuzione non credo di dover aggiungere a quanto è stato chiaramente dimostrato dai due Soci intraprenditori e dall'Ingegnere del circondario. Parlerò dunque della sua pronta effettuazione la quale mi sembra del pari evidente. (...)

Signori io credo che utilità, necessità, opportunità, tutto concorra a desiderare la pronta esecuzione del Progetto che vi è presentato non potendo mai sperare circostanze più favorevoli di quelle in mezzo alle quali ci troviamo per dilatare il perimetro dei nostri fabbricati entro il cerchio delle mura urbane. (...)

Forse taluno potrebbe trovare difettoso o incompleto il progetto poiché il suo scopo è quello di acquistare e render fabbricativi i terreni senza obbligo nella Società di edificare gli stabili per proprio conto. A quest'obiettivo può risponderci che l'ostacolo unico il quale si frappone alla edificazione degli stabili in Firenze, è la mancanza di terreni fabbricativi, e che in conseguenza il vincere quest'ostacolo coll'apertura di muovere regolari strade per render fabbricativi i terreni ortivi è al senso mio quel tanto che occorre per *pro vedere* al bisogno. Se si ritiene, come devesi necessariamente ritenere, che non mancano i Capitali, che non manca la convenienza ossia il tornaconto per impiegarli in nuove fabbriche (altrimenti non se ne vedrebbe sorgere tante nei sobborghi esterni) sarà d'uopo convenire altresì che tutti faranno a gara per acquistare il terreno all'oggetto di fabbricarvi. A che gioverebbe adunque l'obbligo nella Società intraprenditrice di edificare per proprio conto? Può essa forse conoscere i bisogni, il gusto, le comodità che si prediligono da tutti i cittadini? Può essa altresì possedere le cognizioni e i mezzi che sono propri soltanto degli'intraprenditori di Fabbriche (...) ? Nè è da pensarsi che la Società intraprenditrice potrà mai trattenere l'edificazione con pretensioni eccessive riguardo al prezzo del suolo. Essa ha bisogno di venderlo per il giusto prezzo (...). Il giusto prezzo verrà determinato dalla concorrenza degli attendenti alla compra del suolo in adattate sezioni diviso. Deve lasciarsi pertanto libero campo all'industria di suddividersi quanto è possibile nelle sue varie classi, sicuri degli utili effetti che da tali divisioni debbono risultare, nè vincoli debbono imporsi al di là della condizione offerta dalla Società, quella cioè di obbligare gli acquirenti del suolo a coprirlo di Fabbriche nel termine di due anni al di là dei rispettivi contratti di vendita. Potrebbe essere affacciato il timore che il nuovo Quartiere venisse tutto

occupato con Fabbriche grandiose da non offrire nessuna abitazione adatta per la Classe dei poveri. L'intenzione di alcuni setaioli e specialmente del Cav. Filippo Matteoni di costruire case per le Tessitrici della seta diminuiscono intanto grandemente questo timore. Inoltre la stessa disposizione e varia situazione delle strade a forma del Progetto obbligherà necessariamente gli speculatori a volgersi all'edificazione delle case per Poveri in quei siti che non potrebbero mai esser ricercati dai Cittadini, compensando col minor prezzo del suolo in tali siti la più bassa rendita degli Stabili di fronte al Capitale necessario per la loro edificazione.

Ma quando anche si volesse dubitare che alla Classe dei poveri non si volgessero con bastante ardore gli'intraprenditori di Fabbriche, lo che come ho notato non è per accadere, non sarebbe mai opportuno ma anzi dannoso, e gravemente dannoso alle stesse classi povere di vincolare l'azione e la libertà dei Progettisti e degli acquirenti del suolo. Pochi e facili rilievi basteranno a provarlo.

L'attuale scarsità di Locali per i poveri è conseguente della scarsità generale che affligge anche le altre classi della popolazione da che essa aumentò di oltre il 25 % nel breve periodo di 24 anni. (...) Qual è il mezzo più sicuro per ottenere il maggior possibile aumento di fabbricati? (...)

La soluzione di questo quesito non può essere incerta in un paese come il nostro nel quale alla libertà della concorrenza e dell'industria si attribuisce giustamente la sua presente prosperità, e nel quale si sono da lungo tempo condannate tutte le leggi annuarie che cercando l'abbondanza nelle restrizioni affrettavano sempre ed accrescevano la Carestia. S'ingannino pure gli speculatori facendo Fabbriche per i Cittadini al di là del bisogno e poche per i poveri. Purchè la Massa si estenda quanto il bisogno esige cesserà per tutte le classi indistintamente la scarsità delle abitazioni, ed i poveri occuperanno quelle che non sarebbero mai state espressamente fabbricate per loro uso. A Livorno si è accresciuta immensamente la Città: si sono edificati Stabili tutti grandiosi: il prezzo delle Pigioli è diminuito notabilmente: la classe agiata ha occupato le nuove case, ed i poveri sono passati in quelle dalle altre Classi abbandonate. Questo fatto che si verificherebbe necessariamente anche a Firenze mostra sempre più la verità di un principio inalterabile nella sociale economia, cioè: non poter niuna cosa venir mai alla portata dei poveri ove di essa non si abbondi generalmente, nè potersi l'abbondanza ottenere altro che con la libertà nell'industria. (...)

#### ASF, Segreteria di Gabinetto, Appendice, 119, 2; Rapporto del Gonfaloniere P.F. Rinuccini al Magistrato Civico di Firenze, 24 luglio 1843:

«Due Opere vaste utili e grandiose i Rappresentanti di questa Città decretavano nel decorso anno (...). La seconda opera che forma argomento esclusivo di questa mia relazione e che non meno dell'altra interessa il comodo e l'utile della nostra Città è la formazione di un nuovo Quartiere presso il Forte S. Giovanni Battista già progettata dal Sig. Architetto Francesco Leoni per conto della Società Mcjean Meyrmeis e Compagni, la quale domandava di assumere a suo rischio l'esecuzione di tale Impresa.»

È, in molti punti, simile a quella del De Cambray Digny,

sia per il tenore dell'importanza data all'esecuzione del nuovo quartiere, che per le argomentazioni portate all'Articolo 4 a proposito delle «Case per il popolo»:

«Non può mai essere utile di porre vincolo col fine di ottenere a preferenza la fabbricazione di piccole Case per il popolo, opinando io pure col Conte De Cambray che una volta estesa la massa di fabbricati quanto il bisogno esige cesserà per tutte le Classi indistintamente la scarsità delle abitazioni ed i poveri anderanno ad occupare quelle che non erano certo fabbricate per loro. Livorno conferma la verità di questa massima.»

«Progetto di Deliberazioni

Quando le cose menzionate a ciascuno dei precedenti Articoli non incontrassero opposizione, nè modificazione per parte del Magistrato, e potessero meritare la sua approvazione, parmi che le Deliberazioni da prendersi intorno alle medesime salva la Sovrana Sanzione dovessero contemplare quanto segue.

1°. Che resta approvata definitivamente la formazione di un nuovo Quartiere presso il Forte S. Giovan Battista a cura e conto diretto della nostra Comune come ordinarono le Sovrane Veneratissime Resoluzioni del 29 Dicembre 1842 ed a forma del Progetto dell'Ingegnere di Circondario Flaminio Chiesi, salve le modificazioni che nei rapporti dell'Arte saranno suggerite dal Consiglio degli'Ingegneri tanto sul Progetto istesso quanto sulle variazioni di che ai seguenti Artt. 2. e 3.

2°. Che la nuova ideata Cattedrale Piazza sia destinata a pubblico passeggio cingendola di una Cancellata di ferro fuso sopra panchina di pietra, e lasciando in giro alla medesima una strada lastricata larga B. 18.

3°. Che la superficie lastricata di tutte le nuove strade sia convessa per la larghezza non minore di B. 13 e su i lati delle medesime si formino due marciapiedi rilevati larghi non meno di B. 2 1/2 ciascuno sotto i quali vengano raccolte e incanalate le acque.

4°. Che sia invocata dall'Augusto Principe la grazia di considerare interessante la Causa pubblica l'Opera della quale si tratta, ed i lavori alla medesima relativi ordinando che a tutti gli effetti siano applicate a favore della medesima le disposizioni contenute nelle Notificazioni del 17 Agosto, e del 10 Settembre 1842 riguardanti l'allargamento ed allineamento di Via de' Calzaioli.

5°. Che non ostante le disposizioni invocate col precedente Art. 4, resta approvata la trattativa di Compra e vendita volontaria dei due poderi dei Sigg. Gondi costituenti l'area del nuovo Quartiere, e degli altri loro possessi in quel sito per il prezzo di L. 33000 e a forma della loro offerta del dì 15 Luglio 1843.

6°. Che ugualmente resta approvata la trattativa di Compra e Vendita volontaria di una porzione del Convento di S. Apollonia per il prezzo risultante dalla stima dell'Ingegnere Chiesi concordata del Sig. Cav. Filippo Matteoni, e con i riserbi suggeriti dal Gonfaloniere in quanto al tempo della demolizione, e al pagamento delle spese della Perizia.

7°. Che in massima i lavori tutti riguardanti la costruzione dei Lastrici, Fogne sulle nuove Strade e sulla Piazza debbano essere eseguiti per via di Accollo previo l'esperimento dell'Incanto.

8°. Che in massima dovrà parimenti alienarsi per mezzo d'Incanti il Suolo fabbricativo lateralmente alle Strade e alla Piazza, non esclusi gli stabili, e i residui degli stabili che debbono acquistarsi a forma del Progetto Chiesi.

9°. Che al dispendio finale dell'Opera previsto in L. 314478.27. si provveda per mezzo di un Imprestito al

frutto non maggiore del 4 % l'Anno da estinguersi gradualmente a contare dall'Anno 1852 con la risorsa che a quell'epoca produrrà alla Comune l'Addaziamento degli stabili da edificarsi nel nuovo Quartiere le quali risorse saranno inoltre destinate a quell'epoca al pagamento dei frutti relativi.

10°. Che riguardo al pagamento dei frutti del primo decennio non potendo ora contarsi se sieno a ciò bastanti le ordinarie Rendite della Comune, ed in tale incertezza non sembrando opportuno di stabilire in questo momento nuovi aggravj sulla massa dei Contribuenti, il Magistrato in vista dei conosciuti indispensabili bisogni di ogni genere della Città, e della scarsità delle risorse della Comune ardisce supplicare l'Ottime Principe affinché si degni accordarle un sussidio precario per 10 Anni sulla R. Depositeria a ragione di L. 12759.13 l'Anno per porla in grado di pagare i frutti del detto Imprestito sino all'12 Epoca dell'Addaziamento dei nuovi stabili.

11°. Che qualora non sia possibile di ottenere il richiesto sussidio precario, il Magistrato si riserva di provvedere alla detta passività temporaria al momento in cui potrà essergli fatto conoscere con precisione il vero dispendio dell'Opera, cioè dopo attivata la vendita del suolo fabbricativo.

12°. Che la direzione delle cose tutte concernenti l'esecuzione di quest'Opera sia affidata ad una Commissione permanente composta del Gonfaloniere pro tempore che deve presiederla, e di due altri membri da eleggersi in seguito dalla Magistratura salva la Sovrana Approvazione, e che all'Adunanze di detta Commissione possa essere invitato il Cancelliere Comunitativo acciò prenda cognizione di ciò che interessa la parte economica per regola della spedizione dei Mandati di pagamento affidata alle sue cure.

13°. Che detta Commissione debba prima di tutto occuparsi delle proposizioni o compilazione dei Quaderni d'Oneri, tanto per la Vendita all'incanto del suolo fabbricativo diviso in particelle, quanto per l'accollo dei lavori delle nuove Strade e Piazza per sottoporre le une e gli altri all'approvazione del Magistrato e del R. Governo.

14°. Che intanto il Gonfaloniere resta incaricato di subito preparare e raccogliere i Materiali che Esso sarà utile e necessari alla Commissione per la compilazione dei precitati Quaderni d'Oneri.

15°. Che finalmente sia invocata da S.A.R. e I. l'esenzione della Tassa proporzionale del Registro su tutti gli Atti che la Comune dovrà stipulare per l'esecuzione di quest'Opera ordinando che sieno assoggettati al solo diritto fisso di una Lira per ciascheduno.

Dalla Comunità Civica di Firenze

Li 24 Luglio 1843

F. Rinuccini Gonf.

#### ASCF, 5009, 27; Relazione del Consiglio degli Ingegneri:

All.mo Sig. Pr.re Com.vo

Ho fatto presente all'esame di questo R. Consiglio il Progetto posto in essere dall'Ingeg. Flaminio Chiesi per un nuovo quartiere contenente un gran piazzale, e varie strade da aprirsi in questa Città di Firenze nei terreni situati tra la via S. Gallo, e il Forte di S. Gio Battista, qual progetto mi venne da VS. Ill.ma trasmesso unitamente a varie relative carte colla pregiata sua ufficiale del dì 9 del decorso mese di Agosto. Su questo

lavoro sviluppato col corredo di molti diligenti dettagli, si aggira la elaborata memoria del Consigliere Gonfaloniere della Comunità di Firenze nella quale, oltre le opportune considerazioni economiche e amministrative, vengono esposte le massime su cui è stato concepito il Progetto in discorso, e sono accennate varie osservazioni dirette e modificate alcune parti del progetto medesimo.

Il Consiglio degli Ingeg. i, essendosi limitato, come doveva, a prendere in esame un tal lavoro nei rapporti artistici, ha giudicato meritevole di approvazione nei suddetti rapporti dell' arte il progetto di cui si tratta, ed ha creduto nel tempo stesso dovere accompagnare questa approvazione con alcune considerazioni, quali mi fo un dovere di comunicare a VS Ill.ma.

1°. Conviene il Consiglio nel parere del Gonfaloniere, quanto alla apertura di due nuovi tronchi di strada, per cui si renderebbe migliore il giro delle vie attorno alla piazza: ma riterrebbe il Consiglio medesimo che questi nuovi tronchi fossero per produrre un migliore effetto, qualora fossero eseguiti, invece che nei punti proposti e segnati di giallo nella pianta che qui si unisce, nei punti velati di colore rosso lacca cupo. Si vede che in tal modo questi nuovi tronchi rimarrebbero più vicini al centro delle isole dei fabbricati esistenti, e sboccherebbero più verso il mezzo del nuovo quartiere.

2°. Sarebbe conveniente che l'ingresso per cui si accede al nuovo quartiere dalla parte delle Scuole di S. Caterina fosse più ampio di quello che dimostra il disegno, onde così venisse addolcita la doppia e acuta voltata da quella parte. Quindi sarebbe opportuno di lasciare senza fabbriche o tutto o parte dello spazio V onde ottenere il sopraccitato intento, quando non fosse creduto piuttosto di lasciare fabbricativo il detto spazio V e il prossimo piazzale, prolungando la Strada che costeggia la piazza, e che si dirigerebbe in questo senso in retta linea alle mura urbane sboccando in via delle Ruote.

3°. Comparisce possibile il divisamento proposto colla surriferita Memoria di recingere la piazza per garantire chi vi passeggia, e specialmente i ragazzi, dalle carrozze e dai cavalli. Qualora volesse adottarsi per questo recinto il partito di una cancellata di ferro sovrastante ad un imbasamento di pietra, converrebbe che questo restasse pochissimo elevato sulla piazza medesima, ma opinerebbe il Consiglio che questo intento potrebbe conseguirsi più plausibilmente e probabilmente con minore dispendio, qualora il recinto medio venisse distinto dal circuito laterale mediante una doppia fila di alberi framezzati da sedili di pietra, conforme è stato praticato con buon successo in varie altre Città.

4°. Per quello che si riferisce alla progettata costruzione dei marciapiedi, non dimentica il Consiglio i motivi per i quali esso non si mostrò favorevole a questo partito, e che furono esposti nella Ufficiale a VS Ill.ma diretta da questo Dipartimento il 27 Settembre dell'anno decorso, nella circostanza in cui fu preso in esame il progetto che per questo nuovo quartiere venne presentato dai SSigg.ri Mejean, Meyernis e Compagni. Questi motivi erano principalmente fondati sulla necessità che risulta, di interrompere l'uniformità del piano dei suddetti marciapiedi, dal bisogno di servire agli usi resi ora tanto comuni di accedere colle carrozze nell'interno delle abitazioni e di introdurre i Legni a ruote nelle rimesse. E queste interruzioni ognuno intende quanto siano incommode e pericolose specialmente in tempo di notte, ai pedoni per i quali sono destinati i marciapiedi.

Ma nonostante tali considerazioni, quando fosse creduto di attenersi a questo stesso partito colla veduta di liberare i pedoni stessi dall'espansione delle acque costrette a scolare sui fianchi delle strade, attesa la configurazione convessa che dovrà essere data alle medesime. Sarebbe di parere il prefato Consiglio che i marciapiedi dovessero esser tenuti il meno possibile sollevati dal piano del lastrico delle strade, e che le interruzioni che deriverebbero nei marciapiedi stessi non dovessero in alcun lato venir determinate da scalini, ma da piani insensibilmente inclinati, cosicchè quei marciapiedi non venissero a presentare mai un vero scalino che nel lato longitudinale corrispondente sulla strada e nei tratti pei quali non si estendono le rammentate interruzioni: e bene inteso che non siano aggiunti ai marciapiedi piccoli pioli, o scansaruote che in antico solevano inconvenientemente praticarsi lungo la fronte di alcuni dei marciapiedi medesimi.

5°. È stato proposto che la direzione delle cose tutte concernenti la esecuzione di quest'opera venga affidata ad una Commissione permanente composta dal Gonfaloniere pro tempore che dovrebbe presiederla, e di due altri membri da eleggersi in seguito dalla Magistratura, salva la sovrana approvazione. Il Consiglio degli Ingeg. i non crede anco in questo caso, e in conformità alle dichiarazioni emesse in proposito dei Lavori riguardanti l'allargamento della via dei Calzajoli, di dover dedurre obiezioni circa il modo eccezionale che si propone per provvedere alla direzione dei Lavori dei quali si tratta. Ma siccome anco nel caso presente non si fa menzione, parlando del modo di regolare una tal direzione, del concorso dell'Ingegnere del Circondario, così sembra conveniente al Consiglio che in tutti i casi nei quali si troverà nelle operazioni della anzidetta Commissione interessata l'arte, debba la Commissione stessa sempre procedere col voto dell'Ingeg. direttore dei Lavori, e quando si tratti di immediata direzione dei Lavori stessi debba intendersi sempre libera l'azione di esso, come anche spettar gli debba di farne la verifica nel modo che prescrivono i regolamenti in vigore, onde non rimanga diminuita la responsabilità che i regolamenti medesimi portano a di Lui carico. Cosicchè per rimediare alla indicata omissione, comparisce necessario che la disposizione relativa a questo articolo venga riformata nel senso della sopra espressa avvertenza.

Tali sono le dichiarazioni che in proposito del presente affare ha creduto dover emettere il più volte nominato Consiglio, e che io mi fo un pregio di comunicare a VS Ill.ma nell'atto che ritornandole tutte le relative favorite mi carte, mi procuro l'onore di segnarmi con distinta stima ed ossequio.

Di VS Ill.ma

Dalla Direzione Generale delle Acque e Strade

di 22 Settembre 1843

Dev.to Obb. Servitore Francesco Guasti »

#### ASCF, 5006 bis, ins. 136: «Quaderno d'Oneri per la vendita del Suolo Fabbricativo presso il Forte S. Gio Batta.

Art. 1°. L'incanto sarà fatto e aperto separatamente per ciascun Lotto sul Prezzo che per ogni Braccio Quadro di Terreno sarà annunziato al Pubblico dal Gonfaloniere di Firenze

2°. La Liberazione avrà luogo immediatamente a favore

dell'ultimo maggior offerente sempre che il medesimo depositi nell'atto un decimo del valore del suolo e lo versi nelle mani del Camarlingo della Com.tà o che un suo sostituto che sarà presente all'Incanto ossivero offra e dia un Mallevadore idoneo a giudizio del Gonfaloniere o di chi per esso presiederà all'Incanto. Il Mallevadore dovrà insieme al Liberatario firmare il processo verbale della fatta aggiudicazione.

3°. Quando manchi il deposito del denaro, e il Mallevadore Idoneo l'incanto si considererà come non avvenuto e dovrà di nuovo incominciarsi e continuarsi fino a che non segua l'effettiva aggiudicazione del Lotto.

4°. Nel tempo e 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 Comune di esporre nuovamente all'Incanto il detto Suolo a tutto rischio e spese dell'aggiudicatario.

5°. 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 depositato al momento della Liberazione come prescrive l'articolo secondo. E per ogni rimanente in cinque equali annue rate col frutto recompensativo a favore della Comunità Venditrice a ragione del 4 per Cento l'anno sulle rate insolute. Sarà però in facoltà del Compratore di pagare l'intero prezzo dell'atto del Contratto e in un tempo minore cioè a rate maggiori di quelle indicate

6°. Nel Tempo a Termine di mesi tre dal giorno del Contratto dovrà l'acquirente rimettere all'approvazione della Commissione dirigente le operazioni per l'aumento del Fabbricato in Firenze un disegno formato dallo stesso Acquirente e da un Architetto da lui delegato della Facciata o Facciate dello Stabile che devesi edificare sul Suolo acquistato. Questo disegno renderà conto della Forma e delle Decorazioni delle Facciate a wertendo che su tutta la Linea rispondente sulla Strada e sulla Piazza non dovranno mai le Fronti esser costituite da Muri o altri recinti di Giardini Cortili ecc. ma dovranno rappresentare in tutti i punti l'aspetto di un Fabbricato Abitabile.

7°. La detta Commissione nell'approvare modificare o rigettare il disegno delle Facciate procederà col voto in arte dell'Ingegnere Direttore dei Lavori salvo il Ricorso al parere dell'Ingegnere Ispettore Consultore in arte della Camera di Soprintendenza Com.va.

8°. Nel tempo e Termine di un anno dal dì della Stipulazione del Contratto l'acquirente del Suolo dovrà inalzare la sua Fabbrica dai Fondamenti fino a B. 4 almeno sul piano stradale e nel periodo di 3 anni e 9 mesi a contare dal dì dell'approvazione del Disegno da presentarsi nel Termine assegnato all'art. 6 dovrà condurla a termine per ciò che riguarda la parte esterna e le Decorazioni.

9°. Nel Caso d'inadempimento a quanto si prescrive al precedente articolo ottavo sarà in facoltà della 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 o danno del primo Liberatario.

10°. Non sarà mai permesso colle nuove fabbriche di uscire in qualunque siasi punto dalla Linea Stradale

determinata dall'Ingegnere direttore dei Lavori dovendo anche l'imbasamento posare totalmente sul Suolo venduto e non mai su quello destinato per le Strade e per la Piazza in modo che le dette nuove Fabbriche formino tra loro sul piano dei Marciapiedi una sola Linea continovata.

11°. Nemmeno sarà permessa nè tollerata l'occupazione con Pioli, Scalini e Padiglioni, Marciapiedi, e Aggetti, Ingombri di qualunque sorta sul Suolo e sull'arco delle Strade e della Piazza e per la costruzione dei Terrazzini

dovrà essere osservato quanto dispongono in proposito gli ordini veglianti.

12°. Sarà in ogni tempo nel pieno diritto della Comunità disporre liberamente sulle nuove Fabbriche Lampioni e Cartelli.

13°. 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 scampo di ogni e qualunque equivoco sulla situazione delle Soglie delle Porte esterne.

## L'Arno a Firenze nella prima metà dell'Ottocento tra cronaca e storia

*Gabriella Orefice*

### La ricerca dell'immagine

Meno appariscenti di quelli che ricadono nel pieno del tessuto cittadino, gli interventi operati sull'Arno e le sue sponde nel periodo ottocentesco del governo lorenese sono forse quelli che incidono maggiormente sulla fisionomia di Firenze. Malgrado non siano inseriti in un piano coordinato, le demolizioni, l'apertura di nuovi tracciati stradali, i lavori edilizi, i progetti di abbellimento, siano essi proposti o realizzati, seguono tutti una stessa logica: negare la natura stessa del fiume, troppo contraddittoria e problematica, per costruire un'immagine diversa e rassicurante, più aderente alle esigenze e alle aspettative della nuova classe dirigente e della restaurata casa lorenese.

Il primo importante progetto che prende in considerazione il contesto del fiume e delle sue sponde è redatto nel 1819 da Giuseppe Cacialli per il granduca Ferdinando III. Il Cacialli, confermato nel suo ruolo di architetto delle Reali Fabbriche dopo la caduta del governo elisiano, propone «di prolungare lo stradone delle Cascine sino a S. Donnino e costruirvi un Casino di Delizie ed altri comodi per la circostanza delle Reali cacce»<sup>1</sup>. Inserito in un contesto marginale rispetto alla città, il complesso sembra ideato per divenire testimonianza della recuperata regalità, che doveva trovare conferma nell'importanza delle architetture progettate e nel fascino della sistemazione paesistica.

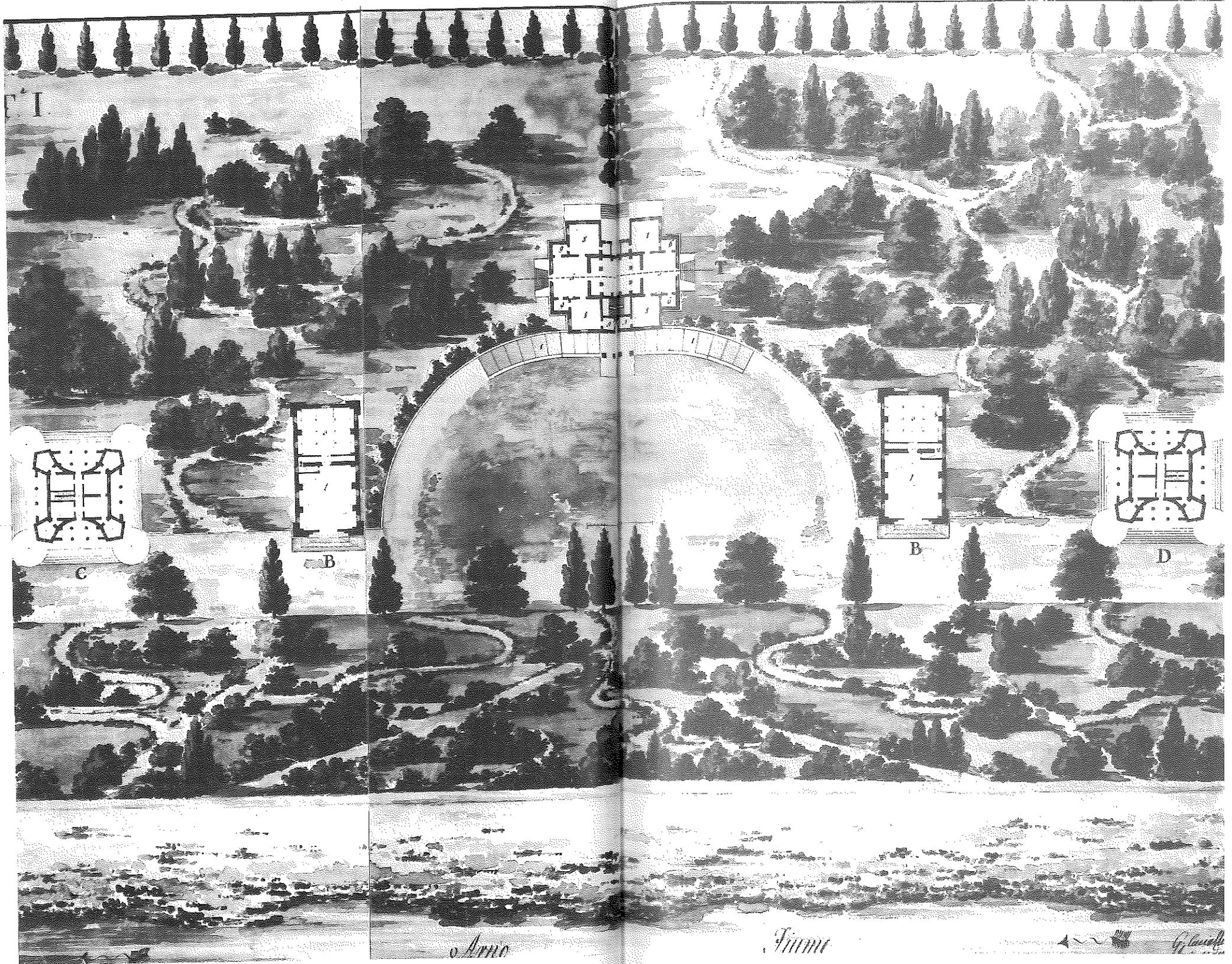
Un casino da caccia, due padiglioni e altrettante scuderie si dispongono simmetricamente intorno ad un ampio bacino semicircolare, alimentato dalle acque del Canale Macinante e dotato di approdi per le imbarcazioni. Sullo specchio d'acqua si duplica l'immagine della palazzina principale che proprio sull'acqua sembra fondare il pronaio esastilo sormontato da un'ampia terrazza

dalla quale osservare il paesaggio circostante. L'edificio a due piani presenta un alto fregio con scene di caccia e una grande statua di Diana. Sull'Arno e sul tracciato parallelo del canale, si incentra la sistemazione di un vasto parco all'inglese, con viali ombrosi per le passeggiate, radure per le soste e specchi d'acqua di minori dimensioni.

Se realizzato il progetto avrebbe prolungato sulla riva destra del fiume il parco delle Cascine instaurando un più diretto rapporto con l'Arno, ma, per quanto suggestivo, il disegno deve essere parso troppo dispendioso e inutile al tranquillo sovrano toscano che non lo prende in considerazione, impegnato com'è a rimettere ordine negli affari dello Stato.

Malgrado i progetti elaborati durante il periodo di governo francese, ancora negli anni venti dell'Ottocento il contesto urbano che si affaccia sull'Arno è specchio di una realtà economica e sociale composita, che accomuna fianco a fianco la facciata patrizia e i rotoni dei mulini, il passaggio, a piedi o in carrozza, e le fatiche di renaioli, tintori e lavandaie. Tutto ciò esprime una vitalità pittoresca che se da un lato affascina i viaggiatori, dall'altro urta la sensibilità degli amministratori e dell'imprenditoria locale, che congiuntamente indirizzano la loro attenzione verso la ricerca di un decoro, consono alle caratteristiche di una moderna capitale.

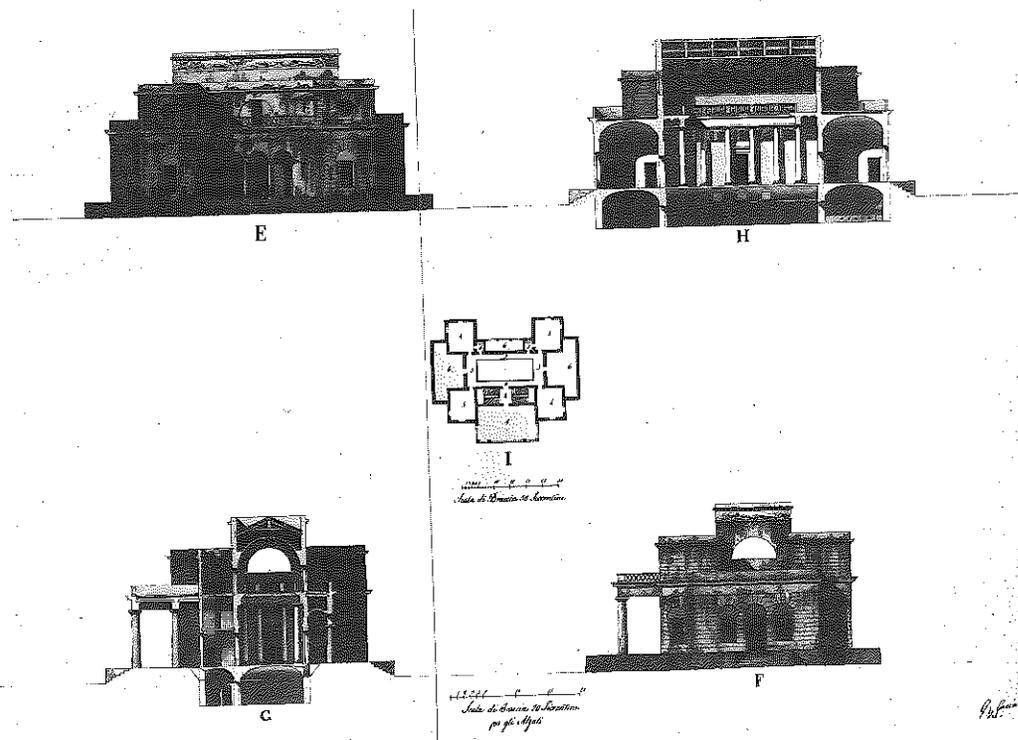
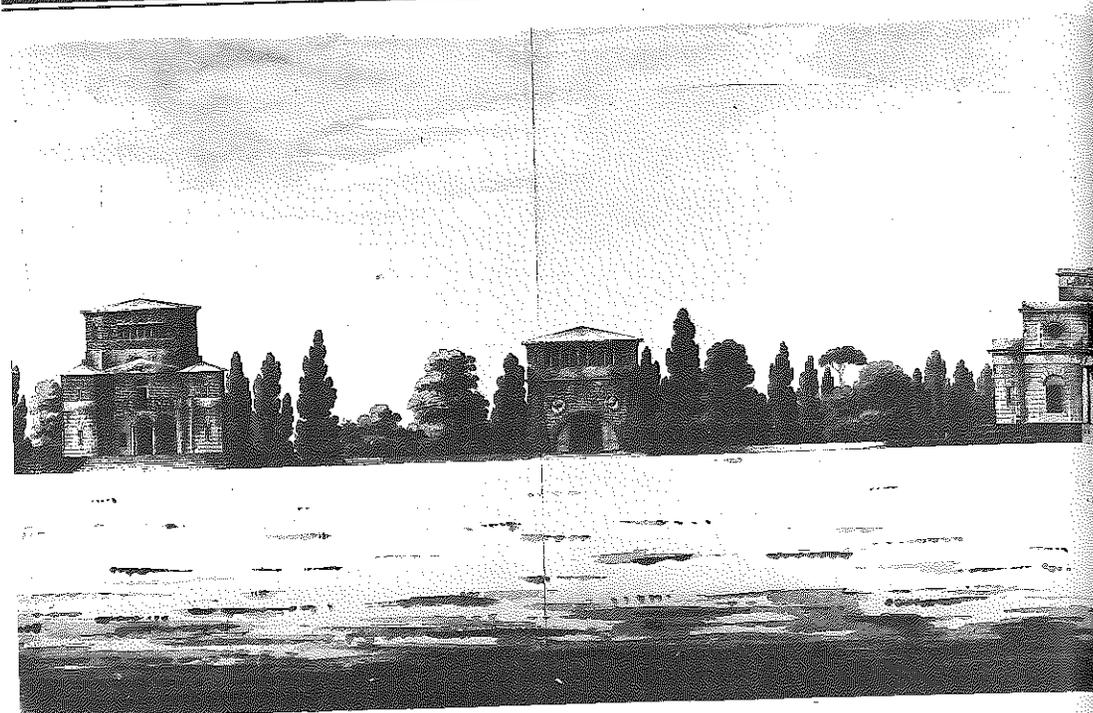
Visitando Firenze nel 1817, Stendhal osserva «la città che, per la disposizione delle strade assomiglia alquanto a Parigi, è posta sull'Arno come Parigi sulla Senna»<sup>2</sup>. Il lusinghiero paragone non si estende tuttavia all'Arno, definito ironicamente un «torrente al quale una diga trasversale, messa lì per muovere un mulino, dà, sotto i ponti di Firenze l'aspetto di un fiume»<sup>3</sup>. Malgrado ciò il corso d'acqua e i suoi quattro bei ponti costitui-



Arno

Fiume

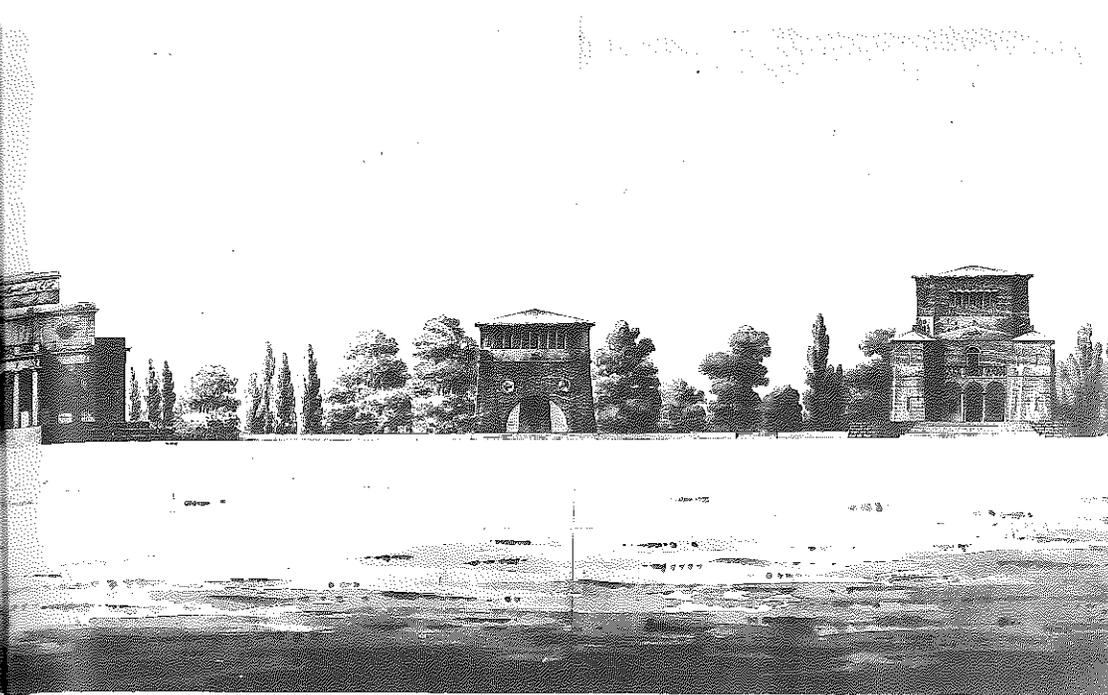
G. L. L. L.



nelle pagg. precedenti

1/ Progetto per la costruzione di un *Casino di delizie ed altri comodi per la circostanza delle Reali Cacce* da realizzarsi lungo l'Arno nei pressi di S. Donnino. Pianta prospettica del parco con delineate le planimetrie degli edifici, G. Cacialli 1819. (ASF, Pianta dello Scrittoio delle RR. Possessioni 617).

2/ Prospetto del Casino di delizie e degli edifici annessi.  
3/ Pianta, prospetti secondari e sezioni del Casino di delizie.



scono per lo scrittore francese «con le rive e la collina meridionale, ornata di cipressi stagliati contro il cielo, un mirabile assieme»<sup>4</sup>. Con queste poche parole Stendhal definisce una volta per tutte l'immagine per eccellenza della capitale toscana, contribuendo a creare quello stereotipo che sarà ripreso dalle guide ottocentesche, immortalato nel vedutismo e che porterà pittori e visitatori a ricercare le stesse sensazioni ed emozioni, secondo la regola che «si vede sempre e soltanto quel che si vuole o si è condizionati a vedere»<sup>5</sup>.

Se «le descrizioni e le fantasie della letteratura hanno influito moltissimo sulla mentalità dei turisti borghesi del secolo scorso, agli albori del turismo di massa»<sup>6</sup>, esse hanno influito anche sulla natura stessa dei luoghi, inducendo le amministrazioni ad assecondare e potenziare quelle stesse immagini. Questo è particolarmente vero per Firenze, dato che le bellezze artistiche della città e alcuni suoi caratteri paesaggistici appaiono ai fiorentini sempre più concretamente quali possibili fonti di promozione economica e come tali degni di salvaguardia. In tal senso, oltre all'amministrazione comunale, si muove anche l'intrapresa privata privilegiando la zona dei lungarno per l'apertura di alberghi e locande *con vista*<sup>7</sup>.

Uno dei primi provvedimenti adottati dalla Comunità per migliorare il decoro e l'ornato della città in prossimità dell'Arno viene attuato ai piedi di Ponte S. Trinità<sup>8</sup>. Per agevolare la percorrenza sulla riva destra, su sollecitazione degli stessi cittadini e dei forestieri desiderosi di «ammirare la bellezza del tutto insieme», nel 1823 la municipa-

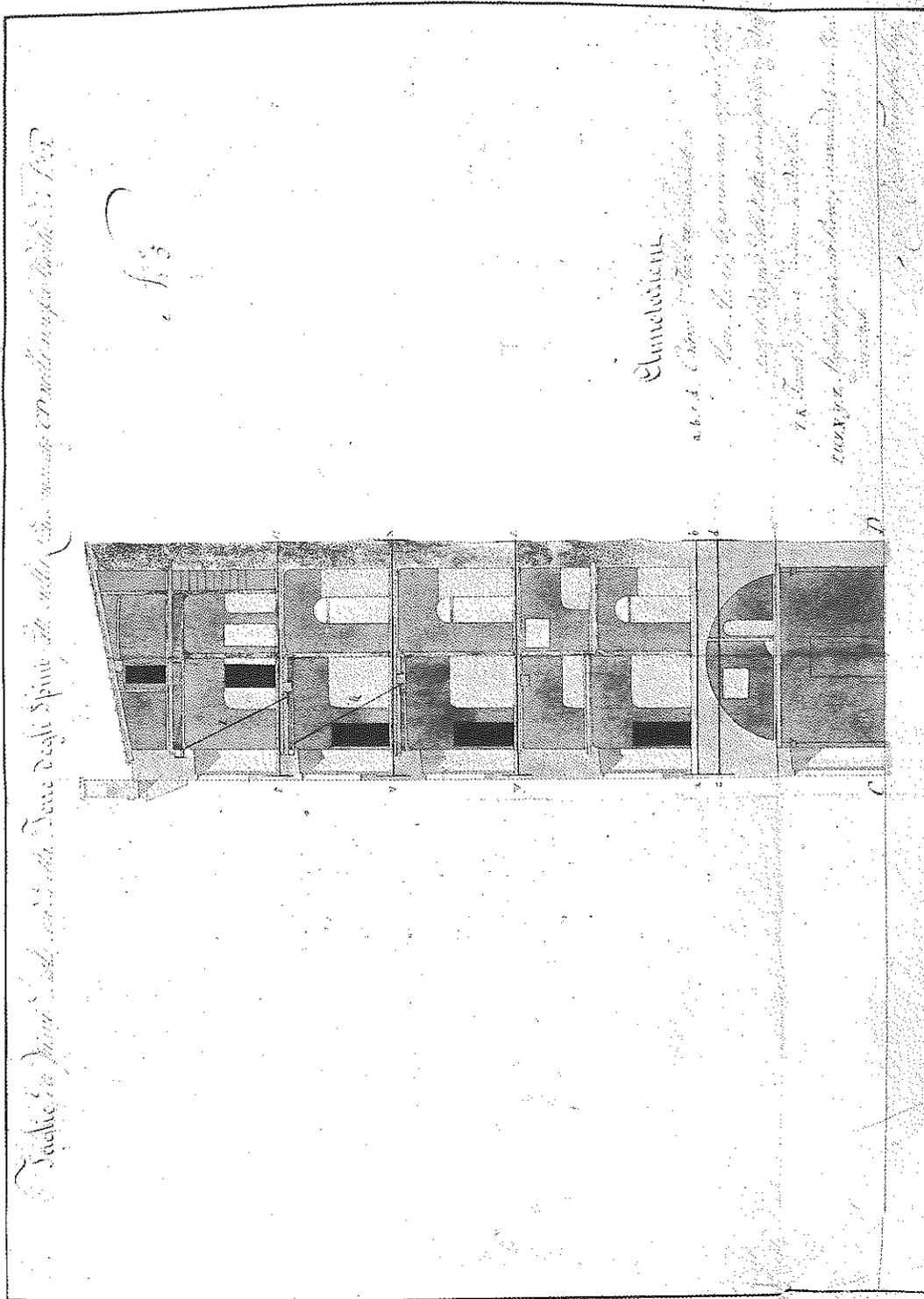
lità fiorentina decide infatti di intervenire sull'antico Arco dei Pizzicotti, addossato a Palazzo Spini a cavallo del lungarno<sup>9</sup>.

Il complesso comprendeva oltre all'antica torre degli Spini, aderente al ponte, una «lurida volta, che attraversava il Pubblico ed amenissimo passeggi lungo l'Arno» e un edificio a due piani che ospitava al piano terreno alcune botteghe<sup>10</sup>. Sotto la volta era situata, con ingresso di fronte al Casino dei Nobili, «una bottega da caffè sotto il titolo di Stanze Etrusche». Il locale frequentatissimo era composto da una sola stanza, ed aveva sul retro «l'officina dell'Acquacedrataio», fornita «di tromba aspirante e premente con giro di acque per mezzo di canne di piombo dal recipiente superiore ai diversi usi dell'officina e della bottega»<sup>11</sup>.

I proprietari, ai quali era stato imposto di eseguire urgenti lavori di restauro, preferiscono offrire in vendita lo stabile alla Comunità riservandosi il diritto di «resulta», cioè la facoltà di riacquistare le rimanenze dopo l'intervento.

Le precarie condizioni di stabilità della costruzione fanno escludere il restauro proposto in un primo tempo da Giuseppe del Rosso ed indirizzano verso lavori di demolizione e rifacimento, perché, come si legge nella delibera, non soddisfare le richieste del «pubblico» avrebbe dimostrato nell'amministrazione «una privazione totale di buon gusto e di amore per gli abbellimenti ed ornati della città». Le operazioni di demolizione dell'arco che deturpava il lungarno «nel più bel punto di vista, cioè all'attacco del Ponte S. Trinita», si svolgono sotto la direzione di Luigi





Cambray Digny, all'epoca direttore delle Regie Fabbriche, che affida il progetto di «abbellimento» di quel tratto di Lungarno all'architetto Bartolomeo Silvestri, coadiuvato dall'ingegnere di Circondario Giuseppe Casini.

Il restauro, iniziato nel luglio del 1823, è praticamente finito nel gennaio dell'anno successivo, come registra con compiacimento la stampa cittadina: «Già si è ultimata la demolizione della volta e del Palazzo come pure l'edificazione di una nuova parete per chiudere il rimanente della Fabbrica dalla parte del Lung'Arno, dove è stato così ben imitato lo stile architettonico e fino il colore antico, che quasi non resterebbe vestigio del cambiamento ai posteri se non fosse stata apposta nel luogo un'iscrizione per monumento del fatto.»<sup>12</sup>

Con il nuovo fronte in stile di palazzo Spini inizia una lunga stagione di rifacimenti e restauri che tendono a ridisegnare i singoli edifici ma anche l'insieme urbano, secondo canoni estetici preordinati e congeniali all'immagine ideale di Firenze, città d'Arte, che rapidamente si sta delineando.

In questo stesso periodo l'Arno diviene teatro dei grandi trattenimenti popolari organizzati per la festa di S. Giovanni, patrono della città. Nel 1827 la Magistratura civica decide infatti di trasferire lo spettacolo dei fuochi artificiali che si teneva sulla torre di Palazzo Vecchio e sceglie come nuova sede il Ponte alla Carraia, dal quale da quel momento in poi, la sera della vigilia, esplodono razzi, bombe e girandoie, per la gioia e la meraviglia degli spettatori assiepati lungo le rive.

In tali occasioni il Comune predisponendo sul fiume navicelli con bande musicali e altre barche con «birri» e abili nuotatori per vigilare sul corretto svolgimento della festa. Alla migliore riuscita dell'avvenimento contribuiva la partecipazione della nobiltà fiorentina che gareggiava nell'allestire la barca più sontuosa e decorata. La sera della vigilia di S. Giovanni «quel tratto del fiume da Santa Trinita alla Pescaia era come una visione fantastica, una fantasmagoria abbagliante. Le padelle che illuminavano interamente le spallette, mandavano tanti riflessi, che l'acqua mossa dai remi di centinaia di barche, rendeva abbaglianti e stranissimi. Tutto quel tratto dell'Arno era gremito di barche illuminate e di navicelli addobbati che venivano apposta da Pisa, e andavano dietro alle molte orchestre e alle bande di campagna, che rendevano più briosa la festa. Quasi tutte le barche erano apparecchiate e piene di persone, che mangiavano e bevevano allegramente, ed a cui pareva d'essere in un altro mondo...»<sup>13</sup>. La ricchezza e la preziosità degli apparati, contrastavano con la realtà poco distante della Sardinia, il luogo dove fin dall'antichità si sotterravano le carogne degli animali e che serviva anche da discarica a cielo aperto inondando di cattivi odori le sponde del fiume.

A metà degli anni '30 con la costruzione di due

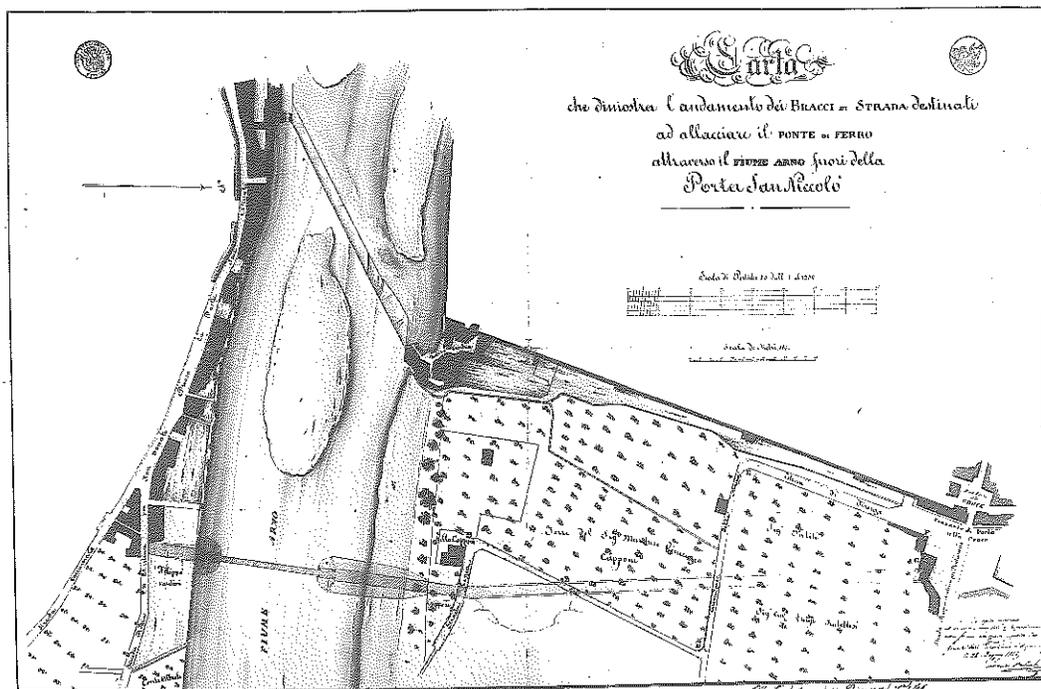
nuovi ponti sospesi il panorama del fiume si arricchisce di nuove suggestioni; realizzati per potenziare la rete infrastrutturale urbana e allontanare dal centro cittadino i traffici commerciali, i due ponti, che collegano le rive dell'Arno a monte e a valle della compagine urbana, introducono a Firenze nuove tecnologie già sperimentate in altre città europee<sup>14</sup>.

