

STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA V

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni

Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Gennaio-Giugno 1998

STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA V

STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA V

La rete stradale della Toscana centro-settentrionale
tra '700 e '800



STORIA DELL'URBANISTICA/TOSCANA V

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni
Supplemento di «Storia dell'Urbanistica», Luglio-Dicembre 1997

COMITATO DI REDAZIONE/TOSCANA

Gabriele Corsani, Giovanni Fanelli, Ezio Godoli, Gabriella Orefice

Responsabile scientifico per la Toscana: Giovanni Fanelli

Questo fascicolo di «Storia dell'Urbanistica/Toscana» è stato pubblicato nell'ambito della Ricerca Nazionale ex MURST. «Strade Storiche urbane e territoriali dal Medioevo all'Ottocento», coordinatore nazionale Enrico Guidoni, coordinatore locale Gabriele Corsani.

Pubblicato con i fondi per la ricerca scientifica del MURST (40%) assegnati al Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze.

In copertina: M. Gautier, Traité de la construction des chemins, Paris, Duchesne, 1755.

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 93123008 - Cappabianca Paolo, via Silvio Benco, 2 - 00151 Roma

STORIA DELL'URBANISTICA TOSCANA/V

La rete stradale della Toscana centro-settentrionale tra '700 e '800



Edizioni Kappa

Indice

Nota introduttiva di <i>Gabriele Corsani</i>	5
<i>Gabriella Orefice</i> Il rinnovamento del sistema stradale toscano nel '700. Ordinamenti, magistrature e tecnici	17
<i>Appendice documentaria</i>	
<i>Anna Guarducci</i> In viaggio. Viabilità, mezzi di trasporto, supporti di traffico e percezione paesaggistica nella Toscana centro-settentrionale del Settecento	40
<i>Elisabetta Pieri</i> Tra Arno e Appennini: i collegamenti da Firenze ad Arezzo in periodo leopoldino	70
<i>Giuseppina Carla Romby</i> Le grandi transappenniniche toscane: le strade carrozzabili bolognese e modenese	91
<i>Gabriele Corsani</i> La via Pisana. Biografia del tratto fiorentino	116

Sigle e abbreviazioni

ACBR	Archivio Comunale di Bagno a Ripoli
ACF	Archivio Comunale di Fiesole
ACP	Archivio Comunale di Pontassieve
ACSC	Archivio Comunale di San Casciano in Val di Pesa
ASCF	Archivio Storico Comunale di Firenze
ASF	Archivio di Stato di Firenze
ASP	Archivio di Stato di Praga
BMF	Biblioteca Marucelliana di Firenze
BNCF	Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze
STAATENABT	Archivio di Stato di Vienna

Nota introduttiva

Il quinto numero della serie toscana di Storia dell'Urbanistica, che qui si presenta, è l'occasione per un bilancio, tematico e metodologico, sul percorso fatto.

I primi tre numeri della rivista sono stati dedicati interamente a Firenze nel periodo della Restaurazione, esteso ai primi anni del regno d'Italia (1814-1864) a sottolineare la continuità dei processi in atto fino alla prima grande cesura rappresentata dal piano per Firenze capitale di Giuseppe Poggi.

È emersa la paziente ed omogenea composizione moderna del volto del capoluogo toscano. La stupefacente ricchezza propositiva ha lasciato una traccia documentaria quasi intatta nelle relazioni, disegni e allegati tecnici, conservati all'Archivio Storico del Comune e all'Archivio di Stato. Altrettanto ricca e significativa è risultata la serie dei documenti a stampa, soprattutto opuscoli con le ipotesi progettuali che gli architetti sottopongono all'amministrazione pubblica e ai privati secondo un costume che è stato proprio di questa categoria professionale fino a giorni non lontani.

Se a questi documenti si affiancano idealmente quelli, non meno importanti, costituiti dalle piante e dalle vedute – proprio nei decenni considerati compaiono alcuni dei principali monumenti dell'iconografia urbana di Firenze (basti ricordare la splendida pianta di Federico Fantozzi del 1843, su cui il Poggi verificherà la congruenza formale e dimensionale del suo piano di espansione) – appare evidente che il nuovo assetto e la nuova immagine del capoluogo toscano si basano su una grande maturità progettuale e su una reale, seppur prudente, azione promotrice della classe egemone.

Sono stati trattati inoltre i nodi problematici relativi al funzionamento della macchina amministrativa municipale e statale, ove ad aspetti francamente innovativi fanno riscontro clamorose carenze in ambito normativo: tanto più inspiegabili, quest'ultime, in quanto sia l'impostazione della burocrazia asburgica sia la diffusa conoscenza della cultura francese, parimenti assai avanzata nel campo delle scienze amministrative, non arrivano, per esempio, a dar forma all'imperativo categorico del buon regolamento edilizio come base di ogni buona gestione urbana.

Il numero quattro, dedicato all'Arredo e decoro urbano dall'Unità d'Italia alla Prima Guerra Mondiale, ha ampliato l'ambito cronologico e il campo di indagine a Lucca e a Carrara. In quest'ultime la diffusione di arredi urbani e di architetture liberty sottolinea fasi particolarmente vivaci della vita urbana e rimanda al grande tema dell'Arte civica, con un approccio francamente europeo.

Con questo fascicolo quinto si inaugura virtualmente una nuova serie. Le ricerche affrontano la dimensione territoriale della Toscana, e più precisamente della sua parte centro-settentrionale, attraverso le vicende della viabilità fra il Settecento e l'Ottocento.

Nel medioevo, con la formazione del «dominio fiorentino», si ricomponne la rete dei collegamenti fra Firenze e i grandi poli urbani (Lucca, Pisa, Arezzo, Siena) già configurata ai tempi dell'impero romano, quando Florentia Tuscorum era capitale dell'VIII Regio, appunto la Tuscia. Le tappe dell'assetto medievale sono scandite dall'assoggettamento di ognuna di quelle città da parte del capoluogo regionale, con la progressiva scissione, operata per via amministrativa, degli assi viari

dalle strette interconnessioni con il territorio della città conquistata, il cui nuovo ed unico polo era diventato Firenze, la «dominante». La pax medicea aveva accentuato l'organizzazione centralistica senza apportare innovazioni di rilievo nelle magistrature preposte alle strade e nella tecnica costruttiva.

Il sistema della viabilità toscana entra in una nuova fase intorno alla metà del Settecento con la dinastia degli Asburgo-Lorena e specialmente con Pietro Leopoldo, granduca dal 1765 al 1790.

La serie delle riforme amministrative, la sensibile ripresa economica, un più generale cambiamento di mentalità, impongono gradualmente parametri nuovi, come l'attenzione alla comodità del viaggio e, in qualche misura, ai tempi di percorrenza. L'istanza di una sistemazione stabile del percorso, che superi la logica degli interventi di riparazione di un tessuto stradale ormai logoro, porta ad un effettivo rifacimento di gran parte della rete viaria, razionalizzata nel tracciato con varianti anche di rilievo, migliorata dal punto di vista tecnico e amministrativo. Un altro cambiamento è dato dal nuovo ruolo politico del Granducato, componente non secondaria dei territori controllati dagli Asburgo in Italia, in quanto assicura a questi e all'Impero lo sbocco al mare Tirreno con il controllo del porto di Livorno.

Questi processi approdano a una conferma e a una crescita del ruolo delle antiche strade che collegano Firenze con il nord (la Bolognese per la Futa e la Modenese, che da allora assume il nome «dell'Abetone e del Brennero»), con Pisa e Livorno (la via Pisana). Ugualmente accresciuto è il ruolo delle strade per Arezzo (le vie Aretina, dei Sette Ponti e Casentinese) anche per la fase risolutiva della bonifica della Valdichiana. La grand croisée si completa naturalmente con la via Cassia, per Siena e Roma, ma questa arteria non è stata qui presa in esame per la scelta di campo sopra dichiarata.

Nel riequilibrio del territorio toscano perseguito dalle riforme lorenese la modernizzazione della rete viaria risulta dunque un tramite fondamentale e può considerarsi un esempio di pianificazione territoriale ante litteram, per la rilevanza economica e sociale dei fini, la capillare diffusione e, pur con evidenti limiti, la celerità esecutiva.

La componente urbanistica di questa fase appare ancor più chiaramente se consideriamo le numerose trasformazioni indotte dalle operazioni di rettifica dei percorsi in prossimità degli insediamenti, cui non poche piccole città e villaggi devono l'orientamento del loro sviluppo contemporaneo. Nelle città principali, il pittoresco disordine degli accessi in prossimità delle mura riceve la prima razionalizzazione. Questo nuovo assetto della Toscana, che per coerenza e rilevanza degli interventi era stato impostato per una lunga durata, riceve dall'epilogo dell'avventura unitaria uno sbilanciamento repentino, anche se non così traumatico come in altre regioni.

Gabriella Orefice apre questa raccolta con un contributo generale che inquadra i cambiamenti più significativi dal punto di vista della gestione tecnico-amministrativa e della «rivoluzione stradale» lorenese.

Anna Guarducci ha affrontato un altro tema generale, relativo alla «geografia della percezione» espressa dai viaggiatori europei che attraversano la Toscana soprattutto nel Settecento. Il saggio sottolinea aspetti anche curiosi di una meccanica del viaggio disagevole, dato che i lavori rendono difficilmente praticabili le strade, ma sempre affrontata con vera e propria passione ripagata dalle bellezze godute, che non consistono solo nelle meraviglie monumentali delle città, ma anche nell'ammirevole trama del disegno del territorio.

Elisabetta Pieri, Giuseppina Carla Romby e Gabriele Corsani presentano ricerche monografiche sulla trasformazione dei collegamenti fra Firenze e Arezzo, sulle transappenniniche toscane e sul tratto fiorentino della via Pisana, che vengono a costituire un sistema viario in gran parte inalterato fino agli anni '60 del nostro secolo. Mentre per la via Pisana i pur notevoli cambiamenti insistono in una zona già stabilmente unita a Firenze, anche per la presenza dell'Arno che costituisce un importante raddoppio di quell'asse viario, negli altri casi le trasformazioni apportate dai primi granduchi lorenese significano l'avvio dell'epoca moderna per intere vallate.

Gabriele Corsani

Gabriella Orefice, docente di Storia della Città e del Territorio presso la Facoltà di Architettura di Firenze, ha pubblicato numerosi studi e saggi nel campo della storia dell'architettura e delle trasformazioni urbane, tra i quali si segnalano: *Rilievi e memorie dell'antico centro di Firenze* (1986), *Ferdinando Morozzi architetto e ingegnere toscano* (1988), *Da Ponte Vecchio a S. Croce piani di risanamento a Firenze* (1992), *Atlante Storico delle Città Italiane, Castiglion Fiorentino* (1996).