Alla loro costruzione, progettata ed eseguita dai Fratelli Seguin, partecipa lo stesso Governo Toscano che acquista circa un terzo delle azioni emesse dalla Società Anonima costituitasi per l'occasione, mentre la municipalità è incaricata di predisporre gli opportuni allacciamenti tra i due ponti e le strade regie e provinciali<sup>15</sup>. Alla fine di dicembre del 1835 è pronto il disegno del primo ponte che ottiene il giudizio positivo di Alessandro Manetti, che ravvisa «nella semplicità dell'opera non poca eleganza sia nell'insieme sia nelle singole parti», e ne approva l'altezza «giustamente determinata perché superiore alle massime escrescenze del fiume»<sup>16</sup>. Nel 1836 sono ultimati i progetti per entrambi i ponti, quello di S. Leopoldo alle Cascine e quello di S. Ferdinando fuori Porta S. Niccolò, che presenta diverse soluzioni d'attacco alle sponde, dovute alle irregolarità del letto del fiume<sup>17</sup>.

La presenza delle due nuove strutture, che benché rinuncino al decorativismo che contraddistingue analoghe realizzazioni mantengono una forte carica espressiva, sembra aumentare la qualità dell'insieme, come puntualmente registra il Fantozzi che descrivendo il parco delle Cascine osserva «il ponte in ferro sospeso che congiunge le due opposte rive dell'Arno accresce decoro e venustà a questo ameno soggiorno»<sup>18</sup>.

Le caratteristiche dell'ambiente lo fanno prediligere per l'allestimento di apparati decorativi in occasione di particolare giubilo cittadino, come avviene nel 1833 quando, per festeggiare le seconde nozze di Leopoldo II con Antonietta di Borbone-Sicilia, la città sceglie di addobbare con luminarie il fiume e le sue sponde, da Ponte Vecchio al lungarno Corsini<sup>19</sup>. Una «macchina», illuminata da «bicchieroli di vetro», duplica al centro di Ponte Vecchio la loggia che sorregge il corridoio vasariano, mentre sui fronti delle botteghe sono disposti simmetricamente ai lati della carreggiata gruppi di fanali. Altri bicchieri di vetro con cera disegnano il profilo luminoso delle «grandiose» piramidi inalzate sulle arcate laterali del ponte alla Carraia e sulla sponda sinistra si costruisce un nuovo scalo per favorire l'approdo delle barche.

Più insolita la scenografia scelta nel maggio del 1846 per onorare la zarina Alessandra Fedorowna, in visita a Firenze. In soli tre giorni l'architetto Giuseppe Martelli trasforma la sponda sinistra dell'Arno, di fronte alla *locanda d'Italia* che ospitava l'illustre visitatrice, in uno scorcio di San Pietroburgo, ricostruendo le sagome del



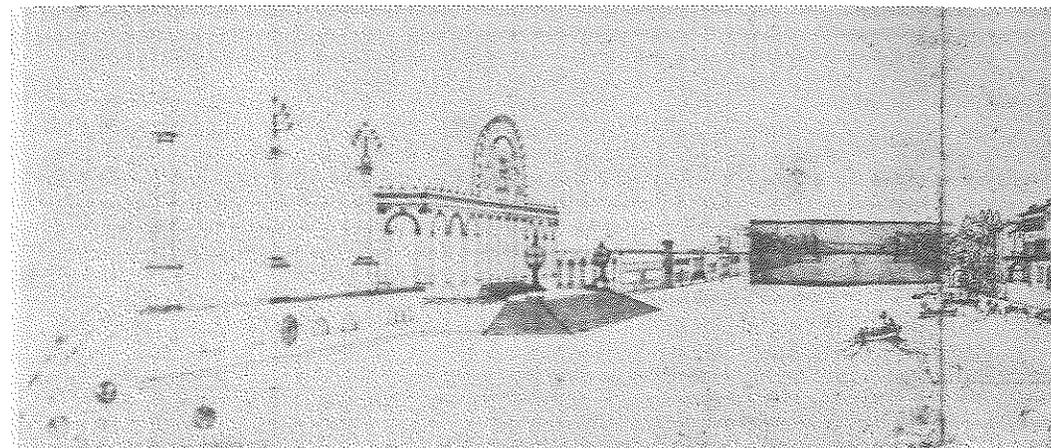
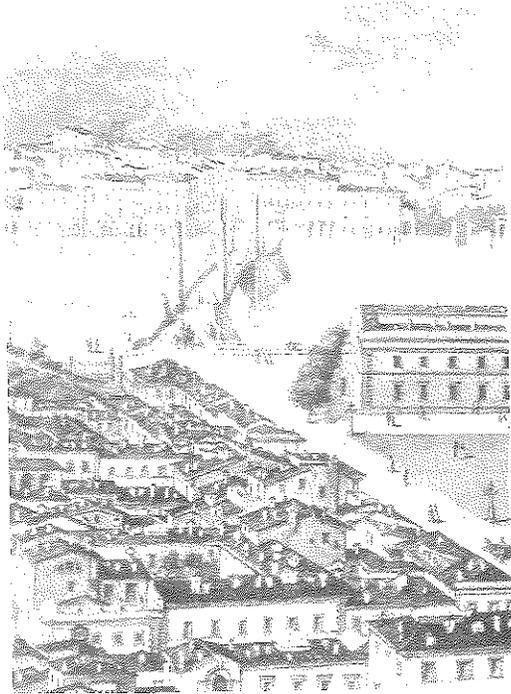
palazzo imperiale e dei principali edifici della capitale russa con il consueto sistema delle luminarie<sup>20</sup>.

L'idea del fiume quale teatro di avvenimenti spettacolari o delle strade che lo costeggiano come passeggiata privilegiata dei fiorentini e dei visitatori stranieri prende sempre maggior forza, come denuncia un progetto datato 1839 presentato dall'architetto Giuseppe Ciulli che incentra il suo interesse sul tratto di Lungarno, allora ritenuto più elegante, compreso tra Ponte Vecchio e ponte S.Trinita. Reiterando la soluzione del fronte degli Uffizi, il Ciulli propone la costruzione di un lungo ed imponente loggiato sorretto da pilastri ed aperto con terrazze non sembranti<sup>21</sup>.

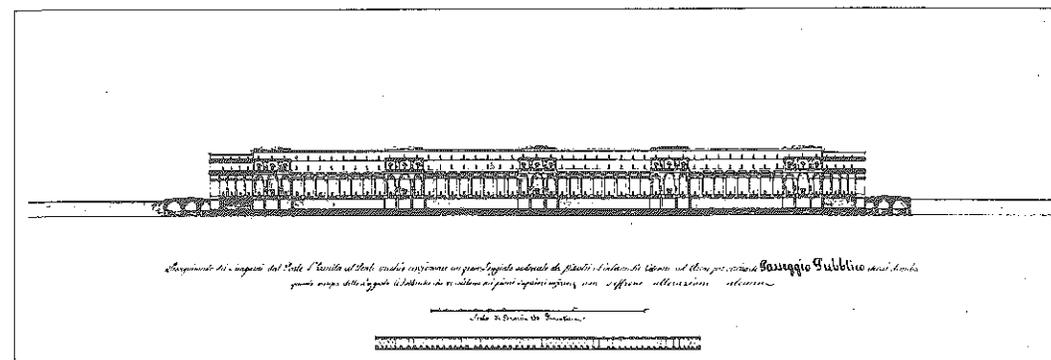
Progetti e realizzazione non sembrano prendere in considerazione la natura stessa del fiume che, malgrado la variabilità di portata nelle diverse stagioni e la presenza di sbocchi fognari, è considerato unicamente come elemento formale della nuova scena urbana. Ma la capitale del granduca-

7/ Carta che dimostra l'andamento dei bracci di strada destinati ad allacciare il Ponte di Ferro attraverso il fiume Arno fuori della Porta S.Niccolò, Lorenzo Balocchi 24 maggio 1836. (ASF, Miscellanea di Piante 341).

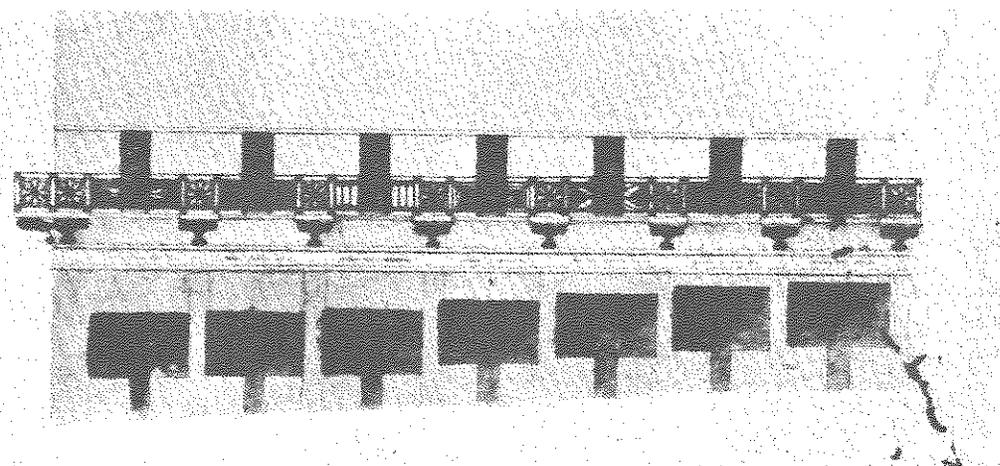
8/ Veduta del ponte sospeso di S.Leopoldo. Particolare tratto dalla Prospettiva da Porta della Croce all'Arno, G.Poggi, N.Sanesi. (AMFCE, n.3895).



9/ Apparato decorativo in onore della Zarina Alessandra Fedorowna, G.Martelli 1846. (GDSU, 6234A).



10/ Progetto di gran Loggiato per servire di Passeggio Pubblico da realizzare a Firenze sul Lungarno tra il ponte S.Trinita e il ponte Vecchio, G.Ciulli 1839. (Praga, Státní Ústřední archiv, RAT, 18.55.642).



11/ Progetto di riduzione delle botteghe di Ponte Vecchio. Potrebbe trattarsi del progetto redatto da Giuseppe Casini nel 1842 e approvato dalla Magistratura civica. (GDSU, Fondo Martelli 6209A).

to, alla quale si accede ora con più facilità tramite la strada ferrata, offre ai visitatori ancora troppe situazioni di disagio e di pittoresco disordine edilizio, quindi, nel nome del nuovo decoro, amministrazione pubblica e privati richiedono ed appoggiano operazioni di riordino più incisive.

In questo senso si muove la Comunità Civica fiorentina che il 9 giugno 1842 approva il *Progetto di riduzione della Prospettiva delle Botteghe lungo la strada che le attraversa*, redatto dall'ingegnere comunale Giuseppe Casini per il riordino estetico di Ponte Vecchio<sup>22</sup>. Da tempo orefici e gioiellieri chiedevano la rimozione delle «deformi tettoie che coprono le botteghe», in modo da togliere «da questo lato della bella Firenze si odiosi e deturpanti residui che rammentano i tempi meno felici delle Arti e del Gusto». Il Casini propone di allargare la carreggiata del ponte e di coprire le 45 botteghe con una terrazza continua con ringhiera e mensole in ferro, aggettante circa due braccia dalla facciata. A regolare ed uniformare i prospetti delle botteghe avrebbero concorso gli stessi proprietari col ricostruire «sportelli, pilastri e panchine», secondo il nuovo allineamento scelto dal progettista<sup>23</sup>.

Per mancanza di finanziamento il progetto non ha seguito, e l'anno successivo, il comune si limita ad acquistare e demolire la madiella situata alla testata del ponte per allargare lo «stretto scosceso e pericoloso sito di strada, presso il Ponte Vecchio nel Lungarno, destinato ai deliziosi corsi delle carrozze e passeggi dei cittadini della capitale»<sup>24</sup>. Il disegno del Casini mantiene comunque una sua validità tanto da essere inserito tra i provvedimenti da adottare per «l'ornato cittadino» nel rapporto sullo stato della Comunità presentato nel 1844 dal Gonfaloniere di Firenze, Pier Francesco Rinuccini<sup>25</sup>.

Per Ponte alla Carraia, meno elegante ma più frequentato, specialmente dopo la costruzione dei nuovi macelli a S. Frediano<sup>26</sup>, il Gonfaloniere pensa ad un allargamento del piano stradale in modo da ricavare un passaggio destinato ai pedoni minacciati dall'intenso via vai di carri e barocchi. L'ampliamento della sede stradale poteva essere realizzato rendendo «accessibile la sommità delle pigne togliendo la spalletta che le separa dal piano del Ponte e circondandole di ringhiera»<sup>27</sup>, mentre le pigne stesse sarebbero divenute piazzola di sosta per i viandanti quando la carreggiata risultasse occupata da più veicoli.

Tra i miglioramenti previsti vi è inoltre la demolizione della Porticciola allo scalo delle Travi e dei muri che la fiancheggiano, da sostituire con una cancellata in ferro, barriera ritenuta sufficiente ad impedire l'accesso al greto dell'Arno nel periodo delle bagnature, ma soprattutto soluzione che avrebbe reso «più vago il tratto di Lungarno tra gli Uffizi e il Ponte alle Grazie». L'intervento non aveva solo funzione estetica ma rispondeva a precise esigenze funzionali, poiché la sporgenza

dello scalo nel letto del fiume impediva il normale deflusso delle acque e delle fogne, causando il ristagno di materie putride<sup>28</sup>.

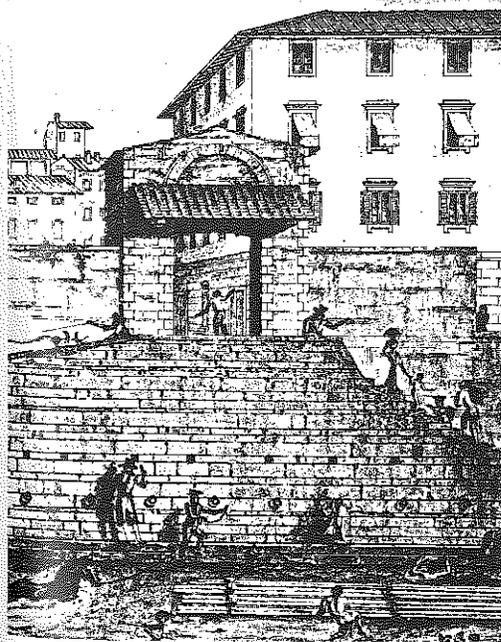
Domenico De'Vecchi si era già interessato della materia in un suo progetto del 1831, inviato all'allora Gonfaloniere della città, Andrea Bourbon del Monte<sup>29</sup>, ma l'idea, da lui avanzata, di realizzare un canale posto al di sotto della Discesa all'Arno non era stata accolta con favore dal Corpo degli Ingegneri, che stava elaborando altre soluzioni, e quindi accantonata. La stessa ipotesi, ripresa in questa occasione, non trova immediata attuazione così come quasi tutte le altre contenute nel rapporto del Rinuccini, anche se in parte saranno portate a buon fine qualche anno più tardi.

I lavori che vengono intrapresi nel periodo immediatamente successivo riguardano ancora una volta solo l'ordinaria amministrazione, trattandosi di piccoli restauri e interventi di pavimentazione ai ponti e agli spazi urbani prospicienti l'Arno. Agli inizi del 1844, viene infatti portata a termine la nuova lastricatura di macigno a filari del Ponte S. Trinita e dei suoi marciapiedi<sup>30</sup>, vengono effettuati lavori alla platea dell'arcata intermedia del Ponte alle Grazie, che dovranno comunque essere allargati l'anno successivo alla prima e seconda arcata alla sinistra del fiume<sup>31</sup>, e si prevede un «getto a scogliera attorno alla pila sinistra del Ponte Vecchio»<sup>32</sup>.

Al 25 aprile del '44 risale anche la richiesta di lastricare Piazza Ognissanti «al momento sterrata» e di posizionare un nuovo lampione, non essendo sufficiente quello esistente sulla facciata della chiesa ad illuminare tutta la piazza, per la quale già nel 1831 era stata avanzata l'idea di abbattere il muro verso il fiume e di sostituirlo con una cancellata in ferro che aprisse la visuale sull'acqua<sup>33</sup>.

La necessità di nuovi affacci sul fiume sembra essere una costante delle proposte avanzate in questo periodo ed a questa logica non sfugge anche il progetto pubblicato da Gustavo Camillo Galletti nel 1854 per l'apertura di un nuovo Lungarno sulla sponda sinistra del fiume<sup>34</sup>. A fronte delle numerose proposte per la riva destra e degli interventi già effettuati o in procinto di essere realizzati, come «l'imminente gigantesca prosecuzione del Lung'Arno dal Ponte alla Carraia all'altro di Ferro detto delle Cascine», secondo il Galletti poco o niente era stato fatto per la riva opposta. Tutto l'Oltarno risentiva di una sorta di abbandono e di impoverimento accentuatosi in tempi recenti dopo l'abolizione della Dogana, l'allontanamento della sede municipale da Palazzo Spini a Palazzo Vecchio e, soprattutto, dopo la costruzione delle stazioni ferroviarie e del quartiere di Barbano.

Per ovviare a tale situazione si rende indispensabile la messa a punto di un'operazione «urbanistico-edilizia» che rivitalizzi l'antico quartiere così duramente penalizzato dalle scelte dell'ammini-

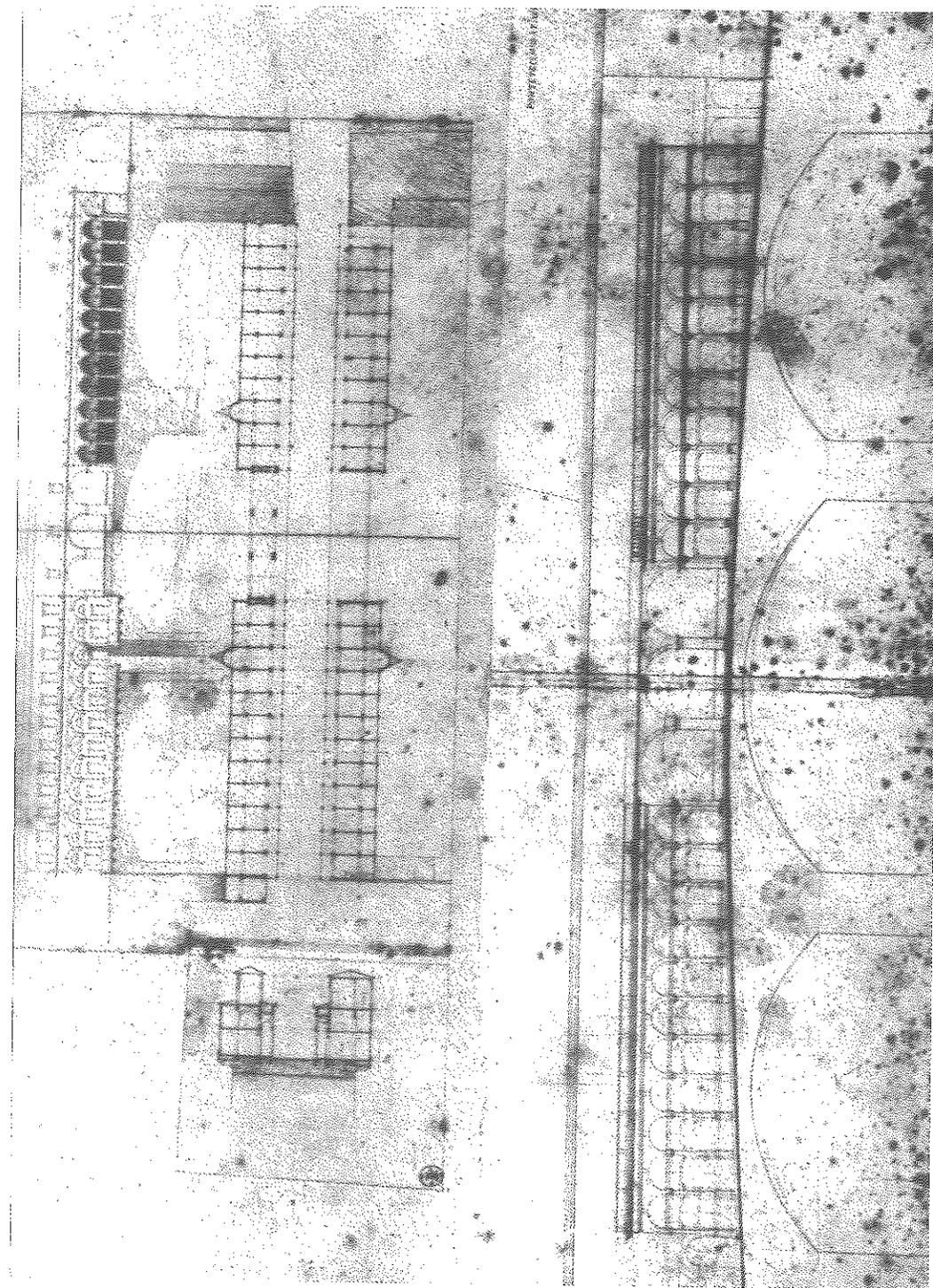
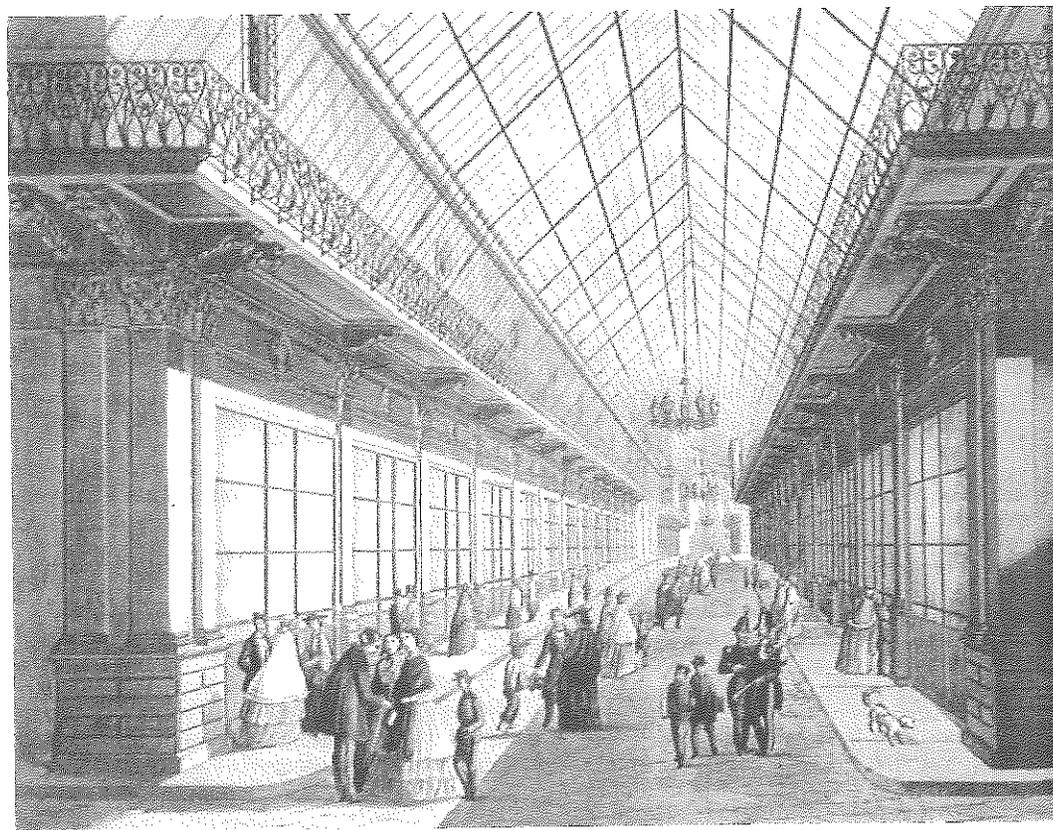


12/ Lo scalo della Porticciola e il Tiratoio dell'Arte della Lana, prima della loro demolizione, 1859 circa. (SABAS, Firenze, Gabinetto Fotografico).

13/ La Porticciola d'Arno, G. Bargioni (BNCF).

strazione e che richiami in loco gli interessi degli operatori economici, intento a cui avrebbe sicuramente risposto l'apertura di un nuovo Lungarno tra il Ponte Vecchio e il ponte S. Trinita, in un tratto caratterizzato da «brutte, irregolari, luride varietà delle tergora delle case»<sup>35</sup>. L'intervento avrebbe comportato la demolizione parziale dell'edificio di proprietà dei Padri della Missione, mentre quasi intatta rimarrebbe la Chiesa, una delle più antiche della Toscana, giacché dando effettuazione al progetto, di sole 25 Braccia da tergo o meno, occorrerebbe scorcirla, per far luogo al nuovo Lung'Arno»<sup>36</sup>. Il deprezzamento degli edifici coinvolti nell'opera di riordino edilizio, conseguenza della diminuzione di volume, sarebbe comunque stato compensato dall'aumento «graditissimo di amenità, d'aria e di luce per le stanze ora interne ed oscure, e per le nuove botteghe per centralità e novità di situazione desiderate», botteghe che potevano aprirsi anche lungo le nuove vie traverse.

In effetti il Galletti è uno dei pochi a denunciare il sempre maggior divario che si va creando tra le parti della città situate sulle opposte sponde dell'Arno: sulla riva destra una Firenze dinamica che interviene sempre più decisamente, spesso anche con cinismo, sull'antico tessuto edilizio per ammodernarlo e sulle fasce periferiche per realizzare i nuovi quartieri residenziali, sulla riva sinistra una Firenze di secondo livello nella quale si trova logico spostare i servizi scomodi - come i macelli, realizzati nel 1835 - e che diviene perife-



14/ L'edificio dei Padri della Missione e la cortina edilizia che dovevano essere abbattuti per l'apertura del nuovo Lungarno sulla sponda sinistra secondo la proposta di Gustavo Galletti del 1854. (SABAS, Firenze, Gabinetto Fotografico).  
15/ Progetto di riduzione di Ponte Vecchio, prospettiva, G.Martelli 1856.(GDSU, 6207A).

16/ Progetto di ristrutturazione di Ponte Vecchio, A.Corazzi s.d. (BNCR, Biblioteca Cassanatense, Fondo Volynski).

rica rispetto ai traffici commerciali ed economici. Negli ultimi anni del governo granducale si riaffaccia l'idea di intervenire per ammodernare l'immagine di Ponte Vecchio, ne è autore l'architetto Giuseppe Martelli, il quale nel 1856 avanza una seconda proposta di ristrutturazione che mostra più di una affinità con il vecchio progetto del Casini. Da quest'ultimo il Martelli riprende infatti l'idea di riformare i fronti lungo la carreggiata del ponte secondo moduli uniformi e di realizzare una terrazza continua sorretta da mensoloni, ma amplia ulteriormente il concetto ipotizzando e disegnando una moderna copertura a lastre di cristallo che trasforma il ponte in una sorta di galleria per il passeggio<sup>37</sup>.

Dai disegni che ci sono pervenuti e dal modello "al vero" costruito in loco per l'orafo Ricci<sup>38</sup>, è chiara l'intenzione di creare un percorso su due distinti livelli: quello al piano stradale, usufruibile da pedoni e carrozze e quello a livello delle terrazze superiori, a sbalzo e continue, che avrebbero permesso un diverso modo di godere dell'ambiente, illuminato da grandi lampadari pendenti dal soffitto vetrato. Il ponte coperto diveniva, in un progetto più ampio dello stesso Martelli, solo un segmento di un percorso articolato che dagli Uffizi avrebbe condotto sino a Palazzo Pitti, senza procedere a vaste demolizioni, lo scopo poteva essere raggiunto costruendo «un porticato a pilastri di pietra, ma del medesimo carattere, benché più vasto di quello vasariano»<sup>39</sup> esistente in via degli Archibusieri. Realizzato sul lato sinistro di via Guicciardini, il portico doveva girare in piazza S. Felicità, inglobando ed armonizzandosi con quello della chiesa, per poi proseguire sino alla piazza e al palazzo granducale, riproducendo a livello del terreno, usufruibile quindi da tutta la cittadinanza, il percorso sopraelevato ed esclusivo creato tre secoli prima per Cosimo I.

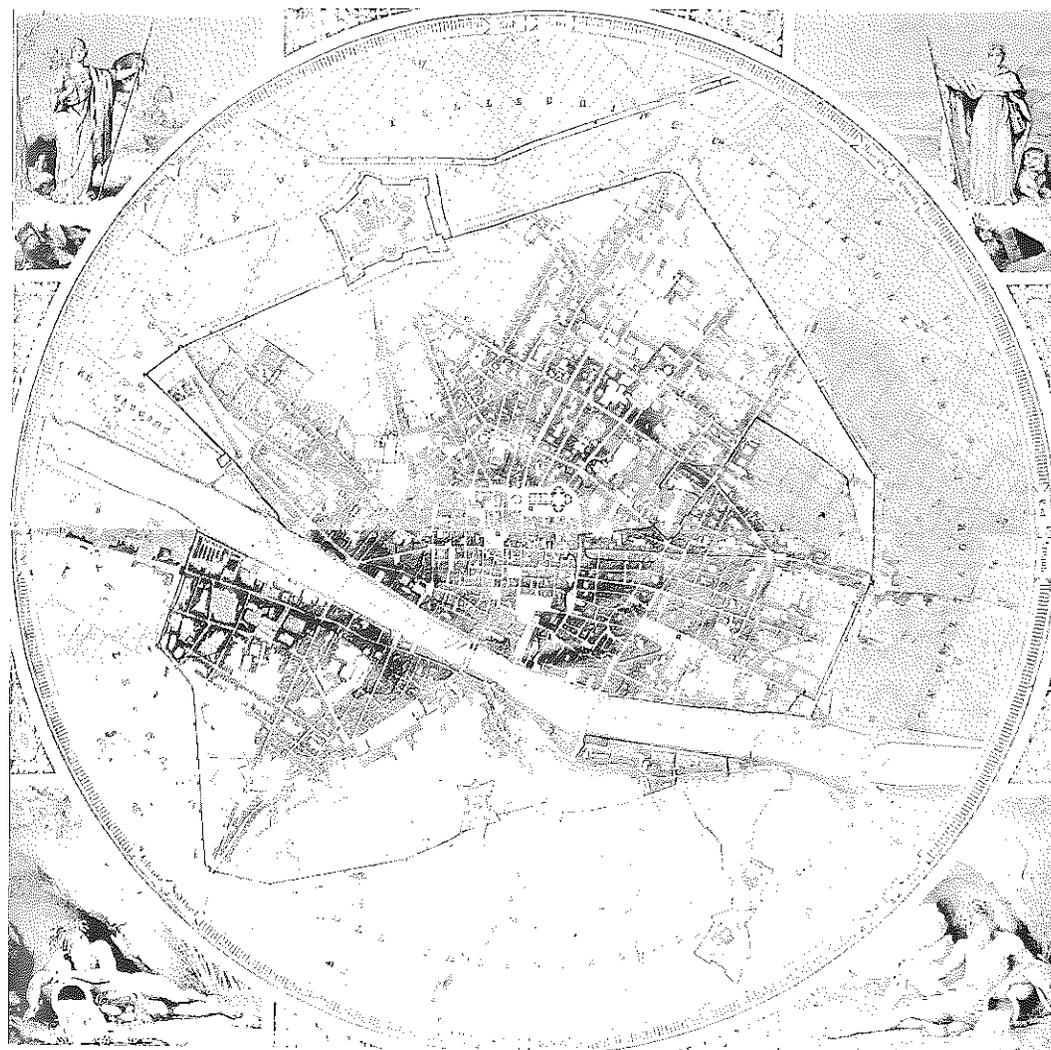
Allo stesso periodo risale presumibilmente un terzo progetto di riforma di Ponte Vecchio redatto dall'architetto Antonio Corazzi, che, partendo dallo stesso presupposto di integrare l'antico percorso di attraversamento del fiume al rinnovato decoro dei lungarni, arriva a una soluzione formale completamente diversa, maggiormente ancorata alla tradizione<sup>40</sup>. Il Corazzi risolve i nuovi fronti normalizzati con l'adozione di arcate continue e file regolari di finestre, dando una veste neorinascimentale all'intero complesso.

#### Progetti e provvedimenti speciali per l'alluvione del 1844

Già provata dalla grave epidemia di colera del 1835, Firenze è per buona parte devastata dalle acque dell'Arno alla fine del 1844 e l'esonazione supera anche se di poco l'entità di quella disastrosa del 1740. Alle ore 7 del 3 novembre la città si risveglia invasa dalle acque che improvvisamente trapassando gli argini e le sponde, e alla-

gando le strade, le piazze e le case di molta parte della città nostra, i cittadini e gli abitanti di questa ricolmò di subito terrore con danni gravissimi<sup>41</sup>. Firenze era abituata a temere il fiume e a tenerne sotto costante controllo il letto ed i ponti, ma da molto tempo non si era verificata una catastrofe di tali proporzioni. Dopo l'alluvione del 1809, che aveva colpito una parte limitata della città sulla riva destra, e un'altra avvenuta nel 1821 che aveva interessato invece maggiormente l'Oltrarno, si erano verificate numerose piene ma nessun trabocco<sup>42</sup>. In questa occasione invece il disastro è maggiore e i danni interessano interi quartieri: «Tutte le abitazioni che si trovavano lungo le vie e sulle piazze all'interno della zona colpita ebbero ripiene le cantine ed i terreni d'acqua purissime e salubri rimasero per la filtrazione di tanta lordura contaminati e guasti. Ben d'assai furono le case e i palagi situati in basso, ove le acque maggiormente infuriarono, i quali in giunta alla perdita di ciò che nei fondi e nelle cantine si conteneva, ebbero a soffrire il danno e il pericolo di palchi sollevati e sconnessi, e sin di volte reali che, sospinte insù, divelte dai pilastri e dai peducci rovinarono; e fondamenti scalzati ed indeboliti dai vortici e sobbollimento delle medesime»<sup>43</sup>.

Lo stesso Granduca, in villa a Poggio a Caiano al momento dell'alluvione, descrive con lucida immediatezza le sue impressioni: «Entrai a Firenze per Porta S. Gallo, l'unica via libera. Venni al Lungarno, vidi l'acqua, l'immensa mota: la gente era sbalordita. L'Arno era abbassato, si cercava sollevare le cateratte sforzate per dare esito alle acque interne della città, andai alla comunità a raccogliere notizie, diedi un'occhiata rapida ai quartieri della città, i più vicini al fiume, ai guasti del Mugnone e la sera si venne ai consigli. Oltre i ministri, il gonfaloniere Rinuccini ed il presidente Bologna. Davano pensiero il lezzo della città, il guasto delle vettovalie, i quartieri fatti inabitabili. [...] Io mi posi a sopravvedere a Firenze, ove il maggior timore per la salute. Nel destro Lungarno, fra ponte a Santa Trinita e ponte alla Carraja il fiume aveva portata tanta arena da agguagliar la strada colle spallette, a scavarla fu posta una compagnia d'infanteria. L'acqua traboccata nel Lungarno era corsa per Borgognissanti, e molta era passata per le case che fronteggiano Arno e le avea ridotte in uno stato deplorabile. Nella molta e liquida melma facevansi i passatoi ai pedoni colla paglia dei letti guasti, come si fanno colle canne nei paduli, e pioveva a diluvio e, Arno crescendo repentinamente, nascevano nuovi timori. Preparato un rifugio alla Pia Casa di Lavoro per quelli che non avevano dove abitare, o che non dovevano nelle stanze state sommerse, visitai Borgo S. Niccolò, Borgo la Croce. L'Arno fuor di Firenze aveva rovesciato l'argine di S. Salvi e per la porta alla Croce era corso furioso entro città.»<sup>44</sup>.



17/ Pianta geometrica di Firenze, F. Fantozzi 1844. Nella pianta sono evidenziate con velatura di colore azzurro le zone della città colpite dall'alluvione del 3 novembre 1844.

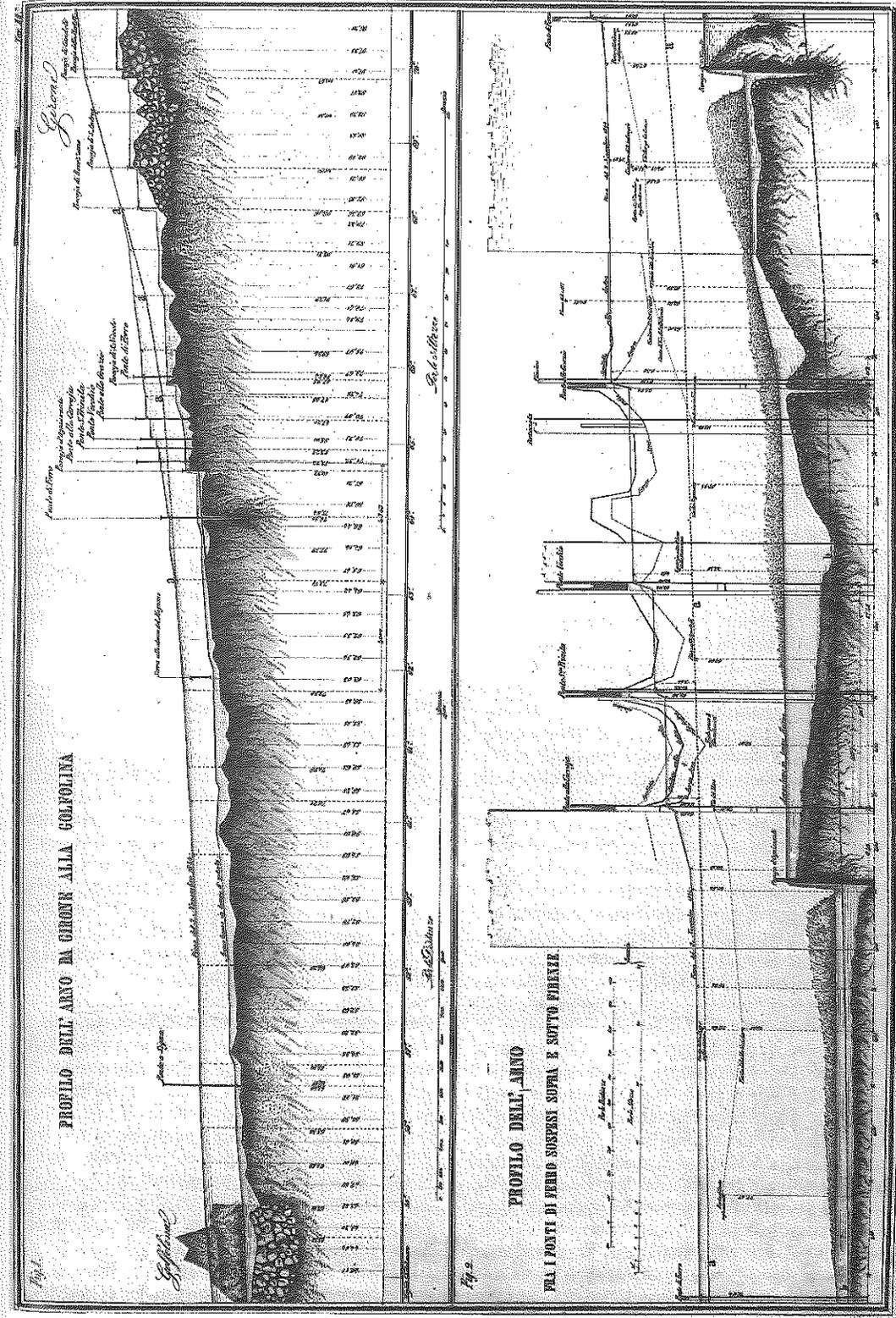
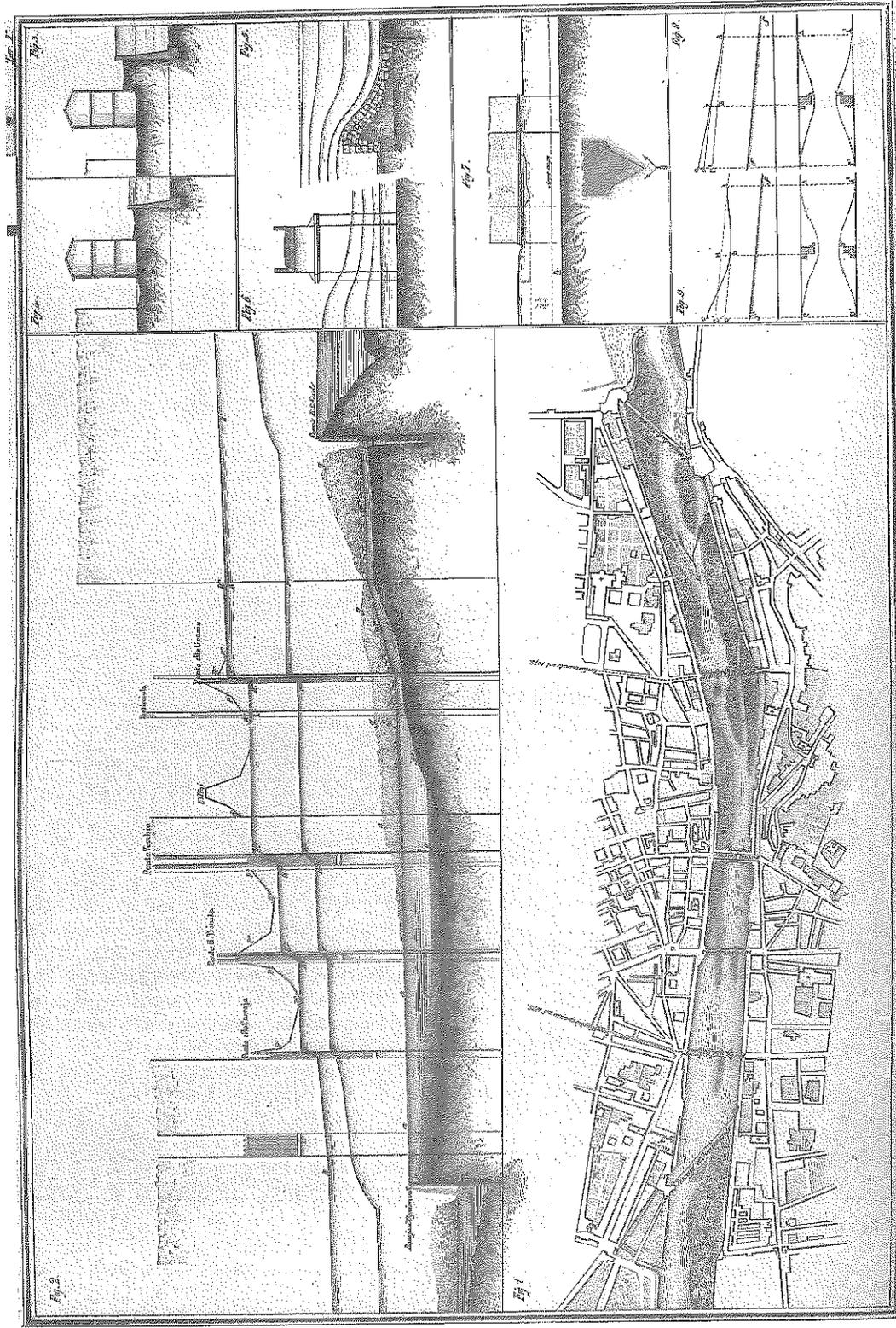
Dopo l'inondazione i provvedimenti che la situazione richiede sono decisamente di diverso livello rispetto ai semplici restauri attuati in precedenza e su ciò che deve essere fatto per difendere la città si apre un acceso dibattito, anche se le risposte che vengono dalle autorità municipali non sono né univoche né risolutive. Il primo ad interessarsene è Alessandro Manetti che, nella sua veste di Direttore del Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade, il 21 gennaio 1845, stila un rapporto sulla piena e successivamente rileva l'andamento del fiume all'interno della città, disegnandone il profilo longitudinale e le sezioni trasversali<sup>45</sup>.

Secondo il Manetti le *Istruzioni per i Sigg. Deputati delle Imposizioni del Fiume Arno nel compartimento Fiorentino*, risalenti all'ottobre del 1830, dimostratesi sino ad allora sufficienti a contenere i danni e i pericoli conseguenti alle

nelle pagg. seguenti

18/ Profilo, pianta e sezioni dell'Arno tra le due pescaie a Firenze. (ASF, Miscellanea di Pianta 496/2).

19/ Profilo dell'Arno da Girona alla Gonfolina e Profilo dell'Arno fra i ponti di ferro sospesi sopra e sotto Firenze. (ASF, Miscellanea di Pianta 496/1).



ricorrenti piene del fiume, cioè nei limiti «dell'ordinario o anche di una qualche straordinarietà» come nel caso della piena del '39, non sono adeguate in caso di calamità maggiori<sup>46</sup>. Si rendono quindi necessari provvedimenti tali da poter «difendere le campagne e la capitale anche da una piena al di là dello Straordinarissimo, quale fu quella che, dopo un secolo, si era verificata nel 3 decorso novembre, ma che appunto per rivestire il sovraespresso carattere non può secondo i calcoli numerici rinnovarsi con frequenza»<sup>47</sup>.

Per rispondere alle preoccupazioni del Manetti e alle aspettative dei fiorentini e dello stesso granduca, tra i provvedimenti promossi per tutelare la città da nuove inondazioni, il Gonfaloniere Rinuccini decide l'emanazione di un *Nuovo regolamento per la vigilanza delle cateratte che sbarcano in Arno*, che vengono affidate al Corpo dei Pompieri, il rifornimento dei magazzini comunali di legnami ed attrezzi, di cui si era lamentata la carenza durante la crisi del '44, e la disponibilità di 8 o 10 barchette per le operazioni di salvataggio<sup>48</sup>. Da un punto di vista operativo le realizzazioni più urgenti riguardano la costruzione di due cateratte da collocarsi alla Porta alla Croce e alla Porta S. Niccolò, dalle quali era entrata in città grandissima quantità d'acqua. Ulteriori miglioramenti si spera di ottenere con il rialzamento delle spallette procurando comunque di non pregiudicare «alla visuale e all'amenità del paesaggio», ed ancora con la chiusura di qualsiasi comunicazione diretta tra le case private e il fiume, con il restauro delle mura della città ed infine con la diminuzione degli sbocchi delle fogne private in Arno<sup>49</sup>.

Il rialzamento delle spallette di circa 1 braccio, ipotizzato già nel secolo precedente dal matematico Perelli, poteva essere ottenuto con la costruzione di un marciapiede rilevato dal piano della strada ed aggettante sopra mensole di pietra o di ferro fuso dalla parte del fiume. Adottando questo accorgimento la spalletta non avrebbe avuto un'altezza molto superiore e la strada lungo l'Arno sarebbe stata accresciuta di una corsia destinata ai pedoni.

Poco dopo l'alluvione Leopoldo II aveva constatato di persona la situazione e annotato nei suoi diari ciò che aveva visto: «Fuori di città, esaminato il luogo dove stava il ponte di ferro sospeso, si vedeva che l'acqua aveva scalzato sopra a corrente l'angolo della pila della sponda destra; questo avvallatosi col suo pilastro, si era il piano del ponte immerso verticalmente nel fiume a guisa di grande madiata. L'Arno momentaneamente impedito nel suo corso, rialzatosi l'aveva svelta e, messala davanti a sé, l'aveva portata contro il ponte alle Grazie, dove si spezzò nelle pigne: quello fu il momento per Firenze della maggiore angoscia, il ponte alle Grazie era pieno di spettatori al momento che si staccò il ponte sospeso; in

un attimo la folla si dissipò e restò il luogo vuoto. [...] Da molti si accagionava questo ponte di ferro dei danni di Firenze, dicevasi troppo lungo e sporgente l'argine che dalle mura di Santa Croce sul greto dell'Arno conduceva al ponte. certo è che la luce libera del ponte sospeso era stata giudicata dalli ingegneri più che sufficiente, ed è maggiore di quella dei ponti di Firenze e giova avvertire che questa è divisa dai sodi delle loro pigne. Forse la costruzione non fu diligente quanto richiedevasi, o mancò vigilanza a prevenire lo scalzamento della pigna.»<sup>50</sup> La violenza con cui il ponte era stato travolto dalle acque fu tale che «il leone di pietra che risiedeva all'estremità della corda, e non solo fu alzato, ma fu lanciato nel mezzo dell'Arno, dove non si vide più, benché fosse grande e del peso di molte migliaia di libbre.»<sup>51</sup>.

Parlando degli effetti demolitori delle acque del fiume in piena nei confronti dei ponti, il granduca fa riferimento con tutta probabilità alle osservazioni avanzate da Pasquale Poccianti, già al momento della loro realizzazione. L'architetto aveva infatti constatato la inadeguatezza delle strutture eseguite dai Seguin e aveva esposto le sue impressioni e i suoi suggerimenti nel *Rapporto* stilato per la Società Anonima creatasi per la costruzione dei ponti in ferro. In particolare il Poccianti aveva censurato la sporgenza delle cosce dei due ponti poiché «se le teste dei ponti alle Cascine e di S. Niccolò per tal modo immaginate e costruite, difese soltanto da dei quarti di cono in terra battuta a strati, rivestiti di pietre in calcina, mi sembraron sufficiente a resistere agli sforzi del materiale del Ponte», quelle stesse teste «non sono e non saranno mai atte del pari a resistere all'urto delle acque dell'Arno in piena, daché con la loro situazione le fanno deviare dall'antico loro corso.»<sup>52</sup> Nella progettazione non si era tenuto conto del carattere torrentizio dell'Arno, e la realizzazione dei ponti aveva aggravato una situazione già precaria, aumentando i pericoli per la città; il notevole restringimento dell'alveo, oltre ad aumentare la velocità e la forza della corrente, avrebbe favorito la formazione di depositi ghiaiosi e il riempimento del letto del fiume. Malgrado che questi interrogativi fossero pubblici dall'anno di inaugurazione delle due strutture sospese, poco o nulla era stato fatto, salvo proteggere con scogliere di pietre le cosce dei due ponti, espediente che si era dimostrato sufficiente a difendere le strutture in caso di piccole «escrescenze», ma che si rivela del tutto inutile nel '44.

Perfettamente al corrente dei problemi, Leopoldo II interviene direttamente nel dibattito e il 17 luglio del 1845 approva la costituzione di una commissione composta dal Gonfaloniere di Firenze, dal Commissario di S. Spirito, al quale competeva «il servizio di vigilare sul corso del fiume Arno all'interno della città» e da una «auto-

rità d'Arte», individuata nell'ingegnere Francesco Guasti, alla quale affidare l'incarico di proporre un regolamento di polizia circa «le regole di sorveglianza e le sanzioni penali più opportune all'oggetto di mantenere inalterate le sponde del fiume Arno.»<sup>53</sup>

Le proporzioni del disastro al quale aveva assistito in prima persona, portano il granduca ad interessarsi anche degli aspetti tecnici degli interventi, ed il 24 luglio 1845 impone alla Società Seguin, proprietaria dei due ponti di ferro, di non ricostruire il ponte crollato «se non previa demolizione del terrapieno che attualmente occupa una porzione dell'Alveo del Fiume sul destro suo lato, onde lasciare libero alle acque del Fiume stesso il corso che avevano avanti la costruzione del ponte rovinato»<sup>54</sup>. La costruzione del terrapieno del ponte aveva tra l'altro causato la diminuzione della presa d'acqua necessaria al funzionamento degli «edifici idraulici» acquistati nel 1787 proprio dalla Corona, che quindi aveva diretto interesse alla sua rimozione<sup>55</sup>; malgrado ciò e malgrado i dubbi e le perplessità dello stesso granduca, nel dicembre del 1849 il terrapieno non era ancora stato demolito<sup>56</sup>.