Anna Guarducci, docente nella scuola dell'obbligo, collabora con l'Istituto di Geografia dell'Università di Firenze. Ha pubblicato studi e ricerche sulle case coloniche toscane, sulla geografia storica di varie aree regionali (Valdipesa, Valdinevole, Empolese, ecc.), sulla storia della cartografia (raccolte iconografiche della Collegiata di S. Andrea d'Empoli e del Ministero della Guerra di Vincennes a Parigi), sui contenuti geografici dei resoconti di viaggiatori in Toscana e all'estero (tra quest'ultimi, Alessandro Humboldt e Ida Pfeiffer).

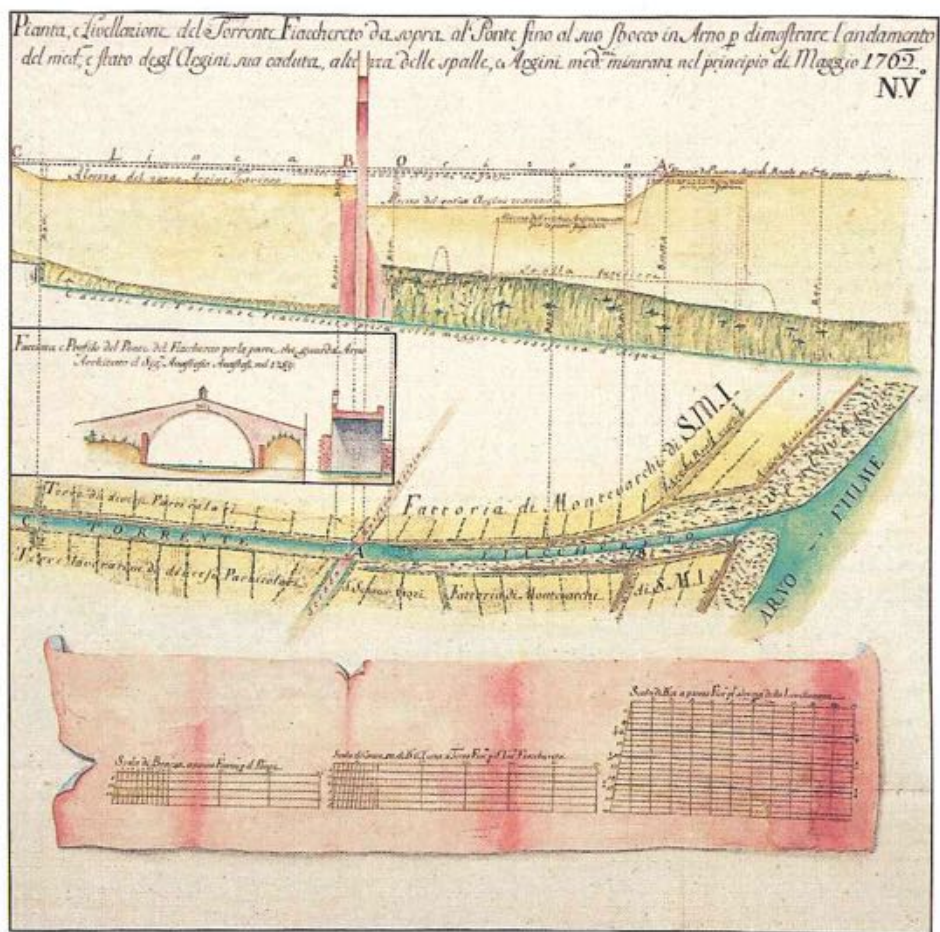
Elisabetta Pieri, architetto, è dottore di Ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica. Collabora con i Dipartimenti di Storia e Restauro delle Strutture Architettoniche e Progettazione dell'Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.

È ricercatrice presso la Fondazione Giovanni Michelucci di Fiesole.

Ha al suo attivo pubblicazioni sull'architettura del Novecento, sull'urbanistica toscana e sul disegno dell'architettura.

Giuseppina Carla Romby, è docente di Storia dell'Architettura presso l'Università degli studi di Firenze. Ha condotto numerosi studi e ricerche sulla storia dell'attività edilizia e dei grandi cantieri urbani dal Medioevo all'epoca moderna, con particolare riferimento all'area toscana, cui fanno riferimento le pubblicazioni più recenti *Costruttori e maestranze edilizie della Toscana medievale* (1995) e *Misure e proporzioni dell'architettura nel tardo Quattrocento* (1996).

Gabriele Corsani, è docente di Storia dell'Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Firenze. Ha condotto studi e ricerche sull'urbanistica di Firenze e dell'area fiorentina e sull'urbanistica inglese dal Settecento a oggi. Fra i contributi più recenti si segnala l'intervento alla giornata fiorentina per il centenario della nascita di Lewis Mumford, pubblicato nel volume *Alle radici della città contemporanea. Il pensiero di Lewis Mumford*, 1997, e l'inserto monografico sul 50° anniversario del New Towns Act, apparso sul n. 107, dicembre 1996, di *Urbanistica*.



VEDUTA DEL POGGIO DI ROMENA DALLA PARTE DI PRATOVECCHIO.

- 1. Castello di Romena
- 2. Ponte di Pratovecchio
- 3. La Collina, nel Palazzo delle Montecorchie
- 4. Fiume Arno
- 5. Strada Fiorentina
- 6. Strada che conduce dalla Casenna del Palazzo di Prato



VEDUTA DE' POGGI, CHE CONGIUNGONO ROMENA COL BORGO-ALLA-COLLINA NEL CASENTINO.

- 1. Lago di Collina
- 2. La Spallata, alla Strada Fiorentina
- 3. Chiesa parrocchiale di S. Paolo
- 4. Casa del Podestano
- 5. Capo del Casale
- 6. Torre di Casaglia
- 7. Rio di Casaglia, che divide il Poggio di Romena dalla Collina di S. Paolo
- 8. Fiume Arno
- 9. Strada che conduce dal Borgo alla Collina

Nella pag. precedente

IV/Piante e livellazione del torrente Fiacchereto che sbocca in Arno, maggio 1762. Nel riquadro a sinistra è raffigurato il ponte del Fiacchereto (a mattoni e ad unico fornice con cappellina al centro della spalletta), realizzato nel 1759 su progetto di Anastagio Anastagi (ASF, Piante della Direzione Acque e Strade, 1504 m. tav. V).

VI/Viaggio da Firenze ad Arezzo per il Casentino. Guida per viaggiare la Toscana, Biblioteca I.G.M., inv. 25443, tav. 15.

VII/Veduta del Poggio di Romena dalla parte di Prato-

vecchio. Sono ben riconoscibili il fiume Arno con il ponte di Pratovecchio, a schiena d'asino e ad un fornice, e la vecchia strada Fiorentina, qui raffigurata come una semplice mulattiera. Questa e le 3 successive vedute, realizzate da pittori che accompagnavano il Ferroni durante i sopralluoghi, illustrano il paesaggio interessato dai diversi progetti della nuova Casentinese (BNF, Ms. Cappugi 308, tav. XXIV).

VIII/Veduta dei poggi che congiungono Romena col Borgo alla Collina. Sulla sponda occidentale dell'Arno è ben visibile la mulattiera che conduce al Borgo alla Collina (BNF, Ms. Cappugi 308, tav. XXVI, 1788).



VEDUTA DEI POGGI DEL BORGO-ALLA-COLLINA
DALLA PARTE DEL FIUME SOLANO.

1. Collina di Pomponi, per cui poggio
2. Strada, Roccatina
3. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio
4. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio

5. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio
6. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio
7. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio
8. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio



VEDUTA DELLA MONTAGNA DI POMPONI

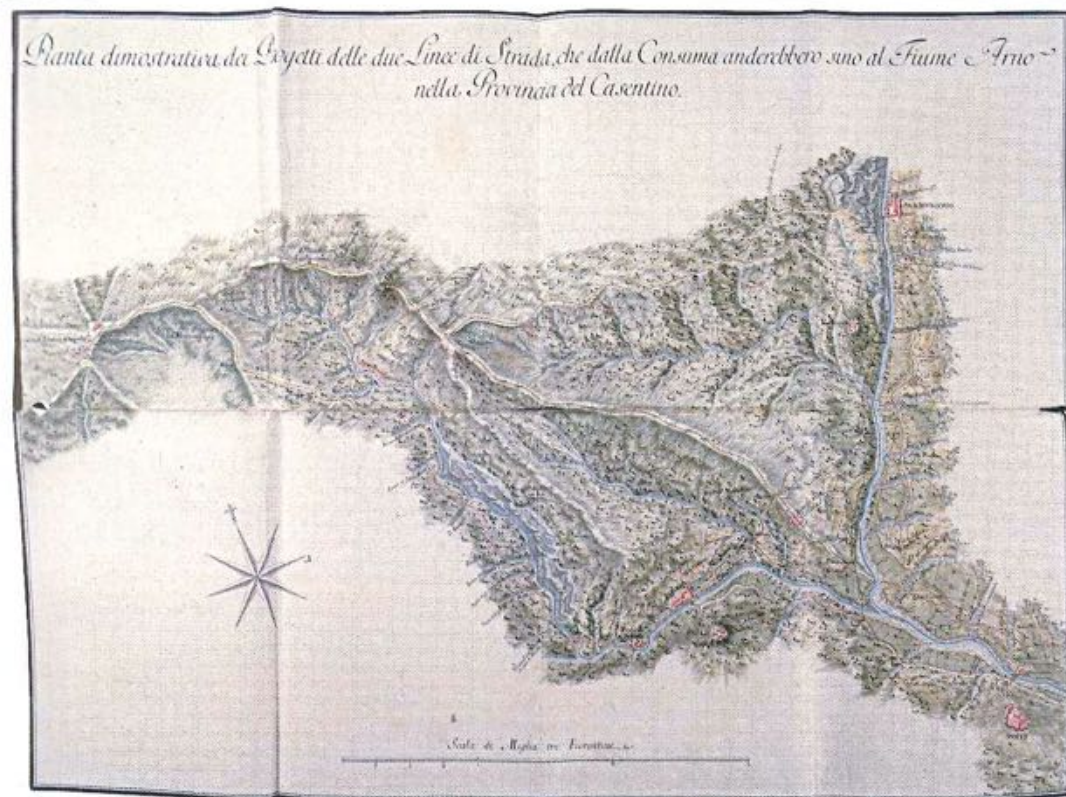
1. Collina di Pomponi, per cui poggio
2. Strada, Roccatina

3. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio

4. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio
5. Poggio di Rifigliuzzo, da cui si fa il fiume del Rio

VIII/Veduta dei poggi del Borgo alla Collina dalla parte del fiume Solano, 1788. Sulla sinistra la mulattiera che da Strada sale fino al Borgo alla Collina, guardando il fiume Solano in corrispondenza della «fornace del Gatteschi» (BNF, Ms. Cappugi 308, tav. XXVII).

IX/Veduta della montagna di Pomponi e della valle del Rio del Rifigliuzzo. Sulla sponda del torrente Rifigliuzzo sarebbe dovuta passare la via ipotizzata dal Ferroni per raggiungere la terra di Strada e successivamente quella di Poppi (BNF, Ms. Cappugi 308, tav. XXIII).



XI/Pianta dimostrativa dei progetti delle due linee di strada dalla Consuma sino al fiume Arno, rilievo di Piero Ferroni. Il progetto del Ferroni prevede il passaggio della via ad ovest, dalla valle del Rifigliuzzo sino all'abitato di Strada; quello dello Sgrilli ad est, dal Piano del Duca sino al borgo di Pratovecchio (BNF, Ms. Cappugi 308, tav. XXII).

XI/Campione di tutte le strade comunitative Esistenti e Situate nella Comunità di San Casciano, 1779 (ACSC).



XVI/Pianta oculare e fatta a mano cioè senza l'istrumento per dimostrare la situazione della nuova strada ideata per la montagna di Pistoia fino al confine del Modenese che è quella punteggiata e colorita di giallo (ASF, Segreteria di Finanze ante 1788, n. 1087).

XVII/Viaggio da Livorno a Firenze. Guida per viaggiare la Toscana, Biblioteca I.G.M, inv. 25443, tav. 8.

Il rinnovamento del sistema stradale toscano nel '700. Ordinamenti, magistrature e tecnici

Gabriella Orefice

La Reggenza

La grave crisi economica in cui versava lo stato toscano era l'eredità più scomoda che si trovava a gestire la casa lorenesa a cui era stata assegnato il granducato all'indomani della morte di Gian Gastone, ultimo discendente della famiglia Medici.

L'immobilismo produttivo, peggiorato da un accentramento della proprietà in mani ecclesiastiche, gli ostacoli e le restrizioni a manifatture e commerci non facevano che aggravare la situazione, appesantita ulteriormente dai sistemi accentratori adottati nell'amministrazione dello stato. Gli uffici governativi assorbivano infatti quasi tutte le funzioni locali, comprese quelle di gestione del territorio; era ancora l'antica magistratura dei Capitani di Parte Guelfa¹ a esercitare attività di controllo e di progetto per quanto riguardava i temi delle bonifiche, della regimentazione delle acque, dell'apertura e conservazione dei tracciati stradali e di tutto ciò che concerneva l'attività edilizia in genere.

Agli ingegneri della Parte, tecnici selezionati con buona preparazione specifica, erano demandate le operazioni di studio e di rilievo dei problemi di progetto delle possibili soluzioni. Tramite la documentazione grafica (rilievi, misurazioni, progetti) e scritta (relazioni, perizie, consuntivi) conservata negli archivi di questa magistratura è possibile tracciare un quadro esaustivo dei provvedimenti e degli interventi operati nel periodo della Reggenza.

Nei primi decenni del Settecento, il panorama generale delle infrastrutture stradali toscane non era in linea di massima confortante; all'infuori di pochi assi principali quali ad esempio la Bolognese e l'Aretina, anch'essi per molti versi problematici, la maggior parte della Toscana era servita da strade

spesso maltenute, con pendenze eccessive, fondi dissestati, tracciati difficili e larghezze insufficienti al passaggio di carrozze e carri pesanti.

Che il miglioramento della rete stradale nazionale fosse una esigenza sentita dagli operatori economici e dalla stessa popolazione toscana è comprovato dalla richiesta di costruzione di una *Strada Carreggiabile per la Parte della Lunigiana e Lombardia*, inviata a Vienna il 17 settembre 1737 a Francesco Stefano di Lorena, da appena due mesi granduca di Toscana, da un gruppo di cittadini ed operatori economici livornesi, nell'ambito di una più articolata relazione concernente alcuni *Progetti in vantaggio del Principe, del pubblico e del commercio della Toscana*².

«Rendendosi carreggiabile la strada che si propone dalla parte di Pontremoli per il trasporto delle Mercanzie da questa città in Lombardia, Mantovano e parte dello Stato Veneto – scrivono i proponenti – non è da porsi in dubbio che sarebbe di molto vantaggio al traffico della Toscana e al risollevarlo delle sorti di Livorno»; in tal modo si sarebbe potuto contrastare con successo l'attrattiva esercitata dal porto franco di Ancona, dal quale transitavano molti dei traffici per le regioni settentrionali della penisola. La cattiva qualità della strada esistente che passava per Pontremoli «la quale non permette, che possino tranzitare che li soli animali da soma, e questi con molta difficoltà, per essere tenuta malamente», faceva prediligere altri percorsi come, appunto, l'attracco ad Ancona e il trasporto per via fluviale lungo il Po o, in alternativa, l'utilizzo del porto di Genova e della rete stradale padana.

Per il Consiglio di Reggenza, nominato dal nuovo granduca lorenesa a reggere le sorti del paese, preliminare a qualsiasi tipo di intervento, sembra es-



1/M. Batty, *Italian Scenery from drawings made in 1817*, London 1818. Tav. 18, «Ponte del Palazzo» near Florence.

sere una buona conoscenza della regione che si basi su una cartografia moderna ed aggiornata che possa rispondere anche e soprattutto a esigenze di carattere militare e di difesa. In questa ottica si inquadra l'incarico affidato nel 1747 ad un «Ufficiale di fanteria», aiutante del comandante generale delle truppe toscane Marchese Du Chatelet, di portare a termine l'ispezione e la descrizione delle strade toscane³. La relazione topografica venne realizzata in cinquantasette giorni di sopralluoghi, e alla fine la *Topografia militare di alcune strade, vie e viottoli che dall'interno della Toscana conducono su i suoi confini con la descrizione del paese delle città e delle fortezze che tra via s'incontrano ed altri siti munibili di qualche resistenza*, forniva un quadro sintetico ma esauriente della situazione, anche se con una chiave di lettura specificatamente militare.

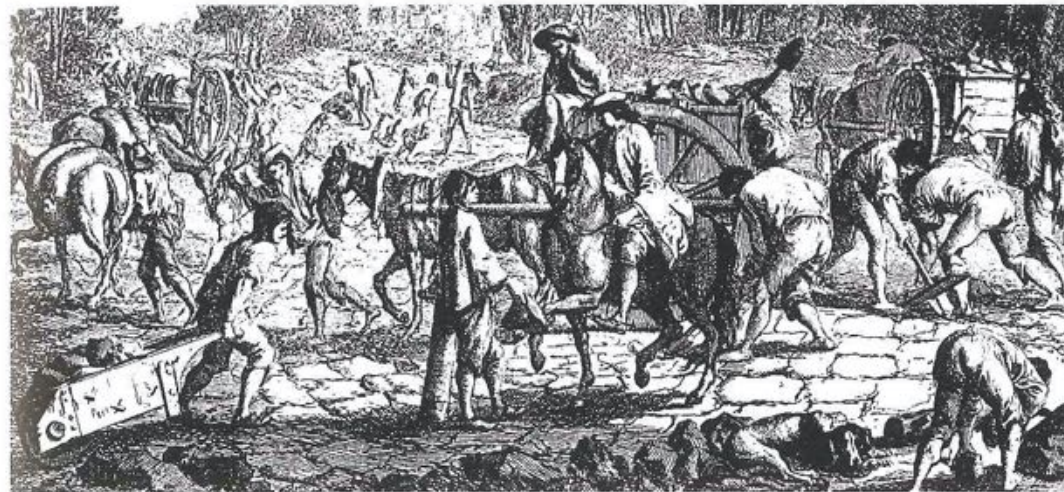
Pur se contenuti, gli interventi della Reggenza in materia di viabilità vengono indirizzati prevalentemente a migliorare le strade postali, o comunque di importanza primaria per i collegamenti con il nord e, per ragioni militari, con la Lombardia.

L'operazione più significativa riguarda infatti la costruzione di una nuova moderna carrozzabile tra Firenze e Bologna per il Passo della Futa che ricalcava un vecchio tracciato medievale. La strada infatti aveva ancora lunghi tratti non facilmente percorribili su ruote, come aveva verificato di persona lo stesso granduca, quando nel 1739, insieme

alla moglie Maria Teresa d'Austria, l'aveva percorsa per raggiungere per la prima e unica volta Firenze e si era reso necessario l'intervento di molti buoi e la buona volontà della popolazione, chiamata a spingere carrozze e carri, per superare la salita del Giogo⁴.

«Per universale beneficio della Toscana, e del commercio», Francesco Stefano aveva quindi ordinato il restauro «della Strada di posta, che dalla città di Firenze va ai confini del Bolognese» in modo da «ridurla più agevole, e comoda per mezzo di quelle variazioni che sono state progettate, e che si troveranno più proprie per facilitare la comunicazione del traffico tra la Toscana e la Lombardia, non meno che il passaggio dei Forestieri per il nostro Granducato»; per supplire alle spese che i lavori richiedevano, era stata decisa un'imposizione straordinaria sulle proprietà immobiliari⁵.

Il tratto toscano, che aveva il suo termine a Le Filigare, fu ultimato in quattro anni a partire dal 1748, mentre solo nel 1764, dopo lunghe trattative con lo Stato Pontificio, venne compiuto l'intero tracciato ed in particolare il tratto transappenninico. Non si trattava in questo caso di pure e semplici ristrutturazioni della strada preesistente che venne invece completamente abbandonata, proprio nel tratto montano, sostituendo il passo del Giogo con quello della Futa. Incaricato del progetto fu l'ingegnere Anastagio Anastagi, uno dei tecnici più impegnati in questo campo, al quale si deve il progetto di una



2/Lavori di riparazione alla pavimentazione stradale. Prima metà XVIII sec.

strada larga otto braccia, con banchine laterali di due braccia ognuna.

Sotto la direzione del reggente marchese Botta Adorno furono eseguiti altri importanti lavori per migliorare la viabilità toscana; interventi che riguardarono prevalentemente la Strada Regia Romana, che passava da Siena, interessata ad un sistematico allargamento e livellamento del tracciato, e l'apertura di un raccordo con Follonica.