Nello stesso periodo l'assemblea consiliare prende in esame il progetto dell'ingegnere di Circondario Flaminio Chiesi per la costruzione di un *Emissario per lo scolo delle Acque della parte settentrionale della città*<sup>57</sup>, composto di quattro diversi tronchi che avrebbe permesso di convogliare dalla Zecca Vecchia al Fosso Macinante le acque dell'Arno in periodo di piena. Il progetto, più complesso di quanto il titolo possa far pensare, comprendeva altre due proposte: il prolungamento di via Vacchereccia sino a Piazza S. Trinita e la riduzione ed ingrandimento del Palazzo Comunale. all'epoca in Piazza S. Biagio, per una spesa totale di £.2.568.342,78.

Le demolizioni e le opere necessarie alla costruzione dell'emissario, divengono occasione per allargare il tiro e proporre un vero piano urbanistico che trova ulteriore giustificazione nei lavori già intrapresi per l'allargamento di via Calzaioli, dato che, come sottolinea il Chiesi «la mancanza di una comunicazione bastantemente ampia e sicura per il transito delle Carrozze tra la piazza del Granduca e la piazza S. Trinita è sentita universalmente dalla popolazione di Firenze»<sup>58</sup>. Il nuovo tracciato, ideale prosecuzione di via Calzaioli avrebbe esaltato l'ornato e il decoro della città, ponendo «la Torre di Palazzo Vecchio in faccia alla colonna di S. Trinita», mentre l'abbattimento dei fabbricati esistenti tra il nuovo tracciato e la loggia di Mercato Nuovo avrebbe permesso l'apertura di una nuova grande piazza. Per mancanza di fondi l'amministrazione fiorentina approva la realizzazione del solo emissario, accantonando l'idea del prolungamento di via Vacchereccia, e dell'ingrandimento del Palazzo Comunale.

Mentre si discute della costruzione di emissari e di fognoni e si dibatte sul ponte sospeso, si portano avanti più speditamente interventi di restauro agli altri ponti cittadini. Il 27 marzo 1847 la Comunità di Firenze approva le opere di ripristino da farsi alle platee dei ponti alle Grazie, Vecchio e S. Trinita, per una spesa complessiva di £.7687,50. Nella deliberazione magistrale è evidente la preoccupazione di operare in modo da rispondere alle aspettative della città e dei suoi numerosi visitatori «poiché la conservazione di tali monumenti interessa eminentemente la generalità dei Comunisti e perché conviene di radicalmente togliere i rimproveri che di continuo si fanno dai Cittadini e dai Forestieri Ammiratori delle Grandiose ed imponenti opere pubbliche»<sup>59</sup>.

Come spesso accade in occasione di calamità naturali che procurino gravi danni, il dibattito aperto sui modi e le finalità degli interventi stimola la presentazione di progetti che poco o nulla hanno a che fare con la situazione contingente ma che vogliono indirizzare verso nuove soluzioni problemi che da tempo giacciono sul tappeto. È questo il caso di una proposta avanzata al granduca dal Barone De Gorriod il 26 dicembre 1846. Il barone suggerisce la costituzione di una Società Anonima per la costruzione e gestione di un nuovo mercato da realizzarsi lungo l'Arno tra la piazza delle Travi e la Caserma dei Carabinieri, rialzando i terreni del quartiere detto «dei Saponaj» esposto, come constatato due anni prima, ad essere sommerso dalle grandi piene del fiume. Anticipando le idee che porteranno alla fine del secolo alla demolizione della zona centrale della città, il De Gorriod prevede per l'area di Mercato Vecchio, rimasta libera, una completa ristrutturazione che l'avrebbe trasformata in un quartiere di prestigio: «dall'Arco dell'Arcivescovado a Mercato Nuovo una doppia fila di portici fiancheggierebbe la strada e la piazza rimarrebbe nel mezzo - mentre - intorno alla piazza il portico formerebbe una terrazza spaziosa»<sup>60</sup>.

Il problema delle alluvioni e dei ripari da predisporre per evitare danni alla città e ai cittadini, portano alla pubblicazione di alcune memorie sull'argomento e a vivaci discussioni tra coloro che propongono modi diversi di intervento.

Giuseppe Michelacci, in un suo scritto del 1848<sup>61</sup> individua nel rialzamento del letto all'interno della città la causa principale dell'esondazioni dell'acqua del fiume, ipotesi che trova le basi nella dissertazione intitolata *Intorno al difendersi da' riempimenti e dalle corrosioni de' fiumi applicate ad Arno in vicinanza della città di Firenze* inviata nel 1680 da Vincenzo Vivanti a Cosimo III<sup>62</sup>. Dalle osservazioni fatte successivamente dal Padre Grandi nel 1735 e dal Matematico Perelli nel 1740 era stata confermata la notevole crescita del letto tra le due pescaie di

S.Niccolò e di Ognissanti. Crescita che era continuata nei decenni successivi: «Quando nel 1819 fu rifondato e rifatto il terrazzino in testa agli Uffizi sull'Arno -osserva infatti il Michelacci- il greto che ora vi si scorge era due braccia circa più basso<sup>63</sup>, e prosegue «Se si istituisce un confronto tra lo stato attuale dell'alveo dell'Arno al di sotto delle Pescaie di S.Niccolò e quello che era 14 o 15 anni addietro sarà facile distinguere quanto maggiore ammasso di materie vi si riscontrerà al presente».

Poiché in tempo di piena la sezione dell'Arno più critica si dimostrava essere quella compresa tra la terrazza degli Uffizi e il ponte S.Trinita, non potendo ampliare le luci del Ponte Vecchio, i rimedi suggeriti per ovviare alle piene possono essere solo quelli già presi in considerazione dalla commissione governativa: rialzare le spalle delle sponde, chiudere le luci delle fabbriche ai lati del fiume, sopprimere lo scalo della Porticciola<sup>64</sup>; si poteva soprattutto abbassare il livello della Pescaia di Ognissanti che impediva un deflusso corretto delle acque<sup>65</sup>.

Sulla questione interviene successivamente il De' Vecchi con una nuova memoria nella quale affronta il problema tenendo conto degli interventi effettuati nel frattempo e delle nuove cause che si erano aggiunte a quelle già individuate. Nel 1836, ricorda il De Vecchi, le sponde dell'Arno «Colla mira di provvedere alle industriali comunicazioni» erano state unite in prossimità delle pescaie di S. Niccolò e di Ognissanti da due ponti sospesi distanti tra loro circa 500 braccia. Il ponte sospeso di S. Niccolò aveva sulla sponda destra «un traversante di terra largo in base 45 braccia, 13 alla sommità e alto 10 braccia, che ebbe l'effetto di far formare un esteso greto tra il ponte e la Zecca Vecchia» che aveva diminuito, fino a farlo cessare del tutto, il flusso dell'acqua necessario al movimento dei meccanismi. La formazione di questi depositi isolava gli sbocchi delle chiaviche dall'acqua del fiume, creando intorno alla Zecca «una poltiglia fangosa, fermentata, fermentante e di fortissima esalazione»<sup>66</sup>. Questo impedimento al deflusso delle acque si aggiungeva agli altri consolidati motivi che rendevano precaria la situazione del fiume all'interno della città, ulteriormente aggravata dalla grande quantità di piene ed alluvioni che si erano avute dall'inizio del secolo.

Dato che le autorità cittadine avevano preso in considerazione, senza attuarne nessuno, una quantità di provvedimenti alternativi, compresa la costruzione di un collettore da realizzare sotto la sponda del fiume al di sotto dell'alveo del fiume, il De' Vecchi ripropone come risolutiva la sua vecchia idea di intervenire alla Porticciola d'Arno. La demolizione dello scalo, allontanando il maggior traffico dovuto al trasporto con carri del legname e della ghiaia, avrebbe lasciato «adito unicamente ai cavalli sciolti ed ai pedoni,

sieno questi tintori, sieno introduttori in città di materiali fluviali»<sup>67</sup>.

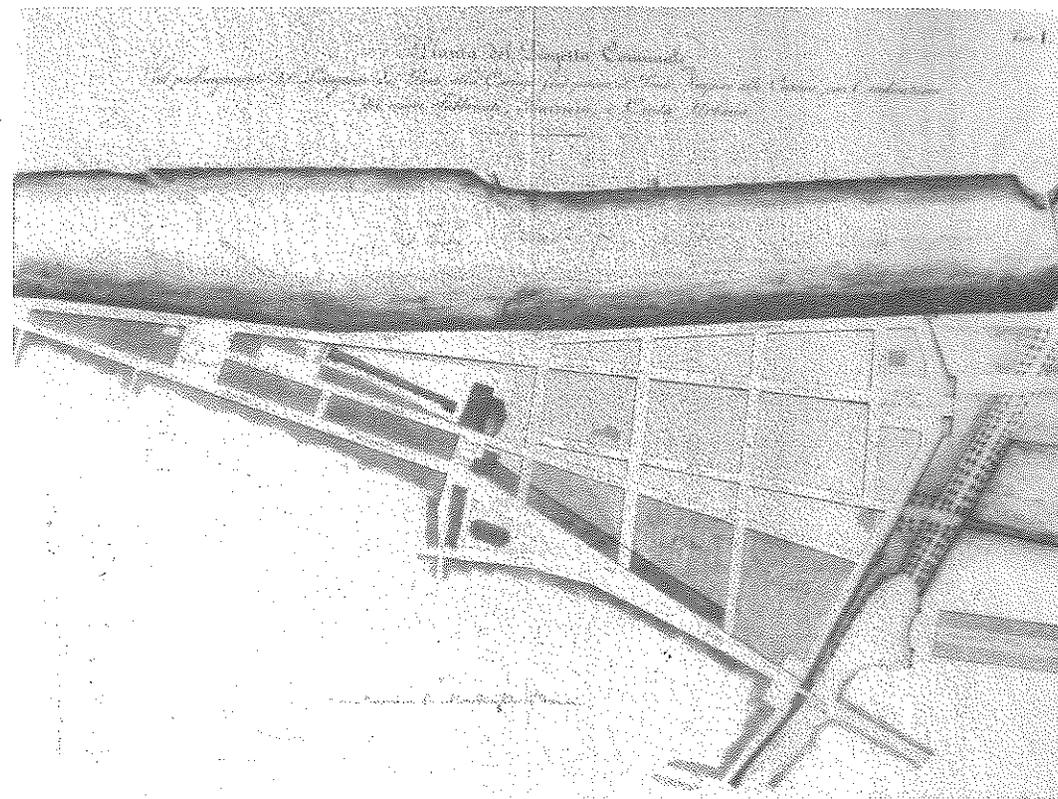
Per agevolare il loro lavoro il De' Vecchi prevede la costruzione di una «panchina» a due ordini per il lavaggio delle stoffe provenienti dalle tintorie, presenti in gran numero nell'intorno. Un sotterraneo voltato, scavato sotto il lungarno, avrebbe permesso il passaggio e il deposito temporaneo di ghiaie. Il collegamento del sotterraneo alla piazza delle Travi era assicurato da un piano inclinato lungo 19 braccia e largo 6 che avrebbe permesso il passaggio delle carrette a mano e degli animali sciolti da una parte e dall'altra dei pedoni «il qual passaggio poi, comparso sulla piazzetta delle Travi, avrà quivi l'ingresso decorato, allorché piacesse, da una piccola loggia»<sup>68</sup>.

Le memorie del De Vecchi sollevano ampi consensi e contro l'ipotesi di ricostruzione del ponte senza variazioni sostanziali di disegno, si muove anche il Consiglio Comunale che il 21 marzo 1951 invita il Collegio dei Priori a nominare un perito che stabilisca in «qual misura la Diga destra del Ponte sospeso fuori la Porta S.Niccolò abbia contribuito alla formazione del Greto retrostante», incarico che venne assegnato all'architetto Ridolfo Castinelli, all'epoca Ingegnere capo della Direzione di Acque e Strade<sup>69</sup>.

Nella stessa seduta del Consiglio viene richiesta dettagliata relazione e relativa perizia estimativa dei lavori occorrenti per l'eventuale costruzione di un emissario che seguendo il tracciato di via delle Torricelle e di Corso dei Tintori finisse in Arno. Si vuole così ovviare al ristagno delle acque causato dalla diga del ponte che aveva formato «un alto ed esteso greto» che tratteneva «il libero spurgo delle materie putride dalle fogne nel fiume cagionando esalazioni fetenti e nocive alla pubblica salute» soprattutto per gli abitanti delle case su via delle Torricelle. Le due ipotesi in discussione sono la demolizione della spalla del ponte e la ricostruzione dello stesso con una luce più ampia, oppure la costruzione del fognone tra via delle Torricelle e il ponte alle Grazie. Scelta quest'ultima soluzione, il ponte verrà ricostruito con lo stesso disegno e lo stesso ingombro di quello distrutto dalla piena del '44 e riaperto il 10 gennaio 1853.

#### Un progetto alternativo per il nuovo Quartiere delle Cascine

Malgrado il grande impatto emotivo suscitato dalla grave alluvione del '44, e l'intenso dibattito che ne era seguito, l'interesse della città si sposta ben presto dai problemi idraulici e di contenimento delle intemperanze del fiume, a più produttivi interventi di sostituzione edilizia e di urbanizzazione delle aree ancora libere sulle sponde dell'Arno. Per rispondere alle richieste sempre crescenti di terreni edificabili da destinare ad edilizia residenziale, nel 1847 il Gonfaloniere



20/ Pianta del Progetto Comunale del prolungamento del Lungarno dal Ponte alla Carraia fino presso il Ponte Sospeso alle Cascine, con l'indicazione dei nuovi Fabbricati, Barriera e Cinta Urbana. (ASF, Pianta di Acque e Strade 1561).

Vincenzo Peruzzi fa propria l'idea<sup>70</sup>, già avanzata in periodo francese<sup>71</sup>, di aprire un nuovo lungo fiume tra il ponte alla Carraia e il ponte sospeso di S.Leopoldo.

Mentre iniziano i lavori per la realizzazione di quello che prenderà il nome di Quartiere delle Cascine, la definizione urbanistica ed architettonica della zona offre ancora margini di intervento a soluzioni che proponano scelte di fondo alternative rispetto alla demolizione totale delle preesistenze.

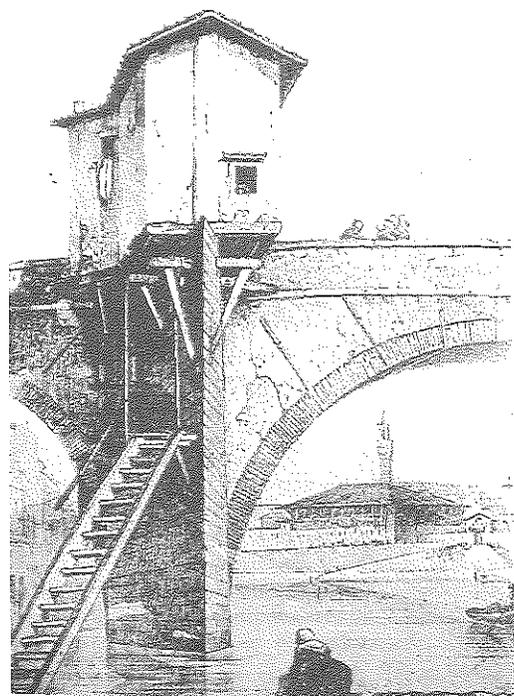
Così come era stato ipotizzato, l'intervento municipale avrebbe influito negativamente sul delicato equilibrio dell'area, caratterizzata dalla presenza di complessi molitori, di bagni pubblici e dal sistema di gore, canali e chiuse che convogliavano l'acqua d'Arno sia verso gli stabilimenti industriali che nel Canale Macinante, comportando la demolizione totale o parziale degli antichi mulini, lo spostamento del Callone ed il rifacimento delle cateratte di sicurezza che regolavano il flusso delle acque.

Prima che l'attuazione del progetto sancisca la definitiva scomparsa di tutto ciò, per lasciare spa-

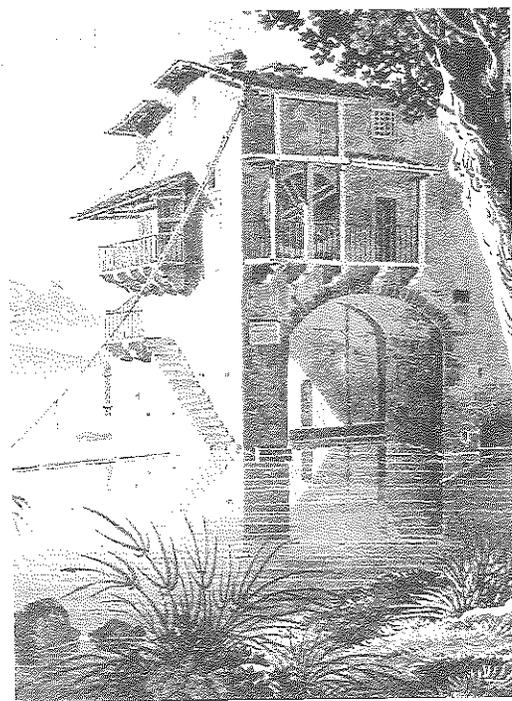
zio alle strade rettilinee dell'espansione borghese, nel 1855 l'architetto Felice Francolini presenta uno studio indirizzato alla salvaguardia e al potenziamento di alcune delle funzioni presenti. Proprio in vista del nuovo sviluppo edilizio, nel 1849 il Francolini si era interessato dei rilievi della zona compresa tra la Porticciola e il Ponte Sospeso delle Cascine e la conoscenza delle particolari condizioni dei luoghi diviene premessa per una proposta innovativa per contenuti e soluzioni<sup>72</sup>. Rispondendo alla Risoluzione Sovrana del 17 ottobre 1855 che richiedeva la «totale ricomposizione ed ampliamento del Mulino della Porticciola tra breve tempo interessato nell'allargamento di via S.Salvatore o Gora di questa città»<sup>73</sup>, il Francolini prende in considerazione la destinazione dell'intero isolato che dalla fabbrica sulle cateratte di sicurezza si estendeva sino al Margone dei rifiuti dei mulini e propone di mantenere in attività, anzi di potenziare, il complesso dei mulini della Porticciola, di ristrutturare il sistema di regimentazione delle acque tra l'Arno e il Canale Macinante ed infine di destinare una vasta area a stabilimento per bagni<sup>74</sup>.



21/ Veduta dal fiume dei Mulini della Vagaloggia. (AMFCF, disegno di E.Burci).



22/ Il Mulino della Vagaloggia.



23/ La casetta costruita su una delle pigne del ponte alle Grazie dalla quale, tramite la scaletta in legno, si scendeva al Bagno detto della Buca di Cento. G.Morini *Lavandaia sotto il ponte alle Grazie* 1835-1845. (BNCF, N.A.Cartella 6 n.94).

Tra i miglioramenti da effettuare in questa parte della città l'ingegnere fiorentino prevede l'allargamento del vicolo «luridissimo che dalla via Borgognissanti comunica con via Gora e prosegue sino al nuovo lungarno». La diversa sistemazione urbanistica della zona avrebbe reso disponibile alla vendita a privati un'area di circa 3000 braccia quadre, risultanti in parte dalla copertura del fosso, mentre la restante superficie sarebbe stata utilizzata per il riordino del Bagno Pubblico «stabilimento necessarissimo alla pubblica salute e di che la città di Firenze manca del tutto»<sup>75</sup>.

In effetti Firenze disponeva in quegli anni di diversi stabilimenti di bagni tutti di antico impianto, non in grado però di rispondere alle necessità della popolazione meno abbiente che spesso preferiva immergersi direttamente in Arno, consuetudine che aveva obbligato da tempo le autorità a prendere provvedimenti per salvaguardare i passanti che percorrevano i lungarni. Nei mesi più caldi infatti, malgrado la scarsità di acqua, nel fiume si praticava «l'abuso di bagnarsi senza nessun riguardo, ed in qualunque ora del giorno», come lamenta una Notificazione del 28 giugno 1816 che ribadisce la proibizione «a qualsiasi persona di qualsivoglia sesso, stato, grado e condizione» di prendere bagni, prima del tramonto, nel tratto cittadino del fiume e in quello che costeggia il parco delle Cascine, «eccettuati quei luoghi che fossero coperti da tende, o altri ripari autorizzati [...] alla pena della cattura, e della Carcere per giorni otto» se colti in flagrante<sup>76</sup>.

Malgrado che sin dal 1797 l'Accademia di Belle Arti di Firenze avesse proposto come tema del concorso triennale *Una fabbrica ad uso di bagni pubblici, da erigersi in Firenze presso la Zecca Vecchia*<sup>77</sup>, la capitale del granducato non era dotata di niente di simile, anche se, come si è già detto, a disposizione di coloro che intendevano prendere bagni o nuotare nelle acque del fiume esistevano diversi luoghi più o meno attrezzati.

Molto affollato dal popolino era l'antico Bagno della Vagaloggia situato fuori la Porticciola al Prato, al quale si accedeva «da un viottolo fiancheggiato da piante d'arancio selvatiche, ed altri alberelli»<sup>78</sup>. Il bagno, munito di rudimentali spogliatoi, «era diviso da un cancello di ferro per tutta la sua lunghezza: una parte era riserbata per le donne, l'altra per gli uomini. E perché il pudore del sesso che qualche volta si bagnava in camicia, fosse salvo, il cancello era coperto da una lamiera»<sup>79</sup>.

Popolari erano anche i due bagni gestiti da Giovan Battista Bianchi, quello detto «della Buca di Cento», situato di fronte a palazzo Torrigiani, a cui si accedeva tramite una ripida scaletta in legno da una delle casette poste sulle pigne del ponte alle Grazie e quello detto del «Fischiaio», entrambi recinti da tende, come prescritto dai regolamenti e indicato nelle licenze rilasciate annualmente dalla Comunità. Frequentato da

persone del basso ceto era ancora una bagno alle Mulina di S.Nicolò, reputato più pericoloso degli altri perché la gora che lo riforniva veniva spesso inquinata dalle piene del fiume che trasportavano residui di ferro e cocci di vetro<sup>80</sup>.

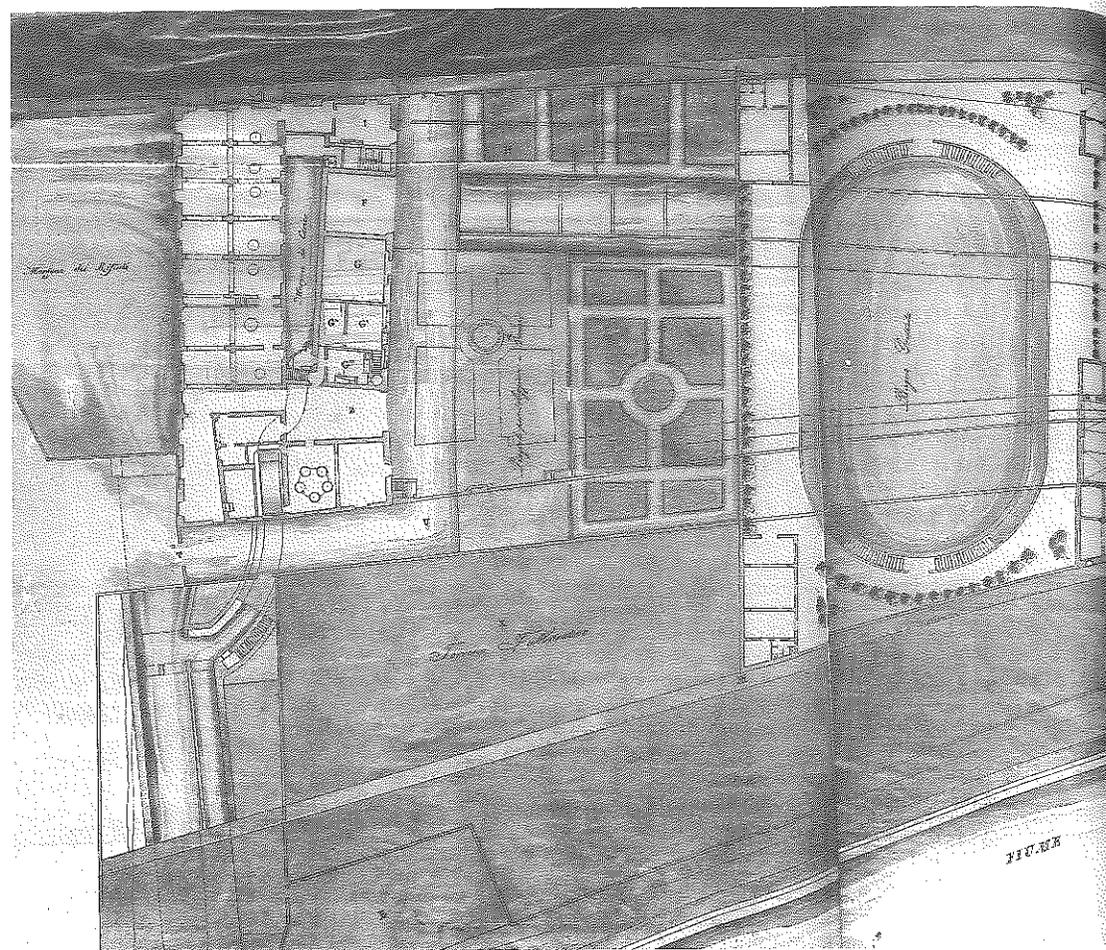
Destinati alla borghesia erano sia il bagno, con camerini singoli dotati di tinozze con acqua di fiume scaldata, realizzato dal francese Pons alle Mulina dei Renai, sia quello detto dei mattoni rossi, per la pavimentazione in laterizio, alla Zecca Vecchia, a cui si recavano i dragoni<sup>81</sup>.

In vista dei lavori necessari alla formazione del nuovo quartiere delle Cascine si offriva alla Comunità la possibilità di rispondere alle crescenti esigenze della popolazione con la realizzazione di un impianto realmente efficiente e decoroso. Secondo il Francolini l'amministrazione poteva scegliere tra due diversi tipi di intervento: uno di minima operato sull'antico Bagno della Vagaloggia, e uno di maggior respiro realizzativo che avrebbe risolto il problema una volta per tutte. Nel primo caso sarebbe bastato ricostruire «al di sotto della nuova via gli Spogliatoi e scali in servizio per gli uomini e lasciare il rimanente del Bagno come fu per il passato», mentre nel secondo si doveva «costruire di nuovo uno Stabilimento che veramente meriti, almeno per i principali requisiti il nome di bagno pubblico»<sup>82</sup>.

Nella relazione di accompagnamento agli elaborati grafici che il progettista invia al granduca, egli enumera i principali difetti della prima ipotesi: cattiva forma e ristrettezza di spazio che derivava dalla poca capienza «dell'antico cratere del Bagno» e delle sue dipendenze, diminuzione della superficie utile a causa del prolungamento del vicolo e del lungarno che aveva occupato il piazzale adibito al soleggiamento dei grani e che doveva essere ricostruito. L'apertura del nuovo lungarno, all'epoca già ultimata, aveva comportato anche la demolizione di una parte delle rimesse e delle stalle esistenti nello Stanzone detto delle Gondole, incorporato nella nuova fabbrica delle cateratte, ambienti che dovevano essere recuperati, per servire al mulino ristrutturato, utilizzando i vecchi locali dello spogliatoio delle donne. Tutto ciò avrebbe comportato il rialzamento del livello dell'orto della Vagaloggia per metterlo «in armonia» con il nuovo piano di via S.Salvatore, dando all'antico Bagno «sempre più l'aspetto di un fosso di scolo».

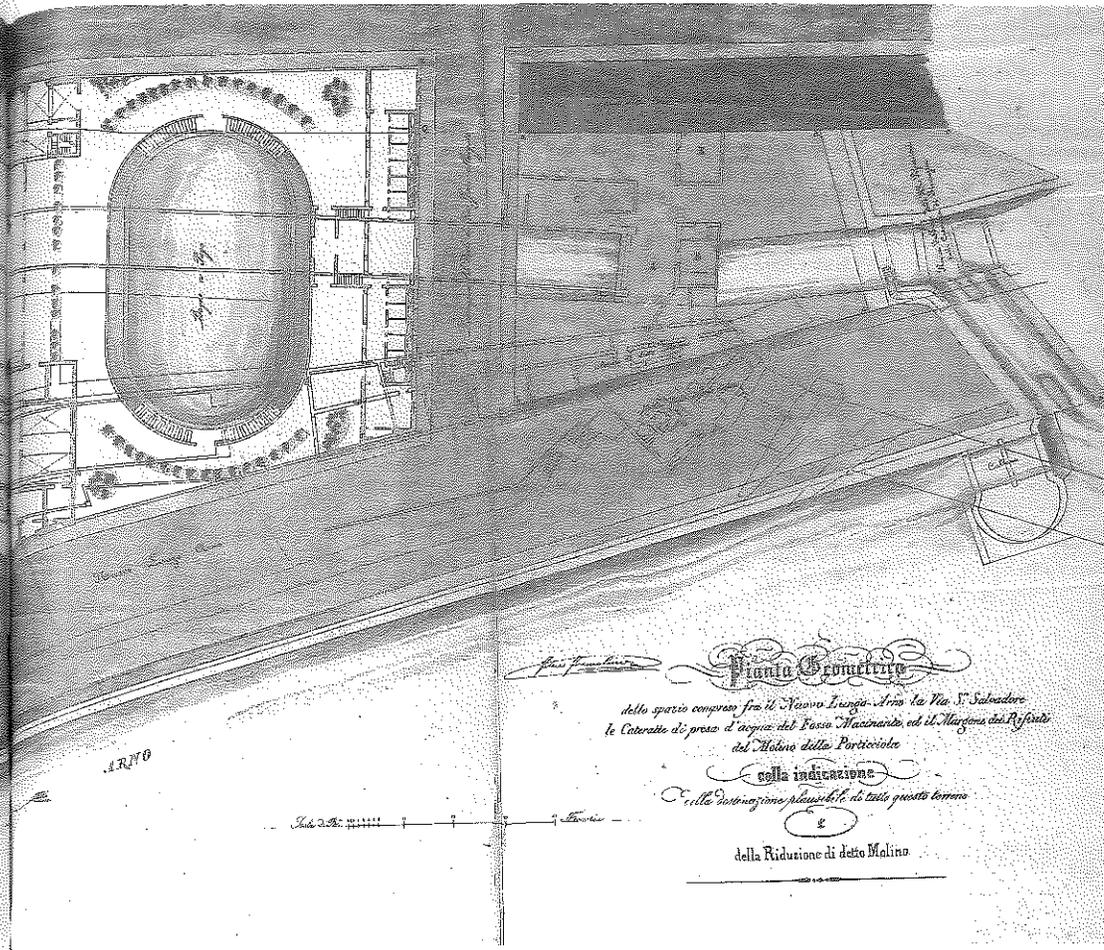
Il nuovo complesso proposto dal Francolini, che interessa un'area complessiva di 16.000 braccia quadre, risponde invece alle necessità avanzate dalla Corona di mantenere funzionanti i mulini della Porticciola, permette la costruzione di un grande Bagno Pubblico ed infine recupera ai margini dell'area alcuni terreni fabbricativi da vendere ai privati<sup>83</sup>.

L'accesso allo stabilimento doveva avvenire attraverso un fabbricato eretto lungo il vicolo della Gora, nel quale erano previsti un corpo di guar-



24/ Pianta geometrica dello spazio compreso tra il Nuovo Lungo Arno la Via S. Salvatore le Cateratte di presa d'acqua del Fosso Macinante ed il Margone dei rifiuti del Molino della Porticciola colla indicazione della destinazione plausibile di tutto questo terreno e la Riduzione di detto Molino, Felice Francolini (1855). (ASF, Miscellanea di Pianta 277/1).

dia, l'ingresso ai bagni, i guardarobe, sale di trattamento, una piccola trattoria e i quartieri per il medico e il custode: l'area maggiore a ponente, destinata ad «uso pubblico gratuito», ospitava una piscina ovale (lunga br. 80 per br. 50) «da dividersi per l'uso dei due sessi con cancellate, tele ed altri mobili materiali» e di spogliatoi distinti per uomini e donne. La parte restante del Bagno, destinata al «pubblico pagante», sarebbe stata dotata di un'altra piscina simile alla prima ma più piccola (br. 70 per br. 40), di Bagnetti distinti e spogliatoi per i due sessi, offrendo inoltre la comodità di bagnarsi nell'acqua viva del fosso<sup>84</sup>. Così attrezzato il nuovo stabilimento, tre volte più ampio di quello antico, «capace di prestarsi senza odiosità alle diverse classi dei cittadini, capace di servire anco alla scuola di natazione» poteva fornire una rendita tale da coprire le spese di gestione, mentre la costruzione già avviata del nuovo fognone maestro, intrapresa dalla Comunità su progetto di Flaminio Chiesi, liberando il fiume dalle immondizie permetteva la costruzione del bagno anche in una zona a valle della città.



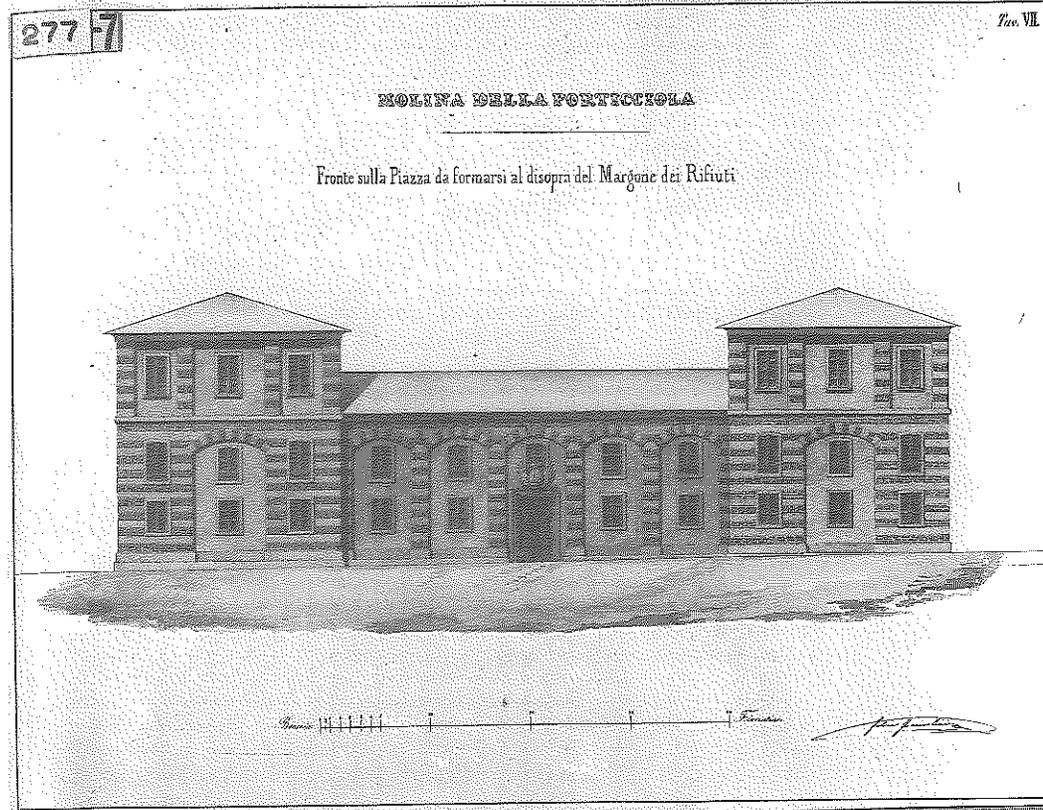
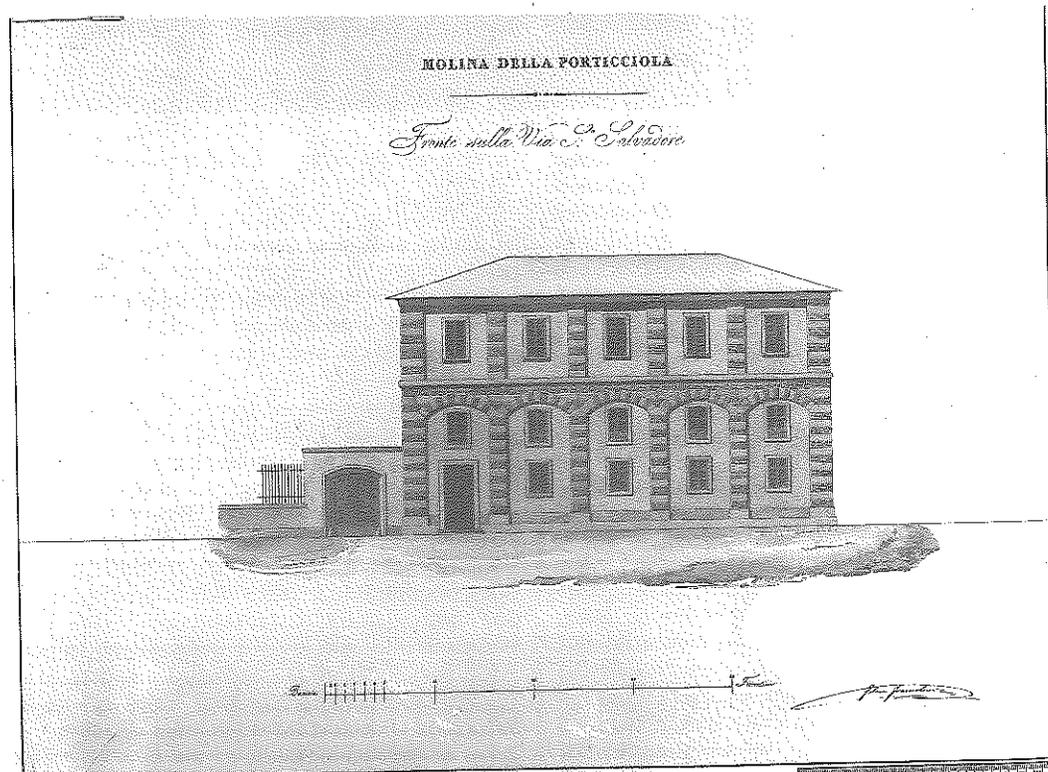
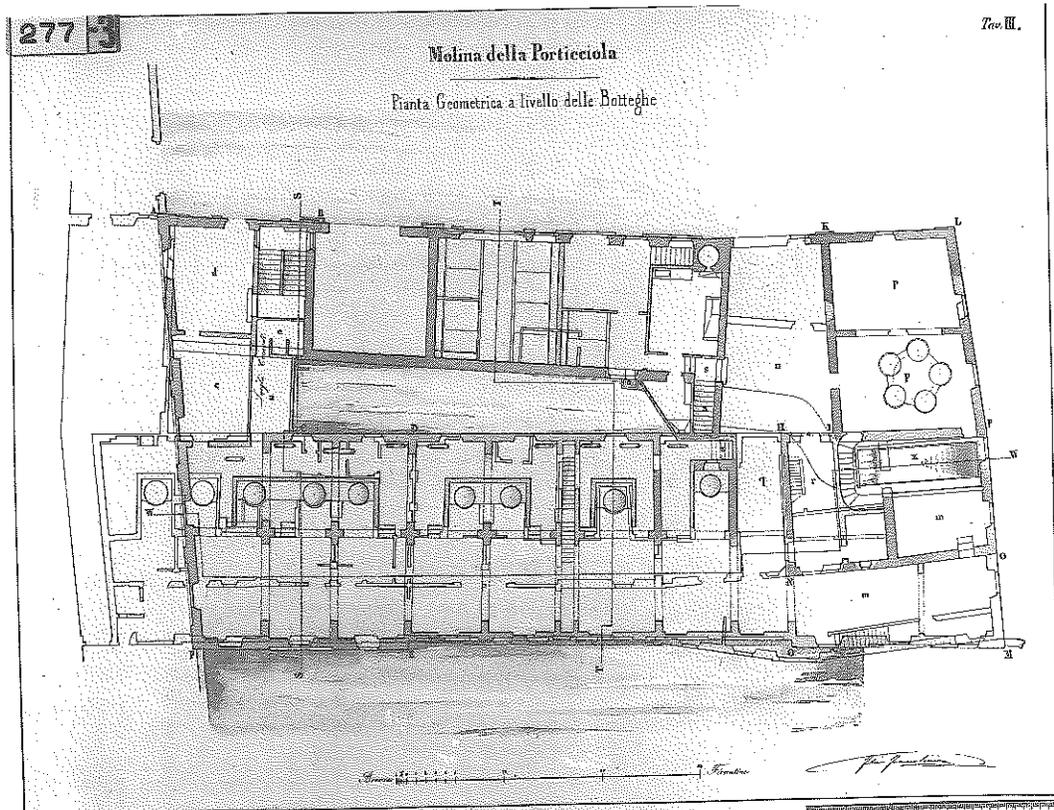
Pianta Geometrica  
dello spazio compreso fra il Nuovo Lungo Arno la Via S. Salvatore  
le Cateratte di presa d'acqua del Fosso Macinante ed il Margone dei Rifiuti  
del Molino della Porticciola  
colla indicazione  
delle destinazioni plausibili di tutto questo terreno  
della Riduzione di detto Molino

Parte integrante del progetto, così come richiesto dalla Corona, sono la *Riduzione e ingrandimento del Molino della Porticciola* che il Francolini definisce nei minimi particolari, curando sia la destinazione dei nuovi ambienti che il potenziamento del complesso molitorio e degli spazi annessi<sup>85</sup>. La necessità di liberare il nuovo Lungarno dal traffico dei barocchi per il trasporto del grano, porta alla definizione di un nuovo ingresso da via S. Salvatore, mentre un secondo accesso poteva essere aperto sul lato opposto se si fosse coperto con una volta il Margone dei rifiuti, formando una piccola piazza sul fronte occidentale del mulino stesso.

Il complesso dei mulini poteva così conservare sette delle sue antiche macine e acquistare un nuovo corpo di cinque macine e una «sughera con ventilatore e vagliatore», il tutto mosso da un meccanismo centrale con Rotone a pale ricurve di 3 1/2 braccia di diametro, alimentato dalle acque del Fosso Macinante debitamente allargato. L'architetto fiorentino ridisegna in pianta i nuovi mulini ricavando al piano terra una serie di botteghe e definendo i prospetti principali, su via

S. Salvatore e sulla piazza da realizzarsi sul Margone dei Rifiuti, in modo tale da imprimere alla Fabbrica un carattere conveniente che la distingua dalle abitazioni e dagli Edifici privati<sup>86</sup>, prevedendo tra lo stabilimento dei Bagni e il complesso dei Mulini della Porticciola alcuni piccoli giardini, il piazzale per il soleggiamento dei grani e lotti da destinarsi ancora all'edilizia privata.

Il Francolini ipotizza un quartiere a destinazione mista, nel quale la presenza dei mulini della Porticciola e dei nuovi grandi bagni avrebbe conservato la memoria storica della destinazione del sito sin dal Medio Evo. D'altra parte la volontà di realizzare un quartiere dai caratteri dichiaratamente borghesi mal si conciliava con la promiscua frequentazione dello stabilimento e con la sua «vasca gratuita», così come il traffico delle carrozze sarebbe stato intralciato dal via vai dai barocchi carichi di grano. Mentre il progetto del nuovo stabilimento balneario è in discussione, il Francolini si occupa della *fabbrica da costruirsi sopra le cateratte di sicurezza sul nuovo lungarno*<sup>87</sup>, presentando tre varianti di progetto. Sul



25/ *Molina della Porticciola Pianta geometrica a livello delle Botteghe*, F. Francolini (1855). (ASF, Miscellanea di Pianta 277/3).

26/27/ *Molina della Porticciola Fronte sulla via S. Salvatore e Fronte sulla Piazza da formarsi al di sopra del Margone dei Rifiuti*, F. Francolini (1855). (ASF, Miscellanea di Pianta 277/6/7).

lotto di forma triangolare, egli prevede la ristrutturazione degli edifici preesistenti per dar luogo ad un nuovo fabbricato in stile neoquattrocentesco, la cui severa facciata cela la reale destinazione dell'edificio: le finestrelle che si aprono nell'alto basamento a bugnato del piano terra nascondono infatti la lunga *Galleria per la manovra delle Cateratte*<sup>88</sup>.

Malgrado l'iniziale volontà granducale di conservare parte degli impianti esistenti, nel corso della realizzazione del progetto municipale che si protrae per alcuni anni, tutte le antiche testimonianze di un passato produttivo e di servizio della zona vanno distrutte per lasciare spazio maggiore alla costruzione di un nuovo quartiere, dall'omogeneo disegno urbanistico. Il piano definitivo redatto dall'ingegnere comunale Federico Gatteschi recepisce solo marginalmente alcuni dei suggerimenti contenuti nei disegni del Francolini, che comunque collabora ancora alla definizione dell'assetto della zona presentando nel 1858 un progetto che interessa l'area compresa tra la Porticciola e il fiume e che prevede «la copertura da farsi del Margone dei Rifiuti delle soppresses Molina della Porticciola e la formazione di una spaziosa strada di comunicazione fra la nuova via Lungo l'Arno e la Piazza della Porticciola»<sup>89</sup> e che quindi cancella una delle ultime

nelle pagg. seguenti

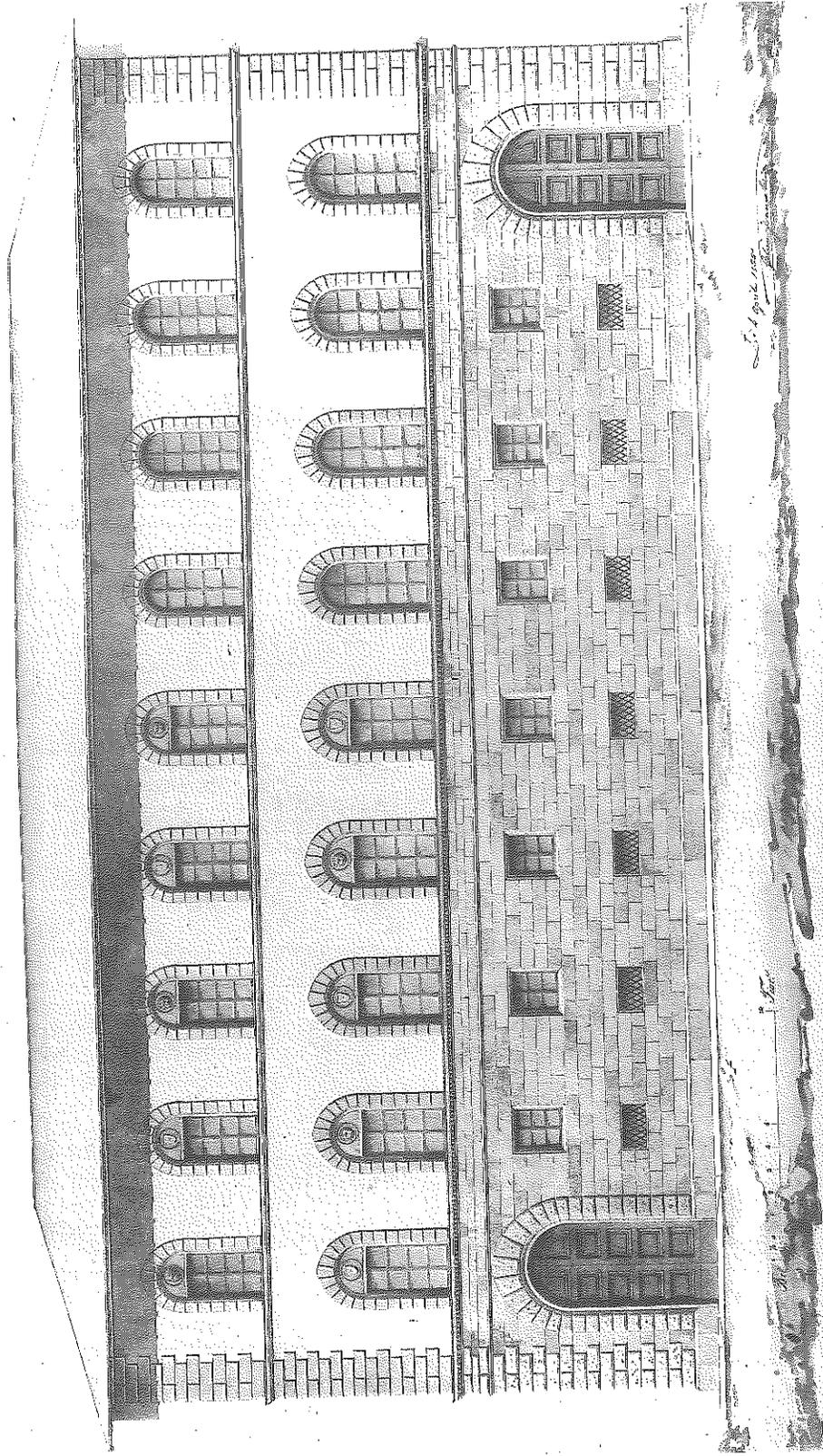
28/ *Progetto A. Fronte della Fabbrica da costruirsi sopra le Cateratte di Sicurezza del nuovo Lungo-Arno*, F. Francolini 1855. (ASF, Miscellanea di Pianta 361 a)

29/ *Progetto B. Fabbrica da costruirsi di fronte alla nuova presa d'Acqua del Fosso Macinante di Firenze - Piano Terreno*, F. Francolini 1855. (ASF, Miscellanea di Pianta 361 b).