Fanno parte dei provvedimenti presi in questo primo periodo del governo lorenese alcuni atti legislativi tesi a migliorare, sotto diversi aspetti l'uso delle strade regie toscane. Il *Regolamento Universale* del 16 giugno 1746, aggiornato da disposizioni successive, interviene infatti a disciplinare il trasporto di merci e passeggeri sulle strade postali del graducato. Le norme in esso contenute riguardano tutti gli aspetti del problema, dal funzionamento delle stazioni di posta ai percorsi, dalle mansioni del personale (maestri di posta, postieri, postiglioni, corrieri ordinari e straordinari, procaccia, vetturini che dovevano avere una patente rilasciata dalla amministrazione centrale) alle regole per il cambio dei cavalli, dai tipi di vetture da usarsi sui vari percorsi al peso e ingombro di bagagli e pacchi⁶. Le stazioni di posta per il cambio dei cavalli e la sosta dei passeggeri situate lungo le cinque strade postali allora esistenti, la Romana, la Pisana, la Bolognese, l'Aretina e la Traversa Romana-Pisana, dipendevano alla fine

del Settecento dal Dipartimento Generale delle Poste che, oltre che a Firenze, aveva direzioni generali a Livorno, Pisa e Siena⁷.

Un diverso aspetto viene affrontato con l'emanazione della legge del novembre 1750 che permette la piantagione di alberi, in particolare gelsi, lungo le banchine delle strade regie nel territorio pisano, provvedimento che viene seguito da altri analoghi emanati nel 1752 per le provincie di Pistoia e di Arezzo. Se l'intenzione era quella di rendere «fruttiferi i margini delle strade della Toscana» è anche vero che si ponevano in tal modo «le premesse per una nuova caratterizzazione formale (mediante i filari paralleli di alberi) della campagna⁸ e per un diverso inserimento paesistico dell'intera rete stradale nel territorio toscano.

Il 6 febbraio 1781 un nuovo motuproprio accorda ai possessori dei terreni confinanti o adiacenti alle Strade Regie e Comunitative di tutto il territorio toscano «una piena e libera facoltà di piantare per loro proprio profitto sul margine delle medesime qualunque specie di Pianta, cioè Gelsi, ed altri alberi da cima, o da frutto». Ciò poteva avvenire solo lungo i tracciati con una larghezza superiore alle 8 braccia, in modo da non impedire il transito dei carri e delle vetture⁹.

I deputati della Congregazione sopra le Strade e Ponti di Firenze, subentrati ai Capitani di Parte e ai Nove Conservatori nella gestione e controllo del territorio toscano, inviano il 12 aprile 1763 a tutte le



3/Veduta del Ponte alla Badia. G. Zocchi 1794.

comunità locali, potesterie, vicariati e comunità una circolare a stampa, che ripropone in linea di massima un'altra risalente al 16 aprile 1712, per ottenere informazioni dettagliate sulle strade e sui ponti esistenti.

Nella circolare si richiede una precisa descrizione di tutte le strade, anche di quelle senza denominazione, in modo da redigere «un registro che possa servire di norma e di lume per esaminare le relazioni degli ingegneri, giacché si è toccato con mano che il mantenimento delle quali spetta ai confinanti, sono state resarcite, e tutto giorno si reserciscono a spese della Comunità, onde vengono qualificate per pubbliche»¹⁰.

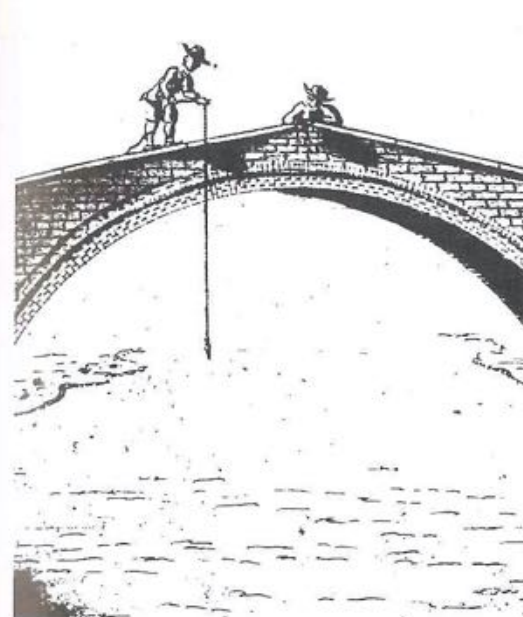
Alla richiesta rispondono comunità, potesterie, capitani e vicariati che inviano relazioni dettagliate, ma non normalizzate da una griglia di riferimento preordinata¹¹. Dalle descrizioni, che riguardano non solo le strade ma anche i ponti, i mulini, le gualchiere e quant'altro presente lungo i tracciati viari, si evidenzia un quadro abbastanza chiaro della situazione. Di ogni tracciato viario, maggiore o minore, sono registrate lunghezza, larghezza, punti di partenza e di arrivo, mentre emergono notizie di grande interesse per la toponomastica, le proprietà confinanti, la presenza di edifici religiosi, di tabernacoli e maestà.

Particolareggiate le indicazioni sulla struttura dei ponti, a uno o più archi, sui materiali con cui questi sono costruiti, in «sasso» o assi di legno, con spal-

lette o senza, «con pilastri in pietre conce», con pavimentatura in lastroni di pietra, mattoni o «in ciottolato». La maggior parte dei ponti non supera la larghezza di cinque braccia, ma esistono anche ponti di maggiori dimensioni come «il Ponte a Sieve sopra il fiume di d.o nome quale è di due archi e murato, lungo B.a cento, e largo compreso il parapetto B.a nove, al resarcimento del quale concorrono ancora i due Vicariati di Scarperia e di Poppi, oltre ovviamente alla Potesteria di Ponte a Sieve che invia la descrizione»¹².

Anche se per legge il mantenimento di ponti e strade posti ai confini di più comunità locali è demandato al concorso degli enti interessati, dalla lettura delle relazioni inviate dai cancellieri è evidente una certa confusione sulle effettive spettanze e compiti, che diventa totale disinteresse per le strade meno trafficate, spesso lasciate decadere sino alla loro totale scomparsa.

In alcuni casi le descrizioni contengono indicazioni più generali sulle scelte operate dagli ingegneri della Deputazione sopra le Strade, sulle tecniche costruttive ed anche sulle più frequenti cause di dissesto delle strade stesse. «La selice e l'inghiarato»¹³ che viene ordinato dal Sig. Ingegnere nelle suddette strade di Vicariato e Podesteria – scrive il Cancelliere di Poppi in Casentino – non è di meno di larghezza di Braccia quattro et in qualche luogo di Braccia cinque e sei: cosicché con un Braccio di qua e di là di panchina o di spalietta di muro a cal-



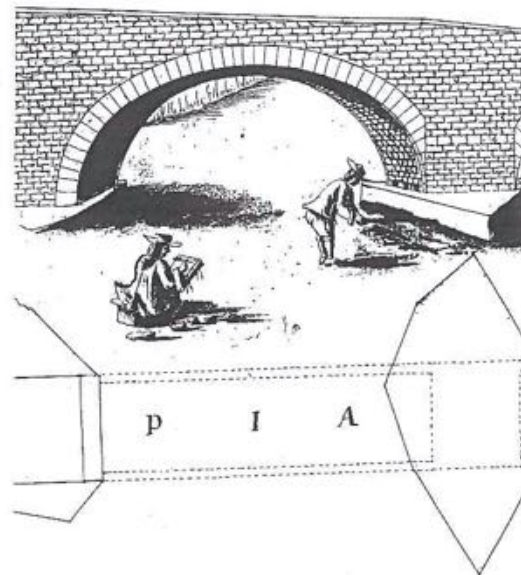
4/5/Operazioni di rilievo di ponti nella cartografia toscana settecentesca.

cina potrà dirsi che dette strade non siano o non debbano essere larghe meno di B.a sei, e nei riporti specialmente vi deve essere la fossa di qua e di là larga in fondo un B.o e da capo due, ma rispetto alla larghezza di dette strade in alcuni luoghi è assai più larga di panchine e sodaglia, di qua e di là alla silice, et inghiarato, et in alcuni luoghi più stretta anche delle sei B.a per essere stata recuperata dai vicini, o con muri, o con siepi et arginetti, essendovi intorno a ciò dell'abuso, e specialmente a voltare tutte l'acque de Beni adiacenti verso le Strade, et operare in guisa che dette acque corrino per le medesime, motivo per cui presto vanno in malora, e sopra di ciò parrebbe necessario incaricarsi gli esecutori a invigilare, e dare l'opportune querele ai trasgressori, senza il quale remedio sempre andrà di male in peggio»¹⁴.

Il governo di Pietro Leopoldo

Malgrado i molti tentativi operati la situazione stradale toscana non sembra comunque migliorare negli anni successivi, se il 7 marzo 1768 il granduca Pietro Leopoldo è costretto ad intervenire con un nuovo motuproprio *Sopra il regolamento delle strade e ponti dello Stato Fiorentino, ed obblighi degli Ingegneri, Cancellieri, e Deputati di Strade delle Comunità*, che inizia richiamandosi alla ormai annosa legislazione medicea¹⁵:

«Sua Altezza Reale essendo rimasta informata di più

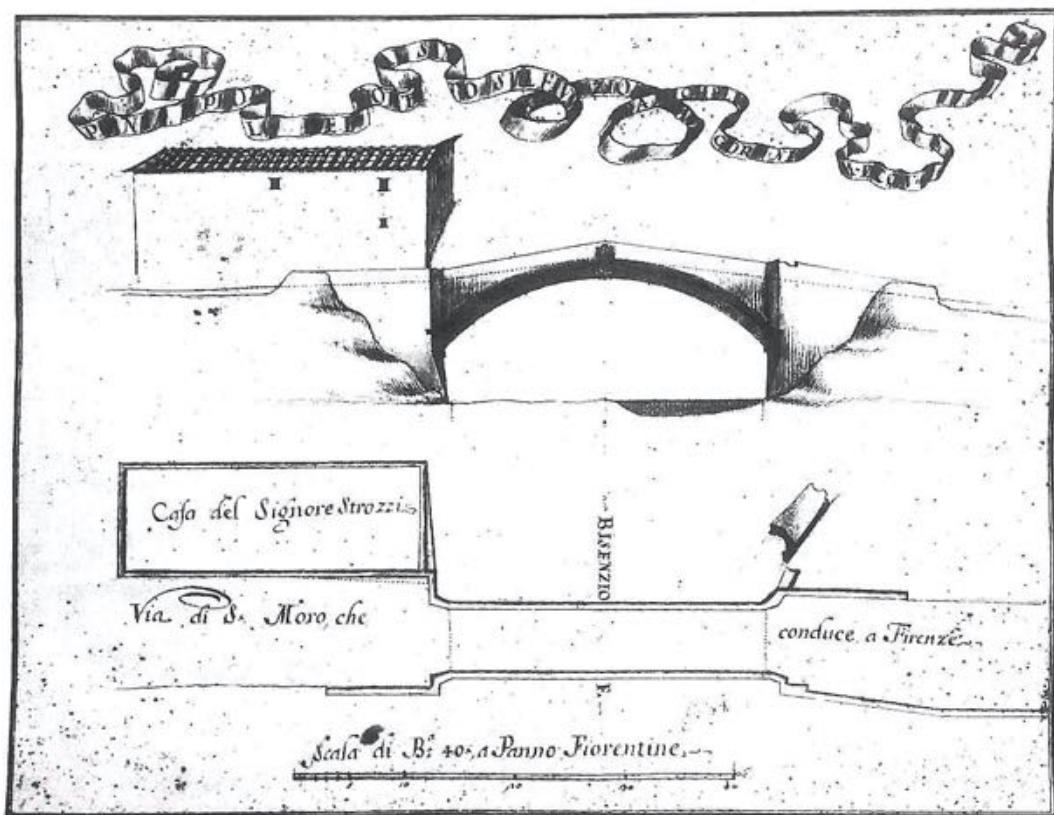


e diversi abusi e disordini introdotti nell'Azienda delle Strade e Ponti dello Stato Fiorentino, affine di porre ai detti abusi un efficace riparo, comanda e vuole che in avvenire siano in tutta la più esatta osservanza le disposizioni contenute nell'Istruzione agli Ingegneri di Strade e Ponti, dal Serenissimo Gran Duca Cosimo III, approvata né 28 agosto 1718»¹⁶.

Non si emanano quindi nuove norme ma si assegna al Soprassindaco dei Nove la stessa facoltà data da Cosimo III al Provveditore dell'Ufficio della Parte di controllo sull'operato dei cancellieri comunitativi, i quali erano tenuti ad affiggere pubblici avvisi della data in cui sarebbe stata effettuata dall'ingegnere incaricato la visita annuale alle strade, in modo da permettere ai «particolari», cioè ai privati, di presentare in quell'occasione le loro richieste di intervento, dato che quelle pervenute successivamente sarebbero slittate all'anno successivo, tranne nei casi di comprovata urgenza.

Secondo le *Istruzioni* del 1718 la visita doveva eseguirsi a partire dalla prima settimana di marzo e vedeva affiancati all'ingegnere il cancelliere del vicariato o comunità e il deputato di strade, che avrebbero dovuto sottoscrivere giornalmente le descrizioni dei risarcimenti necessari, l'entità dei lavori e la spesa occorrente, annotate dal tecnico in un apposito registro.

Per espresso mandato gli ingegneri possono ordinare solo «... gli acconci puramente necessari al-



6/ Pianta e profilo del Ponte al Santo sul fiume Bisenzo, Michele Gori 1705. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/1.

le Strade pubbliche, e principali, e si astengano del tutto da ordinare lavori a quelle strade che servono per puro comodo dei Villegianti: e quanto alle Strade vicinali, queste in ordine alle Leggi, dovendosi resarcire da Padroni de' Beni confinanti, e loro lavoratori, ne doveranno detti ingegneri fare ordinazione separata, ad effetto di costringere i Padroni, e lavoratori al dovuto resarcimento¹⁷.

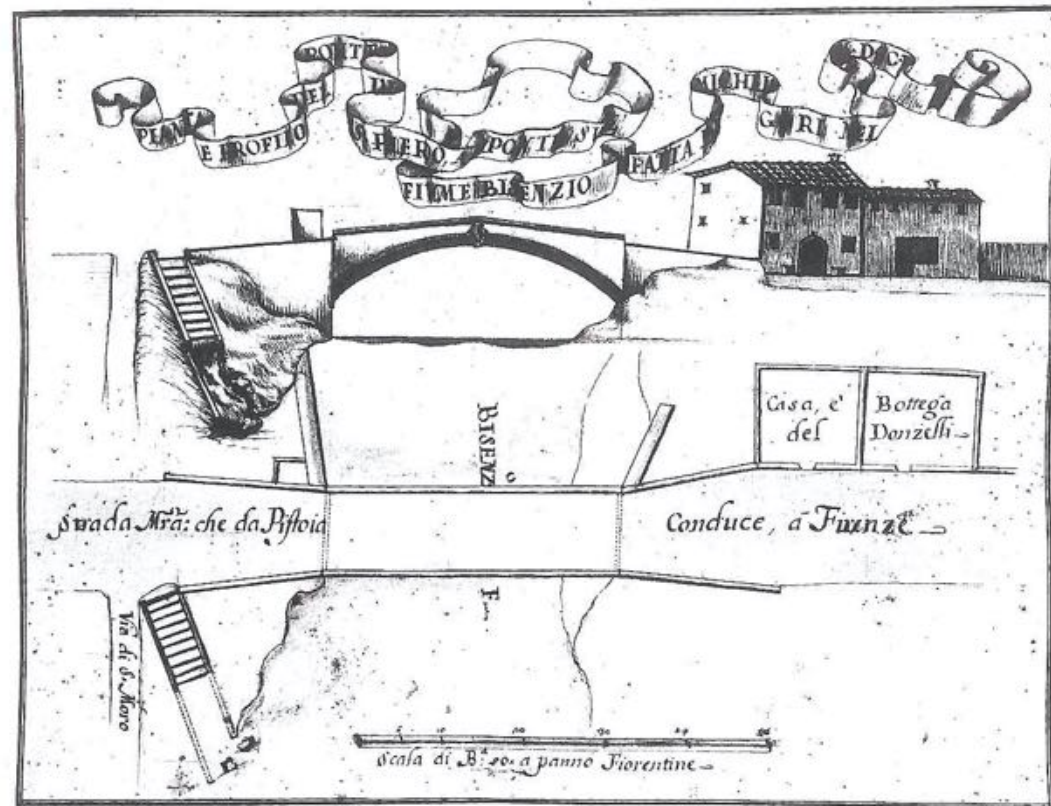
Fondamentali i sopralluoghi da effettuare almeno una volta all'anno a tutti i ponti esistenti nelle rispettive aree di competenza, per controllarne lo stato di conservazione, in modo da denunciare tempestivamente, tramite relazioni e rilievi, danni e interventi di restauro necessari.

Così come a livello normativo in questo periodo si fa ancora diretto riferimento alla legislazione medicea, allo stesso modo per gli interventi sul territorio si usano spesso rilievi e cartografie già esistenti negli archivi granducali. Al periodo compreso tra gli inizi del '700 e il 1729 risalgono infatti i *Disegni di più Ponti dello Stato di S.A.R. e profili di fiumi e strade*, che con piante, e spesso anche con vedute animate da vignette, raffigurano 55 dei ponti principali esistenti nei territori sui quali aveva

competenza la Magistratura dei Capitani di Parte e cioè Firenze, Arezzo, Romagna Toscana e Lunigiana¹⁸.

Della raccolta fanno parte anche alcuni progetti di nuovi ponti da realizzare in sostituzione di altri demoliti dalle piene, come accade per il ponte a Romiti in Valdarno e per il ponte a Tigliano sull'Ombrore Pistoiese.

Sicuramente successivo, databile alla fine del secolo, è un altro documento conservato nell'Archivio di Stato fiorentino, che in forma di tabella riporta l'*Indice alfabetico dei principali Ponti del Granducato di Toscana con indicazioni relative alla loro località e costruzione*, testimonianza del costante interessamento al problema della sicurezza e della percorribilità delle strade¹⁹. Oltre alla denominazione del ponte, il registro indica il corso d'acqua attraversato, la strada di cui forma la continuazione, i materiali con cui è costruito e il territorio comunitativo di appartenenza, per cui come si legge in una annotazione finale, tirando le somme «il numero dei ponti esistenti ammonta a 3740, poiché 51 di tali ponti portano doppio nome figurano doppiamente nell'indice».



7/ Pianta e profilo del Ponte di S. Piero a Ponti sul fiume Bisenzo, Michele Gori 1705. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/7.

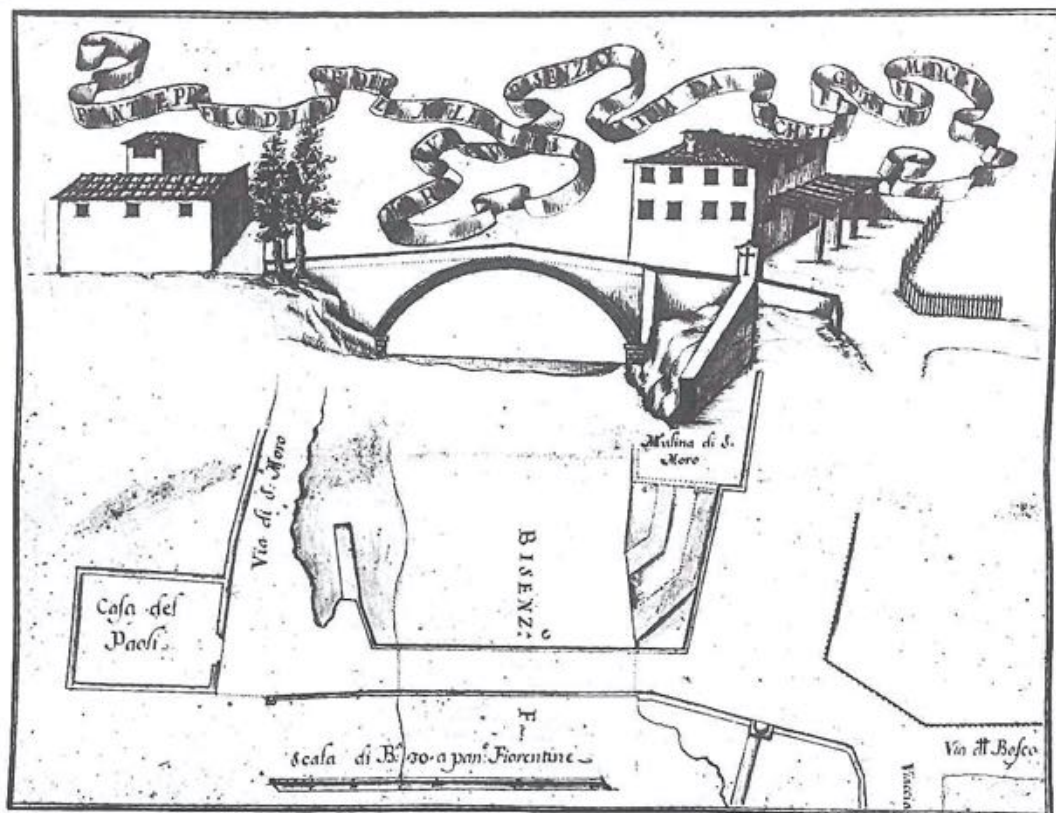
La legislazione ordinaria è periodicamente aggiornata con l'emanazione dei *Comandamenti per le Strade*, che venivano pubblicati annualmente dalla camera delle Comunità dello Stato Fiorentino, proseguendo una consuetudine che già era stata degli Ufficiali dei Fiumi. Prendendo in esame uno di questi provvedimenti ci si accorge della loro ridotta portata, essi si limitano infatti in genere a raccomandare una buona gestione della viabilità esistente e la periodica ripulitura da parte dei contadini dei fossi, rii e canali limitrofi alle strade²⁰.

Lo spirito illuminista che contraddistingue l'operato del granduca Pietro Leopoldo sfocia nel 1774 nella riforma amministrativa e nella costituzione autonoma delle comunità locali, che rimette loro incombenze sempre più vaste in tema di sanità, di pubblica istruzione e di viabilità. Il *Nuovo regolamento delle Comunità del Contado* del 23 maggio 1774, seguito il 29 settembre da quello analogo per le comunità del Distretto Fiorentino²¹, interviene in questo ultimo campo, demandando alle singole comunità la gestione delle strade comunitative e dei tratti delle strade regie interne ai centri abitati. Per evitare fraintendimenti il provvedimento defi-

nisce strade regie solamente «quelle che per una sola direzione ed insieme cogli stabilimenti delle poste situate sulle medesime si partono da Firenze cominciando dalle infrascritte Porte di Città».

Soppresso l'Ufficio del Viarjo e dei Deputati di Strade, si introduce la figura del *Provveditore alle Strade*, che il Magistrato Comunitativo doveva scegliere «secondo l'opportunità trovato il più conveniente tra i Concorrenti a domandare tale impiego». In carica per tre anni, il provveditore aveva l'incarico di visitare le strade e le fabbriche comunitative dell'intero territorio di competenza, di proporre i lavori necessari e di seguirli sino alla loro ultimazione.

Un'innovazione che riscuote grande successo presso la popolazione è l'abolizione dell'ormai consolidata pratica delle comandate. I lavori da farsi per il mantenimento che per la nuova costruzione delle strade, dei ponti, e delle fabbriche «dovranno eseguirsi a denari contanti – prescrive infatti l'art. LXIX – o sia con l'effettivo pagamento di tutte le opere di qualunque sorte si sieno che serviranno ai lavori suddetti e dei materiali che vi possono occorrere».



8/ Pianta e profili del Ponte delle Mulina di S. Moro sul fiume Bisenzo, Michele Gori 1705. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/8.

La necessità di conoscere nel dettaglio il territorio da amministrare porta come indicato nella stessa legge alla compilazione del *Campione* delle strade comunali, per la maggior parte dei casi solo in forma descrittiva. Per rendere più chiara la descrizione alcune comunità richiedono la redazione di una pianta complessiva dell'area interessata, come avviene per esempio nel caso di Ponte a Sieve, dove si redige un vero e proprio plantario nel quale sono raccolti i rilievi dei tracciati viari eseguiti dall'ingegnere Raffaello Paganelli²².

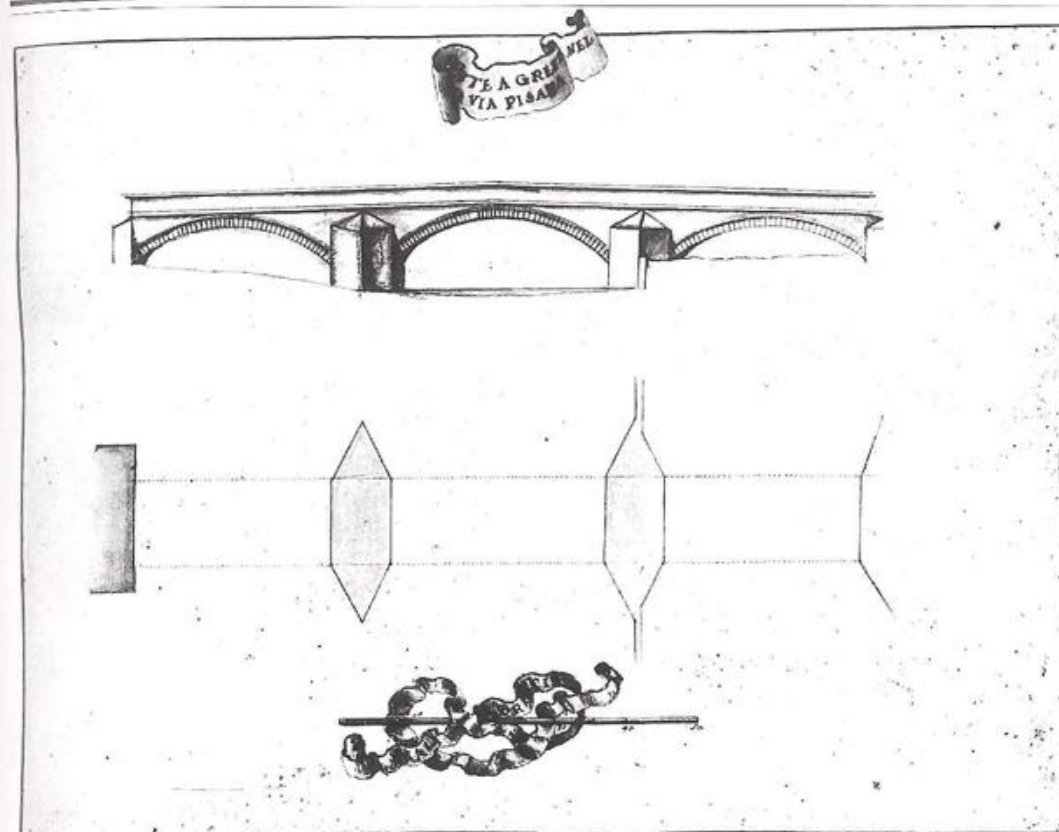
Di poco successivi sono anche il *Campione di tutte le strade comunitative situate nella Comunità di Fiesole*, opera di Vittorio Gabbrilli²³ e il *Campione di tutte le Strade Comunitative Esistenti e Situate nella Comunità di S. Casciano*, entrambi redatti nel 1779.

Le norme contenute nei nuovi *Regolamenti* sono solo un passaggio verso una più radicale riforma del sistema di gestione della maglia stradale dello stato. Il provvedimento più significativo adottato da Pietro Leopoldo in questo ambito è infatti di po-

co successivo. Il 4 marzo 1776 il granduca in un nuovo motuproprio afferma: «Volendo Noi provvedere al mantenimento delle infrascritte Strade Regie, o di Posta nel nostro Granducato con una maniera più facile, più pronta e meno dispendiosa, Ci siamo determinati di rilasciarle in acollo perpetuo alle rispettive Comunità nel territorio delle quali sono situate»²⁴.

Per rendere la riforma attuabile senza grandi impedimenti nel più breve tempo possibile si rende necessaria una migliore conoscenza dei tracciati: i tratti di strada in questione devono quindi essere accuratamente misurati da periti, in modo da stabilirne con certezza il costo di mantenimento e di conseguenza la somma da assegnare ad ogni comunità per questa incombenza, da prelevare dai fondi statali derivanti dall'*Entrata dell'Imposta Universale per le Strade*.

Per le strade dichiarate dai tecnici in cattivo stato, si prevede all'atto della consegna un intervento diretto del governo per i restauri necessari, mentre rimangono «a carico della rispettiva Comunità il



9/ Ponte a Greve sulla via Pisana, inizi XVIII sec. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/11.

mantenimento non solo delle massicciate, guide ed inghiarati, ma anco dei ponti, delle muraglie che sostengono la strada, e di quelle che riparano il terreno superiore dei monti, come pure dei parapetti, delle chiaviche, degli sciacqui, e di qualunque altra sorte di lavoro...»²⁵.

Le comunità dal canto loro non possono mutare «l'andamento e direzione delle strade», ma volendole «migliorare e renderle più comode con qualche aumento di giro» possono presentare progetti in tal senso al granduca, potendo sperare in «qualche aiuto secondo le circostanze della cassa dell'Imposizione Universale delle Strade».

I tracciati che vengono in tal modo assegnati per il loro mantenimento alla gestione comunitativa sono i seguenti:

- Strada Bolognese di Posta dalla Porta S. Gallo di Firenze allo Stato Bolognese
- Strada Senese di Posta dalla Porta S. Pier Gattolini di Firenze fino ai confini della provincia di Siena
- Strada Pisana di Posta dalla Porta S. Frediano di Firenze fino a Pisa e da Pisa a Livorno

- Strada Traversa da Poggibonsi per Cambiano fino all'imboccatura della Strada Pisana

- Strada Aretina di Posta dalla Porta S. Niccolò di Firenze fino al confine con lo stato della Chiesa nel Cortonese

- Strada Pistoiese di Posta dalla Porta a Prato di Firenze fino alla Porta Fiorentina di Pistoia e dalla Porta al Borgo di Pistoia per la strada «nuovamente costruita» fino al confine dello Stato modenese

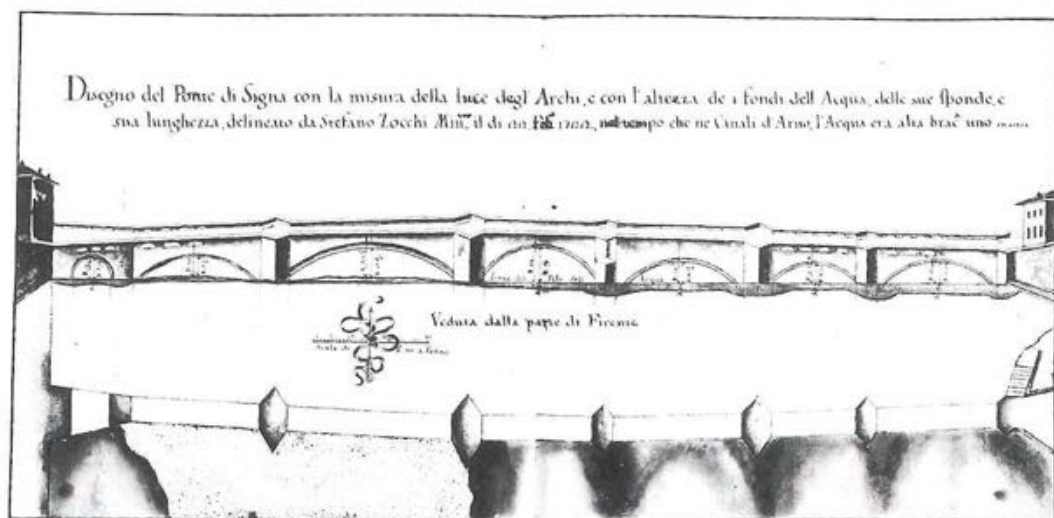
- Strada da Pistoia a Serravalle (e da Serravalle fino ad un limite ancora da stabilire al momento dell'emanazione del motuproprio)

- Strada Lucchese dalla Porta a Lucca di Pisa per Bagni di S. Giuliano e Ripafratta fino al confine con lo stato di Lucca

- Strada di Pietrasanta dalla Porta Nuova di Pisa per Migliarino fino al confine dello stato di Lucca nel territorio di Viareggio

- Strada lungo la Marina di Livorno.