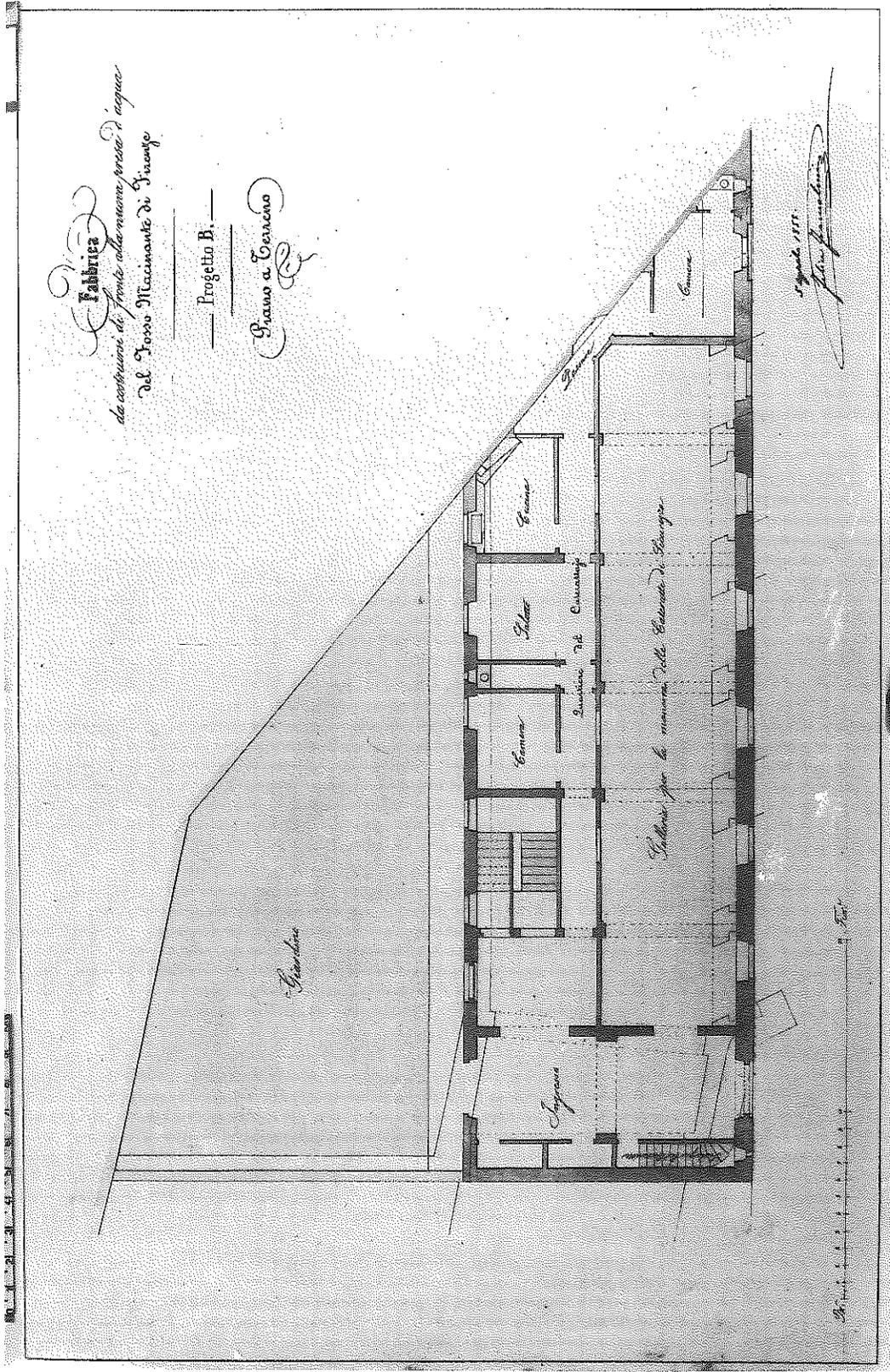
Progetto A.

Fronte della Fabbrica da costruirsi sopra le Cateratte di Sicurezza sul Nuovo Lungo-Arno  
invente ed *Disegnato* per la *Spazio* Co. S. 1800.

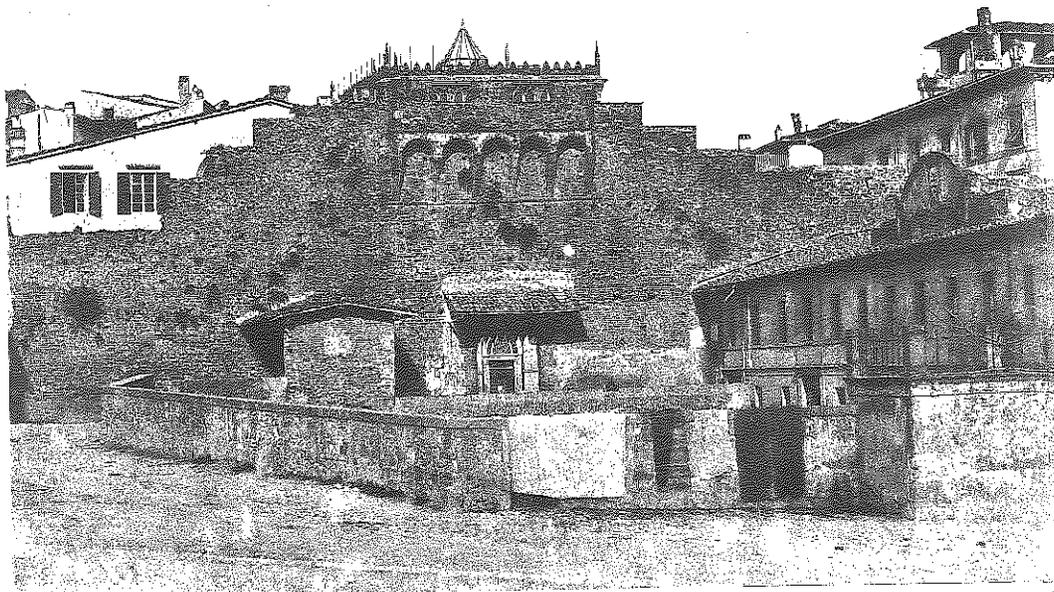
Summa di *18* Lungo 170  
Fronte di *18* m. di *18* m. di *18* m.  
di *18* m. di *18* m. di *18* m.  
di *18* m. di *18* m. di *18* m.



Fabbrica  
da costruirsi di fronte alla nuova presa d'acqua  
del Fosso Macinante di Firenze  
Progetto B.  
Piano a Tavacco



Spazio 1800  
Piano Tavacco



*Disegno di Progetto di Fabris*

*« Un progetto più avanzato, ma disegnatosi  
dimenticandosi di essere alla Camera di Commercio  
invece al presidente Poggiato »*

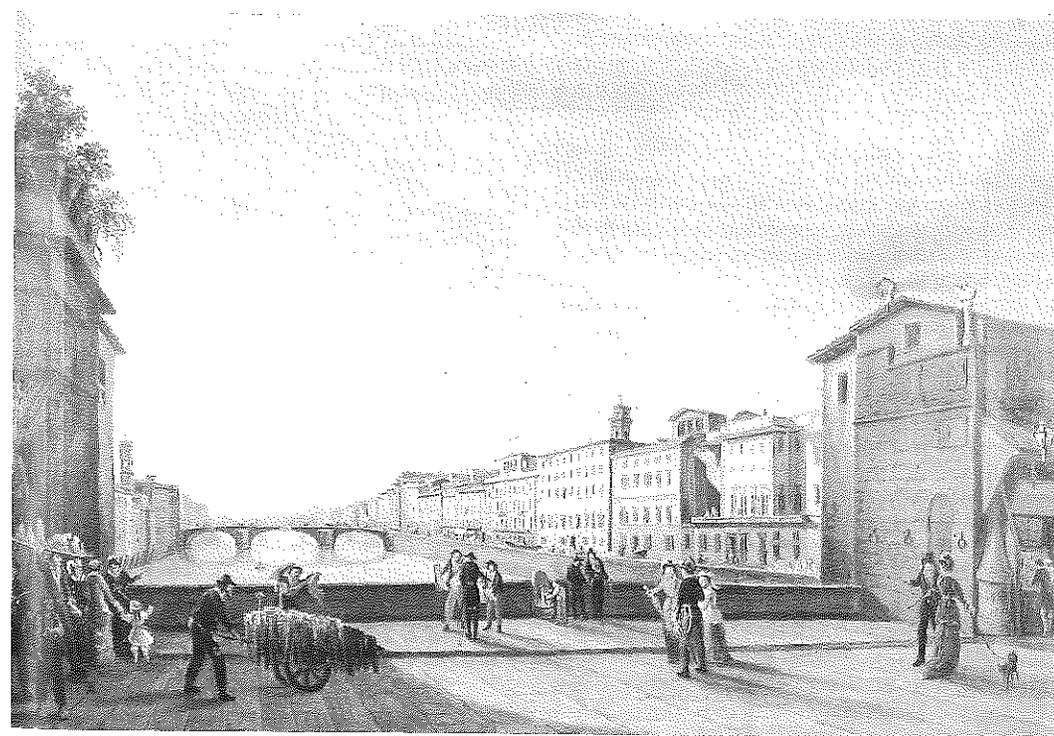
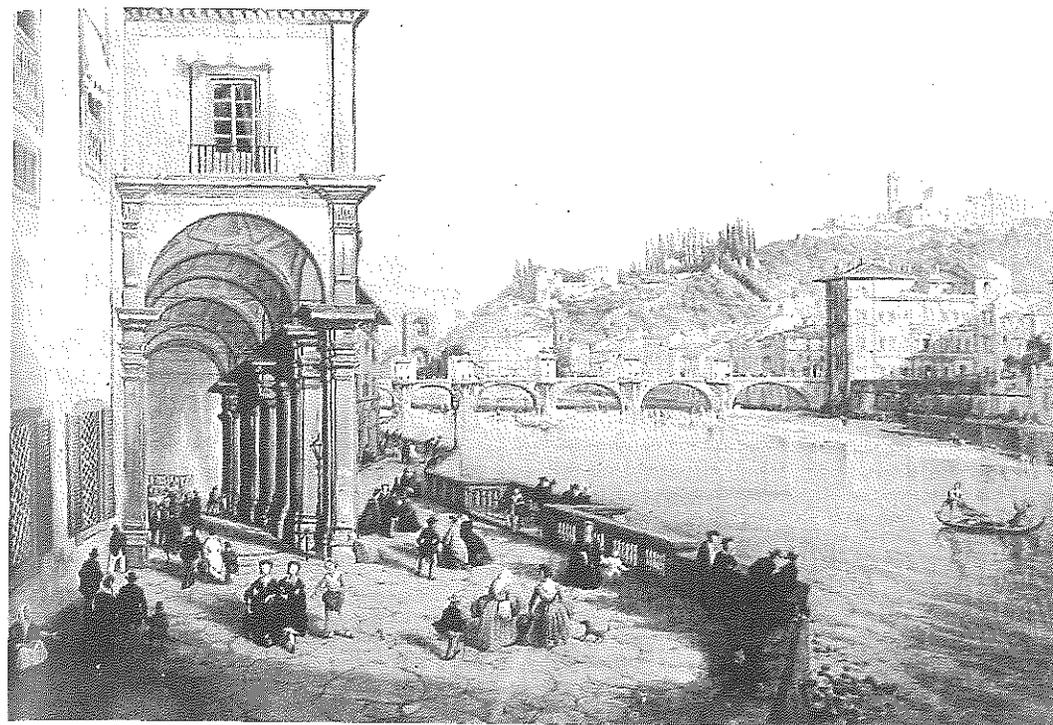
testimonianze rimaste di un passato ormai completamente estraneo alle nuove destinazioni delle arce.

### Conclusioni

La costruzione del quartiere delle Cascine può essere considerata l'ultima e definitiva prova di un diverso rapporto instaurato dalla città con il fiume a partire dal 1844. L'alluvione, la più ampia subita dalla città dopo quella del 1333, incrina i rapporti dei fiorentini con l'Arno, al quale nell'ultimo decennio avevano prestato attenzione particolare, aggiornandone l'immagine con la costruzione, a monte e a valle degli antichi ponti in muratura, di due snelle strutture in ferro e delegando al suo ambito una delle manifestazioni più significative delle celebrazioni patronali, l'esplosione dei fuochi d'artificio.

La devastazione portata dalle acque limacciose,

30/ La Porticciola d'Arno e l'invaso del Margone dei rifiuti di fronte all'edificio principale dei Mulini della Porticciola, demoliti nel 1856. (SABAS, Firenze, Gabinetto Fotografico).  
31/ Prospetto dell'edificio della Borsa, E. De Fabris. (ASF, carte Tabarrini, ins.1).



32/33/ L'Arno a monte e a valle di Ponte Vecchio in due immagini pittoriche della seconda metà dell'Ottocento.

l'alto strato di *belletta* che aveva ricoperto la città sconvolge in modo forse definitivo il legame storico tra la città e il suo fiume, sino ad allora riferimento costante per le varie attività che lungo le sue sponde si svolgevano, per gli svaghi a poco prezzo che il popolo vi trovava e per la suggestione che acquistavano le sue acque e i lungarno in occasione di spettacoli e feste.

Dopo gli interventi immediati per ripulire la città e le prime opere di ripristino e di restauro, si legge nelle proposte e nei progetti presentati nell'ultimo periodo del governo granducale l'intenzione di intervenire in modo da regimentare sponde e letto, privando contemporaneamente il fiume di una serie di attività e presenze che sino ad allora ne avevano caratterizzato l'immagine.

A negare l'integrazione tra la città e l'Arno sono in particolare i provvedimenti presi negli anni '50 che cancellano secolari presenze sostituendo all'articolato, antico disegno delle rive, più sicuri ed uniformi tracciati di lungofiume che, sulla sponda destra, ricollegano la Zecca Vecchia con le Cascine e sulla riva sinistra si interrompono solo tra ponte S.Trinita e Ponte Vecchio. Scompaiono così l'antica Porticciola d'Arno<sup>90</sup>, attracco per lo scarico del legname da costruzione proveniente dal Casentino; scompare il grande Tiratoio dell'Arte della Lana, per dar luogo al neoclassico edificio della Borsa di Commercio<sup>91</sup>, suggello dello spostamento degli interessi economici della città; scompaiono i medievali Mulini della Porticciola di ostacolo al compimento del nuovo quartiere delle Cascine e scompare sulla riva sinistra il suggestivo passeggio pensile realizzato agli inizi del secolo dai Serristori per permettere l'apertura di un nuovo tratto di Lungarno<sup>92</sup>.

Perso il rapporto con le sue acque e con la ricchezza che da esse derivava per la presenza di mulini, gualchiere, tiratoi, tintorie e per le categorie lavorative che da esse trovavano sostentamento, pescatori, renaioli, traghettatori e trasportatori, il fiume diviene e resterà un ostacolo, una cesura tra parti diverse della città, un pericolo da guardare con sospetto in caso di piena.

Nessuna delle proposte che prevedono attività lungo le rive del fiume viene infatti accettata: sono disattesi i progetti che riguardano la costruzione di scali, di mercati, di bagni, mentre trovano accoglienza quelli che prevedono nuove unità residenziali in aree nelle quali non è contemplata alcuna attrezzatura. Esigenze di decoro richiedono la normalizzazione dei prospetti e la livellazione dei percorsi, attuata con il rialzamento di molti tracciati viari, sia a monte di ponte alle Grazie (via dei Saponai, via del Moro, via Mosca ecc.)<sup>93</sup>, che a valle di ponte alla Carraia (via della Gora ecc.)

La realizzazione di nuovi tratti di lungofiume con il conseguente rifacimento dello quarte edilizie che su di esse si affacciano, prosegue anche in periodo unitario e l'innalzamento degli standards

edilizi ha come inevitabile conseguenza una sostituzione di popolazione e un cambiamento delle abitudini. Il rapporto con il fiume non è più diretto e personale ma mediato e contemplativo<sup>94</sup>, fatto di riflessi e suggestioni, amplificate dai sempre più numerosi lampioni che illuminano ponti e strade.

L'Arno mantiene caratteristiche più familiari solo per la parte più popolare della cittadinanza che, estromessa progressivamente dalle sue sponde per quanto riguarda le attività lavorative, continua a frequentarle per svago, per prendervi il sole e bagnarsi, o più semplicemente per lavarvi i panni e condurvi i bambini a giocare.

#### Note

- <sup>1</sup> ASF, Pianta dello Scrittoio delle RR.Possessioni 617.
- <sup>2</sup> STENDHAL, *Rome, Naples, Florence*, 1817, trad. italiana e ristampa. *Roma Napoli e Firenze Viaggio in Italia da Milano a Reggio Calabria*, Bari 1974, p.239.
- <sup>3</sup> *Ibid.*
- <sup>4</sup> *Ivi.*, p.240.
- <sup>5</sup> G. BRIGANTI, *I vedutisti*, Roma 1973, p.13.
- <sup>6</sup> L. DI MAURO, *L'Italia e le guide turistiche dall'Unità ad oggi*, in «Storia d'Italia Annali 5», p.379.
- <sup>7</sup> Sull'Arno o nelle sue immediate vicinanze erano localizzati: il Reale Albergo dell'Arno (via di Lung'Arno n. 1198), la Locanda delle Armi d'Inghilterra (via dei Legnaioli n.4180 presso la Colonna di S.Trinita), l'Hotel d'Europa (piazza S.Trinita n.1181), l'Hotel Royal de la Grande Bretagne (via di Lung'Arno n.1095), l'Hotel du Nord (piazza S.Trinita n. 1128), l'Albergo delle Quattro Nazioni (via di Lung'Arno n.471), l'Albergo Schneiderff (via di Lung'Arno n.2043), l'Hotel Suisse (via dei Legnaioli n.2035) e l'Hotel Royal de la Toscane (via di Lung'Arno n.2035). F. FANTOZZI, *Nuova guida ovvero descrizione storico-artistica-critica della città e contorni di Firenze*, Firenze 1842. Alla stessa data sui lungarni avevano casa e studio gli scultori Nicola Bazzanti, Domenico Bernardini, Vincenzo Bonelli, Francesco Nesti; i pittori Pietro Gherardi, Giovanni Lega e l'antiquario Ferdinando Sorbi. Lungo il fiume vi erano anche molti caffè: Americano al Ponte alle Grazie dal 1819, Arco demolito (in precedenza Stanze Etrusche) in piazza S.Trinita dal 1822, Italiano al ponte alla Carraia. F. GOUBERT, *L'architecture du café et ses fonctions a Florence, de 1790 a 1915*, Université d'Aix-Marseille I Faculté de Lettres. Tesi di dottorato discussa nel 1988.
- <sup>8</sup> Nel 1822 l'architetto Luigi Vulliamy, avendo constatato la mancanza di disegni attendibili, si cimenta nel rilievo del ponte assistito da alcuni amici architetti, fiorentini e stranieri. Il rilievo, in quattro tavole, è pubblicato in *Il ponte di S.Trinita sull'Arno a Firenze Disegnato e misurato ed accompagnato da note espositive*, dedicato dall'autore a Lord Burghersh, inviato straordinario di S.M.Britannica e Ministro Plenipotenziario presso il Granduca di Toscana. Firenze, Carte Cambrey Digny 43.
- <sup>9</sup> ASCF, f.49. *Relazione e stima del Casamento contiguo e sopra posto al così detto Arco di Santa Trinita*. Il toponimo derivava dalle licenze che i giovani fiorentini si prendevano approfittando dell'oscurità del passaggio voltato. L'Arco dei Pizzicotti è raffigurato in due vedute di G.Zocchi, la prima presa dal Lungarno Corsini e la seconda da oltre il ponte S.Trinita.
- <sup>10</sup> Gli esercizi coinvolti nei lavori di demolizioni comprendevano: una bottega di orologiaio di proprietà di Gaetano Campigli, una bottega di calzolaio «con Scrittoio e Magazzinetti uniti», una bottega ad uso di vinaio con cantine.
- <sup>11</sup> ASCF, f.49. *Cit.*
- <sup>12</sup> «Gazzetta di Firenze», n.13, 29 gennaio 1824. Il progettista, Bartolomeo Silvvestri, rinuncia alla gratifica di 40 zecchini decisa in suo favore, in premio del buon lavoro svolto «essendo egli contento della soddisfazione, e stima dimostrategli dai pregiatissimi rappresentanti la Comunità civica di Firenze». Si veda anche R. CASTINELLI, *Della riduzione del Palazzo degli Spini posto di contro al ponte S.Trinita in Firenze*, in «Antologia Giornale», t.14 aprile 1824, pp.126-134.
- <sup>13</sup> G. CONTI, *Firenze Vecchia*, Firenze 1985, p.299. *I fuochi di San Giovanni sul Ponte alla Carraia* è il titolo

di un quadro di G.Signorini, conservato presso la Galleria d'Arte Moderna di Firenze.

<sup>14</sup> Sulla costruzione dei ponti si vedano: G. GOBBI, *I ponti in ferro a Firenze*, in «Bollettino degli Ingegneri XXII, 1974, n.6, pp.6-16; L. ZANGHERI, *I ponti sospesi San Leopoldo e San Ferdinando (1835-'36)*, in AA.VV. *Le Officine Galileo e l'industria artistica del ferro* (1918), Pistoia 1918, pp. 54-59; P. MARESCA, *Ponti in ferro*, in F. BORSI, *L'architettura dell'utile*, Firenze 1984, pp.80-83. Per le realizzazioni europee si veda inoltre: Accademia delle Arti del Disegno, *Alla scoperta della Toscana Lorenese Architettura e bonifiche*, Firenze 1984.

<sup>15</sup> A questo proposito si veda: ASF, Miscellanea di piante 341, *Plan de l'emplacement du Pont St.Leopoldo aux Cascines a l'échelle de 0,002 par metre*. Il ponte risulta perfettamente in asse con la «grande Allée des Cascines» larga 37 metri; sulla pianta e disegnato anche il porto del Pignone costituito da una semplice fila di banchine parallele alla riva del fiume. Per il ponte S.Ferdinando si veda ASF, Miscellanea di piante 341, *Carta che dimostra l'andamento dei bracci di strada destinati ad allacciare il ponte di Ferro attraverso il fiume Arno fuori della Porta S. Niccolò*. Il progetto, datato 24 maggio 1836 a firma di Lorenzo Balocchi, illustra il tracciato viario da aprire per collegare il nuovo ponte con piazza di Porta alla Croce.

<sup>16</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 121 ins.20, *Costruzione di due ponti sospesi sull'Arno Parere di Alessandro Mametti* 3 marzo 1835. Alla memoria è allegato un disegno del prospetto del ponte. Per i vari progetti presentati dai fratelli Seguin si veda ASF, Ministero di Finanze piante 86,87,88.

<sup>17</sup> A questo proposito si veda V Fossombroni, *Ponte di ferro sull'Arno presso la porta S.Niccolò di Firenze, considerazioni idrauliche*, Firenze 1851. Si veda inoltre *Rapporto del Sig.Cav. Pasquale Poccianti primo architetto e consultore nella direzione delle I. e R. Fabbriche al Consiglio di Amministrazione del I a Società Anonima per la costruzione di due ponti di ferro sull'Arno nelle vicinanze di Firenze*, Firenze 1836. Il Poccianti visita, accompagnato da uno dei fratelli Seguin, i cantieri e riferisce di aver trovato «che al Ponte delle Cascine le opere murarie erano quasi perfezionate; il piano del ponte già messo insieme nell'adiacente prato, ed eseguite le corde di filo di ferro. Molto meno inoltrate erano tali opere al Ponte S.Niccolò».

<sup>18</sup> F.FANTOZZI, *cit.*, p. 756

<sup>19</sup> ASCF, f.334, c.117. *Festa per il matrimonio del Granduca 1833 aumento di festeggiamenti*.

<sup>20</sup> Comune di Firenze, *La Firenze di Giuseppe Martelli (1792/1876) l'architettura della città fra ragione e storia*, Catalogo critico a cura di Nancy Wolfers e Paolo Mazzoni, Firenze 1980, p.77. Anche nel 1856 la zona del lungarno viene addobbata a festa per le nozze dell'Arciduca ereditario Ferdinando III con la principessa Anna di Sassonia; per onorare la coppia regale le finestre di palazzo Spini, divenuto dal 1846 sede municipale, sono «illuminate a trasparenti dipinti maestrevolmente da reputati pittori. Allo sguardo di chi riusciva ad affacciarsi al Lung'Arno appariva uno spettacolo veramente fantastico ed incantevole». G.Conti, *cit.*, p.17.

<sup>21</sup> C. CRESTI, *La Toscana dei Lorena Politica del territorio e architettura*, Firenze 1987, pp.231,242.

<sup>22</sup> ASCF, f.6415 cc.272-274, *Giornale delle Deliberazioni magistrali dell'Anno 1842*. Per il progetto del Casini si veda la nota 36.

<sup>23</sup> *Ivi.* Nella delibera il Consiglio Magistrale osserva che

«dubitazione alcuna non si offre sul conseguimento del maggior ornato, e decoro per la loro Città, d'altronde indispensabile per questo lato, come centrale, per cui alla virtuale Prospettiva e all'Armonia del bello di tutto l'accessorio d'ogni parte si rende odioso e deturpato dall'orrida tettoia e dalle rispettive madielle, e come quello, che riunisce, e contiene oggetti preziosi, mentre speciali riguardi merita dependentemente dall'Arte che vi si esercita». Il progetto del Casini, la delibera consiliare ed una memoria del Gonfaloniere Cambray Digny furono inviati al Sovrano per l'approvazione.

<sup>24</sup> G. CONTI, *cit.*, p.327.

<sup>25</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 118 ins.6. *Stato della Comunità Civica di Firenze considerata nei suoi rapporti Economico-politici a forma dei Sovrani ordini del 6 marzo 1842*. Un esteso stralcio del Rapporto è riportato in Appendice.

<sup>26</sup> In occasione dell'apertura del macello si presenta la necessità di convogliare acqua verso la zona del Torrino di S.Rosa e all'Accademia dei Georgofili si propone la costruzione di una speciale macchina in grado di sollevare l'acqua d'Arno per fornire lo stabilimento del mattatoio. *Atti della I.e R. Accademia dei Georgofili*, Firenze 1836, vol.XIV pp.143,144. Nello stesso periodo viene rilasciato a Gioacchino Faldi, il permesso di abbassare il livello della strada lungo l'Arno per facilitare l'accesso all'ammazzatoio. ASCF, f.152, c.157.

<sup>27</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 118 ins.6. *Cit.*  
<sup>28</sup> Su questo specifico argomento si veda il paragrafo successivo, in particolare il dibattito tra Domenico De Vecchi e Giuseppe Michelacci.

<sup>29</sup> Biblioteca Moreniana Firenze, Fondo acquisti diversi ms.97 cc.4v-5. D. DE VECCHI, *Dello smaltimento d'alcune fogne della Città presso la sponda destra dell'Arno*. Si veda anche: Provincia di Firenze, *Itinerari Moreniani in Toscana*, Catalogo della mostra, Firenze 1980, pp.34-35.

<sup>30</sup> ASCF, f.16 a.49. Delibera Magistrale del 10 novembre 1843, Perizia del 29 dicembre dello stesso anno.

<sup>31</sup> ASCF, f.17 a 499.

<sup>32</sup> *Ivi*.

<sup>33</sup> ASCF, f.3864 a.286.

<sup>34</sup> *Di un nuovo progetto della formazione di un nuovo lung'Arno in Firenze discorso dell'avv. Gustavo Camillo Galletti fiorentino*, Firenze 1854. Il Galletti era stato nominato Priore della città nel 1849 e si era già interessato dei problemi cittadini in un suo opuscolo intitolato *Intorno alla libertà di stampa e ad un progetto di grandioso abbellimento della Città di Firenze per dar lavoro*. Cenni Storico-Economici, Firenze 1849 che egli stesso aveva però ritirato dopo la stampa.

<sup>35</sup> *Ivi*, p.13.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *La Firenze di Giuseppe Martelli cit.*, pp.86-89. Tra i disegni conservati al GDSU uno presenta notevoli differenze con la proposta finale del Martelli e più verosimilmente potrebbe invece illustrare il progetto del Casini del 1842, in particolare per la presenza degli sporti delle botteghe ancora con le panchine laterali e per l'assenza della copertura vetrata.

<sup>38</sup> Un'iscrizione apposta sulla bottega ricorda come il riordino fosse stato eseguito «su disegno imposto dal Municipio nel 1857.

<sup>39</sup> G.E. SALTINI, *Della vita e delle opere di Giuseppe Martelli*, Firenze 188, p.36. Il Saltini coglie l'occasione per confrontare il progetto del Martelli con le proposte

che al momento della pubblicazione venivano avanzate per il riordino di Mercato Vecchio: « Sia però come vuoi, l'idea di un passaggio coperto, destinato ai passeggeri, che dalla Piazza della Signoria conducesse a quella de'Pitti, e con una magnifica Galleria a cristalli per tutta la lunghezza del Ponte Vecchio, è bella, utile, lodevolissima; meglio assai, vogliamo dirlo senza reticenze, di certi porticati senza ragione, e di certe gallerie in miniatura, di cui viene proposta la costruzione, nel tanto discusso, quanto malamente studiato Centro di Firenze.

<sup>40</sup> Antonio Corazzi 1792-1877 architetto toscano a Varsavia e a Firenze, Firenze s.d.(1988). Il Corazzi, molto attivo nella capitale polacca, era tornato a Firenze nel 1846 divenendo membro dell'Accademia di Belle Arti. I disegni riguardanti il periodo fiorentino sono conservati presso la Biblioteca Casanatense Roma, Fondo Arthur Wolynski.

<sup>41</sup> G. AIAZZI, *Narrazioni storiche delle più considerevoli inondazioni dell'Arno e notizie scientifiche sul medesimo*, Firenze 1845, p.219. «Il ponte alle Grazie e la piena del '44» è il titolo di un quadro di G. Signorini, conservato presso la Galleria d'Arte Moderna di Firenze.

<sup>42</sup> Per la storia delle piene e delle inondazioni dell'Arno si veda U.LOSACCO, *Notizie e considerazioni sull'inondazione d'Arno in Firenze*, Firenze 1967.

<sup>43</sup> G. AIAZZI, *cit.*, p.225.

<sup>44</sup> *Il governo di Famiglia in Toscana Le memorie del Granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, a cura di F. Pesendorfer, Firenze 1987, p.257.

<sup>45</sup> AAD, Fondo Manetti, cat.D 10. Di particolare interesse la Tav.3 *Profilo longitudinale del fiume Arno entro Firenze* e la Tav.4 contenente sette *Sezioni trasversali del Fiume Arno dentro Firenze, riferite ad una orizzontale comune superiore B.a 70 al livello del basso mare, e colla indicazione dell'insigne piena del 3 novembre 1844*. Nel fondo sono conservati altri disegni relativi all'Arno e alla misura delle piene, a questo proposito si veda: *Alla scoperta della Toscana...cit.*, p.74,75.

<sup>46</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 121 ins.5. *Rapporto sulla piena dell'Arno dell'ing. Alessandro Manetti 21 gennaio 1845*.

<sup>47</sup> *Ivi*.

<sup>48</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 118 ins.12. *Provvedimenti promossi dal Gonfaloniere Rinuccini di Firenze per tutelare la città dai pericoli delle piene dell'Arno 23 agosto 1845*. Al periodo immediatamente successivo l'alluvione risale una nuova edizione della pianta di Firenze di Federigo Fantozzi con evidenziata in azzurro l'area della città invasa dalle acque e due incisioni di Luigi Balatri dei profili e piante dell'Arno a Firenze tra il Girone e la Gonfolina. ASF, Miscellanea di Pianta 496. Nel 1846 a seguito di un'altra piena viene proposta la formazione di un registro per annotarvi le «escrescenze» del fiume.

<sup>49</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 118 ins.12. *Cit.* Le fogne dovevano comunque essere munite di cateratte. La necessità di intervenire con urgenza per evitare il ripetersi di eventi tanto disastrosi porta l'ingegnere Ippolito Bordon, sottospettore della Direzione Generale di Acque e Strade a presentare un progetto per il rialzamento dell'argine del fiume a monte della città, tra la via Regia e il Fosso di S.Gervasio presso la Zecca Vecchia. Il progetto, approvato dal R. Consiglio degli Ingegneri il 17 febbraio 1845, viene sottoposto al giudizio del Magistrato Comunitativo che, il 26 dello

stesso mese, discute i lavori proposti rilevando la limitatezza degli interventi che riguardano in realtà più la porzione dei terreni fuori Porta la Croce che la città. L'11 giugno dello stesso anno la Comunità approva una serie di lavori da effettuarsi a sinistra e a destra dell'Arno prima di Porta alla Croce.

<sup>50</sup> *Il governo di famiglia...cit.*, pp.260,261.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Rapporto del Sig. Cav. Pasquale Poccianti...cit.* p.6.

<sup>53</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 121 ins.6. *Proposta di una Commissione di studio per un regolamento per mantenere inalterate le sponde dell'Arno*.

<sup>54</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 121 ins.12

<sup>55</sup> *Ivi*.

<sup>56</sup> Nel frattempo il 20 novembre 1849 era stato emanato il nuovo Regolamento Comunale che prevedeva la nomina di un Consiglio composto da 40 consiglieri, eletti dai contribuenti alle varie tasse comunali, presieduto da un gonfaloniere nominato dal granduca tra i consiglieri. Vi era poi, organo esecutivo, il Consiglio dei Priori composto dai consiglieri in numero di 1 ogni 4. Il Consiglio Comunale aveva potere deliberante in molti casi, ed in particolare : art.6(a) «sopra ogni cosa che interessi il patrimonio del Comune sulla destinazione delle sue proprietà e beni; sui progetti di opere da eseguirsi a spese del Comune o col suo concorso. (d) Sulle domande di edificare mulini, ponti, callaje, pescaje ogni altra qualsivoglia opera che muova lo stato dei fiumi torrenti e altri corsi d'acqua e loro pertinenze ai termini del regolamento del 10 aprile 1782.» Il consiglio era comunque vincolato a chiedere ed a sottostare al parere di esperti in caso di interventi di una qualche importanza, come stabilito nell' art.83 «È facoltà dei Consigli Comunali di sottoporre all'esame in arte del Consiglio degli Ingegneri i Progetti di rilevante dispendio e di molta difficoltà di esecuzione non menoché quelli i quali richiedano cautele particolari. Questi Progetti, dovranno essere trasmessi al Consiglio degli Ingegneri per l'organo dei Prefetti, ai quali i Consigli Comunali sono tenuti giustificare che abbiano disponibili i fondi necessari. Quando il voto del suddetto Consiglio degli Ingegneri è richiesto dai Rappresentanti Comunali, corre loro l'obbligo di uniformarsi in arte nella esecuzione del proposto lavoro, se persistono nel volerlo eseguire. Trattandosi però di opere monumentali esistenti, qualunque lavoro, o restauro che voglia farsi a quelle, deve essere approvato in arte dal Consiglio degli Ingegneri, ritenuta sempre la osservanza dei Regolamenti concernenti la loro conservazione»; art.116 «Un ingegnere deve essere chiamato alla direzione e vigilanza dei lavori comunali quando sono di rilevante importanza, difficoltà e dispendio e segnatamente poi quando si tratti di lavori da farsi intorno ad opere monumentali. ASCF Leggi e Bandi 1849.

<sup>57</sup> ASCF, f.6418,c.677. *Progetto di un Emissario per lo Scolo delle Acque della parte settentrionale della città, 14 novembre 1845*, Architetto Flaminio Chiesi.

<sup>58</sup> *Idem*.

<sup>59</sup> ASCF, f.6420. *Giornaletto delle deliberazioni Magistrali dell'Anno 1847*.

<sup>60</sup> ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 118 ins.16.

<sup>61</sup> G. MICHELACCI, *Fiume Arno entro Firenze, memoria*, Firenze 1848.

<sup>62</sup> La dissertazione è pubblicata in G. AIAZZI, *cit.*, pp.98-141.

<sup>63</sup> G. MICHELACCI, *cit.*, p. 12.

<sup>64</sup> La proposta di sopprimere la Porticciola d'Arno era

già stata avanzata dal De Vecchi in una sua memoria pubblicata nel «Giornale Letterario Pisano» del Marzo-aprile 1839. Per cui risponde allo scritto del Michelacci con le *Osservazioni del Prof. D. de Vecchi sulla Memoria Fiume Arno in Firenze dell'ing. Arch. G. Michelacci*, Firenze 1849, rivendicando la paternità dell'idea.

<sup>65</sup> Per favorire il funzionamento dei mulini della zona, che lamentavano la scarsità d'acqua, la pescaia di Ognissanti era stata innalzata di circa un braccio una prima volta nel 1804 su progetto del Poccianti e una seconda volta di tre quarti di braccia nel 1819 dal Cacialli.

<sup>66</sup> D. DE VECCHI, *Ragionamento sullo stato dell'Arno al di dentro di Firenze sue relazioni colle esigenze della città*, Firenze 1851.

<sup>67</sup> *Ivi*.

<sup>68</sup> *Ivi*.

<sup>69</sup> ASCF, f.53 a.185 *Danni cagionati dalla costruzione della diga destra dell'Arno*.

<sup>70</sup> A questo proposito si veda G. CORSANI, *Il nuovo Quartiere di Città alle Cascine dell'Isola a Firenze (1847-1859)*, in «Storia dell'Urbanistica Toscana/I», gennaio-giugno 1987, pp.19-65 e l'ampia bibliografia riportata in nota.

<sup>71</sup> Faceva parte integrante del gruppo di proposte urbanistiche approvate con decreto legge del 17 gennaio 1813. E GODOLI, *Un piano urbanistico per Firenze napoleonica*, in *Architettura in Toscana Dal periodo napoleonico allo Stato unitario*, a cura di G. OREFICE, Firenze 1978, pp.17-33 e, dello stesso autore, *Progetti urbanistici per Firenze del periodo napoleonico*, in «Storia dell'Urbanistica Toscana/I», gennaio-giugno 1987, pp.7-18.

<sup>72</sup> ASCF, f.5268,n.20. *Pianta geometrica della porzione delle reali Cascine dell'Isola interessata nel prolungamento del Lung'Arno*. La pianta, datata 29 aprile 1849, porta la firma sia del Francolini che del Chiesi. Per quanto riguarda l'area oggetto del progetto presentato dal Francolini si veda ASF, *Piante dello Scrittoio delle Regie Possessioni 414. Pianta delle Mulina della Pescaia e della Porticciola col giardino della Vagaloggia e il Prospetto del Callone e delle Bocchette delle Mulina*.

<sup>73</sup> ASF, Scrittoio delle Regie Possessioni 4771. *Molina della Porticciola-Riduzione e ingrandimento-Perizia*.

<sup>74</sup> Il grande stabilimento dei bagni avrebbe occupato anche l'area dell'antico giardino della Vagaloggia. Il giardino, impiantato da Cosimo I del Medici, era ormai in stato di abbandono e poco o nulla conservava dell'antica bellezza. Guido Carocci ne inserisce una breve descrizione nel suo *Illustratore Fiorentino calendario storico per l'anno 1904*, Firenze 1903, pp.35-37. : «Prima della costruzione del Lungarno Nuovo, oggi Amerigo Vespucci, e delle altre strade fra l'Arno e il Borgognissanti, il giardino della Vagaloggia era divenuto un luogo squallido ed abbandonato essendo il terreno coperto di rovi e di erbacce e solo lungo il canale delle Mulina restavano dei sedili, dei muri di chiusura, dei pilastri e altre tracce di quelle decorazioni che si usavano per adornare i giardini a'tempi del governo Mediceo».

<sup>75</sup> ASF, Scrittoio delle Regie Possessioni 4771. *Cit.*

<sup>76</sup> B.C.F., Bandi e Ordini 1816.

<sup>77</sup> *Collezione dei progetti di Architettura premiati nei grandi concorsi triennali dell'E. R. Accademia di Belle Arti di Firenze*, a cura di L.Pasqui,C.Lapi, G.Passeri,

Firenze 1828. Vincitore del concorso risultò Pasquale Poccianti con un grandioso impianto di stile neoclassico.

<sup>78</sup> G. CONTI, *cit.*, p. 247.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> *Ibid.*

<sup>81</sup> Tra i documenti conservati all'ASCF esistono le licenze rilasciate ai privati per l'apertura dei bagni in Arno. Si veda ad esempio la licenza rilasciata a Luigi Lemmi nel 1831 per aprire dei bagni alla Gora dei Mulini dei Renai.

<sup>82</sup> ASF, Scrittoio delle Regie Possessioni 4771. *Cit.*

<sup>83</sup> ASF, Miscellanea di Pianta 277. *Mulini della Porticciola Riduzione e ingrandimento-Tavole*. Il progetto è composto di 11 tavole (planimetrie, prospetti e sezioni) riguardanti le demolizioni da effettuare e le nuove costruzioni da eseguire.

<sup>84</sup> *Ivi.* Tav. I *Pianta geometrica dello spazio compreso fra il Nuovo Lungo-Arno la via S. Salvatore le Cateratte di presa d'acqua del Fosso macinante, ed il margine dei Rifiuti del Molino della Porticciola colla indicazione della destinazione plausibile di tutto questo terreno e della riduzione di detto Molino*, Felice Francolini ingegnere.

<sup>85</sup> ASF, Miscellanea di Pianta 277. *Cit.*

<sup>86</sup> ASF, Scrittoio delle Regie Possessioni 4771. *Cit.*

<sup>87</sup> ASF, Miscellanea di Pianta 361 a-m.

<sup>88</sup> La pianta a esse si articola intorno ad un piccolo giardino e contiene, oltre all'appartamento del caterattaio, rimesse e scuderie e, ai piani superiori, appartamenti per civile abitazione. Il progetto viene approvato definitivamente solo nel 1861 adottando la soluzione siglata con la lettera A.

<sup>89</sup> ASF, Pianta topografiche delle RR. Possessioni 770 o III. Il progetto, redatto in collaborazione con Francesco Mazzei, allora architetto della Direzione del Corpo d'Ingegneri di Acque e Strade, è composto di due tavo-

le, una pianta ed una sezione, e fa ipotizzare una stretta collaborazione tra il Francolini e il Gatteschi nella realizzazione del piano urbanistico.

<sup>90</sup> La Porticciola venne demolita nel 1859. ASCF, Affari Generali 1841, aff. 174.

<sup>91</sup> Nel 1858 inizia la costruzione del palazzo della Borsa e del Commercio sull'area occupata in precedenza dal Tiratoio; il progetto è affidato all'architetto fiorentino Michelangelo Maiorfi che si avvale della collaborazione del De Fabris per la stesura definitiva del disegno che si contraddistingue per un'accentuata impostazione monumentale. Per l'iter progettuale e la realizzazione si veda ASCF, ff. 5281 e 5282 e ASF, Segreteria di Gabinetto Appendice 121, ins. 22.

<sup>92</sup> Su progetto di Giuseppe Martelli, tra il 1803 e il 1804, era stato realizzato sulla riva sinistra per i Serristori un percorso pensile che si snodava tra le gore dell'Arno e i giardini del palazzo di famiglia. Illuminata da ben 84 fanali, a riprova della sua utilizzazione serale, arricchita da padiglioni, edicole e ambienti di sosta e belvedere, e di un piccolo Caffehaus posto su una delle pigne del ponte alle Grazie, la passeggiata era stata costruita demolendo un tratto delle mura cittadine. L. GINORI LISI, *I palazzi di Firenze*, Firenze 1972, pp. 690, 691; *Alla scoperta della Toscana Lorenese L'architettura di Giuseppe e Alessandro Manetti e Carlo Reishammer*, a cura di L. Zangheri, Firenze 1984, p. 39. Tra i disegni del Fondo Manetti è conservato un prospetto di padiglione *Nel passeggio Serristori lungo l'Arno*, Cat. A D tav. 3 c; M. DEZZI BARDESCHI, *Le macchine desideranti*, in AA. VV., *Il giardino Romantico*, Firenze 1986, p. 34.

<sup>93</sup> ASCF, ff. 5281, 5282.

<sup>94</sup> A questo riguardo un panorama sull'interesse che artisti italiani e stranieri riservano alla nuova immagine del fiume nell'ambito cittadino, è contenuto in *Firenze e la sua immagine*, catalogo della Mostra, Firenze 1994.

## Appendice documentaria

**Rapporto del Sig. Cav. Pasquale Poccianti primo architetto e consultore nella Direzione delle I. e R. Fabbriche al Consiglio di Amministrazione della Società Anonima per la costruzione di due ponti di ferro sull'Arno nelle vicinanze di Firenze**  
Firenze, Per Leop. Allegrini e Gio. Mazzoni, 1836.

Illustrissimi Signori Componenti la deputazione degli Azionisti diretta alla costruzione dei due Ponti di ferro sull'Arno nei contorni di Firenze.

Ricevuta dalle SS. LL. Illustrissime l'onorevole commissione di esaminare la grandiosa Opera dei due Ponti sospesi, che si vanno costruendo prossimamente alla Città nostra, per quindi far palese ciò ch'io ne pensassi, credei opportuno di recarmi in ambedue i luoghi, ove si edificano in compagnia degli Accollatarj Sigg. Seguin, col fine di minutamente conoscere l'indole dell'Opera ed ogni particolarità del Lavoro, e perché mi presentassero all'ingegnere costruttore ed agli assistenti subalterni, onde io potessi in seguito continuare le mie indagini senza incontrare ostacoli.

Manifestato il mio desiderio al Sig. Seguin, egli mi accompagnò sulla faccia dei luoghi, ch'io non avea mai visitati. Trovai che al Ponte delle Cascine le opere murarie erano quasi perfezionate; il piano del ponte già messo insieme nell'adiacente prato, ed eseguite le corde di filo di ferro. Molto meno inoltrate erano tali opere al Ponte S. Niccolò. Il prelodato Sig. Seguin ebbe la gentilezza di indicarmi la qualità, le dimensioni ed il metodo con il quale erano stati costruiti i lavori; e siccome ciò che era sotterra non poteva esaminarsi, pregai che mi fossero fatti conoscere i disegni dati per norma all'ingegnere costruttore, onde per quelli far congettura di ciò che era nascosto. Essi mi furono consegnati, e in seguito della mia richiesta mi fu permesso di ritenerli per potere a bell'agio, e ponderatamente esaminarli.

In questo accesso non potei trattenermi dall'esternare una qualche meraviglia per la poca profondità data ai fondamenti o teste dei Ponti, e per la debolezza della palizzata, che in parte le racchiude, né mi astenni dal dichiarare che la corrente del fiume in piena le avrebbe scalzate, ciò che non credero allora né il Sig. Seguin né l'ingegnere costruttore né gli assistenti subalterni: ma i fatti accaduti per le piccole e inconcludenti escrescenze dei giorni susseguenti alla mia visita dettero a loro il tristo annunzio, che una delle grandi piene avrebbe potuto scalzare non solo, ma pur anco rovesciare le opere intiere.

Dal Disegno consegnatomi dall'ingegnere costruttore, ove sono indicate con cifre le dimensioni delle più minute parti dell'opera, ch'io credo fedelmente eseguite, risulta che le teste dei Ponti a carico degli Accollatarj posano sulla ghiaia del fiume ad un metro o Braccia 1 e 3/4 circa sotto la superficie del suo letto. Una palizzata semplice di fronte metri 12, e 30 centimetri con targonata per la parte interna, legata con rombe nella sua estremità superiore, e formata con pini lunghi, per quanto apparisce dal disegno, metri 3,50 o br. 6, ne

recinge la parte anteriore per tre lati, il lato interno non avendo alcuna palizzata.

Uno strato di smalto gettato sulla ghiaia costituisce il piano solido su cui posano le pietre squadrate della prima risega, o ritiro. Succedono gli altri strati di dette pietre, che rivestono la faccia della pila, e continuano nelle facce laterali per la larghezza di metri 3,10 nella parte inferiore, che si riduce dopo altri ritiri a quella di metri 2 nella superiore, e serve d'imbasamento agli obelischii dei quali parleremo in seguito.

Due fiancate di muro gettato metri 1,50 sostenuto da due archi di pietra uniscono questa con la parte posteriore della coscia, posata come quella sulla ghiaia del fiume, col solito strato primo di smalto sul quale comincia il muramento di sassi grosso due metri, lungo metri 10,80 che si alza sino al posare della cornice.

Gli archi indicati sono costruiti di pietre rozzamente squadrate: la loro curva è un quarto di circolo il cui raggio è lungo metri 4,50. I piedi di questa curva posano su due muri inclinanti nella direzione delle tangenti tirate alle dette estremità.

Questi muri formano un insieme col solido delle parti anteriore e posteriore delle cosce. Quelli però aderenti alla prima si partono dal suo zoccolo in forma di piramide costruita di pietre rozze ma squadrate, giungono al piano della cornice che corona le cosce, e si prolungano sopra di esse isolatamente per metri 3, tenendo ognuna sopra di se un cuscinetto di ghisa o ferro fuso, concavo nella sua parte superiore, sul quale posa un pezzo mobile di ghisa destinato a sostenere le corde di filo di ferro, che reggono il materiale del Ponte. L'asse di dette piramidi si incontra coll'asse degli obelischii ad angolo semiretto.

Nella parte posteriore della coscia è stata fatta una galleria lunga metri 8,70 accessibile per un pozzetto situato in mezzo di essa. Delle grosse e grandi pietre squadrate ne costituiscono la coperta, e per mezzo di altrettanti forti praticati sulle medesime vengono situate e ritenute con forti sostegni di ferro nei loro occhi inferiori le catene dello stesso metallo fabbricate alla fucina.

Si uniscono a queste le grandi corde per mezzo di altri sostegni, che penetrano nel tempo stesso e nella maglia lasciata a tal uopo alla loro estremità, e negli occhi superiori delle anzidette catene. Passano successivamente le corde sul ferro mobile situato sopra le piramidi, indi su quello che trovasi entro gli obelischii, facendo sempre con la direzione dell'asse si dell'une, e degli altri due angoli uguali. Partendo poi da questi, e formando la curva opportuna all'ampiezza ed alle altre condizioni del Ponte, rimontano sugli obelischii della coscia opposta, indi sulle piramidi, andando poi ad unirsi alle catene di ferro, ritenute queste nella galleria dai soliti sostegni ecc.

E qui non devo astenermi dal dichiarare, che questo metodo di sospensione nel quale vengono opposti agli sforzi del moto orizzontale del Ponte e alla pressione verticale del suo peso le opportune resistenze, costituisce nell'insieme un sistema nel quale ogni cosa concor-

re a mantenere l'equilibrio, e ad assicurare per ciò che ha rapporto alla macchina materiale del Ponte la stabilità delle cosce costruite a di lui sostegno; risolvendosi il tutto in una pressione sulla parte anteriore della coscia, che nel caso nostro può riguardarsi quasi come verticale.

Ma se le teste dei Ponti delle Cascine e di S. Niccolò per tal modo immaginate e costruite, difese soltanto da dei quarti di cono in terra battuta a strati, rivestiti di pietre in calcina, mi sembraron sufficienti a resistere agli sforzi del materiale del Ponte, non temetti di asserire, e lo ripeto costantemente, che esse non sono e non saranno mai atte del pari a resistere all'urto delle acque dell'Arno in piena, dacché con la loro situazione le fanno deviare dall'antico loro corso.

L'alveo del nostro fiume a contatto del Ponte S. Niccolò è largo braccia 325. La coscia destra vi si inoltra per braccia 120, la sinistra braccia 48 che è quanto dire la sezione del fiume venne diminuita di braccia 11 oltre la metà.

A contatto del Ponte delle Cascine l'alveo è largo braccia 264; la coscia destra vi si insinua per braccia 43 e per braccia 64 la sinistra, onde la sua sezione venne ristretta di 3/7 circa.

Correva il fiume prima della costruzione di tali opere in grosse ghiaie superiormente alla Pescaja di S. Niccolò; in ghiaie minori, ma considerabili sempre, inferiormente alla Pescaja d'Ognissanti, e questo strato pietroso continuava nel fiume oltre il Ponte a Signa, lo che basta a renderci convinti del suo non ordinario declive, e della potenza e della forza prodotta dalla velocità della sua corrente.