Già prima dell'emanazione di questo provvedimento erano iniziati accurati sopralluoghi alle stra-



10/ Disegno del Ponte di Signa con la misura della luce degli Archi, e con l'altezza dei Fondi dell'Acqua, delle sue Sponde, e sua lunghezza, Stefano Zocchi 1722. ASF, Miscellanea di Pianta 751/19.

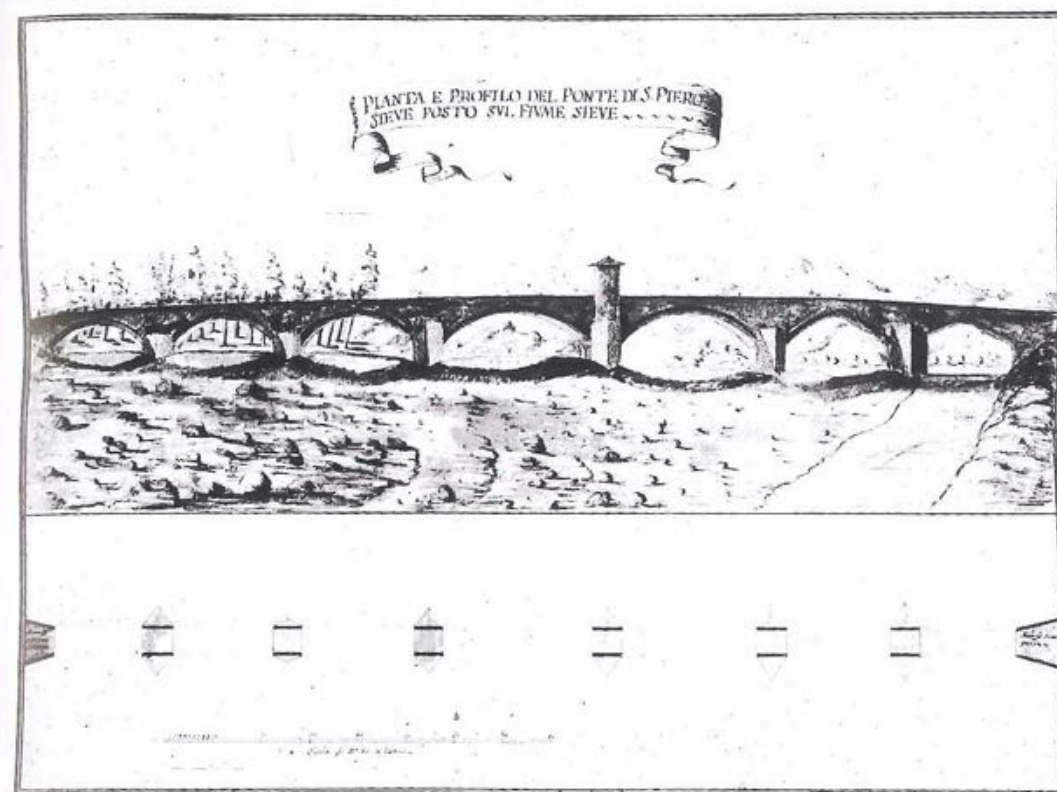
de regie per constatare le necessità di interventi di restauro e di rettificazione; una prima perizia effettuata nel 1774 ed approvata nell'ottobre di due anni dopo, aveva quantificato in 43.949 lire, la cifra necessaria a rimettere «in buon grado» la viabilità principale del granducato e in particolare le sei strade regie: la Bolognese (miglia 35), l'Aretina (miglia 53), la Romana (miglia 29), la Traversa Romana (miglia 20), la Pisana (miglia 31) ed infine la Pistoiese (miglia 26)²⁶. Le relazioni che vengono ripetutamente stilate dai tecnici della camera delle Comunità servono a stabilire non solo le cifre necessarie al mantenimento ordinario e agli interventi straordinari, ma altresì ad individuare con certezza per ogni tronco stradale le comunità alle quale spetta il mantenimento stesso²⁷.

Negli anni successivi si succedono con più regolarità istruzioni e provvedimenti relativi alle strade e al loro mantenimento. Una relazione a stampa, contenente in 16 punti le *Massime principali da osservarsi per ottenere con più economia la miglior conservazione delle strade Regie*, è inviata il 12 dicembre 1782 dalla Camera delle Comunità a tutte le Cancellerie²⁸. Il provvedimento raccomanda l'uniformità del manto stradale, la sostituzione delle guide in pietra laterali ai tracciati, la riparazione

11/ Pianta e profili del Ponte di S. Piero a Sieve posto sul fiume Sieve, Dario Giuseppe Buonenuove, inizi XVIII sec. ASF, Miscellanea di Pianta 751/23.

del selciato o dell'acciottolato, la tempestività degli interventi per chiudere e colmare le buche «ed ancora que Solchi, o Cavità, che si denominano Rotaje» con ghiaia appositamente accatastata ai lati delle strade stesse.

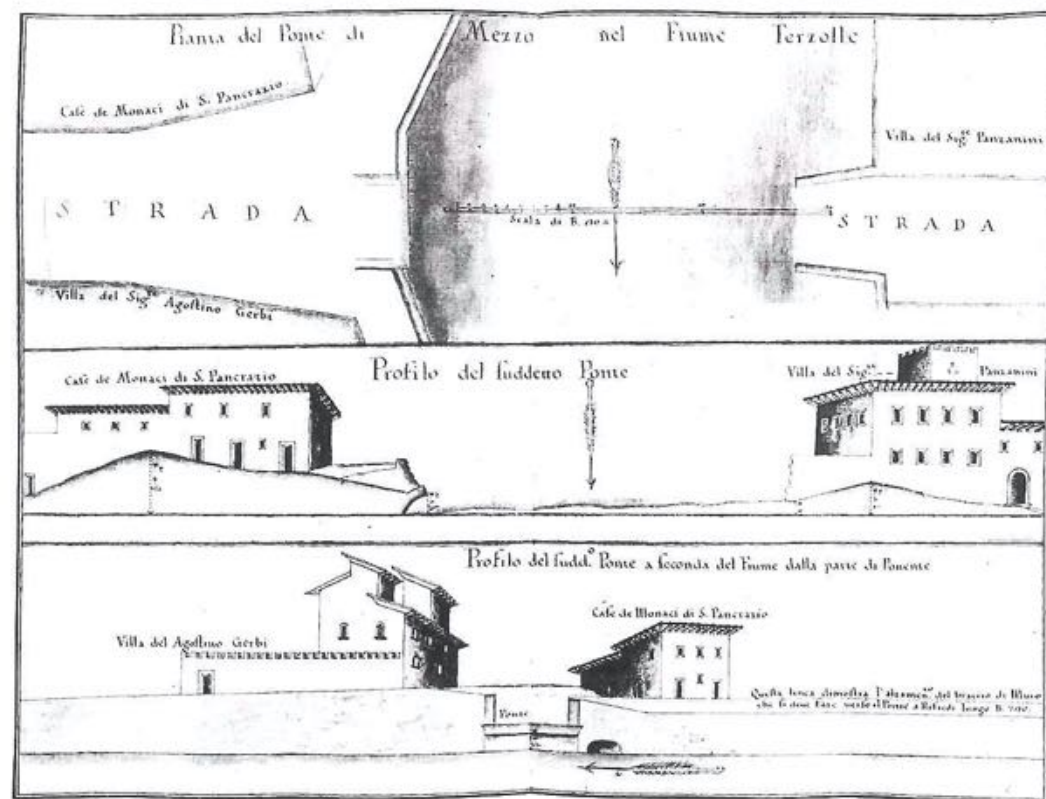
Il grado di percorribilità della strada è ritenuto proporzionale alla qualità dei materiali impiegati, si raccomanda perciò di utilizzare sempre pietre di buona consistenza, anche se più dispendiose. «Quanto alla struttura di detti selciati – ricorda l'art. IX – tanto né rattoppamenti, che in quelli da farsi di nuovo, si deve avere veduta di non impiegare, per quanto è possibile, del sasso vivo quale è per lo più l'Alberese da far calcina forte, o altre simili pietre troppo dure, che cagionano pericolo ai cavalli di sdruciolare, [...] escluso poi deve essere assolutamente tutto il sasso, che comunemente si dice sasso morto, che non ha niuna resistenza per il carreggio, o che si disfa, e scioglie in pezzetti dall'azione del Diaccio, e del Sole. In somma i migliori sassi da preferirsi sono quelli che vengono distinti con i vocaboli di pietra forte, o di macigni che sono della qualità della Pietra arenaria, e questi conviene che abbiano una grossezza ragguagliata tra il terzo e il quarto di braccio». Murate a calcina, le pietre devono essere messe in posa sfalsate in modo da ave-



re un collegamento stabile tra loro: «sarà sempre bene il preferire il metodo di costruire i selciati, o acciottolati – si aggiunge – con i filari posti diagonalmente alla strada, o come si suol dire a spina²⁹. Per mantenere in buono stato i lastrici esistenti, in particolare nei tratti di strada regia interni agli insediamenti, si arriva all'emanazione di apposite normative. Il *Regolamento per la conservazione e sicurezza delle strade pubbliche* ancora del 1782, che riguarda in genere l'occupazione del suolo pubblico, prende in considerazione i problemi di usura del manto stradale: «Ad oggetto che non vengano danneggiate le strade tanto della Città, che della campagna, e che si mantengano per quanto è possibile in buon grado, sarà proibito l'usar carri, e qualunque altro legno da trasporto con ruote armate di bullettoni, e chiavarde, e sarà permesso il solo uso dei carri, e vetture con ruote ferrate di cerchione piano, e chiodi incastrati nel medesimo, alla pena di lire sette per ciaschedun carro³⁰. Non sempre le amministrazioni locali riescono a gestire al meglio la situazione, in particolare quando i lavori sono condotti direttamente, ma il sistema degli accolli non sembra funzionare meglio;³¹ le visite annuali effettuate alle strade regie mettono infatti in risalto il loro cattivo stato. «Non mancano

lamenti – scrive Francesco Mormorai il 18 novembre 1791 dalla Camera delle Comunità ai cancellieri comunitativi – di chi è costretto a passeggiarle, o per il troppo fango che non si leva, e che deriva dalle materie cattive che si adoprano, e da mancanza del colmo in mezzo della strada che non ammette un pronto scolo, o per la superficie ridotta scabrosa, e piena di balzi dove è restata scoperta la massiciata per non avervi in tempo rimessa la ghiaia o perchè questa vi si pone sconsideratamente di una grossezza eccedente», aggiungendo «Il pubblico servizio richiede assolutamente che vi sia rimediato³².