Allorché si tratta di edificare i sostegni di un Ponte in mezzo all'alveo di siffatti fiumi, che per la brevità del loro corso ritengono più le qualità di torrenti, che di fiumi reali, e nei quali le escrescenze giungono formidabili e improvvise, insegnano i maestri della Scienza che conviene porre all'asciutto il sito della fabbricazione, toglierne il fondo morbido e molle, sino alla profondità dei vicini gorghi e corrosioni il quale si suppone stabile, e di fare a questo piano in un recinto assai più vasto della fabbrica che deve sorgere sopracqua, una palafitta di grossi pini, o di paloni di querce muniti di pesanti punte di ferro, di situarli alla distanza di soldi 10 l'uno dall'altro, d'insinuarli a rifiuto dei colpi di una pesante berta, e legando fortemente le teste con altri pali nell'uno e nell'altro senso, onde formare un graticolato. Tagliate poi le loro teste ad uno stesso livello conviene dar mano al muramento con uno strato di smalto nella parte profonda del graticolato; posar su questo le pietre di misura adatta ai vuoti da riempirsi tra palo e palo, indi con strati di larghe e lunghe pietre formare il muro di fondamento, condurlo in piano alla conveniente altezza, e tracciarvi la forma delle pile o delle cosce per costruirle con le facce di pietre squadrate, farvi le opportune riseghe o ritiri, ed elevarle sino al posare degli archi.

Con questo metodo e con altre numerose precauzioni furono costruite dai nostri Padri quelle dei Ponti di materiale che attraversano il nostro fiume in Firenze, unendo i loro ampi fondamenti con un'estesa e continuata platea coperta con grandi pietre, onde impedirne lo scalzamento: e malgrado siffatte precauzioni, malgrado il sapere col quale vennero preordinati ed eseguiti i lavori, malgrado che la resistenza opposta all'urto delle acque, dal massiccio delle forti e ben difese pile venisse in quelli edifizj oltremodo accresciuta dalla pressione

degli archi, dei loro fianchi, dei parapetti ecc., tutti i nostri Ponti caddero a diverse epoche in rovina.

Se crollarono, se furono distrutte e trascinate dalla forza della corrente del nostro fiume opere di tanta mole, e di tal solidità senza aver colle medesime alterata la sezione dell'alveo, se non che della porzione occupata dalle pile intermedie, cosa dovrà accadere delle cosce costruite dai Sigg. Seguin per sostegno dei nuovi Ponti sospesi, che furon posate a sì poca profondità, colle quali l'ampiezza dell'alveo fu sì notabilmente diminuita, e fù con questo restringimento grandemente accresciuta la velocità e per conseguenza la forza della corrente? Quali saranno le conseguenze di questo restringimento? Fino a qual punto verranno spinte le grosse ghiaie dei ridossi esistenti tra la Pescaja di Rovezzano e quella di S. Niccolò? Qual sarà il riempimento del fondo tra i Ponti esistenti in città? Quali ridossi e quali corrosioni verranno operate al di sotto del nuovo Ponte delle Cascine?

È noto in idraulica, che allorché vuoi restringere la sezione dell'alveo di un fiume, e costringere lo spirito della corrente a deviare dalla sua direzione, è d'uopo conoscere quale sia la portata delle acque che scarica nelle sue somme escrescenze in un dato tempo; qual ne sia l'altezza e quale in conseguenza la velocità: È indispensabile di rilevare l'andamento superiore e inferiore del suo alveo; di conoscere i punti della sua minor sezione, lo stato delle sue sponde, i seni delle corrosioni, i banchi di ghiaia isolati, e finalmente la direzione del filone nell'alveo superiore alla nuova opera. mancanti di questi dati non si può senza tema d'ingannarsi stabilire l'ampiezza del nuovo alveo, né la direzione delle nuove ripe fra le quali il fiume debba stabilire il suo nuovo corso.

Si supponga frattanto che la luce dei nuovi Ponti, la situazione delle loro cosce, la direzione dell'alveo siano state determinate dietro i risultati del calcolo, degli esami e delle osservazioni summentovate: era cosa prudente nulladimeno per la sicurezza dei nuovi edifizj di eseguire contemporaneamente alla costruzione loro non solo diversi ripari superiormente ai medesimi, onde rimuovere le corrosioni e le insenature delle ripe che cospirano contro le teste dei nuovi Ponti, ma pur anco tutte quelle opere che si rendono indispensabili per determinare il filone a volgersi, ed a percorrere la direzione del nuovo alveo.

Se tali provvedimenti erano opportuni allorché le cosce dei nuovi Ponti avessero avuto la conveniente solidità, essi si rendevano importantissimi, indispensabili, urgenti alla difesa delle cosce dei nuovi Ponti, tosto che di per se stesse non potevano per mancanza di fondamenti resistere agli sforzi del fiume in piena, costretto da esse a passare per una più angusta sezione. E se la stagione attuale non permette la esecuzione loro nel modo più stabile e permanente, converrà limitarsi per ora all'esecuzione di quei lavori che possono assicurarne in qualche modo la temporanea permanenza.

I Sigg. Seguin pel timore incusso loro dalle prime escrescenze del fiume, per se stesse inconcludenti, ma che ne affondarono l'alveo br.6 presso la coscia destra del Ponte alle Cascine, e braccia 11, presso la sinistra coscia del Ponte S. Niccolò, fecero eseguire a ridosso di esse un getto di pietra a guisa di scogliera per tutelarle contro gli urti e le escavazioni che avrebbero potuto farvi le piene successive. Questo getto che gli accoltari andavano a rinnovare dopo la escrescenza seconda con pietre ancora più pesanti, non permette di prendere

altro provvedimento che quello di battere un nuovo ordine di grossi lunghi e diritti pali di pino o querce, muniti di pesanti punte di ferro, distanti circa metri 2,50 da quelli della palizzata attuale, lontani soldi 10 l'uno dall'altro, o metri 0,30, e insinuatì a rifiuto di grossa, e pesante berta. Questa palizzata sarà parallela a quella esistente lungo la faccia delle suddette cosce, e dovrà volgersi verso le ripe avvicinandosi a loro dolcemente in linea curva, ed unendosi ad esse ad una conveniente distanza. Un secondo ordine di pali dovrà essere battuto a rifiuto di berta come sopra nello spazio frapposto tra la precedente palizzata e la ripa. E siccome questo secondo ordine non potrà praticarsi lungo la faccia della coscia, sarà opportuno di diminuire in quel sito la distanza tra pino e pino, e farvi al di dentro la targonata di grosse tavole ecc. È inutile prescrivere qui che le teste dei pini del primo ordine debbono essere legate tra loro con doppie rombe, e congiunte poi fortemente a quelle dell'ordine interno con catenelli ritenuti da chivarde di ferro ecc.

A sostegno di tali palizzate convien fare un getto di pietre di tali e sì grandi dimensioni, che la corrente non possa trascinarle a grandi distanze, ma soltanto farle calare a fondo, e addossarle strettamente le une alle altre, avvertendo di rifiorire e ridurre la sassaja con getto di nuove pietre all'altezza primitiva tostoché per qualche sedimento si fosse abbassata. Nello spazio intermedio tra le palizzate e la ripa è opportuno di fare un getto di pietre anco minori delle precedenti, che giunga sino alla sommità della ripa. Di questi provvedimenti che si resero della massima urgenza per la coscia sinistra del Ponte S. Niccolò, e per la destra di quello delle Cascine, non si debbe trascurare l'esecuzione alle cosce opposte, poiché se esse non furono danneggiate nella circostanza delle piene summentovate, non è prudente rimanere indolenti aspettando che il Fiume gonfio per una delle sue massime piene le investa furioso, per rimuover l'ostacolo che da esso si frappone al libero passaggio delle sue acque. Colla buona ed esatta esecuzione di questo lavoro è da sperarsi che l'urto delle acque non apporti per ora danni terribili alle teste dei ponti.

Se la stagione abbenché troppo inoltrata darà il tempo necessario per eseguire con sicurezza un ordine progressivo di pennelli stabili nella ripa destra del Fiume superiormente al Ponte alle Cascine diretti al mezzo della sua luce, ed un altr'ordine progressivo superiormente al Ponte S. Niccolò nei siti opportuni da stabilirsi sulla faccia del luogo, può sperarsi di allontanare per loro mezzo da quelle ripe e conseguentemente da quei Ponti lo spirito della corrente. Ma qual'ora non si abbia il tempo di eseguire delle opere robuste, e permanenti, non si tralascerà di ricorrere a dei temperamenti precarj diretti a quell'unico scopo. Delle bene indicate sassaje di grosse pietre disposte a guisa di pennello è da credersi che possano esser sufficienti per il momento a provvedere all'urgenza.

Dopo di avere accennato il mio sentimento sulla stabilità dei Ponti in questione, tralascio di esaminare se dal notabile restringimento dell'alveo possano risentire dei danni di qualche conseguenza i terreni adiacenti alle prossime ripe del fiume, non essendo io a ciò richiamato dalla commissione ricevuta dalle SS. LL. Illme; e nella lusinga di aver soddisfatto alla medesima in un modo per loro soddisfacente, passo all'onore di dichiararmi con perfetta stima ed ossequio.

Delle SS. LL. Illme

Firenze li 31 Ottobre 1836  
Devotiss.obb. Servitore  
Pasquale Poccianti

Biblioteca Comunale Firenze, Bandi e Ordini 1845 III.

#### Notificazione

L'Illustriss. Sig. Auditore Commendat. Giovanni Bologna, Presidente del Buon Governo in esecuzione dei Sovrani veneratissimi Ordini contenuti nel Rescritto del dì 9 giugno corrente fa pubblicamente note le seguenti determinazioni da osservarsi nell'imminente ricorrenza degli spettacoli soliti eseguirsi nella Festività di S. Giovanni Battista.

I Terminato il Passeggio delle carrozze che nel dì 23 giugno precederà secondo il consueto la Corsa de Cocchi entro l'Anfiteatro espressamente eretto sulla Piazza Nuova di S. Maria Novella, non potranno le carrozze trattenerli nella Strada detta degli Avelli, e nelle altre contigue strade de' Banchi, del Sole, e de' Fossi, dovranno situarsi ad una discreta distanza dal loro sbocco sulla Piazza predetta, e ad una sola fila, affinché la popolazione dopo la corsa de Cocchi possa avere comodo e libero il transito per le stesse strade.

II Nella sera dello stesso giorno durante lo spettacolo dei Fuochi d'artificio che sarà dato sul Ponte alla Carraja resta proibito a chicchessia sotto qualunque titolo, o pretesto di salire sui tetti delle Case che corrispondono sull'Arno direttamente, o in altre attigue e prossime Strade, da cui possa dominarsi in tutto o in parte il posto, e la vista dei Fuochi suddetti; ed i capi di Famiglia, o Proprietarj, o inquilini delle case medesime devono impedire a chiunque assolutamente l'accesso ai tetti come sopra.

III È ugualmente proibito a qualunque persona di salire sulle spallette, o sponde dell'Arno, o sulle pigne e spallette dei suoi Ponti.

IV Nei due Lung'Arno, cioè dal Ponte alla Carraja al Ponte S. Trinita da una parte, e dal Ponte alla Carraja al Ponte Vecchio dall'altra, sul Ponte Vecchio, ed in quello di S. Trinita resta proibito a tutti di ingombrare il Suolo pubblico erigendo palchi o portandovi tavolini, panche, sedie e altri legni.

V Chiunque contravenisse ad alcuna delle disposizioni prese nei suddetti tre Articoli incorrerà nella penale di lire cinquanta applicabile per metà al Querelante o segreto, o palese, e per l'altra metà alla Cassa del R. Fisco, e di più i trasgressori saranno mortificati coll'arresto, o colla Carcere per un tempo non minore di giorni tre, da estendersi secondo le circostanze, e da incorrersi ancorché i Trasgressori medesimi non siano stati colti in flagranti, e di queste trasgressioni dovranno prendere cognizione i Commissarj dei rispettivi quartieri, verificandole sommariamente e facendo quelle dichiarazioni e partecipazioni che converranno, il tutto in coerenza della Notificazione del 4 Settembre 1787, e degli altri ordini veglianti.

VI Dalle ore della sera de' 23 Giugno detto alla mezza notte inclusivamente resta proibito il transito, e la fermata delle Carrozze, ed altri Legni, e Vetture nei tratti del Lung'Arno indicati nell'Art. III egualmente che nel Ponte S. Trinita, e nella Piazza Frescobaldi; per il Ponte Vecchio potranno transitare, ma non fermarsi.

VII È proibito inoltre il tenere nelle ore preindicate Carrozze o altri Legni fermi nelle Strade di Borgo

S. Jacopo, Via Maggio, Sdrucchiolo de' Pitti, Fondaccio di S. Spirito, Piazza Soderini, Via Parione, Borgo SS. Apostoli, e nella pedata destra del Ponte alla Carraja corrispondente allo sbocco di Borgo Ognissanti.

VIII Allorché avranno principio i Fuochi d'Artificio, e per tutto il tempo dei medesimi, i Barchetti, che in ordine alla Notificazione di S. E. il Sig. Cav. Gran Croce Consigliere Marchese Pier Francesco Rinuccini Gonfaloniere della Comunità civica de' 14 Giugno corrente si saranno introdotti nel Fiume Arno, viene prescritto che debbono tutti ritirarsi verso il Ponte S. Trinita, entro la linea verticale, che a cura della stessa Comunità Civica verrà marcata di bianco nelle due spallette di mezzogiorno e di tramontana.

IX A diligenza della Comunità Civica suddetta, oltre l'apertura della così detta Porticciola della Piazza d'Arno, che in tal circostanza servirà per comodo di scalo, e rimarrà aperta tutta la notte per facilitare la discesa in detto fiume a quelli che volessero introdursi nei Barchetti, saranno aperti ancora gli altri due Scali lungo l'Arno praticati già negli anni decorsi, che uno dalla parte di mezzogiorno di fronte al Chiasso del Bene, l'altro dalla parte di Tramontana presso via Coverelli.

X Finalmente affinché le tre Corse o Palj alla lunga di S. Giovanni Battista, di S. Vittorio, e di S. Pietro procedano nei tempi e modi più convenienti al buon ordine, il passaggio delle Carrozze che suole precedere le Corse medesime resterà sciolto alle ore sette pomeridiane di ciascun giorno di Palio, e le vie destinate al Corso dei cavalli dovranno essere libere da qualunque Carrozza o altro Legno in conformità della Notificazione de' 23 Giugno 1834.

Confida Sua Signoria Illustriss. che in queste liete circostanze sarà mantenuta la quiete, e sarà conservato il buon ordine, e chi mancasse a questo dovere incorrerà nelle coercizioni di Polizia prescritte dai Veglianti Regolamenti, da determinarsi, a seconda dei casi, dal prudente arbitrio del Potere Economico:

Dalla Segreteria della Presidenza del Buon Governo  
Li 17 Giugno 1845.

### Ragionamento sullo stato dell'Arno al di dentro di Firenze e delle sue relazioni colle esigenze della Città. Esercitazione idraulica del professore Domenico De Vecchi.

[...]

#### Capitolo VIII

*De provvedimenti opportuni per restituire il corso dell'Arno nelle sue relazioni colle esigenze della Città, dipendentemente dall'arte.*

Aperto, per così dire, l'adito all'arte, onde concorrere nella riduzione della quale si tratta, essa avrà due officj da soddisfare: l'uno di distruggere alcune delle opere esistenti, l'altro d'edificarne delle nuove.

E di ben facile impresa è il primo, il quale si limita, all'allontanamento delle resistenze che potrebbero impedire al fiume di volgersi col suo maggior corso laddove le esigenze attuali lo chiamano, e, rivolto che vi fosse, declinarlo da quella direzione: resistenze già individualmente segnalate.

Ed in proposito delle quali è da aggiungersi solo che, abbattendole, debba esserne tolto dall'alveo del fiume, e colla maggior puntualità, il materiale.

Non così rispettivamente al traversante del ponte sospeso, ed allo scalo della Porticciola: la loro demoli-

zione esigendo la premessa delle osservazioni seguenti. Ed a riguardo del primo: removedo che questo fosse, resulterebbe in balia della corrente le ghiaje, di tanto estesa e profonda mole trattenute al di dietro di quell'ostacolo, che nel passaggio si cumulerebbero colle altre giacenti già all'estremità sottoposta, in evidente contrasto collo scopo al quale la riduzione è rivolta; da dove la necessità di provvedere, onde questo passaggio resulti allo scopo stesso indifferente, ed innocuo.

Per quanto concerne il secondo ostacolo; questa libera, ed ampia comunicazione fra la Città, e l'alveo del fiume ebbe per quanto sembra, due oggetti diversi: l'uno di far uso di quelle acque, allorché chiare, a comodo delle numerose tintorie quivi originalmente stabilite; l'altro d'estrarre dal fiume stesso, siano le arene, e le ghiaje, siano i legnami derivati dal nostro Appennino, ed inserienti le une e gli altri, alle private, e pubbliche costruzioni.

Ora noi crediamo che questi servigj non esigano la presenza di quest'edifizio per essere conseguiti; ed a riguardo de legnami notiamo; che i Monaci Vallombrosiani hanno il deposito de loro proprj al di fuori della Città, presso la porta S. Niccolò; e che sebbene l'Opera di S. Maria del Fiore, ed i Monaci Camaldolesi continuano ad inviare tenuissima parte de' loro per mezzo dell'Arno, e li dispongano nella Piazza delle Travi, una circostanza gravissima, e malgrado la spesa considerabilmente maggiore alla quale sono assoggettati, li obbliga a farne condurre il più gran numero per la via ruotabile della Consuma, e del Ponte a Sieve, a grave imbarazzo, e pericolo de' passeggeri che le frequentano. Così nulla si oppone che tali legnami, con quest'ultimo sistema condotti, possano essere trattenuti, come i precedenti, al di fuori della Città; alli altri trasporti potendo attendersi con i mezzi dei quali daremo tra poco contezza. E nulla pure esige la conservazione dello scalo attuale, il quale perciò, attesa la sua pessima influenza sul corso del fiume, dovrà essere per intero abbattuto, ed eliminato.

Farà forse sorpresa ai nostri Lettori che noi, indicata come una delle prime cause dei devianti ai quali in seguito il fiume andò soggetto, l'elevazione avvenuta all'incominciare del secolo della sommità della Pescaja d'Ognissanti, non ne abbiamo ora proposta la restituzione al suo limite primitivo: del qual nostro silenzio vogliamo ora dar conto.

È da prima comprendersi facilmente: che dalle condizioni di quell'obice dipendendo l'alimento dei molti opificj esistenti presso, e lungi da esso; queste condizioni alterate, que' movimenti si sarebbero costituiti in una inattività assoluta; e che non sarebbe stato a noi conveniente il proporre di provvedere ad un tempo alle esigenze della Città, dipendentemente dal corso del fiume, ed alle altre di questa sua cospicua diversione.

Da altra parte poi: il nuovo suo andamento, al quale, d'ora in poi sarebbesi il fiume stesso costituito, andamento che reputiamo in modo opportuno per quel doppio effetto indicato, compenserebbe i vizj che dominano l'attuale.

Allontanate le resistenze che le opere attenenti all'antico stato del fiume avrebbero potuto opporre al buon esito del nuovo, discendiamo alla sommaria descrizione di quelle che riteniamo opportune per costituirlo.

Ed attesa la loro semplicità, premettiamo alle altre quelle delle quali s'è fatta in ultimo parola.

Abbattuto in parte come dicemmo, il destro traversante del ponte sospeso, se ne sosterrà la parte superstite con

un riparo formato di casse di smalto, la forma piramidale delle quali abbia 3 br. nella base, 2,5 br. e 0,8 br. ne' lati, compreso 0,3 br. di fondamento: ostacolo ci sembra, di sufficiente resistenza all'uopo.

Essendo evidente poi che l'esistenza di quest'opera non deve eccedere il tempo, nel quale resterà compita la principale, sarà sufficiente di munirne la superficie con un rivestimento di piccoli sassi.

Respettivamente poi allo scalo: allontanatone lo strascino de' legnami, ed il circolo delle ruote, l'oggetto della riduzione limitasi a darvi adito unicamente ai cavalli sciolti, ed ai pedoni, sieno questi tintori, sieno introduttori in Città de' materiali fluviali.

Ora per soddisfare a quest'unico scopo; si aprirà prossimamente al piano dell'alveo del fiume una porta divisa da un pilastro in due eguali, e di tali dimensioni, che due uomini col loro carico non v'incontrino impedimento nel loro inverso passaggio. Esteriormente a questo ingresso sarà disposta una panchina a due ordini, quanto la lavatura esige lunga, e larga, e di tanto elevata quanto le acque ordinarie, e basse che la permettono. Intendasi poi che il nuovo adito debba essere difeso da due cateratte a rigami da governarsi dall'alto, sull'esempio delle molte altre disposte lungo questa sponda del fiume a difesa delle chiaviche sottoposte.

Da questo adito si penetrerà in un sotterraneo scavato inferiormente al corrispondente lung'Arno, di tale capacità da dare, non solo lato passaggio alli operaj che debbono intervenire, ma anche da permettere qualche temporario, e discreto deposito delle materie estratte dal fiume, per continuare poi il trasporto nella Città. Al qual uopo ci sembrano sufficienti una lunghezza di 20 br., una larghezza di 16 br., ricorse queste da mura glie bastantemente solide per sostenere una volta superiore, alte quanto la località permette, cioè di 8 br. in circa.

Dal piano di quest'antrone ne partirà un secondo ascendente, alto, e largo 6 br., lungo 19 br; per una metà occupato da una bassa condonata per la quale correr possano le carrette, a mano, e li animali sciolti, disposta l'altra a scalini a comodo de' pedoni.

Il qual passaggio poi, comparso sulla piazzetta delle Travi, avrà quivi l'ingresso decorato, allorché piacesse, da una piccola loggia.

Allo scalo succedendo la riduzione della Pescaja, e delle sue attenenze; incominciamo dal suo ciglio.

[...]

Questione di più ardua difficoltà, e di ben altra importanza è il ritorno del già scomparso ramo destro dell'Arno al suo antico corso.

L'immensa mole delle ghiaje in parola, d'avanti alla resistenza delle quali disparisce l'energia di qualunque umana forza, e contro la quale non può farsi efficace che un combinato concerto di forze di natura, esige, come dicemmo, che un corpo considerabile del fiume in escrescenza, ed animato da una grande velocità, le investa, le escavi, seco tragga il loro voluminoso materiale, e prepari al nuovo fluente, ed in tutti i suoi stati, un facile, e pronto passaggio.

Ora la località, dalla quale, movendo da questa diversione, potrebbe costituirsi in tali condizioni è appunto il Fabbriato della Zecca vecchia, attraverso il quale incontrerebbe un corso, ed una caduta immediata, alla quale l'arte potrebbe conservare, maggiormente che altrove, la sua precedente velocità. Condizioni sommarie pregevoli, e che non potrebbero essere conseguite, se quelle acque vi discendessero per altra via.

Ma al procedere per tal modo fa ostacolo la conservazione di quel vetusto Edifizio; come dello stabilimento industriale in esso costituito; e le indennità gravi che ne permetterebbero la totale invasione esagerebbero forse di troppo il prezzo dell'Impresa; cosicché, nella difficile combinazione de' due opposti interessi, debbasi far luogo al meno oneroso, e provvedere, onde quel passaggio, operandosi a condizioni meno felici, quella località vi sia assoggettata con minor danno.

[...]

Terminiamo quanto concerne la nuova diversione osservando: che il rispetto propostoci a riguardo degli opificj della Zecca vecchia, non è coll'occupazione e perciò coll'eliminazione del loro antico callone alterato: atteso che, la corrente divertita, e discendente nel nuovo canale, provveda colla sua chiamata, onde espurgare di continuo la regione adjacente alle loro bocchette. Potrebbe peraltro temersi che lo spazio interposto fra il lato destro del pertugio, e la sponda prossima, e per dove devono smaltirsi i loro rifiuti, fosse ostruito dalle alluvioni condottevi dallo spaglio, quivi ritardato, di quella corrente. Sopravverranno per altro a riparare questo disordine le acque discendenti dal superiore risciacquatojo, che in tali opportunità usasi anch'oggi a modo di callone secondario; ed anche con maggior energia, se la soglia del suo emissario sarà abbassata fino al limite del callone antico, cioè per 1,17 br., e difeso questi da una cateratta a rigami della stessa altezza, la quale, regolata convenientemente, lo renderà atto a soddisfare l'antico officio, ed al nuovo.

Allora una minore, ma sempre efficace corrente sosterebbe in movimento le acque refluite dalla maggiore, e garantirebbe la libertà di corso alle rifiutate dalle contigue ruote.

Questi primi effetti conseguiti, s'abbatterebbe, ma a riprese, il riparo che sostiene la porzione residua del traversante del ponte sospeso, acciò le escrescenze successive esportassero le ghiaje al di dietro di esso raccolte; ed atteso che la via inferiore sia ora aperta, queste ghiaje sarebbero esportate, come lo furon le precedenti.

Nè è da credersi che in questo, come nell'altro caso, le alluvioni investite dalle nuove correnti, saranno tutte tradotte, ad estrema angustia di quella località, al piede dell'inferiore pescaja, la maggior parte di esse, e finché il nuovo solco non sia pervenuto al suo completo stabilimento, saranno rigettate su' i lati, o meglio sul lato sinistro, il marciapiede quivi ricorrente impedendo loro di rivolgersi, sul destro.

E che ciò, e con tal ordine debba accadere lo dimostra il fatto, che in tal ordine appunto è proceduto nel suo stabilirsi il ramo medio opera un fondo una volta egualmente ricolmo, ed ora dalla sua corrente occupato.

Il ritorno di questo ramo medio alla sua primitiva, e perenne direzione, e particolarmente, attesi i modi posti in uso per conseguirlo, darà motivo al richiamo dalla parte superiore della Pescaja di S. Niccolò, e dalla sinistra verso la destra, d'un corpo d'acqua considerabilmente maggiore di quello che dopo l'elevazione del fabbricato della Zecca vecchia (seppur non debba dirsi giammai, questo Fabbriato contando un'esistenza più remota della Pescaja stessa) vi sia pervenuto; ciò che somministrerà alimento bene altrimenti copioso ai contigui opificj.

Le quali acque discese da quell'obice, non più trattenu- te dallo scalo della Porticciola, né dal greto inferiore al

quarto ponte, giungerebbero dirette, e copiose all'infiorare, come nel trascorso secolo avveniva, a considerabile profitto degli stabilimenti industriali prossimi, e remoti che ne dipendono.

Infine la pienezza, e la regolarità di questo corso offrirebbe motivo all'Arno di ristabilire in questa direzione il suo solco, e di raccogliere, e d'espurgare prontamente li scoli della Città quivi immessi, scopo supremo della nostra proposta; e dalla qual'epoca daterebbe il ritorno alla loro primitiva armonia delle relazioni fra il suo andamento, e le esigenze della Città stessa, che, forse a quest'unico titolo, lo accolse già nel suo seno.

L'indagine che compirebbe l'assunto nostro si riferisce alla spesa della riduzione; ma attesi i motivi addotti, non avendo ritenuto opportuno di trattenerci con un

rigoroso dettaglio sulla descrizione de' diversi lavori che la concernono, quel calcolo non poteva esser da noi con sufficiente approssimazione stituito.

Tentata però per sommi capi, essa risultò estesa poco oltre di un milione e mezzo di lire, da raccogliersi, ed erogarsi a più riprese, ed anche a diversi intervalli: somma ci sembra, notabilmente discreta, avuto riguardo all'importanza dell'Opera, ed anche più discreta, considerata che fosse come sacrificio urgente, ed indeclinabile di pubblica salute.

Che se gloria somma derivò ne' Governi succedutisi in Toscana l'averne affrontati altre volte, collo scopo stesso, ed a favore di lontane province, dell'immensamente maggiori, di qual'altra coronerebbersi quello, al quale l'illustre Metropoli dovesse la sua?

## Del "consumo, comodo e decoro" delle vie cittadine. Lastrici e selciati a Firenze tra il 1782 ed il 1859

Elisabetta Pieri

La città che gli Asburgo Lorena avevano ricevuto in eredità dai Medici presentava, oltre ad un patrimonio architettonico di grande ricchezza, una caratteristica che la poneva all'epoca in una posizione di tutto riguardo nei confronti delle altre capitali europee: un sistema viario interno alle mura caratterizzato, nella maggior parte dei casi, da sezioni stradali sufficientemente ampie da consentire agevolmente il traffico di carri e carrozze e, nella quasi totalità, da una superficie stradale pressoché completamente lastricata<sup>1</sup>. Tale condizione, ovvero qualità, non doveva apparire né irrilevante né tanto meno secondaria rispetto alla bellezza di monumenti e vedute, tant'è che un insigne ed attento viaggiatore dell'epoca, Montesquieu, giunto a Firenze il primo dicembre del 1728, notava che «non c'è città dove si viva più modestamente che a Firenze: con una lanterna cieca per la notte e un'ombrello per la pioggia si è perfettamente attrezzati. Le strade sono così ben lastrate che conviene andarsene a piedi»<sup>2</sup>.

Se l'occhio dell'osservatore illuminista coglie di tale realtà l'aspetto prettamente funzionale, mettendone giustamente in evidenza la sicurezza e la comodità per il comune cittadino, non v'è dubbio che accanto al «comodo» anche il «decoro» venisse ad assumere un'importanza rilevante; cosicché l'immagine della città, nella realtà come nell'iconografia, finirà per essere fortemente influenzata da tale qualità: circa vent'anni dopo l'arrivo di Montesquieu infatti lo Zocchi realizzerà una serie di vedute di Firenze<sup>3</sup> in cui l'assetto delle vie e delle piazze cittadine, ed il disegno che i lastrici conferiscono loro, assume un ruolo rilevante nel definire l'immaginario teatro in cui la vita quotidiana si svolge ed allo stesso tempo nel fornire un adeguato palcoscenico - quasi griglia metrico-prospettica di serliana memoria - agli

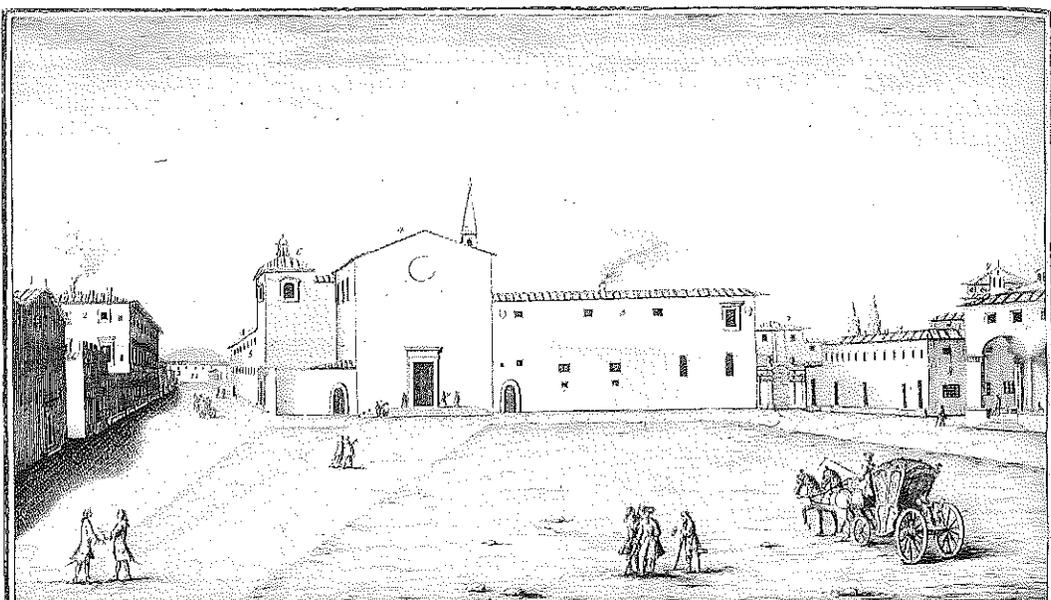
edifici ed ai monumenti rappresentati nello sfondo o come quinte.

Immaginario letterario e visivo dunque si sovrappongono per fornire il quadro di una città dai lastrici ben realizzati e ben conservati: ma la realtà, introducendo significative varianti, sconfessa in parte quest'immagine presentando quotidiani problemi di degrado e manutenzione.

Non v'è dubbio comunque che il tema della gestione dei lastrici cittadini costituisse uno dei punti fondamentali della politica urbana dei Lorena i quali cercarono in ogni modo di mettere a punto, mediante approfonditi studi ed indagini, un sistema coordinato di regolamenti ed istruzioni tramite i quali conseguire il doppio risultato di rendere omogenea e sistematica la costruzione o ricostruzione delle superfici stradali ed, al contempo, di dare impulso alla locale industria dell'estrazione<sup>4</sup> e lavorazione dei materiali lapidei secondo una logica di assoluta autarchia.

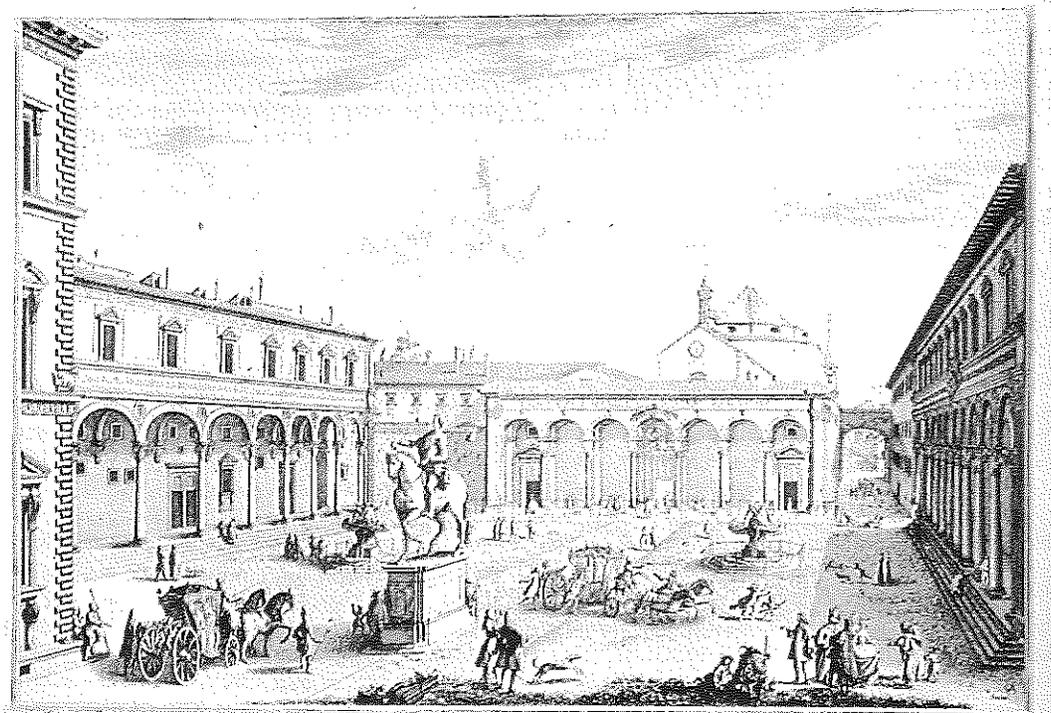
Comun denominatore di ogni intervento proposto risulta quello della continuità con le soluzioni adottate in un passato, vicino e remoto, coll'esplicito proposito di non distaccarsi minimamente da una realtà urbana ormai familiare al popolo fiorentino.

Quando nel 1777, su incarico della Real Corte di Toscana e dell'Accademia dei Georgofili, il Del Rosso viene chiamato a fornire una memoria sulla maniera di costruire le strade in Toscana che funga anche da strumento operativo, tecnico e stilistico, per gli interventi da realizzarsi in futuro<sup>5</sup>, egli sottolinea come la tecnica di messa in opera dei lastrici, così come il disegno da essi determinato, derivino direttamente dagli esempi della Roma classica: nel segno della tradizione va letta dunque la differenziazione, all'interno di una medesima via, dei percorsi destinati al passeggio ed al carreggio mediante diverso materiale



Veduta della Piazza di S. Marco  
 Chiesa e Convento delle Monache di S. Caterina o Calivo di S.M.F. e Compagnia dello Scolio e Chiesa di S. Marco de PP. Domenicani e Convento de  
 della PP. Cappella di S. Antonia via di Chiesa de SS. Duchi Sabotini e Stallo di S.F.H. o Scroggio del Vier e Chiesa della S. Annunziata in Spedale di S. Matteo  
 il Monastero di S. Lucia

1/Piazza S. Marco in un'immagine settecentesca.



Veduta della Piazza della Annunziata, l'ultima e più recente di una serie di vedute di piazza Sabotini

2/Veduta di Piazza SS. Annunziata, Incisione di G. Zocchi, 1744. Si noti il disegno della piazza articolato nei tre diversi temi dei percorsi laterali (lastrico), centrale (selciato) e dello spazio ad essi interno (sterrato).

e disegno - «si ebbe riguardo alla differenza del passaggio degli uomini da quello degli animali e dei carri da trasporto, facendosi così due marciapiedi lungo le muraglie degli edifici e delle case per comodo dei primi, e lasciando sterrato, o selciato di minute pietre nel mezzo, e con minor spesa per i secondi ove obbligatamente passavano»<sup>6</sup> - e l'utilizzo del lastrico alla rinfusa, ovvero a blocchi poligonali, assai diffuso anche nella Firenze settecentesca<sup>7</sup>.

Allo stesso tempo viene tuttavia ribadito il primato fiorentino - determinato principalmente dalla ricchezza delle cave d'arenaria dalle quali si potevano ottenere lastre di notevoli dimensioni - nei confronti sia della Roma antica sia soprattutto, e qui la comparazione risulta particolarmente indicativa<sup>8</sup>, della Roma coeva nella quale la maggior parte delle strade e delle piazze risultava ancora sterrata.

La Comunità di Firenze viene dotata sin dal suo nascere di un Regolamento per la costruzione e manutenzione dei lastrici, redatto nel 1781 ma dato alle stampe l'anno successivo, con il quale il Granduca intende fornire alla neonata Camera delle Comunità gli strumenti «per soprintendere, far costruire e mantenere Scolii, e loro pertinenze, Lastrici, Fogne, Sterri, Feritoie, Ponti, Sponde, Spallette come ancora per soprintendere al mantenimento di Lastrici, Acciottolati e Sterri ed alla pulizia delle Strade, Piazze e Luoghi Pubblici dentro la Città di Firenze in ogni occorrenza»<sup>9</sup>. Il controllo della buona esecuzione dei lavori è affidato a due Soprintendenti, i quali debbono garantire che questi vengano eseguiti nella «forma, modo e disegno» che sarà loro prescritto dal Magistrato.

Due sono gli interessi che sembrano prevalere in questo primo strumento urbanistico: da una parte conoscere esattamente la realtà di ogni strada cittadina per pianificare gli interventi, e dall'altra definire un'equa ripartizione delle spese tra la Comunità ed i possessori degli stabili adiacenti le pubbliche vie, per ridurre al minimo le spese erariali ed incentivare in tal modo la funzione di controllo, indispensabile per una sollecita manutenzione, dei privati.

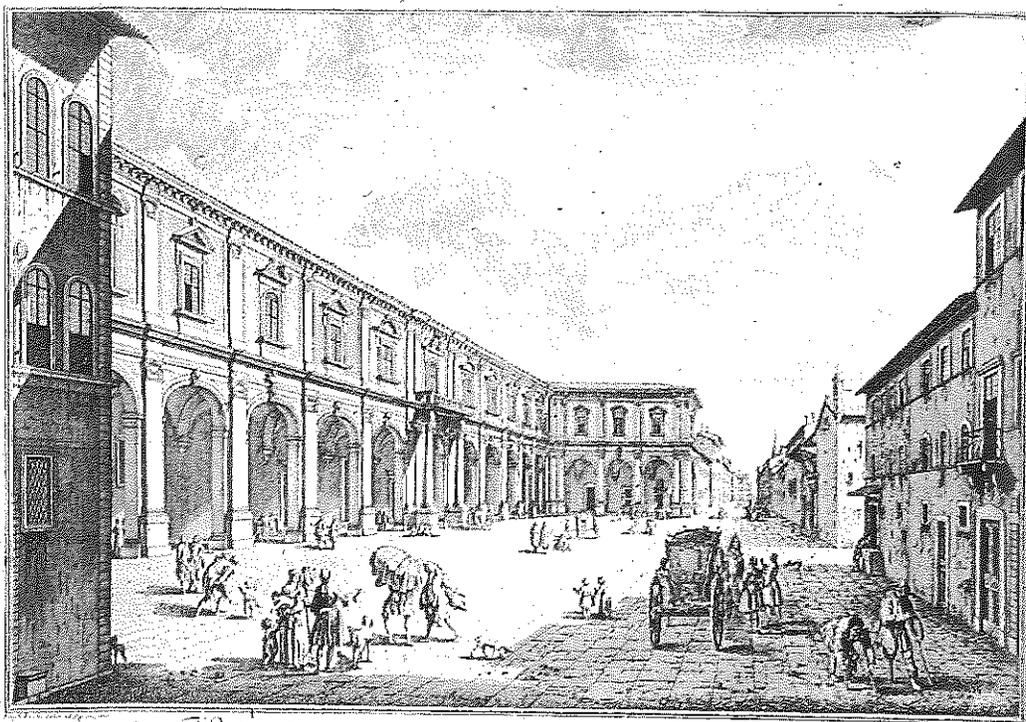
Riguardo alla puntuale conoscenza del territorio urbano - per la quale il Granduca aveva auspicato la creazione di un registro che indicasse per ogni via dimensione, tipologia e livello di manutenzione dei lastrici e posizione e condizione delle fogne (registro che verrà realizzato in forma compiuta solo nel 1831) - i due neoletti Provveditori vengono incaricati, in concomitanza con la pubblicazione del Regolamento, di compiere un sopralluogo per le vie dei quattro quartieri cittadini onde indicare gli interventi da farsi: il quadro che emerge da tale resoconto<sup>10</sup>, invero abbastanza lontano dalle patinate incisioni dello Zocchi, ci mostra una città in cui i lastrici, nelle strade o piazze di maggior rappresentanza, così

come in quelle più periferiche, sono «tutti consunti e impraticabili» o caratterizzati da buche o avvallamenti, e tale situazione pare aggravata dalla sedimentazione delle acque putride, dovuta alla mancanza di un adeguato impianto fognario, e dal sempre crescente traffico veicolare di carrozze, carri e barocchi.

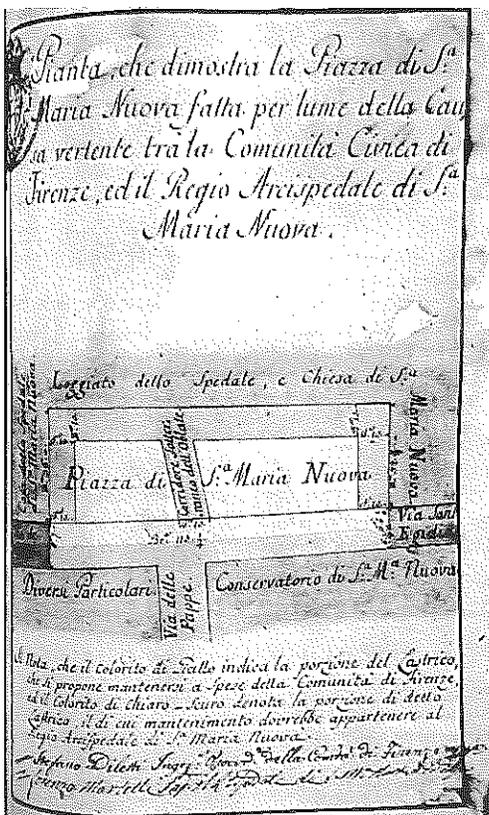
I suggerimenti proposti, in perfetta sintonia con la parsimonia e l'oculatazza della gestione lorenesca, consistono prevalentemente in interventi di restauro (rifacimenti del filo di mezzo o riattamenti) e solo in alcuni casi in risarcimenti completi<sup>11</sup>: viene inoltre sin da adesso applicato il principio, che diverrà regola in seguito, che mai «sia disfatto il lastrico riconosciuto in buono stato e siano impiegate le lastre vecchie trovate buone»<sup>12</sup> e che la revisione della pavimentazione proceda sempre di pari passo con quella dell'impianto fognario.

Il secondo tema affrontato nel Regolamento granducale, ovvero quello della ripartizione dei lavori, risulterà invece di non sempre facile applicazione in quanto, benché fosse opinione diffusa che «i lastrici delle strade non solo sono vantaggiosi ai passeggeri che le frequentano, ma ancora ai possessori delle case adiacenti con l'impedire che l'umido delle piogge si insinuasse nelle cantine e fondamenti delle medesime»<sup>13</sup>, non sempre i confini tra la proprietà della Comunità e quella dei privati sembrano facilmente definibili, cosicché accanto a casi di agevole risoluzione<sup>14</sup>, se ne segnalano alcuni oggetto di forti divergenze: emblematico al riguardo l'esempio della lastricatura di piazza di Santa Maria Nuova, che l'amministrazione voleva tutta a carico dell'Ospedale, per la cui ripartizione si ricercano delle tracce - ovvero una «linea retta formata da lastre commesse a scalpello in distanza e lungo l'intercolumnnio»<sup>15</sup> che si differenzi dal circostante lastrico alla rinfusa - che definiscano inequivocabilmente le due proprietà.

L'importanza attribuita ad un buon sistema viario da parte dell'amministrazione si rivela inoltre nell'attenzione al disegno dei lastrici ed alla loro messa in opera: «Non si comincerà niun lastrico se prima non vi è sul posto una quantità di pietre capaci di eseguire due terzi del lavoro, affinché non si penuri nella scelta delle lastre. Tutte le lastre di pietra forte non dovranno più esser condotte in Firenze tali quali escono dalla cava, ma bensì spianate collo scalpello nella parte superiore e con qualche lato lavorato e ridotto in linea retta e scalpellato a piombo nella sua grossezza. [...] Di ogni altra lavorazione che occorrerà alle lastre gli verrà fatta prima di murarle. [...] Non si poseranno più le lastre sopra il semplice suolo di terra soffice ed instabile, ma si formerà il medesimo di qualità più resistente con porvi delle scaglie di pietra o ghiaia senza lasciare di battere o pillare tanto quelle che questa affinché formino una superficie più forte ed



Veduta dello Spedale e della Piazza di S. Maria Nuova...



3/Veduta di Piazza S.M.Nuova, Incisione di G.Zocchi, 1744.

4/Progetto di ripartizione degli oneri di spesa per il ripristino del lastrico in Piazza S.Maria Nuova, 28 settembre 1792. ASCF, f.8, aff.270.

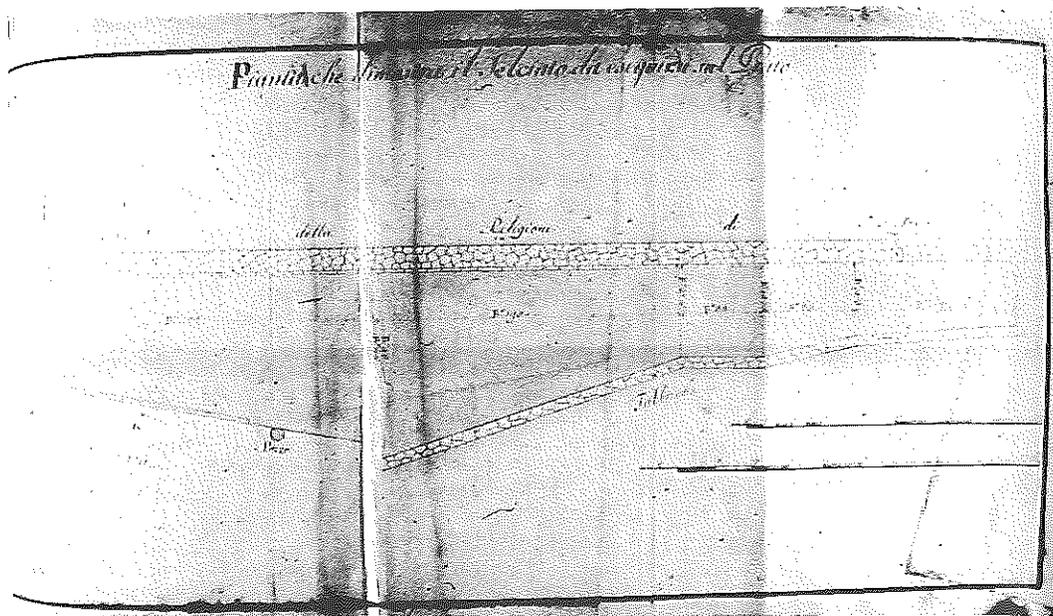
unita. Quindi si mureranno le lastre con sufficiente e piuttosto abbondante calcina distesa in tutta l'estensione della pietra in forma tale che, caricata della medesima, ne avanzi ed esca fuori dalle commettiture, e qualora una lastra venisse collocata più bassa della superficie della strada, non dovrà farsi venire alla corda per mezzo di calzature ma sarà necessario levarla e rialzare il sottoposto suolo. Le commettiture delle lastre non cadranno mai nelle direzioni del cammino che fanno le ruote, ed in conseguenza mai nel rigagnolo ove devono restare intraversate e collegate e per una certa qual regola si preferisce per i lastrici di pietra forte che le commettiture tornino in una direzione che faccia un angolo non mai minore di trenta gradi colla linea del rigo di mezzo della strada e per i lastrici di macigno di un semiretto, ferma stante la smettura già introdotta a spina ed a filari con dei pezzi tutti di figura rettangolare. In qualunque lastrico mai si combineranno insieme più di due angoli o punte e soprattutto si provvederà che vi sia in ogni angolo un preciso contatto. A tale oggetto saranno le lastre lavorate con subbia e scalpelli e mai col martello nella loro grossezza, la quale dovrà essere esattamente a perpendicolo ed a squadra colla superficie esposta al carreggio per quattro quinti di tal grossezza. E per la più facile costruzione bisogna che le lastre siano pianeggianti ancora nella parte inferiore, dovendo perciò esser tolte tutte quelle irregolarità e promontori che impediscono di stabilirle uniformemente. Le medesime avvertenze avranno luogo per i lastrici di macigno, salvo la differenza che porta la direzione della positura dei pezzi e la loro figura che sarà conforme ai lastrici già fatti di tanti quadri lateri rettangolari disposti a filari ed a spina<sup>16</sup>. Emerge da queste note l'immagine di una città qualificata da strade dicrome, ora caratterizzate dal grigio-azzurro del macigno ora dal grigio-ocra della pietra forte, e segnate da una partitura diagonale nel centrale percorso carrabile, a cui va aggiunta, non citata dal legislatore ma ugualmente presente e rilevante, l'articolazione di un disegno che coniuga, negli spazi ampi di piazze e slarghi, percorsi laterali e diagonali lastricati (a filari o alla rinfusa) con ampie superfici centrali sterrate, tema questo di notevole interesse sia perché tende ad enfatizzare, tramite i percorsi, la fruizione visiva degli edifici sia perché organizza gerarchicamente tali percorsi in base alle rispettive funzioni.

Nelle operazioni di rifacimento e restauro viene sempre seguito il principio di sostituire il materiale esistente, qualora se ne verifichi la necessità, con uno di qualità superiore (i manti in ghiaia ad esempio, ancora presenti in alcune strade e piazze periferiche, vengono sostituiti con lastrici o selciati per evitare i continui innaffiamenti necessari durante la stagione estiva) così come sono tenute in considerazione particolari abitudini e

feste cittadine: ad esempio nella zona del Prato la parte centrale del percorso viene rivestita con lastre di macigno e di pietra forte disposte a spina<sup>17</sup> - soluzione questa ben più costosa della persistente ghiaia o del selciato in pietra forte - per far sì che gli zoccoli dei cavalli aderiscano maggiormente alla superficie di calpestio in occasione delle corse dei Barberi che qui si tenevano. Coll'arrivo del nuovo secolo Firenze assume la configurazione di una città in forte espansione urbana e produttiva: oltre all'incremento della popolazione, l'Ottocento registra un forte impulso del traffico veicolare - basti pensare che intorno al 1820 esistevano in città più di 4000 bestie da trasporto - cosicché il problema della manutenzione stradale diviene particolarmente pressante; d'altro canto se da un lato esso comporta un discreto impegno economico per l'Amministrazione ed i privati, dall'altro induce inevitabilmente uno straordinario impulso alla locale industria estrattiva, fornitrice della totalità delle pietre utilizzate nei lastrici cittadini.

Una rinvigorita necessità di decoro, legata al gusto di una nuova società borghese, fa sì che il tipo di lastrico utilizzato nelle singole vie non sia soltanto funzione di parametri morfologici e dimensionali ma sia piuttosto espressione del livello di importanza o rappresentanza che quella via riveste nel quadro urbano: saranno così ricoperte di pietra quadra, più gradevole all'occhio e più duratura, quelle «Piazze che circondano Templi augusti per l'oggetto al quale sono dedicati, ragguardevoli per la loro architettonica costituzione e veneranda antichità, passeggi più ameni, dal voto universale di tutti i ceti e tutte le età prescelti al sollievo delle varie stagioni dell'anno, attualmente della men costosa e rozza pietra ricoperti, [...] quelle strade che hanno il loro principio al termine del rispettivo borgo di ogni porta e che conducono alle Basiliche e primarie Chiese, ai Palazzi Sovrani, ai pubblici passeggi; i Lungarni, tutti i ponti, le vie della Scala, Vacchereccia, Mercato Nuovo e tante altre; poi quelle che circondano e sono adiacenti alle isole che racchiudono nel loro perimetro i pubblici teatri, poiché è osservabile che oltre all'essere per la loro centralità esposte al continuo diurno consumo, nel decoro della notte lo sono maggiormente, perché due volte battute dalle carrozze, che conducono e riprendono i loro padroni<sup>18</sup>. Il lastrico alla rinfusa verrà riservato alle strade di secondaria importanza o meno esposte al carreggio ed ai percorsi pedonali mentre il selciato o acciottolato, ovvero il lastrico quadro, alle strade minori ed ai vicoli o chiassoli.

In questa nuova ottica si può leggere il primo progetto di rilasticatura della Restaurazione, redatto nel 1820<sup>19</sup>, nel quale le pavimentazioni sono definite in base alla rappresentatività e dimensione di strade e piazze ed i quattro quartieri si differenziano per qualità ed importanza:



5/Progetto di rifacimento del lastrico del Prato, 1794. ASCF, f.62, aff.579.

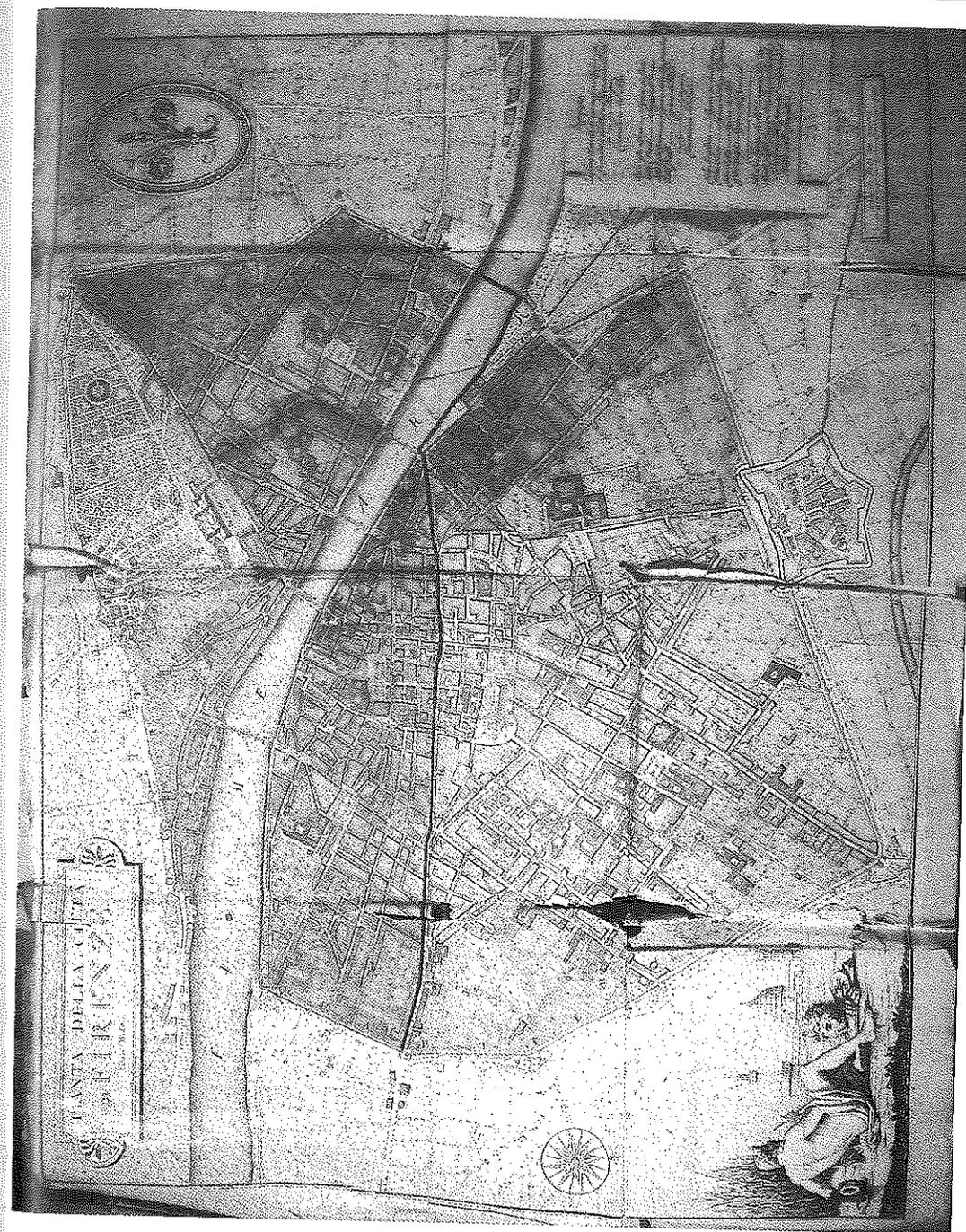
6/Veduta del cortile degli Uffizi, 1830. Incisione di Missirini Melchiorre. Si noti la differenza tra il lastrico del percorso porticato, a filari, e quello della porzione centrale, alla rinfusa.

S.Giovanni presenterà così la maggior quantità di lastrico quadro (circa il 56% della superficie pavimentata), mentre quello di S.Spirito risulterà a prevalenza selciato (circa il 77% della superficie pavimentata). Rimane inoltre inalterata la visione settecentesca della piazza come entità differenziata in percorsi laterali e diagonali - questi ultimi a loro volta differenziati dai precedenti per l'uso di un diverso materiale o tessitura - e spazio centrale, proponendo la rilastricatura dei primi e lasciando invece il secondo sterrato.

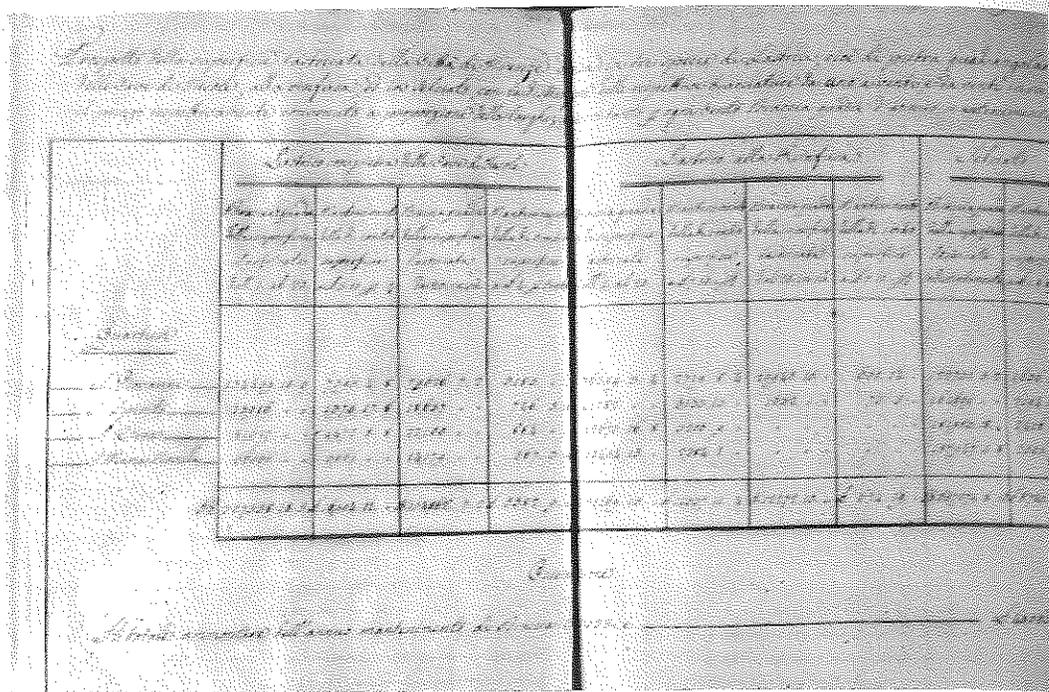
Risultando tuttavia troppo oneroso, essendo il totale della superficie da ripavimentare 1.262.535,15 braccia quadre, esso non fu mai realizzato e l'Amministrazione procedette in prevalenza per interventi di restauro e rattoppo e, solo sporadicamente, per sostituzione completa del manto stradale.

Nonostante per una migliore gestione si fossero definiti un nuovo sistema di classificazione delle strade per categorie d'intervento e unità amministrative più ridotte rispetto ai precedenti quartieri<sup>20</sup>, ben poco cambia nella politica degli interventi, sempre episodici a causa delle scarse disponibilità finanziarie, tanto che, dato il generale stato di deperimento dei lastrici, riesce difficile anche soltanto «conservare la superficie delle strade che formò per lo addietro uno dei pregi della Città»<sup>21</sup>.

Ora come nel Settecento realtà ed immagine contrastano fortemente: mentre i viaggiatori dell'epoca descrivono una città pulita e ben pavimentata - nel 1817 Stendhal rileva che «Firenze, lastricata con grandi blocchi di pietra bianca di forma irregolare è di una rara pulizia»<sup>22</sup>, H.C.Beaujolais Campbell e A.de la Marne, in città rispettivamente nel 1817 e nel 1856, ricordano «the heavy car-



7/Pianta della città di Firenze ripartita in 2 Circondari e 8 Sezioni, 1820. ASCF, f.121, cc.201-204.



8/Schema riassuntivo del progetto di rilasticatura della città di Firenze, 1820. ASCF, f.121, cc.201-204.

riages even rolling quickly along the flat pavement of the florentine streets.<sup>23</sup> e «la voiture qui venait de franchir la porte de la ville rouler avec un bruit sourd et grave sur les larges dalles dont les rues de Florence sont pavées.<sup>24</sup> - e le guide esaltano tale caratteristica alla stessa stregua delle bellezze naturali ed artistiche - «Finalmente per rendere una città in ogni parte concepita hanno fatto a gara l'arte e la natura; quella con tanti abbellimenti esteriori e di strade spaziose e ben lastricate e di sontuosi edifici, di tante belle pitture e statue di cui è piena la città nostra; questa coll'amenità del sito ov'ella è collocata.<sup>25</sup> «Firenze è massiciata e inghiata in tutta la sua estensione, salvo sui bordi, i quali sono lastricati ad opera incerta, nel modo che generalmente si usa a Firenze sin da tempo antichissimo.<sup>26</sup> - il Conti fornisce una spietata cronaca di tale stato di degrado: «Le strade della città erano tenute in uno stato deplorabile; ma allora non pareva, e ci si badava poco; perché specialmente a quelli che si recavano in altre città e le trovavano più mal tenute e più sudice, Firenze pareva un tuorlo d'uovo! C'erano però delle cose che disdicevano addirittura col nome di civile, di cui appunto godeva Firenze. Basterà citare fra tante altre che la Comunità pagava dieci lire l'anno ad ogni capo squadra di birri dei quattro Commissariati, perché si davan cura di far trasportare alla Sardegna i

cani e i gatti trovati morti per le strade.<sup>27</sup> Quale fosse la caratteristica, nei materiali come nel disegno, della superficie delle strade fiorentine - ancora caratterizzata da una varietà compositiva e cromatica come nel secolo precedente - è dato saperlo grazie ad un documento di notevole importanza: lo Stato generale delle strade e piazze di Firenze, finalmente redatto nel 1831<sup>28</sup>. Risultano ancora sterrate le porzioni centrali della maggior parte delle piazze, così come le vie lungo le mura ed alcune ad esse confluenti; sempre però con le zanelle, e talvolta con il filo di mezzo, in selice. Molte sono le strade a pavimentazione mista: le più rappresentative e transitate hanno il macigno a filari per il carreggio ed il lastrico alla rinfusa per il passaggio<sup>29</sup>, quelle secondarie invece il selciato al centro ed il lastrico di pietra forte ai lati. Tutti i lungarni sono lastricati in pietra forte, mentre i ponti presentano delle significative differenziazioni, determinate dalle diverse pendenze: il Ponte Vecchio è, nel centro come nella pedata, lastricato in pietra forte con marciapiedi in lastroni rettangolari di macigno a filari, il Ponte S.Trinita e sua pedata in macigno a filari con marciapiedi in lastroni rettangolari di pietra forte; i ponti alle Grazie e Carraja, sono lastricati il primo in pietra forte a filari, il secondo in macigno a filari. In generale prevale la pietra forte che rappresen-

ta da sola il 62% del rivestimento dell'intero suolo pubblico urbano, che raggiunge l'estensione di 1.628.047 braccia quadre, mentre il maggior numero di strade e piazze rivestite di macigno si segnala nelle due sezioni del Granduca e di S.Marco, così come le due sezioni di Oltrarno presentano le più ampie estensioni di superfici sterrate<sup>30</sup>.

Tutti gli sforzi della politica granducale si indirizzano dunque, anziché alla riprogettazione ed al rinnovamento globale delle superfici stradali, a garantire la migliore gestione e manutenzione dell'esistente: a tale scopo vengono promosse due importanti iniziative: l'accollo sia del mantenimento che della sorveglianza dei lastrici e l'organizzazione e sistematizzazione della pulizia delle strade.

Il progetto d'accollo per il mantenimento dei manti stradali, che risulta una sintesi puntuale dei precedenti Regolamenti ed Istruzioni, viene elaborato tra il 1826 ed il 1831<sup>31</sup>, anno della pubblicazione dell'avviso di gara d'appalto sulla Gazzetta di Firenze, e vincola le variazioni da effettuarsi sul lastrico che «consisteranno principalmente nella sostituzione del lastrico rettangolare a spina di pietra forte a quello che esiste nelle strade di prima classe (per i soli due terzi della larghezza di esse formanti la linea di mezzo) e nella sostituzione del selciato al lastrico alla rinfusa nelle strade di terza classe. Nessuna sostituzione si ritiene conveniente nelle strade di seconda classe perdurante l'appalto.<sup>32</sup>

Esso impegna l'accollatario ad effettuare tutti gli interventi di manutenzione e sostituzione necessari, per i lastrici come per le fogne, per un periodo di tempo commisurato alla classe delle strade (8 anni per le strade più importanti e battute, 20 per quelle periferiche), concedendogli a tal fine, a titolo di subaffitto, le due cave di Monteripaldi e S.Barbera. Onde garantire la buona esecuzione dei lavori viene inoltre istituita la figura di un sorvegliante che imponga all'accollatario il rispetto delle condizioni contenute nel Quaderno d'Oneri dell'Accollo<sup>33</sup>.

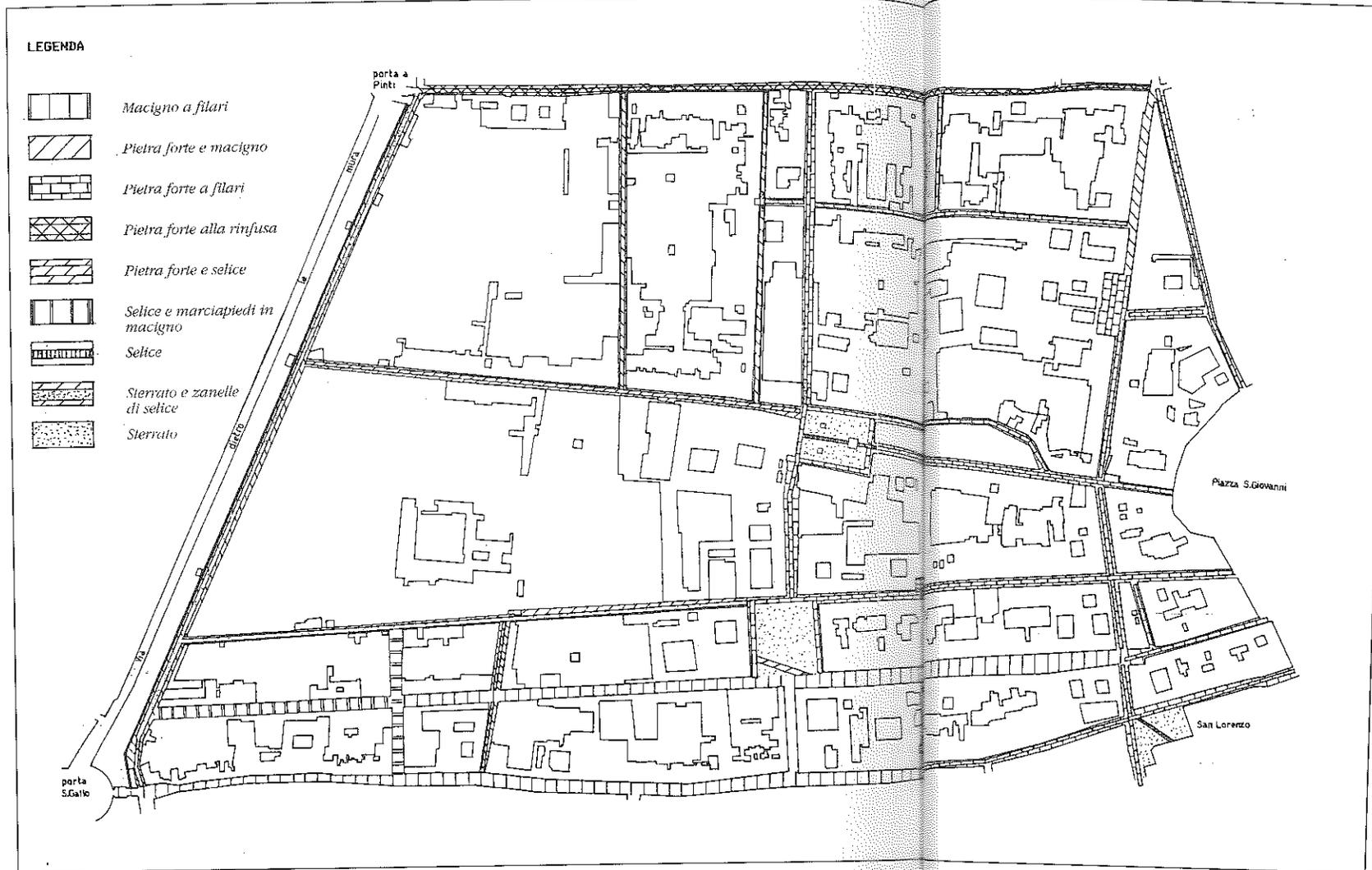
Per garantire la pulizia delle strade, sino ad allora a cura dei forzati prima e dei pompieri poi, il Granduca riprende e sviluppa alcuni divieti già contenuti nel Regolamento del 10 aprile 1782 - «si rinnova la proibizione del getto e scolo delle acque putride e fetenti nelle strade e nelle piazze, così come delle altre immondezze di qualunque sorta. Ogni abitante potrà depositare in strade e piazze, sempre però lateralmente agli edifici, le spazzature, terre ed erbe non putride, la cui rimozione spetterà alla Comunità se in quantità minore di una carrettata. Il deposito di tali immondezze dovrà farsi dalla mezzanotte alle cinque di mattina nei mesi da maggio ad ottobre, e dalle undici di sera alle sette di mattina nel rimanente periodo. Fuori da dette ore resta espressamente vietato ogni deposito di immon-

dezze.<sup>34</sup> - ed istituisce un servizio di nettezza urbana che rappresenta un modello di notevole precocità e modernità nel panorama nazionale ed europeo.

I responsabili del servizio sono dei veri e propri impresari: ciascuno di essi dovrà «tenere a suo carico un carrettone con mulo o cavallo e tre uomini per ciascuna sezione per tutto il tempo dell'impresa senza potersene servire in altre ingereenze, perché i carrettieri come le bestie ed uomini ai medesimi addetti s'intenderanno totalmente locati e destinati al continuo e giornaliero servizio della comunità. I carrettoni saranno numerati ed i carrettieri e spazzini addetti ai medesimi porteranno al cappello l'istesso numero del quale sarà marcato il carrettone che guidano. Avrà il carico l'impresario ogni volta che occorra di far cavare dal fiume Arno la ghiaia e renone e trasportarlo nei luoghi ove dovessero riempirsi buche nelle strade a indicazione degli ingegneri di circondario della comunità senza poter pretendere veruna indennità. Egualmente in occasione di feste pubbliche dovrà senza veruna indennità prestare l'opera sua con detti Carrettoni per la cavatura e trasporto del Renone, ghiaia e rena nei luoghi che saranno indicati dal gonfaloniere e dagli ingegneri di circondario, e terminate le feste che sopra sarà obbligato di far rimuovere dalle strade, piazze e ponti della città il renone, rena e ghiaia ed altro e far trasportare il tutto ai pubblici depositi. L'impresario avrà tutto il diritto d'obbligare i Proprietari e pigionali di case, botteghe, magazzini e fabbriche a levare, o far levare a sue spese qualunque ingombro, deposito e ammasso di cementi, calcinacci ed avanzi di fabbriche che fossero depositati nelle strade, piazze, vicoli e mercati.<sup>35</sup>

Colla nomina nel 1843 (anno della rescissione del contratto al precedente accollatario Bindi) dei due regi ingegneri Flaminio Chiesi e Giuseppe Casini<sup>36</sup> alla manutenzione dei lastrici cittadini, gli interventi vengono finalmente pianificati ed a partire da questo momento numerosi sono i cantieri aperti e le opere realizzate.

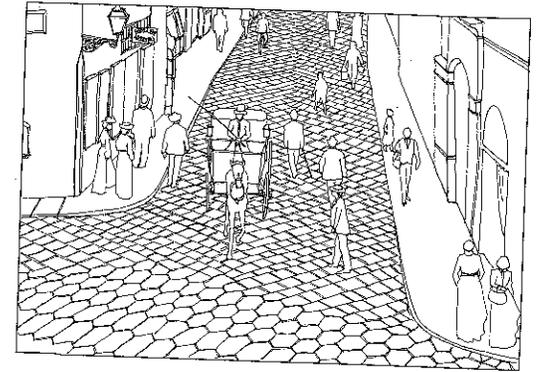
La suddivisione della città viene nuovamente rivista - le sezioni sono portate a nove, sei nel Circondario Nord gestito dal Chiesi e tre per il Circondario Sud gestito dal Casini<sup>37</sup> - e viene redatto un nuovo regolamento da parte del Consiglio degli Ingegneri<sup>38</sup>, contenente prescrizioni artistiche e tecniche, nonché nuovi stradari per l'analisi dello stato di fatto delle pavimentazioni. Per ciascuna sezione viene inoltre nominato un Deputato la cui precipua cura sarà quella di «vegliare all'esatta osservanza dei contratti d'accollo per la costruzione e il mantenimento dei Lastrici e Selciati in ordine alle norme fissate nel Regolamento, facendo conoscere al Gonfaloniere gli ingombri non autorizzati di Area e Suolo pubblico, l'inosservanza dei contratti di accollo per l'illuminazione a gas e olio e per la nettezza della



9/Sezione A di Sangallo e la SS. Annunziata, fogli 1 e 2 del Catasto Leopoldino.

#### Analisi del tipo di manto stradale

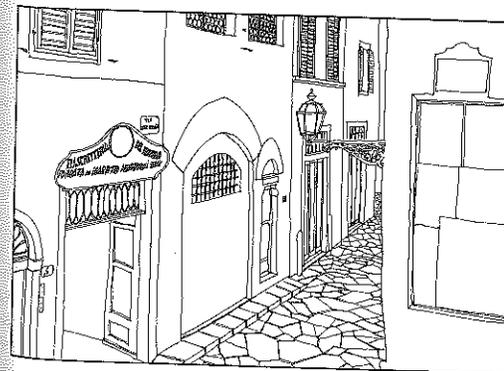
Tale sintesi è desunta dallo *Stato generale delle strade e piazze di Firenze* redatto il 27 agosto del 1831 dall'Ing. Veraci Paolo, integrato laddove possibile da indicazioni tratte da materiale iconografico. I termini utilizzati in legenda sono gli stessi indicati dall'Ing. Veraci. Si noti che nel caso di strade miste non viene mai specificata la tessitura del materiale, così come con il termine selice (o lastrico quadro) viene definita solo la trama e non il tipo di pietra.



12/Ponte Vecchio, 1890 ca. Disegno di E. Pieri da foto Alinari. Si noti la differenza tra la tessitura del lastrico, a filari, e quello della testa del ponte, a blocchi poligonali 13/Lastrico a spina pesce in piazza de' Mozzi in un'immagine contemporanea (foto E. Pieri).

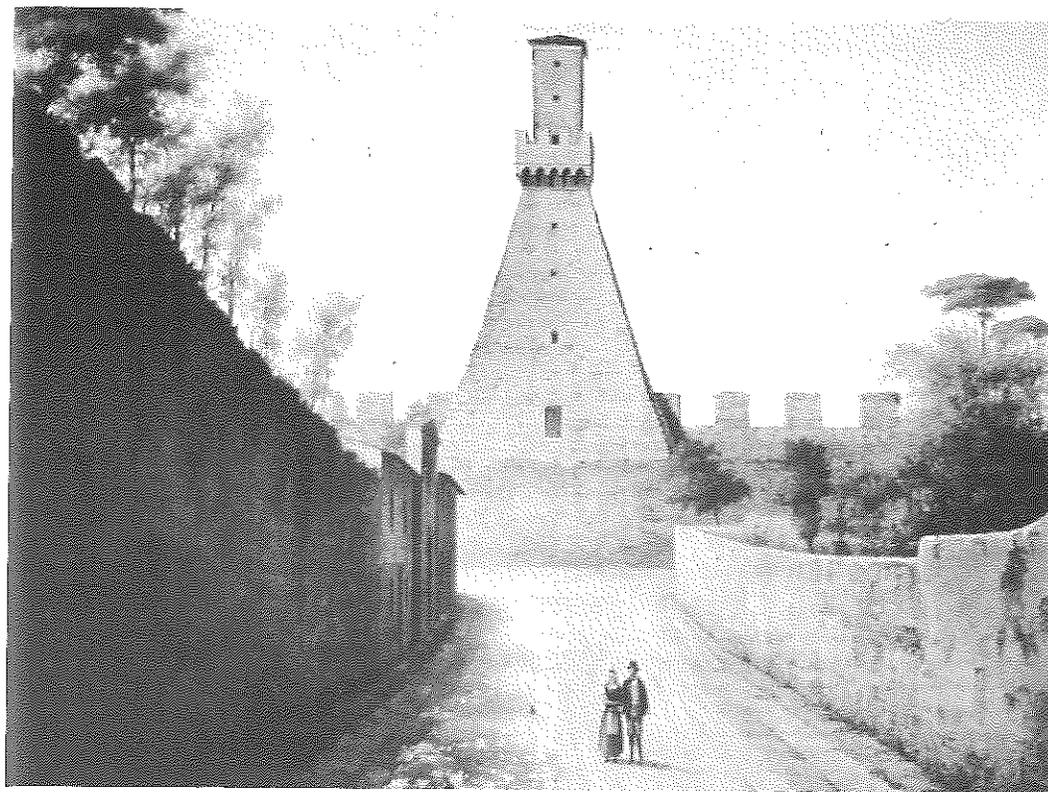
10/Lastrico alla rinfusa, via Alighieri, 1890 ca. Disegno di E. Pieri da foto Alinari.

11/Lastrico alla rinfusa in Borgo S. Jacopo in un'immagine contemporanea (foto E. Pieri). Si noti come alla «calcina impastata con buona rena» sia stato sostituito il cemento.





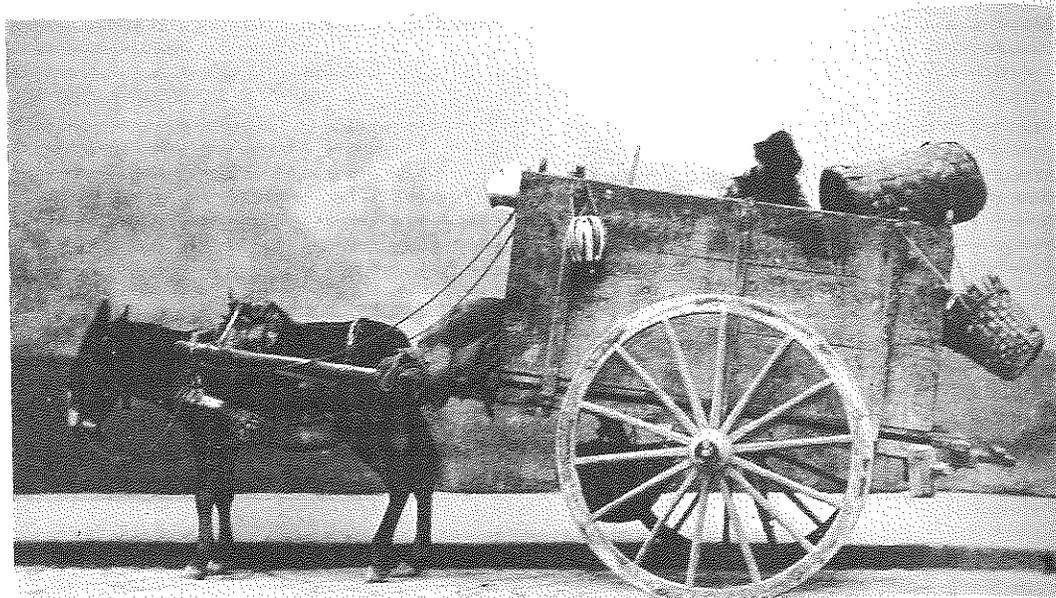
14/Acciottolato in macigno, via Nazionale, 1890 ca.



15/Il torrino e la via del Maglio alla fine dell'Ottocento, dipinto di Fabio Borbottoni, 1890-95. La strada, a sezione convessa, è ancora sterrata e con zanelle in selice.

16/Porta San Gallo alla fine dell'Ottocento, dipinto di Fabio Borbottoni, 1890-95. Si noti il percorso lastricato che dalla via S.Gallo prosegue sino all'Arco di Trionfo dello Jadot e la circostante superficie sterrata.





17/Il carro dello spazzino nella seconda metà dell'Ottocento.

18/Lo spazzino al lavoro in un'incisione settecentesca.

città e in generale tutte le infrazioni ai regolamenti municipali, notando ancora i bisogni e miglioramenti più urgenti, e più particolarmente quelli che possono interessare la pubblica salute.<sup>39</sup>

Per ciò che concerne le prescrizioni d'arte le nuove norme generali danno precise indicazioni riguardo la provenienza dei materiali, le dimensioni delle lastre e le caratteristiche della messa in opera<sup>40</sup>. Viene inoltre ribadita la limitazione dell'uso del macigno «alle sole strade acclivi, ai ponti, alle piazze, alle strade molto larghe e a quelle pure che saranno da ridursi a forma convessa»<sup>41</sup> e l'utilizzo della pietra forte per i lastrici alla rinfusa e per le strade molto trafficate<sup>42</sup>: il reimpiego delle vecchie lastre è ancora ammesso, evitando tuttavia che vi sia promiscuità con le nuove, mentre viene assolutamente proscritta la coesistenza, nella pavimentatura di qualunque strada o piazza, dei pezzi di macigno con quelli di pietra forte.

Le norme contengono inoltre alcune importanti indicazioni relative al disegno delle pavimentazioni ed alle modalità di esecuzione e di sorveglianza dei lavori: nei lastrici a filari si avrà cura di alternare la tessitura con lastre più minute in modo che il disegno sia costituito da tre filari di maggiore e uno di minore larghezza; in quelli a spina le lastre saranno collocate in modo che il rigo di mezzo non ricorra sulla spina del lastrico ma formi con esso un angolo non minore di 30°; in quelli alla rinfusa le lastre del rigo di mezzo si differenzieranno rispetto alle circostanti per maggior dimensione e le commettiture tra le prime e le seconde non saranno mai parallele: al rigo medesimo, evitando inoltre che nella connessione più di due angoli vadano a combinarsi insie-

me. Nelle strade selciate vi sarà poi differenza di tessitura a seconda che siano in piano (filari a quartabono rispetto al rigo di mezzo) o in salita (filari trasversali alla strada con risalti praticati nelle lastre ad eguale distanza per facilitare il carreggio).

Gli accolti per lavori di pronto restauro e mantenimento di lastrici e selciati avranno durata massima di tre anni per ogni sezione. I cantieri saranno recintati e segnalati da un lume nelle ore notturne e durante i lavori vi sarà assoluto divieto di transito per 30 giorni nel periodo che va da aprile a ottobre e per 50 da novembre a marzo; durante la sospensione del carreggio l'impresario deve a sue spese «mantenere un sottile strato di rena, eccettuata la striscia di un braccio di larghezza in mezzo delle strade concave onde lasciar libero il corso delle acque in tempo di pioggia, quale strato nella stagione estiva deve essere giornalmente innaffiato»<sup>43</sup>.

Le prescrizioni riguardo la chiusura dei cantieri si erano rese indispensabili a seguito delle numerose proteste da parte della cittadinanza: particolarmente significativo il caso dei lavori di rilustratura del ponte S.Trinita che, iniziati dal Casini nel luglio del 1844, furono poco dopo interrotti poiché nelle ore notturne alcuni individui, superata la cancellata posta alle estremità del ponte, avevano alterato i capi-saldi stabiliti per la curva superficiale del nuovo impiantito<sup>44</sup>.

Nel biennio 1847-1848 gli interventi di rifacimento o restauro dei lastrici si fanno più consistenti<sup>45</sup> e vengono finalmente programmati in base al principio della necessità: i lavori vengono divisi per tre classi d'urgenza - «necessariamente ed immediatamente eseguibili, di esecuzione non indispensabile ma utile, da realizzarsi soltanto quando prospere circostanze e finanze anche più prospere lo consentano»<sup>46</sup> - comprendendo la prima classe «tutti quei lavori che si riferiscono a strade centrali e di concorso pubblico, e quei restauri che giovassero all'uso ed al mantenimento delle strade anche secondarie»<sup>47</sup>, nella seconda «quei lavori da eseguirsi quando le forze del Municipio non siano deficienti» con l'avvertenza che «se mai si credesse rinnovare in questa parte il selciato per evitare la spesa del ciottolo forse più economico, si potrebbero almeno tracciare delle guide, o rotaie doppie di ciottolo, come si pratica a Milano, per le quali si otterrebbe maggior conservazione del pavimento stradale, più facile e più pronto restauro, più comodo andare per gli utenti delle vetture»<sup>48</sup> e nella terza «i lavori da eseguirsi quando prospere circostanze portino la Finanza Comunale ad estendere i bonificamenti non indispensabili ed eseguire i riattamenti di strade di pochissimo uso o di nessun conto. In questa terza parte si troveranno delle strade di varie classi, cioè di quelle che sono di qualche passo e dove rimangono molte abitazioni, talune delle quali distinte, di quelle a queste inferiori e

di mezzo, e di quelle infine che sono di nessun passo, e nelle quali non trovansi che poche o meschine abitazioni»<sup>49</sup>.

Firenze arriva alla vigilia della propria avventura di capitale con un tessuto stradale che, come dimostra la comparazione tra i repertori stradali redatti in epoche successive<sup>50</sup>, ben poco è variato nel disegno e nella partitura, così come nel tipo di materiale impiegato, e nel quale gli interventi manutentori sono sempre finalizzati alla conservazione del tipo di manto preesistente ed all'uso del materiale locale<sup>51</sup>.

Tale logica cambia a partire dal 1861, momento in cui l'Amministrazione cittadina si trova a dover fare i conti, economici principalmente, con le tecniche ed i materiali delle altre città, tutte con costi di installazione e manutenzione più contenuti<sup>52</sup>.

La commissione incaricata di fare un bilancio sulle pavimentazioni fiorentine, presieduta da Emilio de Fabris e composta tra gli altri da Giuseppe Poggi, denunciando che «troppo stazionari sono i metodi di costruzione dei pavimenti delle città Toscane, inclusa Firenze, a confronto di quelli in uso nella restante Italia e fuori di questa»<sup>53</sup>, decreterà in un certo qual modo la fine delle tecniche e dei materiali tradizionali - il lastrico di macigno, troppo oneroso, sarà ammesso solo per i marciapiedi, quello alla rinfusa del tutto rifiutato, mentre l'uso della pietra forte verrà naturalmente abbandonato a causa dell'estinzione delle rispettive cave - aprendo le porte a nuovi materiali quali il selciato di cubetti di granito e successivamente l'asfalto.

## Note

<sup>1</sup> Sull'assetto di vie e piazze a Firenze nel Sette e Ottocento in generale cfr.: *Provincia di Firenze. Le strade provinciali di Firenze*, a cura di L.Rombai, Firenze, 1992, vol.I; L.G.BOCCHA, V.F.BOCCHA, *Firenze. Illuminazione pubblica e ambiente urbano*, Firenze, 1983; M.COZZI, *Edilizia in Toscana dal Granducato allo Stato unitario*, Firenze, 1992, capp.I e II; G.FANELLI, *Firenze Architettura e città*, Firenze, 1973; D.OTTIATI, *Il ventre di Firenze. Storia della fognatura dall'epoca romana ad oggi*, Firenze, 1988. Sul tema specifico dei lastrici nel settecento cfr.: A.DEL PANTA, *I lastrici fiorentini nel Regolamento del 1788. I materiali, le misure, la lavorazione, la visita solenne del Magistrato Comunitativo*, in "Quasar. Quaderni di Storia dell'Architettura e Restauro", 6-7, 1992, pp.71-80.

<sup>2</sup> MONTESQUEU, *Viaggio in Italia*, Bari, 1971, p.137.

<sup>3</sup> G. ZOCCHI, *Scelta di XXIV vedute delle principali piazze, contrade, chiese e palazzi della città di Firenze dedicata alla Sacra Reale Apostolica Maestà di Maria Teresa*, Firenze, 1744. Benché le vedute dello Zocchi siano il connubio di realtà e fantasia, le indicazioni sul tipo e disegno dei lastrici si sono rivelate, ad un confronto col materiale documentario, quasi sempre esatte; esse rappresentano dunque un contributo fondamentale alla definizione dell'immagine della Firenze settecentesca.

<sup>4</sup> Le cave, localizzate nel territorio Fiesolano, erano per il macigno quelle della valle del Mugnone, del Nocino e di Montebugni, per la pietra forte quelle di Monteripaldi e S.Barbera.

<sup>5</sup> ZANOBI DEL ROSSO, *Memoria sopra la maniera di costruire e mantenere le strade della Toscana. Memoria che serve di soluzione al problema proposto dalla Real Accademia dei Georgofili di Firenze nell'anno 1777 e riproposto nel 1778 sopra la maniera di costruire, resarcire e mantenere le strade della Toscana col minor dispendio possibile, di Zanobi del Rosso architetto all'attuale servizio della Real Corte di Toscana*, Firenze, 1780. Tale trattato risulta particolarmente significativo come strumento operativo giacché molte delle indicazioni fornite sulla dimensione e la sezione delle strade e sulla scelta delle pietre rimarranno valide, e saranno applicate, per tutto il periodo granducale: in particolare viene suggerito il lastrico o selciato di macigno per le strade a forte pendenza, vengono preferite le strade a sezione convessa a quelle concave, più funzionali per il deflusso dell'acqua e per il traffico delle carrozze, e vengono date indicazioni riguardo ai tempi di messa in opera ed agli interventi di restauro.

<sup>6</sup> *op.cit.*, p.12.

<sup>7</sup> Presso i Romani il lastrico alla rinfusa «era composto di pietre non molto grandi, ed incerte, cioè di lati ed angoli disuguali, ma messe a contatto di tutte le parti in calcina, usando per ciò fare una squadra di piombo, che si apriva e serrava a norma, che andavano gli angoli delle pietre, onde in questa guisa venivano a meraviglia connesse, come al presente si fa nella nostra Città di Firenze» (*ibidem*, p.10). La squadra utilizzata a Firenze era invece di legno e veniva chiamata "squadra zoppa".

<sup>8</sup> Riguardo ai lastrici della Roma settecentesca il Del Rosso dice (*ibidem*, p.10): «Roma però, che è stata la prima in Italia ad inventare, per quanto mi sembra, ed insegnarci la maniera di lastricare le strade, è quella che

al presente è la peggior fornita delle altre in questo genere, mediante la scarsità delle pietre da commettere; e benché sotto il pontificato di Clemente XII fosse ripreso l'uso di lastricare le strade con pietre grandi [...] nuovamente tal metodo abbandonato con ritornare al metodo già proposto, e sperimentato verso il fine del passato secolo, dall'ingegnere olandese Cornelio Meyer consistente nel prevalersi di puri selci di sasso vivo fatti ad uso di cuneo, acconciati alla meglio per via di martello, e spianati di sopra più dalla natura che dall'arte, spinti a forza nel terreno senza veruna sorta di calcina, riempendosi le commettiture con rena gialla tratta dalle cave del Gianicolo, oggi detto S.Pietro in Montorio, quasi Monte d'Oro per la rena gialla suddetta».

<sup>9</sup> *Regolamento della Comunità del 20 novembre 1781* (ASCF, *Bandi e Ordini del Granducato di Toscana*, CLXIII, 1782), successivamente integrato nel luglio 1784 dalle *Istruzioni da darsi agli interessati che dovranno fare i lastrici o resarcire i medesimi per loro conto e per essi ai due Soprintendenti al lavoro da loro nominati, in sequela all'art.XLII della legge del 20 novembre 1781* (ASCF, f.41, cc.189, 168) e nel 1788 dalle *Istruzioni ed avvertenze per la miglior costruzione e mantenimento di lastrici e fogne della città di Firenze approvate con sovrano motuproprio del 14 aprile 1788* (ASCF, *Leggi e Bandi*, CXXXV, 1788; integralmente riportato in A.DEL PANTA, *op.cit.*, pp.77-80).

<sup>10</sup> ASCF, *Affari del Gonfaloniere*, f.5005, cc.21-26, *Lavori pubblici, 1782-1783. Relazioni dei provveditori contenente la Visita generale di tutte le Strade e Piazze contenute in ciascheduno dei quattro quartieri della città di Firenze, 11 settembre 1782*. Cfr. Appendice Documentaria.

<sup>11</sup> Nel triennio tra il 1775 ed il 1778 erano stati risarciti da parte della Comunità i seguenti lastrici (ASCF, f.39, a.13, *Nota di diverse strade resarcite e lastricate in questa Città in conto della Camera delle Comunità dal dì 25 novembre 1775 fino al 12 settembre 1778*): via dell'Anguillara dalla piazza S.Firenze fino alla piazza di S.Simone, Lung'Arno dal ponte a Rubaconte fino alla testata delle casine, via de Gondi da piazza S.Firenze fino alla porta della Dogana, Vigna dalla Loggia Tornaquinci fino alla calata di ponte alla Carraja, via della Scala e Marciapiede dallo Spedale di S.Paolo fino alle mura, via Larga da via de Calderai fino a via Salvestrina, via Fiesolana dal canto di via de Candeli fino a via dello Sprone, via dello Sdrucchiolo de Pitti dal Canto di via Maggio fino alla piazza de Pitti, via Maggio dal ponte S.Trinita fino a piazza S.Felice, Borgo Ognissanti dal ponte alla Carraja fino al Prato, via de Pentolini dalla piazza di S.Ambrogio fino a via Malcontenti, Borgo S.Frediano da via de Serragli fino alla porta della Città, marciapiede lungo le case di su la piazza di S.Maria Novella da via del Sole fino a via degli Avelli, corso delle maschere dalla piazza di S.Croce agli Aranci, via del Palagio al palazzo del Bargello, via della Pergola da via S.Egidio fino al Canto della Catena, via S.Anna e porzione di via Fiesolana, via S.Zanobi da via dell'Acqua fino a via delle Ruote, via del Cocomero dalla piazza del Duomo fino alla piazza di S.Marco, Fondaccio di S.Spirito da via Maggio fino a via Maffia colla volta di via de Cerchi, via delle Caldaie dalla piazza di S.Spirito fino a via S.Giovanni.

<sup>12</sup> ASCF, f.41, c.189, luglio 1784.

<sup>13</sup> ASCF, f.39, c.11, *Relazione relativa alla suddivisione delle spese per fogne e lastrici su tutti i contribuenti*

Ingg.Luigi Sgrilli e Salvatore Falleri, 25 febbraio 1783.

<sup>14</sup> Questo il procedimento seguito in alcuni dei restauri e riattamenti realizzati sino al 1783: in via della Pergola la maggior quantità è a carico dello Spedale di S.Maria Nuova, in Borgo Ognissanti e via Larga il lastrico di mezzo è a carico del pubblico, nel Lungarno la metà è a carico del Pubblico, l'altra metà a carico della pubblica Amministrazione.

<sup>15</sup> ASCF, f.8, a.270, *Documentazione relativa alla vertenza fra la Comunità e il Regio Spedale di S.Maria Nuova, 28 settembre 1792, 13 luglio 1792*. Per dirimere la questione fu redatta una perizia (ingg.Martelli e Diletti, 10 settembre 1792) onde individuare se «detto segno sia solito apporsi per distinguere la quantità di lastrico alla comunità da quello che può appartenere ai prospicienti, o se sia un segno casuale». I due periti rilevarono: «Lungo l'intercolumnio della facciata principale di detto Regio Ospedale, e precisamente a distanza braccia 10 dal vivo dei pilastri, esiste nel lastrico della piazza una linea retta non casuale, ma bensì manufatta e in qualche posto interrotta. Il detto segno, o linea, non è sempre un sicuro riscontro di confine di lastrico fra la Comunità ed i particolari, giacché in alcuni posti si vede una simile traccia fatta casualmente, e nel caso in questione può ben essere stato lasciato il detto segnale in occasione di copriri di lastrico la porzione di questa piazza anticamente sterrata, e ciò per comodo della commettitura delle strade».

<sup>16</sup> ASCF, f.52, cc.71-86, *Istruzioni ed avvertenze per la miglior costruzione e mantenimento di lastrici e fogne della città di Firenze, 19 maggio 1788*.

<sup>17</sup> Il progetto di lastrico del tratto di strada che va dalla fine di Borgo Ognissanti fino alla Porta al Prato (ASCF, f.62, a.579, *Relazione dei Provveditori di strade circa il progetto di lastricare una parte della zona del Prato e di costruirvi due fogne, 14 gennaio 1794*) presenta la differenziazione tra il tratto centrale a spina - nel primo tratto a macigno, nel secondo a pietra forte, fatto questo del tutto inusuale - e quelli laterali, adiacenti gli edifici, alla rinfusa.

<sup>18</sup> ASCF, *Affari del Gonfaloniere*, f.121, cc.173 e sgg, *Progetto di accollo per il restauro e mantenimento dei lastrici delle principali strade con tutte quelle prescrizioni e particolarità indicate nelle istruzioni approvate con il Sovrano Motuproprio del 14 aprile 1788 per mettersi in aggiudicazione in uno o più lotti, 28 marzo 1820*. I due Magistrati Luigi Brichieri Colombi e Lorenzo Rosi sottolineano come per braccia quadre 30 di lastricato quadro di Fiesole la spesa sarà di £.120, di lastricato alla rinfusa di £.100: ma il primo può durare oltre vent'anni senza aver bisogno di restauri e il secondo nello stesso periodo potrà essere rifatto in alcune parti 5 volte e più. Ad esempio il ciottolo (o lastrico quadro) esistente lungo le fabbriche dell'Ospedale di Bonifazio in via S.Gallo risale a 27 anni prima mentre l'altro che lo attesta superiormente e inferiormente è alla rinfusa e nello stesso periodo è stato rifatto 7 volte. Per non parlare dei lastrici di via Larga, via Ghibellina, via della Crocetta e della piazza del Granduca lastricata a lastrico quadro nel 1794. Quindi se il lastrico quadro in 27 anni può essere costato alla Comunità £.130, quello alla rinfusa per lo meno £.600.

<sup>19</sup> ASCF, f.121, cc.201-204, *Prospetto delle strade esistenti nei quattro Quartieri di questa Capitale che si propongono di lastricare con pietra quadra di Fiesole, alla Rinfusa e con Selciato, indicante quartiere per quartiere il nome e la bracciatura quadra di quelle da lastrici*

*carsi nelle due prime qualità e per la terza riportando in massa la bracciatura solamente per abbreviare il Prospetto medesimo e poco o punto interessando di conoscere il nome e la misura rispettiva, 1820*. Cfr. Appendice Documentaria.

<sup>20</sup> Riguardo ad una nuova classificazione delle strade viene dapprima proposto (ASCF, *Affari del Gonfaloniere*, f.121, cc.169 e sgg, *Progetto di accollo per il restauro e mantenimento dei lastrici delle principali strade con tutte quelle prescrizioni e particolarità indicate nelle istruzioni approvate con il Sovrano Motuproprio del 14 aprile 1788 per mettersi in aggiudicazione in uno o più lotti, 28 febbraio 1820*) che queste siano divise in tre classi: «1- lastrici di restauro nel loro totale 2- bisognosi di restauri parziali e di semplici rattoppi 3- in buono stato da potersi accollare il mantenimento»; in un secondo tempo le classi vengono portate a quattro in funzione non solo degli interventi ma anche delle dimensioni (ASCF, f.155, cc.727-736, *Elaborazione di un progetto di accollo per il mantenimento e restauro dei lastrici cittadini. Relazione ai Componenti della Magistratura civica del 1 luglio 1820*): «si divideranno le strade in quattro classi, comprendendo nella prima quelle che, per la loro situazione essendo più battute dal carreggio soffrono un maggiore attrito o questo vi è reso più sensibile dalla loro strettezza, e così gradatamente nelle seconda terza e quarta classe quelle nelle quali il Carreggio è minore e sono meno battute». La città viene inoltre divisa in due circondari (ASCF, f.117, c.233, *Regolamento per i lastrici della città di Firenze, 1820*), di Tramontana o Nord e di Mezzogiorno o Sud (la linea che divide i due circondari è la via del Corso da Porta alla Croce al Ponte alla Carraja), ciascuno dei quali ripartito in quattro sezioni: Circondario Nord: Sezione di Pinti, Duomo, Piazza Vecchia, del Prato; Circondario Sud: S.Croce, Piazza del Granduca, dei Pitti, del Carmine.

<sup>21</sup> ASCF, f.155, cit.

<sup>22</sup> STENDHAL, *Rome, Naples, Florence, 1817*, trad. italiana in L.PARPAGLIOLO, *L'Italia negli scrittori italiani e stranieri*, Roma, 1932, p.24.

<sup>23</sup> H.C.BEAUJOLAIS CAMPBELL, *A journey to Florence in 1817*, Londra, 1951, p.89.

<sup>24</sup> A.DE LA MARNE, *Cours familier de littérature*, Parigi, 1856, p.127.

<sup>25</sup> *Guida al forestiero per osservare con melodo le rarità e bellezze della città di Firenze*, Firenze, 1790, p.7.

<sup>26</sup> *Firenze disegnata e descritta dall'architetto Federigo Fantozzi*, Firenze, 1846, p.36.

<sup>27</sup> G.CONTI, *Firenze vecchia*, Firenze, 1985, p.202.

<sup>28</sup> ASCF, f.4479, *Stato generale delle strade e piazze di Firenze, della natura dei lavori per porle in buon grado e della occorrente spesa secondo i prezzi dettati dal Quadro d'Oneri del dì 27 Agosto 1831*, Veraci Paolo ingegnere. Il documento è costituito da uno Stradario e da un Registro di spesa strada per strada, organizzati in 6 sezioni: A detta S.Ambrogio, B S.Marco, C Valfonda, D piazza del Granduca, E dei Pitti, F del Carmine. Lo Stradario contiene una ricapitolazione dell'assetto viario, suddivisa per tre diversi classi di utilizzo e grandezza delle strade, e riporta il genere di pavimentazione: lastrico di pietra forte alla rinfusa, lastrico di macigno a filari, sterrato, selciato. Nel Registro sono invece elencate le Sezioni, le singole strade, la natura della superficie, la lunghezza in braccia, la superficie in braccia quadre, i costi dei pronti resarcimenti e dell'annuo mantenimento.

<sup>29</sup> La superficie riservata al passeggio è solo in alcuni casi un vero e proprio marciapiede, ovvero una porzione stradale ad una quota più alta rispetto a quella della carreggiata, mentre nella maggioranza dei casi si tratta di una semplice differenziazione materica, come ben dimostrano le numerose foto d'epoca.

<sup>30</sup> ASCF, f.4479, cit. Si riporta qui di seguito la sintesi dei dati:

*Recapitolazione*

Sezione	Natura della superficie	lunghezza	superficie
A	Lastrico di pietra forte	12.475	153.906153
	Detto di macigno a filari	625	10.2137
	Sterrato	3.643	71.312186
B	Selciato	1.64610	22.057391
	Lastrico di pietra forte	12.907	221.39846
	Detto di macigno a filari	1.88110	30.37810
C	Sterrato	3.85710	78.6481
	Selciato	362	19.3649
	Lastrico di pietra forte	19.247	243.96115
D	Detto di macigno a filari	274	12.52219
	Sterrato	2.569	86.32614
	Selciato	2.932	73.3117
E	Lastrico di pietra forte	16.52910	181.019
	Detto di macigno a filari	180	15.9111
	Sterrato	-	9,087
F	Selciato	575	11,1486
	Lastrico di pietra forte	10.130	118.9287
	Detto di macigno a filari	174	2.82214
F	Sterrato	393	46.4733
	Selciato	2.91210	38.9717
	Lastrico di pietra forte	6.697	97.24912
F	Detto di macigno a filari	235	3.765
	Sterrato	2.640	56.07812
	Selciato	1.68710	23.2005

<sup>31</sup> Due elaborati (*Elaborazione di un progetto di accollo per il mantenimento e restauro dei lastrici cittadini. Relazione ai Componenti della Magistratura civica del 1 luglio 1826*, cit.; ASCF, f.136, cc.347-353, *Normativa alla Camera di Soprintendenza comunitativa in merito al progetto del nuovo regolamento sui lavori ai lastrici, in seguito al confronto con quello eseguito dal sottospettore del corpo degli ing. Manetti per la città di Pistoia*, 12-18 agosto 1826) precedono il progetto d'appalto (ASCF, f.155, cc.774v-794r, *Progetto concernente l'appalto generale dei Lastrici e Selciati di tutte le strade comprese nella città di Firenze*, luglio-agosto 1831): vincitore della gara risulterà Giuseppe Bindi, che curerà la manutenzione dei lastrici sino al 1843.

<sup>32</sup> ASCF, f.155, cit. Relativamente alle condizioni d'arte il progetto da tali indicazioni: «Lastrici alla rinfusa di pietra forte»

<sup>37</sup> - La pietra sarà scelta fra le più dure e resistenti; le lastre cosiddette chioccioline o cipollate che si distinguono da un suono debole e fiacco percuotendole col ferro saranno ricusate. <sup>38</sup> - La grossezza di ciascuna lastra non potrà esser minore di trenta centesimi, il contatto fra l'una e l'altra dovrà essere condotto perfettamente a piombo per un'altezza mai minore di decimi di braccio. Solo per le strade di terza classe e per le altre nei fianchi contigui alle case sarà autorizzato l'impiego di lastre grosse un quarto di braccio. <sup>39</sup> - Non potranno mettersi in opera lastre che abbiano una superficie minore di 75 centesimi quadrati di braccio e lastre nelle quali deve incavarsi il rigo di mezzo non potranno avere ciascuna una superficie minore di braccia 1 e 44 centesimi quadri. Le committiture non dovranno mai essere parallele ma formare un angolo mai minore

della quarta parte del retto. *Lastrici a filare*: 46 - Ciascuna lastra sarà di figura rettangolare e pulita né potrà essere più grossa di 4 decimi né più sottile di 3 decimi di braccio. 47 - La lunghezza di ciascheduna lastra non sarà minore giammai di B.1 e 3 decimi e la sua larghezza non sarà mai minore di 6 decimi. 48 - Nei lastrici da costruirsi a spina si procurerà che il rigo di mezzo tagli ciascheduna lastra in modo da lasciare quasi egual porzione da ambedue le parti, cosicché l'inversione dei due filari formante la spina abbia luogo lateralmente alla scanalatura del filo medesimo e in direzione parallela. Ogni filare formerà sempre col filo di mezzo un angolo di 45°. 49 - La pietra per i lastrici a filari di macigno dovrà estrarsi dalle cave di Montebuoni, dette anche di Mulin del Diavolo e dovrà ricavarsi da un unico filone. *Selci murale in calcina*: 52 - Il sasso per questi selciati può essere scelto di macigno o anche di pietra forte: il macigno si estrarrà dalle cave di Montebuoni e sarà del più duro e resistente: ogni pezzo non sarà meno alto di 3 decimi di braccio. Ogni pezzo di pietra forte avrà la medesima altezza di quella assegnata al falso macigno ma si avvertirà che il minor lato dei pezzi di pietra forte non ecceda 25 centesimi. 54 - Tutti i selciati sia di macigno che di pietra saranno da costruirsi a spina».

<sup>33</sup> ASCF, f.169, aff.77, *Trasmissione alla camera di soprintendenza della nomina di Giovanni Buonamici a sorvegliante della corretta esecuzione dei restauri dei lastrici da parte dell'accollatario*, febbraio-giugno 1836.

<sup>34</sup> ASCF, f.223, aff.240, *Notificazione alla Comunità del 14 settembre 1830*.

<sup>35</sup> ASCF, c.223, aff.240, *Relazione per l'accollo per nove anni, dal gennaio 1837 sino al dicembre 1845, della pulizia e nettezza della strade, piazze, mercati, vicoli ed altri luoghi pubblici, compreso il trasporto dei cadaveri dalla città al Cimitero di Trespiano*, 14 settembre 1836.

<sup>36</sup> ASCF, f.254, aff.40, *Memoria del Gonfaloniere per il magistrato civico di Firenze*, 1843.

<sup>37</sup> Le sezioni sono rispettivamente, per il Circondario Nord: S.Croce, Duomo, S.Lorenzo, S.M.Novella, S.Trinita e piazza del Granduca; per il Circondario Sud: S.Niccolò, S.Felice e S.Spirito e S.Frediano.

<sup>38</sup> *Norme generali approvate dal R. Consiglio degli Ingegneri con le quali debbono essere diretti, accollati ed eseguiti i lavori dei lastrici e selciati*, Firenze 1847.

<sup>39</sup> ASCF, f.223, aff.240, *Notifica del Gonfaloniere della Comunità Civica di Firenze*, 18 agosto 1847.

<sup>40</sup> Riguardo la provenienza dei materiali: le lastre di macigno dovranno provenire dalle cave della valle del Mugnone e segnatamente da quella del Nocino e, secondariamente, da quelle del Molino del Diavolo e di Montebuoni. Quelle di pietra forte proverranno invece dalla cava di Monteripaldi, di proprietà della Comunità. La calcina sarà delle Fornaci dell'Antella, Sommaia e di Trespiano, fatta con sasso alberese, di cava o di fiume. La rena sarà del fiume Arno «granellosa, stridente fra le dita e spogliata di ogni parte terrosa». Per quanto concerne la dimensione delle lastre la lunghezza, la larghezza e lo spessore non saranno mai minori di braccia 1,30 - 0,60 (con il massimo di 1 braccio) e 0,30 per il lastrico a filari, di braccia 0,55 - 0,40 e 0,30 per il lastrico a filari bastardo o acciottolato, di braccia 0,45 - 0,60 e 0,30 per i selciati; i lastrici alla rinfusa non avranno mai superficie minore di 85/100 di braccio. Riguardo le

caratteristiche della messa in opera, le lastre dovranno essere: subbiolate e spianate prima della muratura, in modo che dopo murate non necessitino che di piccolissimi ritocchi; acconciate con mazzuolo e scalpelli, e mai a colpi di martelli; murate spogliandole dal cosiddetto bardellone o strato galestroso ad esse adeso; posate sopra uno strato compatto formato di calcinacci o triti frantumi di pietre ben calcate.

<sup>41</sup> *Norme generali...*, cit., p.6.

<sup>42</sup> «Nelle strade di maggior attrito ricorrendo l'impiego di lastre di pietra forte saranno impiegate quelle di schietto filare naturale compreso il così detto filarino ma escluso bensì il filare detto della Bucciola, e si impiegheranno ancora le sole lastre dette di falda provenienti dal filone o masso ruvido. Nelle strade di mediocre attrito dovranno impiegarsi il filare della Bucciola spogliato dello strato fragile che gli è adeso, come pure le lastre di falda provenienti dai filoni non ruvidi che in due o tre strati si rifondono, eccettuati quelli di detti strati che per la loro fragilità, malgrado l'altezza che ritengono, vengono appellati praticamente strati o falde matte. Nelle strade di minore attrito le lastre da adoprarsi saranno quelle provenienti dal filone o masso detto delle sette falde», *ibidem*, p.7.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p.18.

<sup>44</sup> ASCF, f.197, aff.49, *Lastricatura del Ponte S.Trinita e disordini per divieto di transito*.

<sup>45</sup> ASCF, c.254, aff.37, *Stato presuntivo de' Lavori che dovranno eseguirsi nell'anno 1847 ai Lastrici o Selciati della comunità di Firenze Compilato dell'Ing. Flaminio Chiesi nella visita ordinata all'art.470 del Regolamento per il Corpo degli Ingegneri e Registro delle Spese da farsi per essi lastrici e selciati a seconda delle deliberazioni magistrati e Stato presuntivo de' Lavori che dovranno eseguirsi nell'anno 1848 ai Lastrici o Selciati della comunità di Firenze Compilato dell'Ing. Flaminio Chiesi nella visita ordinata all'art.470 del Regolamento per il Corpo degli Ingegneri e Registro delle Spese da farsi per essi lastrici e selciati a seconda delle deliberazioni magistrati*.

<sup>46</sup> *Carte del Gonfaloniere*, ASCF, f.254, aff.362, *Esame della previsione di spesa per i lastrici di Firenze e proposizione di Riforma dei Lavori. Relazione dei due Sovrintendenti Bonatini e Pasqui all'Ill.mo Sig. Gonfaloniere e agli Ill.mi Sig. Priori della Città di Firenze*, 8 gennaio 1847.

<sup>47</sup> A questa prima classe appartengono i lavori di rifacimento dei lastrici e selciati di: Borgo S.Frediano, via Carraja; Lungarno dal Ponte S.Trinita alla Carraia, via Maggio; Lungarno dal ponte S.Trinita alla Carraia, Borgo Ognissanti, via di Palazzuolo, del Sole; Vie dei Banchi e via Porta Rossa; piazza S.Firenze, Ponte alle Grazie, Lungarno da Ponte alle Grazie a via degli Archibusieri, via Condotta, dei Leoni, della Ninna, del Leone, del Proconsolo, del Diluvio, de Caciajoli, di Baccani quadrivio di via del Leone e dei Neri; via de' Bardi, piazza de'Mozzi; via della Forca; Borgo la Croce, via Pietra Piana, Borgo Pinti; via S.Leopoldo, del Ciliegio, delle Lance, de' Balestreri. Di restauro dei lastrici e selciati di: piazza del Carmine, via della Fogna, Carraja, Borgo S.Frediano; Lungarno dal Ponte S.Trinita alla Carraia, Borgo S.Jacopo, vie delle Caldaie, dei Geppi, dei Coverelli, Toscanella, dei Giudei, del Forno, dei Sapiti, dei Vellutini, dei Pavoni, Tanfura, Maggio; Lungarno dal ponte S.Trinita alla Carraia, Borgo Ognissanti, via di Palazzuolo, del Sole; via Porta Rossa; piazza S.Firenze, Ponte alle Grazie, Lungarno da Ponte

alle Grazie a via degli Archibusieri vic Condotta, dei Leoni, della Ninna, del Leone, del Proconsolo, del Diluvio, de Caciajoli, di Baccani; via de' Bardi; via della Forca; Borgo la Croce, via Pietra Piana, Borgo Pinti; piazza del Duomo, via dei Servi, de' Balestreri.

<sup>48</sup> In questa seconda classe rientrano i lastrici delle piazze del Carmine, S.Gaetano, Ottaviani, S.Giovanni ed i selciati di piazza dei Mozzi: i restauri dei lastrici e selciati delle piazze del Prato e del Ghetto, il lastrico dei lungarni dal Ponte Vecchio alla fabb.1198.

<sup>49</sup> A questa terza classe appartengono i lastrici e selciati delle piazze Nuova di S.M.Novella, SS.Annunziata, dei lungarni dal ponte alla Carraia, il lastrico e lo sterro di piazza Piattellina, il selciato e lo sterro di piazza del Tiratoio, della via lungo le mura dal quadrivio di via di Gusciana; il restauro di lastrici e selciati delle piazze Pitti, S.Trinita, Nuova di S.M.Novella.

<sup>50</sup> Si confrontino in particolare lo stradario del 1831 (cit.) con quello redatto nel 1854 (ASCF, f.4292, *Stradario generale de' lastrici o selciati che si trovano nella parte meridionale della città di Firenze formato dall'Ingegnere di detto comune Federico Gatteschi*, 29 maggio 1854).

<sup>51</sup> Giova ricordare che alla seconda metà dell'Ottocento esistevano nei dintorni di Firenze circa 250 cave di macigno e 10 di pietra forte, nelle quali trovavano lavoro non meno di 1300 operai; nell'epoca in cui Firenze era capitale il valore produttivo di tale attività raggiungeva il milione e mezzo, cifra decisamente ragguardevole nell'economia locale dell'epoca.

<sup>52</sup> Lucca, Pisa e Livorno erano pavimentate con arenarie di Vellano, Milano con il granito dei Laghi Maggiore e di Como, Bologna con il granito del Veneto, Torino con la beola o gnesio delle Alpi, Roma e Napoli con lave basaltine. A titolo comparativo il pavimento di ciottoli del Veneto di Bologna richiedeva un'annuità totale di £.0,70 al mq, la pavimentazione mista a ciottoli con guide di Granito di Milano di £.0,93, il lastrico di macigno di Firenze di £.1,38.

<sup>53</sup> *Relazioni sulla fognatura e pavimentazione della Città di Firenze lette al Collegio degli Architetti ed ingegneri in Firenze nelle adunanze dell'11 giugno e 25 luglio 1877*, Firenze, 1877, p.23. La commissione era composta, oltre che dal De Fabris e dal Poggi, da Cesare Conti, Loesindo Pruneti e Carlo Gabussi.

## Appendice documentaria

ASCF, f.5005, cc.21-26.

**Lavori pubblici, 1782-1783, Relazioni dei provveditori contenente la Visita generale di tutte le Strade e Piazze contenute in ciascheduno dei quattro quartieri della città di Firenze.**

### Quartiere di S.Spirito

Va dallo sbocco della via di S.Miniato seguitando la direzione della strada dirimpetto alla chiesa di S.Niccolò fino alla strada dei Renaj risarcito il lastrico nel filo di mezzo.

In seguito nel fondaccio di S.Niccolò il lastrico stato fatto a conto dei particolari ha bisogno di riattamento perciò se si vuol dar permissione per non impedire il passo che a una lastra alla volta sia restaurato con avvertire che lasciando qualche lastra smossa di notte sia messo il lume.

Indi al termine della pedata del Ponte Vecchio dalla parte di mezzogiorno ove incomincia la via de' Guicciardini bisognerà prontamente risarcire verso il mezzo e per poco tratto alquanto buche che rendono in cattivo stato parte del lastrico della predescritta Via.

Dipoi in via delle Mische che da via Maggio conduce a S.Spirito essendo il lastrico in cattivo grado andrà addirittura risarcito, conforme si farà l'istesso a quello della Via del Presto, per essere anch'esso nella medesima cattiva suddescritta situazione.

Inoltre alla via S.Agostino dallo sbocco di via delle Caldaje fino al canto alla Coculia vi è bisogno di non piccolo riattamento nel rigo di essa, onde allorquando dovrà esser questo eseguito tornerà bene levar le acque putride dalla superficie della strada potendosi introdurre nel fognone ivi contiguo.

La via poi S.Giovanni, come anco quella di via S.Chiera presso i conventi delle Convertite e Santa Chiara hanno necessità di alcuni riattamenti.

Quindi alla Via che principia dalla Piazza del Carmine e termina alla Piazza Piattellina richiedesi sia rifatto di nuovo il lastrico per esser in parte tutto consunto e ridotto impraticabile; col fare ancora presso la descritta Piazza Piattellina fino a S.Rocco un qualche riattamento di lastrico per rendere in buon grado la via dell'Orto, che è quella che viene fissata dalle sopraindividuate limitazioni.

Passando in seguito in Borgo S.Frediano occorre che dalla Porta sino a via de' Serragli siano risarciti tutti i fili e riattate tutte quelle buche che si ritrovano nel sopradenotato tratto.

Andrà similmente dalla parte di mezzogiorno rifatta con la possibile prontezza tutta la pedata del Ponte alla Carraja, come pure la Piazza Soderina ed il lastrico dalle parti laterali, usando delle Lastre che sono da mettersi in opera.

Dopo al sopradetto lavoro converrà ancora riaccomodare e ridurre in buon grado il lastrico del Lung'Arno da incominciare dalla pedata del surriferito Ponte e continuare sin dove richiederà il bisogno.

Si risarcirà parimenti la via di Borgo S.Jacopo togliendo

tutte quelle buche che sono dalla pedata del Ponte a Santa Trinita fino a quella del Ponte Vecchio.

### Quartier Santa Croce

Scendendo il Ponte a Rubaconte al canto degli Alberti, va dove sono i Bulletoni, rifatto nel mezzo fino alla Piazza delle Colonnine tutto il lastrico, e dalle parti laterali servirà solamente restaurarlo e resarcirlo.

In Lung'Arno dal suddetto Ponte fino alla Piazza dei Giudici essendo il lastrico alquanto guastato andrà rattoppato e restaurato.

Dalla sopraddetta Piazza delle Colonnine fino a quella di S.Croce, conviene spedatamente rifare il lastrico sia nel filo di mezzo quanto dalle parti laterali, operando il simile anco in quello di Borgo La Croce, perché tanto l'uno che l'altro sono in pessimo stato.

Alla strada della fogna dallo sbocco di Via Ghibellina fino alla Piazza di S.Croce richiedesi un nuovo lastrico per essere in cattivo stato, onde si avvertirà allor quando debba esser rifatto di dargli un più giusto declivio, e comporlo secondo l'arte; e siccome sotto questa strada vi è un'andante fogna acconto dei Particolari, così bisognerà rivederla e riallargarla, acciò le acque putride provenienti si dalla sunnominata strada, che da quella del Fico e del Pepe possino con più facilità e prestezza recarsi al suo destino mediante una recipiente abbocatura.

Dalla via Ghibellina fino al Cantodinello va rattoppata non solo la strada, e rifatto il filo di mezzo, ma ancora vanno tolte le acque putride mediante una fognetta da farsi dalla via dell'Agnolo fino al fognone maestro di detta via Ghibellina essendovi il comodo di poterla in esso imboccare.

Il tronco di via dell'Agnolo dalla strada di via Santa Maria, fino alla via de'Pentolini, conviene sia in gran parte rifatto, onde allor quando verrà pensato di darci mano si dovranno levare col mezzo di una fogna da introdursi nel fognone sotto la detta Via Pentolini, le acque putride che infestano e danneggiano il tronco sopradenotato.

La via del Ramerino va resarcita e rattoppata, conforme va riaccomodato ed in gran parte rifatto di nuovo il Lastrico nel tronco di via Ghibellina dalla strada dei Pentolini fino alle Murate, essendovene non piccolo bisogno, perché è tutta scomposta e mal ridotta.

Il Corso dei Barberi dalla Piazza di S.Ambrogio fino alla Piazza di S.Piero conviene rattopparlo e riaccomodarlo in diversi luoghi, notando che in verso S.Piero andrebbero levate, mediante alcune fognette da introdurre nella fogna maestra disposta sotto il mentovato corso, tutte quelle acque che nei tempi d'inverno rendono pericoloso il passeggio a motivo del loro congelamento. La via degli Archibusieri va non solo accomodata e ridotta in buon grado, essendo in cattivo stato, ma ancora va riattata e rimessa la spalletta lungo una porzione di detta via in altezza conveniente con distruggere fino al suolo l'esistente pozzo che sembra inutile e che non apporta veruno adornamento alla Città.

### Quartier S.Giovanni

Dietro al Duomo principiando da Forni fino alla colonna dirimpetto a S.Giovanni, va riaccomodata la strada essendovi alquanto buche; come pure va resarcita e riaccomodata la via de' Martelli dal suo sbocco sulla Piazza del Duomo fino alla chiesa di S.Giovannino.

La via de'Servi dal Duomo fino alla Piazza della Santis.ma Annunziata ritrovandosi in un pessimo stato conviene lastricarla tutta di nuovo, ed il simile si dovrà fare anco alla via lungo la Loggia della Chiesa della Santis.ma Annunziata, essendo il lastrico di detta via nella medesima cattiva suddescritta situazione, e si crede debba farsi a spese del Sig.Marchese Pucci.

Il tronco di via del Cocomero dal Teatro fino a tutto il Palazzo Ricasoli va non solamente accomodato, ma vanno pure tolte dalla superficie di esso alcune acque putride potendole condurre sotterraneamente al loro destino, riaccomodando di più il lastrico detto della Sapienza, che è quello che dalla Piazza di S.Marco conduce a quella della Santis.ma Annunziata.

La via della Crocetta dallo sbocco di via S.Bastiano fino a quella di Pinti va resarcita e lastricata a luoghi; e la Via della Colonna dalla strada Laura a quella di Pinti va quasi tutta riastricata di nuovo ritrovandosi in pessimo stato.

I due Marciapiedi della via del Mandorlo, che sono fra le case e l'inselciato, nel mezzo vanno riveduti e riattati a motivo che trascurandoli non si riducano in peggiore situazione della presente.

La via delle Rote dal canto di Via S.Gallo fino a Santa Caterina, essendo ridotta in cattivo stato bisognerà lastricarla tutta di nuovo.

La via dell'Acqua dal canto delle Macine fino allo sterro per andare alla Fortezza va restaurata, e riaccomodata tanto nelle parti che nel rigo del mezzo; conforme va accomodata la via Panicale dal canto della via suddetta dell'Acqua fino a via Chiara, con levare dalla superficie di essa le acque putride introducendole sotterraneamente per mezzo di una fogna in quella fatta dalla Commenda Corbolini con che debbasegli pagare la servitù di dette acque non mai ricevute nella fogna sopraindicata.

### Quartier Santa M.Novella

La Piazza Vecchia di S.M.Novella va ricolmata e ridotta levando nella sua superficie alcuni ridossi che rendono irregolare il piano di essa; e questo lavoro si potrà eseguire nella ventura estate con i medesimi uomini che servono presentemente.

La via de' Cenni dalla suddetta Piazza fino al Centauro sussistendo in cattivo stato dovrà non tanto e per di nuovo esser riastricata, quanto ancora liberata dalle acque per mezzo del ritrovamento ed espurgamento della fogna esistente sotto di essa, potendo esser condotta in quella di Ripoli e S.Antonio, a spese della qual fogna sarà restaurata la suddescritta.

Dallo sbocco di via del Melarancio seguitando la strada che va alla Croce al Trebbio va restaurata; conforme va restaurato e riattato l'inselciato di via della Scala per tutta quanta è la sua lunghezza avvertendo di fare qualche piccolo rivedimento ai due marciapiedi di detta strada che rimangono tra le case ed il suddescritto inselciato.

La strada di fianco al Palazzo Strozzi dallo sbocco di via della Scala fino al Palazzuolo va quasi per un terzo della sua lunghezza riastricata di nuovo, e per altri due terzi mantentuta come al presente sterrata, con che per altro siano levati quei rinterri e ridossi sup-

riori alla superficie di detta strada, occupando dalla parte dell'Orto del Convento di S.Martino porzione di essa.

In Palazzuolo dalla Piazza del Prato fino a via del Garofano, e dal principio di essa fino alla via de' Fossi richiedesi che il lastrico sia restaurato e riattato nel filo di mezzo, avvertendo che anche un consimile lavoro sia fatto alla via Nuova ivi contigua.

La Piazza del Prato va ridotta dalla irregolarità della superficie levando alcuni ridossi con zapponi, acciò divenga disposta nel suo giusto declivio.

Presso la Porta al Prato dalla fine delle Casine fino alla Porta suddetta bisogna prontamente rifar la strada che è in pessimo stato.

La via Gora nel suo inselciato va restaurata dalla fogna di detta via fino alla Piazza d'Ognissanti, dopo la quale seguitando fino a via de' Fossi andranno speditamente al suo dirimpetto restaurate alcune buche che al presente vi sono.

Dall'imbocatura di Parione fino alla metà di esso va riaccomodata e restaurata la strada, conforme si farà l'istesso alla Vigna dal suo principio al Ponte alla Carraja fino al Palazzo Rucellai.

Il Lung'Arno dal Ponte alla Carraja suddetto fino al Ponte Vecchio va restaurato e riaccomodato.

La Piazza di S.Sistio conviene nuovamente riastricarla ritrovandosi in pessimo stato, non accadendo così di via delle Belle Donne, poiché solamente servirà restaurarla e resarcirla.

Il Corso dei Barberi dalla Loggia del Marchese Corsi fino al Mercato va in qualche luogo restaurato e rifatto prontamente di nuovo per quanta è la lunghezza del Mercato suddetto.

Le strade poi che circondano il Mercato medesimo andranno rivedute e restaurate.

La via di Pellicceria dal corso predetto fino alla Piazzetta di S.Biagio ha bisogno di essere restaurata e la detta Piazzetta essendo in peggiore stato della nominata via andrà di nuovo tutta lastricata.

La via de' Vecchi dalla piazzetta di S.Donato fino alla via de' Tesi va restaurata con levare le acque putride di suddetta strada mediante l'introduzione sotterranea di esse nella fogna di S.Gaetano.

La via degl'Agli e la via dietro al Pasquali e a S.Gaetano parte selciata e parte lastricata, vanno accomodate rifatte di nuovo per sussistere ridotte in cattivo stato.

Dimostrato avendo pertanto colla presente relazione in qual necessità di restauro si ritrovino abbisognavoli quelle strade e piazze già descritte, passiamo ad accennare alle Sig.rie ill.me anco quali bisogni richiedonsi sia alle spallette dei ponti come alle sponde situata Lung'Arno dentro la città di Firenze.

Incominciando adunque dal Ponte a S.Trinita ritrovasi il marciapiede della spalletta destra dalla parte di tramontana alquanto guastato, onde va riaccomodato, come inoltre va riaccomodato dalla medesima parte il piedistallo dell'Autunno.

Va pure poco sotto la suddetta spalletta rifatta di nuovo con pietre serene la sommità della sponda fino alla dirittura del Casino, ove lasciando una distanza converrà proseguire altro rifacimento e restauro col medesimo materiale alla cresta della sopraddetta sponda fino alla dirittura della spalletta del Ponte alla Carraja, con avvertire che sia dalla parte di Lung'Arno tutta arricciata, rinverzata, ed intonacata.

Qualche piccolo riattamento richiedesi nella superficie della spalletta del Ponte alla Carraja, come pure un

risarcimento in qualche luogo della sponda del Lung'Arno dalla parte sinistra, che dovrà per quanta è la sua lunghezza essere arricciata ed intonacata.

Similmente va accomodata la sponda del Lung'Arno dalla parte di Tramontana dal Ponte a S.Trinita al Ponte Vecchio, facendo che le attuali pietre nella sommità di essa siano rivoltate e ridotte in piano con aggiungervene delle nuove in quei luoghi ove mancano, siccome ancora sia per tutta la sua lunghezza rinverzata, arricciata ed intonacata.

Un simile lavoro, in tutto corrispondente a quello sud-descritto, converrà sia fatto alla sponda destra che incomincia dal canto della via degli Archibusieri e finisce alla spalletta del ponte a Rubaconte, inteso per altro sia lasciata nel suo essere tanto la sponda stata fatta dal matematico Vincenzo Viviani che riguarda la magnifica fabbrica degli Uffizi, quanto la porticiuola delle Travi e l'ala unita ad esse [...] dalla parte di verso il Ponte.

Andranno parimenti rivedute e ridotte in buona forma sia le spallette del Ponte Vecchio come ancora quelle del Ponte a Rubaconte, che converrà siano di verso la strada tutte arricciata ed intonacate.

Che è quanto abbiamo potuto dimostrare alla Sig.ria LL.III.ma, mentre pieni di stima ed ossequio abbiamo l'onore di dichiararsi.

Li 11 settembre 1782

Delle Sig.rie LL.III.me  
Dev.mi ed obbl.mi Serv.ri  
Luigi Sgrilli Ingeg.ri  
Salvador Falleri Ing.re agg.

ASCF, f.121, cc.201-204, 1820.

**Prospetto delle strade esistenti nei quattro Quartieri di questa Capitale che si propone di lastricare con pietra quadra di Fiesole, alla Rinfusa e con Selciato, indicante quartiere per quartiere il nome e la bracciatura quadra di quelle da lastricarsi nelle due prime qualità e per la terza riportando in massa la bracciatura solamente per abbreviare il Prospetto medesimo e poco o punto interessando di conoscere il nome e la misura rispettiva.**

*Quartiere di S.Giovanni*

	Braccia quadre	
<b>- Strade da lastricarsi a pietra delle Cave di Mugnone -</b>		
Dal canto di Cafaggiolo fino alla via Nuova	Ba	851
Dal punto suddetto fino alla via della Crocetta	"	1944
Dal punto detto fino a via dello Sprone	"	1215
Dal punto detto fino a tutta la volta di S.Piero	"	579
Dalla piazza di S.Piero fino alla loggia degli Albizi	"	1567
Dal punto suddetto fino al canto di via delle Seggiole	"	1505
Dal canto di via del Proconsolo fino a quello della Croce Rossa	"	2655.5
Dalla cantonata della Croce Rossa a quella di via dei Calzaoli	"	1020
Dal canto di via de' Cerretani al canto di via della Forca	"	2002
Dal principio delle fabbriche di Bonifacio al canto delle Macine	"	26690

Dal canto delle Macine a tutta la via de' Ginori	"	5768
Dal canto di via della Stipa a quello di via della Stufa	"	4284
<b>- Piazza di S.Lorenzo -</b>		
Lato dal Palazzo de' Marchesi della Stufa	"	1065
Lato da S.Giovannino delle Scuole Pie	"	1072
Lastrico che attraversa la piazza fino alla Porta principale della Basilica Laurenziana	"	322
Borgo S.Lorenzo	"	2835
Via Larga	"	24684
Via de' Martelli	"	2621
Via da Palazzo Riccardi che termina alla piazza di S.Lorenzo	"	1267
Via delle Lance	"	1989
Via degli Arazzieri	"	1860.8
<b>- Piazza di S.Marco -</b>		
Lato nella direzione di via Larga	"	2596
Lato nella direzione di via del Cocomero	"	1770
Via del Cocomero	"	11011
Via dei Calderai	"	1156
Via della Sapienza	"	4598
Via del Ciliegio	"	4518
<b>- Piazza della SS. Annunziata -</b>		
Lati della Piazza	"	776
Lastrico che taglia la Piazza	"	4320
Via dei Servi fino alla Piazza del Duomo	"	8896
Via dei Pucci	"	2099.16
Via della Crocetta	"	3717
Via del Castellaccio	"	3180
Via degli Alfani	"	3793
Via della Pergola	"	5187.11
Via di Cafaggiolo	"	2400
Via di S.Egidio	"	3614.10
Via de' Cresci	"	3259.10
Via delle Zappe	"	1897.10
Via dell'Oriolo	"	4464
Via Buja	"	1296
Via Balestrieri	"	3182.10
Via degli Adimari	"	1552
Via dei Cardinali	"	920
Dal Canto di via Martelli a quello di via del Cocomero	"	3623
Da detto punto fino al Canto di via de' Servi	"	5765
Da detto punto fino al Canto di via Buja	"	9044
Da detto punto fino al Canto di via dello Studio	"	5788.22
Da detto punto fino alla via della Canonica	"	2680.5
Da via della Canonica fino a via della Morte	"	3139
Dal punto suddetto fino a via degli Adimari	"	2176
Piazza di S.Giò, suoi fondamenti e piazza del Duomo	"	13819
Volta de' Pecori	"	162
Somma totale delle braccia quadre	"	214085.177
<b>- Strade da lastricarsi con pietrame volgarmente detto alla rinfusa -</b>		
<b>- Borgo Pinti -</b>		
Dalla porta fino alla cantonata di via del Mandorlo	Ba	7523.15
Dal punto suddetto fino al Canto di via Laura	"	5740.10
Dal Canto di via Laura al Canto di via della Colonna	"	1501.10

Dal Canto di via della Colonna al Canto di via Cafaggiolo	"	2760
Dal Canto de' Cerretani a quello di via della Stipa	"	3816
Lato sotto le case di faccia al Convento di S.Marco	"	801.034
Via S.Bastiano	"	12704
Via del Rosajo e della Colonna	"	7152.15
Piazza di S.Maria Nuova	"	5200
Totale delle braccia quadre	"	47199.134
<b>- Strade Selciate -</b>		
Le strade, i vicoli, chiassoli da selciarsi in questo Quartiere presentano la superficie quadra in	"	122731.5

**- Quartiere S.Spirito -**

**- Strade in pietra quadra di Mugnone -**

Ponte alla Carraja	Ba	2585
Ponte alle Grazie	"	3289
Piazza del Centauro	"	910
Via de' Guicciardini	"	4042
Piazza de' Pitti	"	3234
Borgo di Palazzo	"	384
Piazza di S.Felice	"	1860
Via Romana	"	4584
Ponte Vecchio	"	3150
Ponte S.Trinita	"	3060
Piazza de' Frescobaldi	"	1940
Via dei Serragli	"	3300
Via Maggio	"	6984
Via Chiara fino al Canto di via S.Maria	"	3059
Sdrucchiolo de' Pitti	"	1328
Totale delle braccia quadre	Ba	43673-

**Strade alla rinfusa -**

Fondaccio di S.Niccolò	"	4224
Via dei Bardi	"	10143
Borgo S.Jacopo	"	4235
Via Lung'Arno	"	8082
Fondaccio di S.Spirito	"	5232.10
Via Carraja	"	2786
Piazza di S.Felicita	"	1332
Strada Michelozzi	"	660
Via S.Agostino	"	6320

**- Strade Selciate -**

Le strade, vicoli, chiassoli da selciarsi in questo Quartiere presentano la superficie quadra in	"	164609
--	---	--------

**- Quartiere S.Croce -**

**- Strade a lastrico di Fiesole -**

Da Calimara sotto le logge fino a Mercato Nuovo	Ba	2084
Via di Mercato Nuovo	"	4356
Via degli Archibusieri	"	2232
Via Lung'Arno	"	8140
Tratto di strada che dal Lung'Arno porta a via delle Torricelle	"	783
Via Pietra Piana	"	1912
Via Ghibellina	"	10000
Piazza di S.Croce per la parte lastricata	"	8762
Via dei Benci	"	3024
Via del Diluvio	"	3900
Via del Fosso	"	5632
Via del Palagio	"	8166.134
Via del Proconsolo	"	1983
Via dei Librai	"	2052
Via dei Leoni	"	2038.10

Via della Ninna	"	2662.34
Via de' Gondi	"	1510
Via della Condotta porzione	"	732.68
Via degli Antellesi	"	816
Via del Garbo	"	988
Via di Baccano	"	962
Via di Ors.Michele	"	1122
Via dei Calzaoli porzione	"	651
Via de' Caciajoli	"	3108
Via del Braccio	"	185
Via delle Farine	"	459.31
Vacchereccia	"	1560
Piazza degli Uffizi	"	8215
Piazza del Granduca, parte a lastrico di Fiesole e parte a selciato; si considera la parte a pietre di Fiesole	"	14000
Via dello Sprone	"	1417
Totale delle braccia quadre	"	103417

**- Strade alla rinfusa -**

via Fiesolana	Ba	5845.10
Borgo S.Croce	"	3254.10
Corso dei Tintori	"	7686.3
Via del Fosso	"	5092.10
Via dei Pandolfini	"	4399.138
Isola delle Stinche dalla via del Diluvio fino alla Via del Palagio	"	2500
Via dei Cocchi	"	2502
Via dell'Anguillara	"	3302
Borgo dei Greci	"	6017.10
Via Lambertesca	"	2074
Totale delle braccia quadre	"	42673.168

**- Strade Selciate -**

Le strade, vicoli, chiassoli da selciarsi in questo Quartiere presentano la superficie quadra in	"	181983.18
--	---	-----------

**- Quartiere S.Maria Novella -**

**- Strade a pietra di Fiesole -**

Via Lung'Arno dal Ponte Vecchio a quello alla Carraja	Ba	13180
Via di Borgo Ognissanti	"	18350
Via del Giglio	"	6141
Piazza degli Ottaviani	"	2244
Via dei Fossi	"	4270
Via del Sole	"	2950
Via de' Banchi	"	3697
Via de' Cerretani	"	2625
Via de' Rondinelli	"	2331
Via di Parione	"	3825
Pedata del Ponte S.Trinita	"	2517.10
Piazza di S.Trinita	"	3266
Via de' Legnaioli	"	5605.10
Via detta Porta Rossa compreso il Canto di Mercato Nuovo	"	4234
Via Tornabuoni	"	1639
Vigna Nuova	"	3324
Piazza di S.Sisto	"	546
Totale delle braccia quadre	"	80745

**- Strade alla rinfusa -**

Lastrico dei marciapiedi della piazza di S.M.Novella	"	2640
Valfonda	"	5612
Via degli Aveli	"	895
Lastrico per i marciapiedi	"	2771
Via della Scala per i soli lati sotto le case	"	12000
Via della Forca	"	1204
Borgo SS.Apostoli	"	1438.10

Via delle Terme	"	2533	- Strade Selciate - Le strade, vicoli, chiassoli da selciarsi in questo quartiere presentano la superficie quadra in	" 187947.58
Via delle Belle Donne	"	1361.5		
Totale delle braccia quadre	"	30454.15		

### Recapitolazione

Quartieri	Lastrico			Totale di Ba
	A pietra delle Cave del Mugnone	Alla rinfusa	A selciato	
S. Giovanni	214,085.177	47,199.134	122,731.52	
S. Spirito	43,673	43,014.10	164,609	
S. Croce	103,417	42,673.168	181,983.18	
S.M. Novella	80,745	30,454.15	187,947.58	
	441,920.177	163,342.15	657,271.810	1,262,535.15

## Documenti

Per meglio chiarire la portata degli interventi effettuati e progettati a cavallo degli anni '40, in uno dei momenti più cruciali per l'assetto complessivo della città, è parso opportuno allegare alcuni documenti redatti da Pierfrancesco Rinuccini, Gonfaloniere di Firenze dal 1843 al 1845.

Di particolare interesse è il rapporto sullo *Stato della Comunità Civica*, che risponde alla richiesta del governo granducale di conoscere annualmente la situazione economica-politica delle Comunità della Toscana. Il Rinuccini, che ha da poco assunto la carica di Gonfaloniere succedendo a Luigi de Cambray Digny, elenca, suddividendoli per categorie omogenee, i lavori effettuati, quelli in corso d'opera e quelli progettati e in attesa di essere eseguiti. Data l'ampiezza del documento se ne riportano in appendice solo alcuni stralci, e in particolare le parti che riguardano le materie urbanistiche, edilizie e di igiene pubblica.

Sempre il Rinuccini è autore delle due memorie successive: la prima, indirizzata al granduca Leopoldo II, riassume brevemente l'attività del triennio del suo gonfalonierato, mentre la seconda, più articolata, presentata dall'Assemblea della Magistratura Civica, è il rapporto finale al momento delle consegne nelle mani del suo successore Vincenzo Peruzzi.

### ASF. Segreteria di Gabinetto, Appendice, 118 ins. 6. Relazione del Gonfaloniere di Firenze Marchese Pier Francesco Rinuccini.

*Stato della Comunità Civica di Firenze considerata nei suoi rapporti Economico-politici a forma dei Sovrani ordini del 6 marzo 1842.*

#### Dichiarazione

I Veneratissimi Sovrani Ordini del dì 6 Marzo 1842 ingiungono ai Gonfalonieri di far conoscere annualmente al Regio Governo lo Stato Economico politico delle Comunità del Gran Ducato:

Dovendo io per il primo adempire a questa suprema Disposizione nella parte che riguarda la Comunità di Firenze ho dovuto incontrare molte e non lievi difficoltà. La mancanza nella cancelleria Comunitativa di molti dati Statistici necessari per render conto dello Stato economico e politico di una Città Capitale; l'esser privo di qualunque norma di qualunque guida atta a ordinare il lavoro in modo che possa rispondere allo scopo qua-

lunque ei siasi per il quale è stato comandato; e soprattutto la mia tenuità e la mia inesperienza sono effettivamente tali ostacoli che non potevansi ne ho potuto completamente superare.

Sospinto però dal dovere e dal buon volere ho fatto quel più che le mie forze concedevano e profittando delle notizie che ho raccolte, e di quelle che da varj Impiegati mi sono state cortesemente comunicate ho potuto finalmente porre insieme e costituire lo Stato della Comunità Civica di Firenze considerata nei suoi Rapporti economico politici.

Essendomi rigorosamente circoscritto nella sfera delle cose dipendenti dalla Magistratura Civica ho dovuto quasi astenermi dal parlare del Commercio, dell'Industria e di molte Istituzioni sulle quali la detta magistratura non esercita né azione né influenza. E mi sono limitata a considerare i soli oggetti Municipali che ho divisi in XIII Sezioni o Titoli, e quindi ho suddivisi in XXIX Articoli come chiaramente appare dalla Tavola delle Materie.

A ciascuno Articolo è indicato l'ultimo risultamento che costituisce lo stato presente, posto a confronto quasi sempre quando si è potuto con i risultamenti di più Annate anteriori, unico mezzo per conoscere e giudicare della entità dell'importanza, del progresso delle cose. Così facendo si apriva naturalmente la strada alla cognizione dei bisogni della città (sempre nel cerchio delle attribuzioni Municipali) dei quali bisogni ho creduto fosse sommamente utile e doveroso di parlare, siccome ho parlato ai rispettivi Articoli.

Era pur naturale e indispensabile che notando i bisogni si dovessero anche accennare i rimedi. In questa parte però protesto di essere ben lungi dal credere che i provvedimenti da me suggeriti sieno i soli e i migliori che possano e debbano adottarsi mentre all'opposto il vero mio scopo è di mostrare soltanto che i bisogni sono reali, e che i rimedi sono possibili confidando poi pienamente nella saviezza della Magistratura e del R. Governo e nella mente illuminata dell'Augusto Principe che ne regge, perché le disposizioni da prendersi di mano in mano sieno quali esser debbono onde provvedere opportunamente alle occorrenze della Città, e non quali si sono da me immaginate nel fondo del suo Gabinetto privo del soccorso e dei lumi di qualunque siasi discussione.

Queste occorrenze sono più o meno pressanti, ma ve ne ha due che non ammettono il menomo indugio, e sono l'ordinamento delle Finanze Municipali e la Riorganizzazione dell'Ufficio del Comune.

Senza un provvedimento Finanziario è inutile di pensare ai miglioramenti necessari nell'interesse della pubblica Salute, della pubblica Istruzione e del Comodo e dell'Ornato della Città. Fin'ora contro i Progetti di Opere grandiose si opponeva la difficoltà di conciliare le espropriazioni coi riguardi dovuti ai diritti di proprietà; il timore dei reclami e delle questioni conseguenti; l'altro timore di esporre la Comunità a spese ingenti, e superiori a quelle prevedibili; l'imbarazzo della lunga durata dei Lavori; e finalmente la scarsità, o la mancanza di mezzi pecuniari. Ora non resta che quest'ultima difficoltà, giacché per vincere, e superare le altre basterà di seguire l'esempio delle misure prese per l'Allargamento di Via Calzajoli.

Senza porre il Gonfaloniere di Firenze in una situazione conveniente sotto ogni rapporto e riguardo, e senza dare al medesimo gli Ajuti, e i Locali indispensabili in proporzione dell'Importanza della Città, sarà impossibile che i pubblici Negozi e Interessi siano regolarmente condotti, e convenientemente tutelati.

Quindi i miei Voti debbono necessariamente volgersi a preferenza su i provvedimenti relativi alle Finanze, e all'Ufficio del Comune.

Dalla Comunità Civica di Firenze

Li 22 gennaio 1844

Il Gonfaloniere Pier Francesco Rinuccini.

[...]

#### Titolo V Salute pubblica

*Art. X Mercati (cc. 62-64)*

L'angustia del Mercato principale stabilito nel centro di Firenze, e il difetto di Mercati secondari (non abbiamo che il Mercatino di S. Piero) sono forse le cagioni che fanno tollerare in tutte le Strade la vendita di Commestibili d'ogni qualità, non esclusi gli Ortaggi, e le Carni macellate che dovunque si tengono in mostra si nelle Botteghe che nei molti banchi posti sul pubblico Suolo.

Da lungo tempo la pubblica Igiene, e la decenza reclamano un provvedimento efficace contro un ordine di cose tanto vizioso che presenta quasi la intiera Città nell'aspetto un continuo Mercato, ne ingombra soverchiamente le vie, e ne rende impossibile la desiderata costante nettezza.

Di prima necessità è adunque l'ingrandimento e la riordinazione del Mercato principale. Gli studi del relativo progetto incominciati dall'Ingegnere Chiesi fanno conoscere la possibilità di formare una grande piazza nella quale potrebbero essere ordinatamente assegnati e divisi in sezioni i posti per la vendita dei Generi.

Se questo Progetto potrà essere approvato ed eseguito allora i Confini rigorosi del Mercato che giungono al principio di Calimara in Mercato nuovo, alla Loggia de' Tornaquinci, e alla Base sulla piazza di S. Lorenzo saranno suscettibili di essere ristretti, diminuendo gli ingombri e le servitù nelle anguste strade che conducono al Mercato.

I posti sulla gran Piazza dovrebbero a senso mio essere numerati e tracciati sulla superficie del suolo affinché fosse facile di conoscere e rimuovere le abusive occupazioni.

Ciascun posto dovrebbe dalla Comune essere concesso in affitto a breve tempo con facoltà di prolungarne la

durata. Così il pagamento del Canone compenserebbe in parte almeno dell'Opera ed escluderebbe ogni questione su i diritti di proprietà.

I Tetti fissi a difesa dei banchi dovrebbero permettersi soltanto sulla Piazza.

Contemporaneamente bisognerebbe riconfinare il Mercatino di S. Piero, e stabilire due altri mercati Secondari uno verso il Canto alle Macine, l'altro nel centro di Oltre Arno associando anche questi Mercati secondari al Regolamento che fosse adottato per il Mercato principale.

Al di là de Confini de Mercati e specialmente nelle Strade di prima e seconda Classe la vendita de' Commestibili dovrebbe essere tollerata soltanto nelle Botteghe chiuse con Vetrata prescrivendo al Gonfaloniere di non accordare permessi di occupazione di suolo, e d'area per quest'uso.

*Art. XII Fontane (cc. 70-72)*

L'acqua, che facilmente, ed a poco profondità si trova nel suolo di Firenze rare volte è potabile. Ogni casa è corredata del pozzo e di uno e più Bottini smaltiti, o a cattiva tenuta destinati al deposito delle materie di spurgo. La vicinanza e per meglio dire il quasi contatto degli uni con gli altri, e l'essere scavati in un basso terreno di alluvione, che beve all'escrescenze dell'Arno sono cause producenti la insalubrità delle acque.

Persuasione della necessità di provvedere alla pubblica Igiene con mezzi più idonei dei Pozzi mi son fatto un dovere di procurarmi le notizie opportune intorno alle Fontane, che omano alcune Piazze, ed altri siti di Firenze. Le sole Fonti sulla Piazza di S. Croce, su i Renaj e sulla Piazza de' Pitti gettano poca ma buonissima acqua potabile, proveniente dalle sorgenti di S. Ilario, e di S. Matteo in Arcetri. Tutte le altre sono alimentate dal Condotto Reale detto di Motereggi che riceve le acque filtrate nel letto del Torrente Mugnone, e raccolte alla Serra situata al di sopra del Ponte del Calderajo utile per i Giardini e per gli usi secondari della vita.

Se da quel punto si continuasse l'acquedotto fino alle copiose e non molto lontane sorgenti di Monterecci, si crede che sarebbe assicurato il servizio dell'acqua potabile alla popolazione di Firenze.

Il nostro Governo volgeva le sue paterne sollecitudini al compimento di questa importantissima opera prima che si nudrisse la speranza di ottenere l'acqua col mezzo dei pozzi Artesiani. Quella speranza non poté concretamente realizzarsi, essendo mancata la forza di ascensione necessaria per superare il livello del suolo alle vene abbondanti incontrate con i fori praticati sulle Piazze di S. Maria Novella, di S. Marco e del Carmine. Quindi non possono utilizzarsi e quindi dobbiamo far voti, affinché il Progetto dell'acquedotto sia presto sottoposto alla Sovrana considerazione.

Quando alle pubbliche Fontane di Firenze spettanti allo Stato, ed a quelle che potessero aggiungersi dalla Comune fosse dato con l'esecuzione di tale Progetto di avere acqua perfetta e discretamente bastevole, la giustizia esigerebbe che la Cassa Comunitativa concorresse al dispendio dell'Opera in proporzione al beneficio pubblico.

La Popolazione di Firenze è notabilmente accresciuta, ma la vita media non giunge ancora a 27 anni. Fra le molte cause fisiche e morali di questo non felice risultato annunziato dalla Statistica non è certamente ultima la mancanza di acque salubri.

*Art. XIII Campo Santo privilegiato da istituirsi (cc. 74-77)*

Il Gran Duca Pietro Leopoldo con le Disposizioni del 22 Luglio 1783 sopprimendo l'inumazione nelle Chiese e ordinando la costruzione dei Campi Santi in luoghi lontani dall'abitato affinché tutti i Defunti indistintamente vi fossero seppelliti (esclusi soltanto i Vescovi) provvedeva pienamente alla tutela della pubblica salute. Ma toglieva però alle Famiglie agiate il mezzo di onorare la memoria de loro cari parenti con sepolture distinte, ed al Mondo morale e religioso l'alto insegnamento e le affettuose emozioni che dai sepolcri riceve. Non è quindi da meravigliare se le provvidenze Leopoldine vennero da i suoi Successori modificate. Il Granduca Ferdinando III col Motu proprio del 12 Aprile 1793 permise la tumulazione a sterro nelle Cappelle private annesse alla Case di Campagna, e per solo due Mesi estese questa concessione ai Chiostrj dei Conventi regolari. Ed il Re Lodovico di Borbone, considerando che un ristretto numero di tumulazioni nelle Chiese non potrebbe distruggere il plausibile fine de riguardi dovuti alla salute pubblica, permise la tumulazione in tutti Chiostrj de Monasteri, nelle Sagrestie, ne' Cimiteri, ed in altri Luoghi annessi alle Chiese previo il pagamento di Zecchini cinque al più prossimo Spedale. Queste modificazioni divennero fatali da che incominciò a propagarsi nelle Famiglie meno agiate il desiderio di tumulare i loro parenti in luogo distinto. Ognun sa che i Chiostrj dei Conventi e i Cimiteri delle Chiese di Firenze sono già pieni di sepolcri, onde di nuovo la pubblica salute trovasi gravemente compromessa come costa anche dai reclami presentati alla Comune. Nell'ultimo decennio sono stati sepolti in Firenze n. 2540 cadaveri [...]

Per provvedere adunque alla necessaria tutela della pubblica salute senza scalficare quel sentimento morale e religioso che suscita dai Sepolcri non resta che una via da seguirsi, quella cioè di formare un Campo Santo privilegiato fuori di Firenze seguendo l'esempio di altre Città d'Italia e d'Oltremonte. Allora soltanto potrà tenersi in pieno vigore la Legge Leopoldina che proibisce le tumulazioni nelle Chiese e nei Conventi.

Su questo importantissimo argomento il mio Predecessore Conte Luigi de Cambray leggeva una ragionata Memoria alla Magistratura Civica nel dì 21 luglio 1842, e promuoveva una Deliberazione che ordinava la formazione del Progetto di un Campo Santo privilegiato non senza contemplare le condizioni necessarie in quanto all'estensione e all'idoneità del suolo da acquistarsi, proscrivendo dal nuovo Campo Santo gli Edifizj Monumentali e permettendo soltanto la formazione di Celle sepolcrali, Monumenti, Edicole, Sepolcri e Lapidi a piacimento e carico delle Famiglie.

La predetta Deliberazione che doveva sottoporsi alla Sovrana approvazione è rimasta fin qui senza seguito perché d'un altro Progetto tendente allo stesso scopo pende l'esame.

Qualunque siasi questo nuovo Progetto sembra a me che l'opera del Campo Santo privilegiato, spetti a spettar deve esclusivamente al Comune sia per il carico sia per la parte direttiva come gli appartiene il pubblico Campo Santo di Trespiano e come vuole la Legge del 1783. Gli Avanzi dei Cittadini non possono a senso mio essere in balia di privati, ma debbono essere custoditi sotto la dipendenza dei Rappresentanti la Città.

#### Titolo V Salute pubblica

*Art. XV Deputazione sull'Ornato della Città (cc. 82-84)*

Firenze nel cui seno risorsero tutte le Arti belle è dopo Roma la Città che più abbonda di ricchi e pregevoli Monumenti. I suoi antichi Palagi e perfino le modeste Case dei privati hanno un carattere nazionale impresso dallo stile severo e grandioso dei primi Architetti fiorentini. La conservazione di questi tipi dell'arte che rappresentano i secoli passati è un obbligo indeclinabile affinché vadano inalterati alla più tarda posterità.

Ma in Firenze si manca appunto di quella istituzione che altrove tutela gli antichi Edifizj dalle depravazioni del gusto, e dal capriccio di avidi speculatori e costringe a seguire la regolarità e la decenza nelle fabbriche che si restaurano o che di nuovo si innalzano dai fondamenti: parlo della Deputazione sull'Ornato che ora esiste anche a Livorno Città di Commercio e moderna la quale non ha né può avere dovizia di Monumenti.

La mancanza di tale necessaria Istituzione fa sì che di quando in quando si debba deplorare qualche barbaro strazio negli antichi Edifizj lasciati in balia dei Possessori che si succedono continuamente, o di architetti che qualche volta potrebbero aver la modestia di correggere anche le linee dei Maestri e dei Restauratori dell'Arte. Taccio poi di alcune moderne facciate che richiamano soltanto l'attenzione del pubblico per essere subito condannate non tanto per la stranezza del gusto (la quale non vi è legge che possa impedire) quanto per l'assenza totale di proporzioni, e di simmetria, e di ciò che il puro buon senso prescrive.

E qui cade in acconcio di rammentare come nelle nuove Fabbriche di via Calzajoli si sono potuti schivare questi goffi difetti perché i proprietari e i loro Architetti furono obbligati a studiare maggiormente i Disegni saputo di doverli presentare all'esame e all'approvazione della Commissione qualunque ella fosse che soprintende all'argomento della stessa strada. Ma qual pro si può ottenere da questa misura se appena ultimata la strada potranno i Proprietari alterare e deturpare le facciate a loro talento?

È questo un argomento di più onde persuadersi della necessità di istituire anche in Firenze una Deputazione d'Ornato. Potrebbe essere composta dal Gonfaloniere pro-tempore, dai suoi aggiunti e di due altri o più soggetti da eleggersi dal Magistrato salvo la Sovrana approvazione. Contro le due deliberazioni dovrebbe lasciarsi aperto il ricorso alla Magistratura e per ultimo al R. Trono.

Le domande e i Disegni che sarebbero obbligatoriamente presentati dai Possessori e dagli Architetti alla Deputazione sull'Ornato, tornerebbero utilissimi al Gonfaloniere e i suoi aggiunti per l'altro importantissimo oggetto di meglio conoscere e vigilare i casi di usurpazione di suolo pubblico, così le loro misure non si baserebbero solamente su i Rapporti che dai Pompieri e da altre parti possono pervenire alla Comune.

*Art. XVI Illuminazione della città (cc. 86-88)*

All'illuminazione di Firenze si provvede direttamente dal Governo a spese del R. Erario ed il relativo servizio all'Ispezione dei due Ingegneri di Circondario addetti a questa Comunità.

È qualche anno che si medita di introdurre anche in Firenze l'illuminazione a Gaz. La Società Baudin Montgolfier e Compagni ebbe già la concessione di tale Impresa con il Sovrano Rescritto del dì 19 Gennaio 1839. Il Contratto definitivo non è stato sin qui stipulato e vi è tutto il fondamento di credere che alle condizioni offerte dalla detta Società sia impossibile di ottenere questo desiderato miglioramento.

Altri Progetti essendo stati presentati da varie Società Inglesi, e Francesi si conobbe la convenienza dal mio Predecessore Conte de Cambray d'incaricare il Sig. Vincenzo Peruzzi uno dei Priori sedenti nella Magistratura di prendere a Parigi luogo in cui si recava tutte quelle informazioni che potessero giovare alla migliore e più estesa cognizione della cosa.

Né questo zelantissimo cittadino mancò all'incarico che si era compiaciuto di accettare imperocché con la sua Memoria del dì 18 Agosto 1843 rese conto con mirabile chiarezza di tuttocì che si era fatto e tentato dalla Scienza fino a quel giorno per migliorar l'illuminazione a Gaz e vincere o attenuare i tanti inconvenienti che ha presentati nelle molte Città d'Europa nelle quali è stata introdotta. E dopo aver dimostrato con evidenza il poco successo de fatti tentativi e il pericolo di avventurarsi in esperienze di nuovi metodi come hanno fatto varie Città anche nella nostra Italia concluse essere miglior consiglio di attendere i risultamenti degli sforzi e degli studj, che su tale materia si facevano Oltremonte con fondata lusinga di felice esito.

Frattanto suggerì di prolungare la presente illuminazione delle Notti onde questo beneficio non cessi appunto nelle ore nelle quali si rende maggiormente necessario per il comodo e la sicurezza de' Cittadini.

Essendomi sembrate savissime sotto ogni e qualunque rapporto le vedute e le proposizioni del Sig. Peruzzi mi feci un dovere di inviare la di lui Memoria al Sig. Provveditore della Camera affinché ne facesse il conveniente uso.

In tale stato di sopensione si renderebbe superfluo ogni e qualunque mio rilievo. Nulla dimeno non posso astenermi dall'osservare che nel caso in cui si dovesse procedere alla costruzione del Gazometro bisognerebbe collocarlo in sito diverso da quello designato presso la Porticiuola, altrimenti si contrasterebbe alla esecuzione del Progetto di prolungare la Strada lungo l'Arno sino alle Cascine.

#### Art. XVII Conservazione delle Strade Piazze (cc. 90-92)

La conservazione dei Lastrici e Selciati che costituiscono la Superficie delle Strade di Firenze fu data in acollo per anni diciotto a Giuseppe Bindi mediante il pubblico Contratto del 12 Dicembre 1831. Il cattivo stato dei lastrici, e le molte questioni promosse dall'accollatario indussero la Magistratura a troncare questo malcaugurato Accollo; e ciò ebbe luogo dopo le Sovrane Resoluzioni del dì 28 Settembre 1843 che approvarono le Deliberazioni Magistrali del dì 9 dello stesso Mese.

Per non lasciare interrotti i lavori fu adottato precariamente il sistema di farli continuare ai medesimi lastricatori che avevano lavorato sotto il Bindi fissando i prezzi a ragione di superficie. Ma fu contemporaneamente studiato da ciascuno dei due Ingegneri di Circondario, e quindi esposto il modo di provvedere in seguito a questo ramo di servizio.

Resi conto al Magistrato dei Progetti Chiesi e Casini con la mia Memoria del dì 10 Novembre 1843 non senza rilevare le gravi loro divergenze d'opinione su molti punti interessanti, come a modo di esempio sulla divisione in Sezioni delle Strade, sulla durata degli Accolli parziali, su i prezzi, e sulle condizioni d'Arte. Contemporaneamente tentai di conciliare in quanto potevasi le loro disparate opinioni, ma più di tutto insistei sulla necessità di limitare ad un anno il periodo delle Scritte, salvo la facoltà di confermarle d'anno in anno, e ciò per non andare incontro agli stessi danni e alle stesse que-

stioni derivate dal Contratto Bindi. Però sulle cose pertinenti strettamente all'Arte non potei emettere alcun giudizio e fui costretto d'invocare l'autorità e lumi del R. Consiglio degli Ingegneri acciò per mezzo di uno Ispettore delle Acque e Strade si prendessero in esame le proposizioni dei precitati Ingegneri Chiesi e Casini e si divenisse alla loro fusione in un solo Progetto.

La Magistratura con Deliberazione del predetto dì 10 Novembre 1843 aderì pienamente al mio parere e l'affare fu subito circolato al Sig. Provveditore della Camera di Soprintendenza Comunitativa affinché avesse il corso conveniente. Quando mi sarà ritornato si adotteranno senza indugio i provvedimenti opportuni acciò al presente sistema precario ne subentri altro che permetta di estendere più che si può l'esecuzione dei Lavori necessari per la restituzione in buon grado dei Lastrici. Avendo io tra le altre cose suggerito, e la Magistratura approvato di affidare l'alta vigilanza dei Lavori dei lastrici ai Deputati gratuiti da nominarsi dal Gonfaloniere per ogni sezione della Città in armonia di quanto prescrive il Regolamento degli Ingegneri, credo che questi Deputati potranno riuscire utilissimi anche in ciò che riguarda la nettezza delle Strade ed altre occorrenze nelle quali non è sufficiente la sorveglianza dei Funzionari salariati.

#### Art. XVIII Ingombri della Città (cc. 94-98)

Il suolo e l'aria del pubblico sono abusivamente ingombri specialmente nelle Strade e nelle Piazze principali dove la frequenza del traffico è maggiore. Questi abusivi e dannosi ingombri possono distinguersi con le quattro seguenti Categorie:

- I Occupazioni stabili e permanenti costituite dai Muricciuoli, Scalini, Pioli, Bodole, e Ferrate sporgenti sotto l'altezza dell'Uomo.
- II Occupazioni con oggetti amovibili all'esterno delle Botteghe con Mostre, Vetrine, Ferri sporgenti, Tende, Cartelli, e Tettucci.
- III Occupazioni con Banchi amovibili difesi talora da tettucci, che sogliono giornalmente collocarsi in varj punti della Città.
- IV Occupazioni amovibili e passeggero con i Carretti e Barroccini condotti a mano.

Della prima categoria se si eccettuano i muricciuoli (che senza danno dei possessori potrebbero ovunque demolirsi a spese della Comune quando fosse a ciò autorizzata da una Legge speciale) tutte le altre antiche e permanenti occupazioni sono più o meno vantaggiose alle Fabbriche de' privati, e la loro remozione obbligherebbe i medesimi a dispendiose riduzioni dalle quali o per giustizia o per equità nascerebbe il titolo ad una corrispondente indennità.

In quanto agli Oggetti amovibili all'esterno delle Botteghe (II categoria) basterebbe a rimuoverli la osservanza delle vigenti Leggi e specialmente del Regolamento del 27 Aprile 1782, Leggi che in oggi sono dimenticate.

Molti dei Tettucci sulle Porte delle Botteghe sono stati già tolti al primo mio invito. Incontrai soltanto opposizione per parte di un certo Banchi, opposizione che fu vinta, e mi fece conoscere sempre più la necessità di prima riunire e richiamare alla memoria di tutti le Leggi e regolamenti che tutelano la pubblica proprietà e quindi procedere liberamente alla remozione degli abusivi. Di ciò tratta estesamente la Memoria da me letta al Magistrato nel dì 2 Settembre 1843 la quale fu accompagnata al Sig. Presidente del Buon Governo affinché

l'autorità Governativa giudicasse della convenienza di un tale provvedimento. Per parte di quel superiore Dicastero i Voti del Gonfaloniere e della Magistratura sono stati pienamente secondati come consta da una Lettera a me diretta dal prelodato Sig. Presidente nel dì 21 Dicembre ultimo passato.

Relativamente alla terza categoria di occupazioni, cioè ai Banchi che si collocano giornalmente in varj posti della Città in seguito dei precarj permessi del Gonfaloniere, sarebbe facile la loro remozione cessando di rinnovare tali permessi. Ma è da considerarsi che se in molti punti sono dannosi e incomodi, in alcuni altri potrebbero tollerarsi per non privare tante persone della sussistenza che da quei posti ritraggono, a condizione bensì che le merci da esporsi in vendita non disdicessero alla decenza dei luoghi, e che fosse sempre proibito l'uso dei Tettucci.

E ciò potrebbe ottenersi formando appositamente uno Stradario di Firenze diviso in tre Classi. Nella prima Classe porrei tutti quei luoghi che non possono né debbono essere soggetti a nessuna occupazione di suolo ed aria; nella seconda Classe le Strade e luoghi nei quali potesse permettersi un numero determinato di banchi; e nella terza Classe finalmente dovrebbero comprendersi le Strade di minore importanza che non escludono nemmeno i Banchi per la vendita dell'Ortaggio.

Però al di là dei limiti tracciati dallo Stradario dovrebbe essere proibito al Gonfaloniere ed anche alla Magistratura di accordare permessi di occupazione.

Ogni posto dovrebbe esser numerato visibilmente sopra una Tavoletta da tenersi costantemente affissa sul Banco; ogni concessione registrata nell'Ufficio del Gonfaloniere; proibita la Cessione e il cambio di posti con la comminazione dell'immediata perdita dei medesimi. In una parola i permessi dovrebbe essere precarj e personali.

Riguardo finalmente alla IV categoria delle occupazioni, ossia ai Carretti e Barroccini condotti a mano, spetta alla pulizia a stabilire un Regolamento che tuteli il pubblico transitò. Utilissimo potrebbe riuscire di proibirne l'uso quando non fossero stati numerati e registrati come si pratica con le vetture di piazza tenendo responsabili i proprietari di tutti gli inconvenienti che potessero derivare per dato e fatto delle persone alle quali vengono affidati e specialmente dei Ragazzi che gli abbandonano spesso nel mezzo della Strada. Per ogni Carretto o Barroccino privo di numerazione dovrebbe il possessore pagare una multa.

Con questi principj e con i Regolamenti che sopra ciascuna speciale categoria d'ingombri permessi bisognerebbe redigere, sarebbe sperabile che cessassero gli abusivi dannosi che convertono le Strade e le piazze in Officine, in Botteghe, in Mercati.

#### Art. XIX Nuove Comunicazioni ed altri Miglioramenti nel materiale della Città (cc. 101-109)

Al Titolo V ho parlato separatamente dei Mercati, delle Fontane, e del Campo Santo privilegiato, opere delle quali la Città nostra abbisogna nell'interesse della pubblica salute e che a senso mio meritano preferenza di esecuzione sopra tutte le altre che possono essere progettate. Nulladimeno stimo opportuno di notare in questo Articolo anche quelle che per il comodo e per l'ornamento di Firenze sarebbe utilissimo di vedere o presto o tardi eseguite.

#### I Nuovo Quartiere presso il Forte da Basso

Il Progetto di acquistare i Poderi Gondi presso la

Fortezza da Basso, per renderli fabbricativi mediante l'apertura di nuove Strade, e la formazione di una vasta piazza fu approvato dalla Magistratura Civica con la deliberazione del dì 28 Luglio 1843 nel concetto dei Sovrani ordini del dì 31 Dicembre 1842, e se ne attende la Sanzione suprema. La popolazione sempre crescente persuade viepiù della necessità di estendere il fabbricato per le abitazioni dei Cittadini.

#### II Allargamento del Corso da Via Calzaioli al Mercato

Tale allargamento è stato iniziato tagliando una porzione della Spezieria del Giglio nell'atto di ampliare la Via de' Calzaioli. Sarebbe necessario condurlo a termine all'oggetto di render comoda la comunicazione tra questa principale Strada e il Mercato, e di togliere il pericolo che ora presenta nell'occasione delle Corse dei Cavalli.

#### III Allargamento di Via Buja

Trattandosi di una Strada che dal centro conduce direttamente allo Spedale di S. Maria Nuova e al primo Teatro della Città, la sua angustia che non permette il baratto delle Carozze ne rende sempre più pericoloso il pubblico transitò. Pochi lavori possono al pari di questo riuscire utili al comodo e alla sicurezza del pubblico

#### IV Nuova Strada in prosecuzione di Via Vacchereccia sino alla Piazza di S. Trinita

Tra le due Piazza del Granduca e di S. Trinita manca una comoda comunicazione. Il mezzo onde ottenerla è la prolungazione di Vacchereccia che porrebbe la Torre di Palazzo Vecchio in faccia alla Colonna di S. Trinita. Il dispendio sarebbe attenuato dalla circostanza di essere generalmente poco elevate e di poco valore le Fabbriche che si dovrebbero tagliare, tranne i due Palazzi Buodelmonte, e Ricasoli.

#### V Prosecuzione di Lung'Arno dal Ponte alla Carraja alle Cascine

Col proseguire il Lungo Arno dal Ponte alla Carraja alle Cascine ponendo una Barriera presso il Ponte sospeso in linea della Porta al Prato si otterrebbe una più bella e diretta comunicazione tra il centro di Firenze e il suo vago passeggio, e si aumenterebbe la Città entro il suo presente Recinto perchè si renderebbero fabbricativi molti terreni, la vendita dei quali compenserebbe in parte il Dispendio dell'Opera.

#### VI Allargamento delle Vie de' Tornabuoni e de' Cerretani

Prolungata che fosse la Via di Vacchereccia emergerebbe viepiù l'utilità di ampliare la Via de' Tornabuoni e de' Cerretani tagliando il Palazzo Corsi, e la Locanda di Nuova Yorck all'oggetto di costituire un giro di comode Strade intorno al Centro tra le piazze del Duomo, del Gran Duca e di S. Trinita ossia tra i Monumenti più cospicui della Città.

#### VII Nuova Comunicazione tra le due Piazze del Granduca e di S. Firenze

Volendo col tempo ingrandire il giro delle comode Comunicazioni intorno al Centro si renderebbe utile l'apertura di breve ma spazioso tratto di Strada tra la Piazza del Gran Duca, e la Piazza di S. Firenze in modo che uno de' lati della nuova Strada fosse in linea col Palazzo Uguccioni e venisse l'altro costituito dal fianco del palazzo del Registro. Il taglio cadrebbe sopra una piccola parte del Palazzo medesimo, e sopra una Casetta a confine, e proseguirebbe sopra altre casette rispondenti sulla Piazza di S. Firenze a confine col palazzo Gondi.

#### VIII Isolamento della basilica di S. Lorenzo

L'esistenza di alcune piccole fabbriche attorno la Basilica di S. Lorenzo costruite per comodo degli Operanti allorché si edificava quel Tempio, rammenta le Casette demolite negli Anni scorsi che deturpavano la Piazza del Duomo. E fa desiderare che il R. Governo prenda la stessa saggia determinazione per le dette Fabbrichette che appartengono allo Stato onde isolare la Basilica a maggior decoro della Città.

**IX Miglioramento delle Botteghe sul Ponte Vecchio**  
Pende da lungo tempo presso i superiori Dipartimenti l'esame di un Progetto approvato dalla Magistratura Civica per sostituire una elegante terrazza con Ringhiera alle deformi Tettoje che coprono le Botteghe sul Ponte Vecchio.

**X Un altro miglioramento sul Ponte alla Carraja**  
Questo ponte è più frequentato degli altri dai Barocchi carichi di Mercanzie, specialmente da che fu edificato l'Amazzatojo, ed è sovra ogni altro ristretto. Perchè i pedoni avessero un rifugio sicuro quando due Carri si incontrano parrebbe a me utilissimo di rendere accessibile la sommità delle pigne tagliando la spalletta che le separa dal piano del Ponte, e circondandole di Ringhiera.

**XI Locale per varj Mestieri**

Le Strade anche le più centrali di Firenze sono occupate dai Carradori, dai Carrozzeri, dai Verniciatori, i quali non contenti di servirsi del suolo pubblico ad uso di Magazzino, lo convertono anche in Officine incommode e quando scaldano i Cerchioni per le Ruote, e quando fabbricano le Vernici.

Per togliere dal centro l'incomodo, l'indecenza, e il danno di queste occupazioni sarebbe opportuno di comprare un Orto chiuso da Mura in cui potessero trasferirsi tutti quei Manifattori che non hanno Locali capaci per alcuni lavori del loro Mestiere.

Dovrebbe servire inoltre questo Locale per i Fabbricanti di Corde, e per la battitura dei Tappeti togliendone l'uso dal passeggio interno lungo le Mura in cui riesce pericoloso ai Cavalli.

**XII Locale per soleggiare i Grani e le Lane**

Manca in Firenze un locale capace per soleggiare i Grani, e per asciugare le Lane tinte. Gli uni e le altre si vedono in varj punti, e specialmente su i Cimiteri delle Chiese.

Dietro alcune Istanze de' Negozianti di Grani, e di Lane è stato proposto dall'Ingegnere Chiesi di lastricare la superficie della piazza di S. Croce, valendosi di mano in mano delle Lastre meno grosse che si tolgono dalle Strade, e che non sono capaci di ritomare in opera nei luoghi frequentati dalle Carozze.

Questo lavoro che può eseguirsi in più anni mi sembra utilissimo.

**XIII Porticciuola allo Scalo delle Travi lungo l'Arno**

Dopo che la R. Finanza ha riconosciuta l'inutilità della Porticciuola che introduce allo Scalo delle Travi è stato saviamente progettato di demolire quella porta ed i muri che la fiancheggiano e di sostituire una Cancellata di ferro per rendere più vago il tratto di lung'Arno tra gli Uffizi e il Ponte alle Grazie, la quale basterà ad impedire la discesa nell'Arno specialmente nel tempo delle bagnature. La spesa prevista è di  $\text{L.} 4878,58$ .

**A.S.F., Segreteria di Gabinetto, Appendice, filza 118, ins.15**

Altezza Imperiale e Reale

Il sottoscritto onorato della Carica di Maggiordomo Maggiore di S.A.R. e R. la Serenissima Granduchessa Regnante, distinto dell'incarico di Gonfaloniere di Firenze con rispettoso ossequio rappresenta

Che fino dall'11 Marzo 1842 in cui fu richiamato in servizio si permise esporre alla Altezza Vostra Imperiale la sua non felice situazione, che per disgrazie di famiglia, dagli incomodi, dagli affari, era forzato a trarre vita trista, oltre modo occupata, e forse troppo per la propria salute.

Che nell'Anno 1843 per ordine della Altezza Vostra destinato a cuoprire il vacante posto di Gonfaloniere per la morte del meritissimo Cav. Conte Luigi di Cambray credè portare in tale incarico quel doveroso impegno che la Magistratura richiede non curando in gran parte la condotta dei propri interessi, e di quegli che a Lui si trovano raccomandati, e si dedicò al nuovo comando; procurò a se stesso la forza, il tempo per corrispondere possibilmente all'impegno, ricercando in altri ajuto per quei mezzi che gli erano mancanti.

Al termine dei dieci Mesi di quella occupazione, e così al primo Gennajo dell'Anno 1844 l'Altezza Vostra e R. si degnò confermare, e nominarlo per il corso di tre Anni a cuoprire il posto di Gonfaloniere. Non mancò lo scrivente di porsi ai piedi dell'Altezza Vostra e si permise fare conoscere nuovamente l'incompatibilità di tale occupazione con il servizio di cui con sommo onore è incaricato presso la Granduchessa, ed il grave stato di occupazioni in famiglia. Queste circostanze degnandosi Vostra Altezza Imperiale ascoltarle, si compiacèva indicare che le allora pendenti disposizioni, proposizioni, e lavori molti per la Città, era conveniente avvanzarli da chi già ne aveva conosciuto il principio, e non obbligare altra persona a nuovo studio.

Vide lo scrivente per la di Lui situazione non potersi sottoporre al lungo tempo dei tre Anni, ma venne incoraggiato di seguire l'ordine che stabilisce la nomina dei Gonfalonieri per tal tempo, facendo nutrire la speranza che al termine del primo Anno potevasi procurare la Grazia. Stava questa per implorare presso Vostra Altezza al cadere del 1844 facendo conoscere che per gli andamenti, e disposizioni già prese, si rendeva inutile la persona ad onta del vasto movimento in cui era la Comune; quando giunse il troppo memorando giorno del 3 Novembre, ed allora era dovere di abbandonare qualunque pensiero di ritirarsi da quel posto che cuopriva al momento del disastro, e da quell'Uffizio che andava a raddoppiare di responsabilità ed occupazione; il solo dubbio di non prestarsi a pubblico servizio era vergogna.

Scende però adesso al suo termine l'Anno 1845 secondo la nomina al distinto incarico di Gonfaloniere di Firenze, ma terzo di quella occupazione, ed ha la fortuna di esporre

Che i maggiori Affari proposti, o presentati, già sono o terminati, o posti in regolare corso. Stabiliti i Regolamenti dei Pompieri, già si eseguisce l'Arruolamento, e già questo Corpo presta il suo regolare servizio.

L'Allargamento del Corso degli Adimari, e di Via dei Pittori sotto la direzione di una Commissione è terminato, ed è in breve da presentarsi il Rendiconto, solo ritardato per causa di singoli e particolari interessi.

Il nuovo Quartiere presso il Forte da Basso, sotto la direzione di altra Commissione progredisce; sono quasi al termine le opere murarie per le Strade, che vi accedono, e sta costruendosi il Lastrico in quella che dalla Via S. Gallo porta alla gran Piazza; già sono basati i ripieni di tutte le Strade principali; già cominciate le vendite di alcune delle medesime, sono pure dai particolari cominciate a costruirsi le Fabbriche.

Le proposizioni per l'Imprestito Municipale necessario all'interesse della Comune sono già da qualche tempo presentate, e quindi in varie Memorie portate a quello sviluppo che dallo scrivente potevasi.

L'incarico ricevuto nella Commissione per proposizioni di Regolamento nella Città di Firenze, fu dallo scrivente presentato il suo parere ai Colleghi fino dal di 9 Ottobre 1844 e nel 21 Aprile 1845 fu dai medesimi concordato, meno alcune variazioni di cui detto sarebbero state indicate, ma non ancora vedute.

Ebbe sfogo l'incarico del Contratto con la Compagnia Bodin per l'Illuminazione a Gaz di una porzione della Città, e questa è già attivata in parte.

Faceva carico a quello che cuopriva il posto di Gonfaloniere se avesse mancato di promuovere lavori ad utilità e possibile difesa della Città dalle Inondazioni: ma di questo fino del 5 Febbraio anno corrente furono avanzate le proposizioni.

Due soli Affari mancavano a presentarsi nell'Anno, e lo saranno in breve;

Dalla R. Camera e dal R. Corpo degli Ingegneri venne respinto il primo di quelli nel 13 Agosto passato. Le osservazioni sopra la nuova montatura degli appalti dei Lastrici e già sopra questo Affare sta lavorando per porlo con sollecitudine al caso di attività.

Termina nell'Anno l'Appalto della pulizia delle Strade, ed è questo il secondo Affare il quale osa sperarsi che sarà in grado di attivarsi il servizio col nuovo Anno.

Dopo ciò sembra allo scrivente di avere eseguito quanto fosse necessario perchè altri, ancora con più utile della nostra Città, possa giudicare, mantenere, e dar corso alle disposizioni prese, e di avere raggiunto quello che il dovere gli comandava nel corso dei quasi tre Anni che vanno a compirsi.

Osa per tanto implorare dalla Imperiale e Reale Altezza Vostra

Che in veduta dell'onorevole personale servizio presso S.A.I. e R. la Serenissima Granduchessa di che è incaricato; per la situazione attuale ben dolorosa nella propria Famiglia, e per la propria salute

Che mentre non trovasi necessaria maggiore assistenza agli Affari della Comune già posti in corso

Che valutando avere compito un corso di quasi interi tre Anni in occupato e straordinario servizio Voglia degnarsi concedere allo scrivente il ritiro dal posto di Gonfaloniere di Firenze.

Della quale grazia presenta rispettosa supplica

All'Altezza Vostra Imperiale e Reale  
Li 23 settembre 1845

L'umile servo e suddito  
Pierfrancesco Rinuccini

**A.S.F., Segreteria di Gabinetto, Appendice, f.118, ins.15**

*Ultime parole del Gonfaloniere Marchese Pierfrancesco Rinuccini alla Magistratura Civica di Firenze*

Al momento di deporre la onorevole veste di Gonfaloniere di Firenze non sarà forse inutile che in questa ultima seduta io parli brevemente di alcuni dei più notevoli atti della mia Amministrazione, di quelli cioè che si collegano essenzialmente col passato e con l'avvenire della nostra Comunità, e ne manifestano la economica situazione.

Nessuno ignora che io fui destinato a succedere al benemerito Sig. Commendatore Conte Luigi De Cambray Digny rapito da immatura morte nel Febbraio del 1843, e giustamente lagrimato da ogni Classe di Cittadini. Le sue estese cognizioni, la sua lunga esperienza ed il suo caldissimo amore di patria gli concessero nel breve giro di due Anni di studiare e conoscere i bisogni della nostra Città ed i mezzi di soddisfare ai più imperiosi di essi rimuovendo o superando gli ostacoli che inevitabilmente si parano dinanzi a chiunque voglia operare il pubblico bene.

L'ampliamento della via de' Calzajoli ch'ei lasciò appena incominciato: il riordinamento del Corpo dei Pompieri da lui proposto: lo scioglimento del Contratto di Accollo dei Lastrici da Lui con tanta perseveranza desiderato: l'aumento del fabbricato presso il Forte da Basso da lui promosso ed approvato in massima: il prolungamento di Via Vacchereccia fino alla Piazza di S. Trinita: l'illuminazione a Gas di una parte di Firenze accollata alla Società Bodin col Rescritto del 2 Gennaio 1839 ma rimasta per lungo tempo senza effetto: tutti questi ed altri provvedimenti segnavano un'epoca di avanzamento per la nostra Città, e costituivano un grave carico a Chi era chiamato a dirigere la comunale Amministrazione.

Ed in vero i provvedimenti dei quali io ho dovuto principalmente e costantemente occuparmi sono quelli che mi furono per così dire legati dal mio Predecessore, e che in parte esigeranno anche le cure del mio Successore.

Poco dirò dell'ampliamento della Via dei Calzajoli giacchè ognuno sa che questa opera restò ultimata in meno di due Anni cioè nella metà del termine assegnato alla Commissione che fu incaricata di dirigerla. E Voi sapete inoltre che la liquidazione delle Indennità, e dei Lavori protrassero fino ai primi del cadente Anno la presentazione del Rendimento di Conti della detta Commissione, la quale ebbe la rara sorte di incontrare la piena soddisfazione del pubblico e dell'ottimo Principe che alle sue tante glorie aggiunge ancor quella di aver decretato l'esecuzione di questa opera tanto importante per la sicurezza e per il comodo della nostra Città.

Il nuovo Regolamento per la riorganizzazione del Corpo dei Pompieri approvato nel 1843 dovè subire alcune modifiche per vincere la difficoltà che incontravasi nell'arruolamento degli Artigiani. Dopo tali modificazioni da me proposte e sanzionate da S.A.I. e R. il Corpo dei Pompieri fu definitivamente riorganizzato nell'Anno 1845.

Lo scioglimento del Contratto di Accollo dei Lastrici ebbe luogo nell'Ottobre del 1843, ed ora vediamo i buoni effetti dei Lavori fatti a regola di Arte e senza intervento di speculatori che cercano il lucro nella inosservanza dei patti stipulati. Ma lo studio e l'esame dei modi di provvedere col mezzo di accolti parziali e di

breve durata al mantenimento dei detti Lastrici occupò lungamente gli Ingegneri di questa Comunità, l'Ispettore della Camera, il R. Consiglio degli Ingegneri, e la Magistratura Civica, la quale dovè anche riconoscere la utilità e la necessità da me dimostrata di acquistare la Cava di pietra forte di Monteripaldi. Questo affare è stato superiormente approvato in ogni sua parte, ed io ho ordinato la stampa delle Norme generali dettate dal R. Consiglio degli Ingegneri per l'esecuzione, e per la sorveglianza dei Lavori dei Lastrici. Spetterà pertanto al nuovo Gonfaloniere a promuovere la pubblica concorrenza per l'accogliere dei detti Lavori e a provvedere alla nomina dei Deputati di sezione che dovranno invigilare a questa e a molte altre parti del servizio municipale.

Il Progetto per l'aumento del Fabbicato presso il Forte da Basso in ordine ai Sovrani Comandi del di [spazio nel testo] Dicembre 1842 fu redatto e quindi approvato nel concetto di eseguirlo per conto diretto della Comunità. La direzione di tale opera fu affidata alla stessa Deputazione che dirigeva l'ampliamento della Via dei Calzaioli, ed a cura della medesima ebbe luogo l'espropriazione dei Terreni e dei fabbricati indicati nel Progetto approvato. Sono già ultimate e fiancheggiate di Case eleganti le principali Vie di S. Apollonia, e de' Robbia: su i terreni della Piazza Maria Antonia sorgono grandiose Fabbriche delle quali fu dalla detta Commissione approvato il Disegno. In una parola la formazione del nuovo Quartiere presso il Forte da Basso può ritenersi come assicurata abbenchè non si sia verificata la concorrenza che si attendeva nella vendita de' terreni, e sia venuta a mancare la convenienza economica che consigliò a rigettare le proposizioni della Società Mejean e Compagni e fece preferire l'esecuzione del Progetto per conto diretto della Comunità.

Il Gonfaloniere nominato da S.A.I. e R. nella persona del Sig. Cav. Vincenzo Peruzzi faceva parte della prenotata Commissione, e ora che di diritto ne diviene Presidente resta a provvedersi al rimpiazzo del di Lui posto di che io lascio e debbo ad esso lasciare la iniziativa presso la Magistratura.

L'illuminazione a Gas è stata finalmente attivata nel 1845 in alcune Strade e Piazze di Firenze. Molte cure corse per porre in essere il Contratto, i Regolamenti, e le discipline che debbono tutelare non tanto l'interesse della Comunità quanto la pubblica e la privata sicurezza. Com'era da attendersi il pubblico si lagna di non vedere esteso a tutta la Città il beneficio dell'illuminazione a Gas che tanto influisce ad accrescere la pubblica sicurezza, e soprattutto si lagna perchè i Lampioni a olio non stanno accesi fino allo spuntare del giorno. Questi lamenti sono giusti, ma le risorse della Comunità abbenchè siano state aumentate con le Sovrane disposizioni del di 26 Dicembre 1845 non permettono di spendere più di  $\text{₤}$  63000 l'Anno quante ora occorrono per questo solo titolo, mentre il R. Erario quando volle accollare alla Comunità il carico che aveva di provvedere a sue spese alla Illuminazione notturna non gli accordò altro che  $\text{₤}$  52000 l'Anno non ostante la necessità da me dimostrata di una maggiore assegnazione.

Nulla dirò del prolungamento di Via Vacchereccia che è rimasto un semplice desiderio del pubblico. L'Ingegnere Chiesi non ha ancora compiuti gli studi ordinati dalla Magistratura nel 1845, nè io ho creduto di doverlo eccitare a far presto sapendo che mancano i mezzi per volgersi a questa opera di pubblica utilità, la quale aggiungerebbe immensamente al comodo e al decoro di Firenze e può anche considerarsi di assoluta

necessità ove si pensi al movimento sempre crescente delle Vetture, e delle Diligenze, il quale si farà anche maggiore allorchè le strade ferrate porranno viepiù a contatto le popolazioni degli altri Paesi con la nostra Città.

Ora che ho parlato delle principali operazioni a me legate dal mio Predecessore tratterò di quelle che ho dovuto io stesso promuovere.

La Piena del 3 Novembre 1844 oltre i provvedimenti istantanei che doverono adottarsi obbligò a pensare alla futura difesa della Città. Con questo intendimento io proposi, e la Magistratura ed il Principe approvarono la collocazione di due Chiuse idrauliche alla Porta S. Niccolò; la provvista di alcuni Busini ed Attrezzi nei Magazzini comunitativi; la costruzione di uno Scalo per trarre a terra i Barchetti dei Renajoli dalla Gora dei Mulini presso i Renaj; la chiusura delle comunicazioni delle Case con l'Arno e il rialzamento delle Spallette nei Lungarni.

Le Chiuse idrauliche alla Porta alla Croce e alla Porta S. Niccolò sono messe al posto: la provvista dei Legnami pei busini, e degli attrezzi è quasi compiuta: lo Scalo pei Barchetti è costruito, ed è stabilito il Regolamento al quale dovranno uniformarsi i Proprietari e Conduttori dei Barchetti medesimi all'effetto di averli a disposizione in qualunque siasi occorrenza. Restano ad eseguirsi i lavori per il rialzamento delle Spallette e per la Chiusura delle Comunicazioni con l'Arno. Abbiamo però le Perizie di questi Lavori, ed è pubblicata la Legge che obbliga i Proprietari degli Stabili a permetterne la esecuzione salvo le indennità di ragion dovute. Ed abbiamo anche un Voto del Cav. Avvocato Regio sulle massime da adottarsi in proposito di tali Indennità.

Malgrado tuttocì io penso come già esposi nella precedente Adunanza che sieno necessari molti Studi prima di dar mano ai Lavori all'oggetto di porre in armonia il Rialzamento delle Spallette con la Chiusura delle comunicazioni ed evitare inutili Indennità alla comunale Amministrazione. E perciò lascio al mio Successore la cura di esaminare se convenga come a me pare di nominare una Deputazione o Commissione speciale per la trattativa di questo gravissimo Affare.

Nello Stato della Comunità di Firenze considerata nei suoi rapporti economico politici da me compilato al termine del 1843 ( nel quale sono indicati tutti i bisogni della nostra Città) dissi essere sopra ogni altra cosa urgente di provvedere alla mancanza di Ministri, di Locali, e di mezzi pecuniarj.

Su questi tre punti principali presentai in seguito le mie proposizioni che giova qui rammentare.

In quanto ai Ministri proposi che si dassettero due Aggiunti al Gonfaloniere per sollevarlo dalle molteplici sue cure; che si accrescesse il numero degli Impiegati della sua Segreteria e si rendesse più certa la sorte del Segretario: che si desse un Ajuto al Magazziniere, e si aggiungessero altri due Ajuti al Camarlingo per dividere i Dazaioli a comodo dei Contribuenti; e che finalmente si riorganizzasse l'Ufficio degli Ingegneri in modo che la direzione di quel servizio risiedesse in un solo Ingegnere in Capo, da cui dipendessero gli altri.

Tali proposizioni furono superiormente approvate meno quelle riguardanti gli Aggiunti, e l'aumento d'Impiegati nella Segreteria del Gonfaloniere.

Rapporto ai Locali proposi e restò approvato e concluso l'acquisto dell'antico Palazzo Spini. Ma dovendosi rispettare una Scritta di Locazione che dura per altri 5

Anni, il nuovo Gonfaloniere profitterà se lo crede della opportunità che si presentasse di sciogliere in tronco quella Scritta con leggero sacrificio della Cassa Comunitativa onde affrettare quanto si può il momento di togliere la Sede della Magistratura dall'angusto, indecente, e nascosto locale in cui si trova.

E riguardo alla Finanza Municipale è noto che sull'esempio di tutti gli Stati, e delle principali Città di Europa io avevo proposto di creare un Debito municipale redimibile a rate nel corso di 70 Anni e fruttifero al 3 1/2 per Cento unico mezzo a senso mio e della Magistratura del 1844 di procurarsi senza aggravio soverchio de' Contribuenti le somme necessarie onde provvedere ai bisogni straordinari della nostra Città, e di repartire anche sulle generazioni future le spese dei Miglioramenti reali che hanno una utilità reale e permanente.

La non approvazione per parte del R. Governo di quel mio Progetto: le trattative da me inutilmente tentate con la Cassa di Risparmio per ridurre a meno del 4 per Cento il frutto annuo dei suoi Imprestiti, e per fissare la scadenza a lungo tempo obbligarono a perseverare ad ogni piccola o grande occorrenza nel sistema di formare un Debito con la detta Cassa a breve scadenza e al frutto del 4 per Cento: per cui con un Debito di soli 300 mila Scudi la nostra Finanza si è resa impotente a intraprendere qualunque nuova opera.

Se non che mi è venuto sott'occhio il parere di una Deputazione della detta Cassa di Risparmio pubblicato in questi ultimi giorni col quale si conclude che non ostante l'obbligo contratto dalla stessa Cassa verso i suoi depositanti di restituire le somme nel tempo di 15 giorni può e deve la Cassa medesima rinvenirle in Imprestiti alle Comunità per un lungo lasso di tempo di 60, 70 e più Anni: E prevedendosi il caso di una straordinaria commozione in cui sia richiesta la restituzione senza poterla effettuare a causa appunto di tali Imprestiti si dice perfino in quel parere che in tal caso la restituzione invece di essere un obbligo dovrebbe dirsi una contravvenzione dei patti promessi.

Io non divido punto quel parere ed ignaro della scienza del diritto mi attengo alla massima che quando si promette si deve mantenere, ne sono in grado di capire come l'adempimento d'un obbligo possa dirsi contravvenzione.

Molto meno mi persuado come in caso di straordinarie commozioni, quando cioè la paura che non ragiona e l'avarizia astuta confondono ogni cosa possa esser dato di signoreggiare gli sconsigliati timori e acquietarli con la parola. E mi pare che quanto più sarà savia e ragionevole questa parola tanto meno potrà essere intesa da una massa di sconsigliati invasi dalla paura che non ragiona.

Soprattutto resto sorpreso come nel 1846 possa esser lecito di asserire dogmaticamente contro l'opinioni di tutti gli Economisti e contro l'esempio di tutte le Nazioni che il Debito pubblico dello Stato e delle Comunità è una sciagura dalla quale è stata preservata la Toscana, mentre si dice che la condizione di vita per la Cassa di Risparmio è la compra di Crediti contro le Comunità e gli Imprestiti fatti a quelle.

Quando si concede che le Comunità possano avere un Debito, e possano prendere i Denari dalla Cassa di Risparmio che sono Denari del pubblico, bisogna concludere che la pretesa sciagura si ridurrebbe unicamente ad avere Cedole circolanti, veridiche, e facilmente spendibili in luogo di Libretti che hanno il difetto di non potere liberamente circolare, e che contengono una promessa di restituzione la quale secondo l'emesso parere non deve rispettarsi.

Ad onta di tuttocì quando il Consiglio di Amministrazione della Cassa di Risparmio credesse di poter sistemare il Debito della Comunità di Firenze in modo da redimerlo nel corso di 70 Anni come in massima ha ritenuto il detto Consiglio accettando le conclusioni generali della Deputazione, e quando inoltre credesse di poter diminuire l'interesse dal 4 al 3 4/5 per Cento (riduzione concordata a favore della Comunità di Livorno) io troverei utilissimo questo espediente che recherebbe indirettamente molti dei vantaggi sperati dal Debito Municipale a obbligazioni circolanti. E potrebbe convenire in tal caso di estendere sino a 500 mila Scudi il Debito della Comunità giacchè l'aggravio annuale per sostenere ed aumentare questo debito non sarebbe maggiore di quello che ora sopporta la Comunità per sostenere ed alimentare il minor debito di Scudi 300 mila. Si avrebbero così a disposizione 200 mila Scudi con i quali potrebbero operarsi molti importanti Miglioramenti.

Debbo pur rammentare l'istituzione di un Consiglio Edilizio di cui ho abbozzato il Progetto, e l'ho sottoposto all'esame del Sig. Commissario Regio, e del Sig. Provveditore della Camera, i quali assieme col Gonfaloniere compongono la Commissione incaricata da S.A.R. e R. di redigere un nuovo Regolamento a tutela della nettezza, del comodo, e dell'ornato di Firenze.

Alla detta Commissione furono rimesse le proposizioni approvate dalla Magistratura per frenare l'abusivo ingombro dei tetti, e delle Mostre delle Botteghe, e per provvedere con maggior successo e con minore spesa alla nettezza delle Strade.

Infine noterò che all'oggetto di meglio repartire la Tassa di Famiglia fu aumentato dai 12 ai 18 il numero dei Componenti la Deputazione incaricata di tale Reparto: ma questa misura non basta a raggiungere lo scopo di far contribuire tutti e con giusta proporzione; talchè il nuovo Gonfaloniere dovrà occuparsi anche di questo interessante oggetto quando si vogliono evitare i molti reclami, e non tutti ingiusti ai quali da luogo annualmente l'operazione del Reparto della detta Tassa.

Io potrei diffondermi sopra molte altre parti della mia Amministrazione che possono avere una qualche influenza nell'avvenire della Comunità; ma temendo di abusare della vostra indulgente attenzione pongo termine al mio dire pago di aver ricordato le cose più notevoli e confortato dalla convinzione che la saviezza, i lumi, e l'operosità del meritissimo mio Successore ( di cui pregio altamente l'amicizia ) debbano profittare moltissimo all'avanzamento della nostra Città.

Li 30 dicembre 1846  
P. Rinuccini

## STORIA DELL'URBANISTICA

Publicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni

### *Storia dell'Urbanistica*

- n.1 - Istituzioni e territorio in Terra di Bari  
N.2/3 - Palermo: Via Libertà 1848/1851  
n.4 - Roma: Bibliografia ragionata delle opere pubblicate fra il 1976 e il 1981  
n.5 - Marcello Piacentini (1881-1960): l'edilizia cittadina e l'urbanistica  
n.6 - L'acropoli e le mura di Alatri: archeologia e urbanistica nell'Ottocento  
n.7 - L'ornato cittadino a Vicenza

### *Quaderni Regionali*

- LAZIO/I  
L'illuminazione a Roma nell'Ottocento,  
*di Carla Benocci*  
LAZIO/II  
Il Piano Generale per la Capitale Regina del Mondo (1864), *a cura di Enrico Guidoni*  
LAZIO/III  
Progetti per Roma dal Seicento al Novecento, *a cura di Enrico Guidoni*  
LAZIO IV  
Roma: edilizia popolare preunitaria  
LAZIO/V  
La città: interpretazione e costruzione  
TOSCANA/I  
Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1859): allargamenti stradali e nuovi quartieri, *a cura di Giovanni Fanelli*  
TOSCANA/II  
Firenze nel periodo della Restaurazione: una mappa delle trasformazioni edilizie (1814-1864)  
TOSCANA/III  
Firenze nel periodo della Restaurazione (1814-1864): la definizione di una nuova immagine urbana

- PIEMONTE/I  
Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852), *a cura di Vera Comoli*  
PIEMONTE/II  
Il Real Giardino Zoologico: un museo naturalistico nella Torino postunitaria, *a cura di Anna Marotta*  
PIEMONTE/III  
Ingegneri Architetti Geometri in Torino. Progetti edilizi nell'Archivio Storico della Città (1780-1859), *a cura di Giovanni Maria Lupo*  
CAMPANIA/I  
Pozzuoli, *a cura di Teresa Colletta*  
CAMPANIA/II  
Platee e progetti. Dal Settecento al Novecento, *a cura di Teresa Colletta*  
CAMPANIA/III  
Centri dell'Irpinia. Storia territoriale e urbanistica, *a cura di Teresa Colletta*  
SICILIA/I  
La città in scena: Palermo nell'età borbonica, *a cura di Aldo Casamento*  
PUGLIA/I  
Apprezzi, platee, cabrei, perizie e catasti, *a cura di Giuseppe Carlone*