La pratica di subappaltare i lavori di mantenimento delle strade ad altri accollatori non sembra ottenere migliori effetti se ancora nel marzo del 1795 dalla camera delle Comunità si chiedono i nomi degli impresari e le date dei singoli accolli. «La frequenza delle doglianze e reclami che mi pervengono – scrive ai cancellieri Pandolfo Spanneschi – sull'impraticabilità o cattivo stato di molte Strade tanto Regie che Comunitative» obbligano a richiamare l'attenzione delle autorità locali sull'importanza della questione, dato che «...quanto più sollecita sarà l'effettuazione dei lavori, e resarcimenti occorrenti, non solo cesseranno i giusti lamenti dei



12/ Pianta e profili del Ponte di Mezzo nel fiume Terzolle, inizi XVIII sec. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/24.

Comunisti, e del Pubblico, ma verranno le Comunità ad ottenere nella corrente stagione il desiderato intento di somministrare ai Poveri, e Bisognosi il mezzo di guadagnarsi colla loro opera la sussistenza³³.

Nel 1797 sembra che le provvidenze adottate in precedenza abbiano sortito effetti positivi, secondo il Soppressindaco della camera delle Comunità le *doglianze* non riguardano più le Strade Regie, ma in massima parte la rete viaria secondaria. Per ovviare a tale inconveniente il 22 febbraio 1798 viene emanato un nuovo motuproprio «diretto ad ottenere un miglior metodo nei resarcimenti, e una miglior manutenzione delle Strade Comunitative»³⁴.

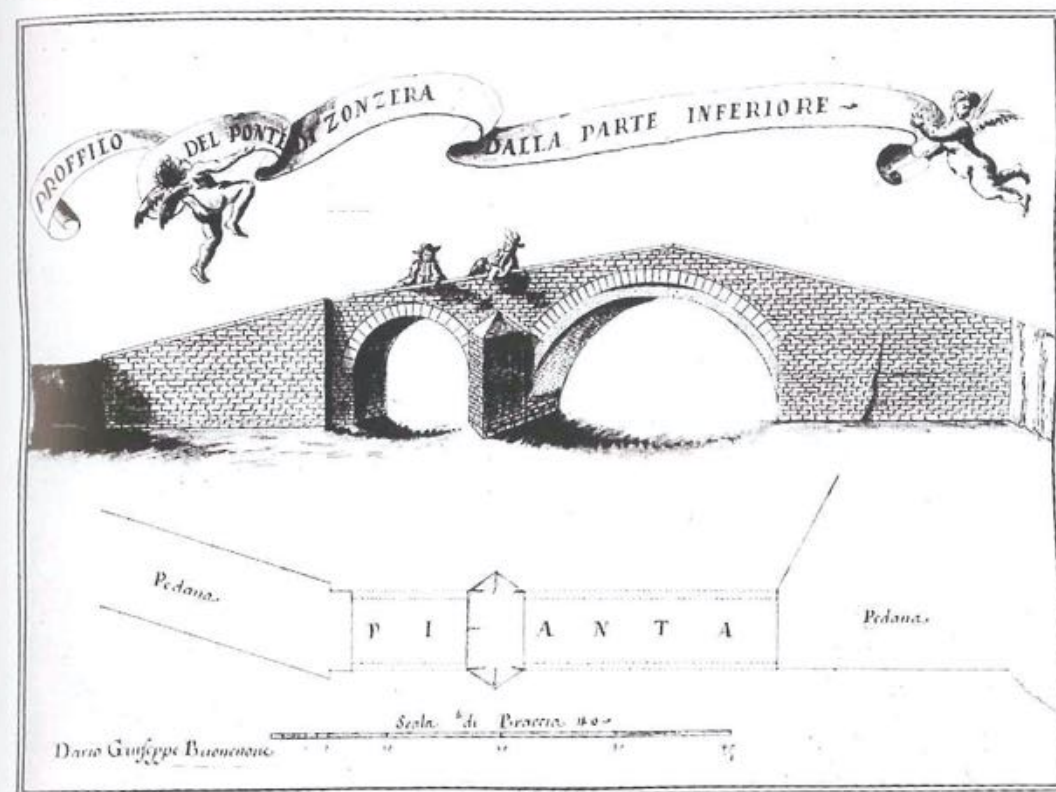
Due viaggiatori d'eccezione

I personaggi a cui si fa riferimento, a differenza di quelli che percorrono la Toscana nel Settecento e le cui impressioni sono analizzate in altro saggio, non viaggiano per diletto ma per *lavoro*, e nel corso delle loro lunghe peregrinazioni per i luoghi co-

nosciuti o meno della Toscana, descrivono tra l'altro le qualità o le carenze della rete stradale.

Nelle sue *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, il Targioni Tozzetti inserisce nelle sue accurate descrizioni naturalistiche alcune precise notazioni sulla viabilità della regione, che danno un quadro della situazione nei primi anni della reggenza.

«Parti di Firenze a ore 18, per la Porta S. Friano – scrive nel 1742 – e mi incamminai per la Via Regia, o come volgarmente dicesi, Maestra Pisana, la nebbia e la minuta pioggia che mi accompagnò per quasi sette miglia di viaggio mi privò del piacere d'osservare la faccia, e la natura della campagna adiacente. Giunto che fui al castello detto *La Lastra*... lasciai a mano manca la via regia che allora attraversava il *Castello di Malmantile* e proseguì il cammino per altra via pur Pisana, meno ripida, ma più angusta, ed in certi luoghi non calestrabile, che chiamasi la *Strada della Gonfolina*, e che poi è diventata la Strada Maestra. Ella attraversa il *Castello della Lastra* e dopo d'aver per lo spazio di quasi 5 miglia secondato il tortuoso corso dell'Arno, si ri-



13/ Profilo del Ponte di Zonzera dalla parte inferiore, Dario Giuseppe Buonenuove, inizi XVIII sec. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/33.

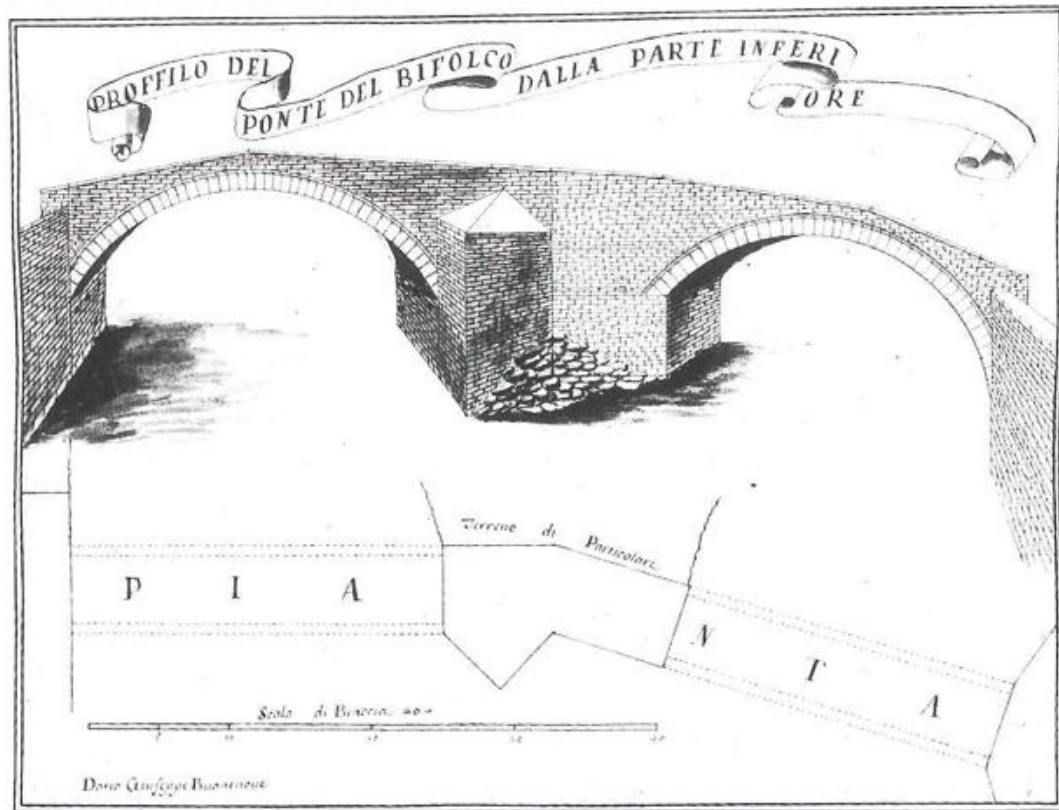
congiunge coll'antica principale e regia, dentro al *Castello di Montelupo*³⁵.

Ancora nell'ottobre del 1742 percorrendo il Valdarno Superiore descrive con vivacità le difficoltà che i viaggiatori incontrano nel percorrere la zona: «Sono due le strade che da *Figline* conducono a *S. Giovanni in Valdarno*; una è più moderna, breve e dritta, sempre per il piano, e la chiamano la *Strada dell'Estate*, perchè in tal tempo solo è praticabile, stante che in tempi piovosi ella abbonda di fango. L'altra più antica è quella che chiamano *Dell'Inverno* perchè affine di evitare gli incomodi dell'altra, in tal tempo è battuta da viandanti quantunque sia un poco più lunga. Questa rasenta le *Colline di Figline, Scampate, Ripalta e Tortigliese*, e dopo va a congiungersi coll'altra *Dell'Estate*, in non grande distanza da *S. Giovanni*»³⁶.

Bella e comoda, ma ben poco interessante per le sue osservazioni si dimostra l'anno successivo la strada percorsa per recarsi a Barga: «Parti da Firenze alle ore 16 per la Porta a Prato, e mi incamminai verso Pistoia, dove giunsi alle ore 23. Il viaggio fu per la Strada Regia, o come volgarmente dicesi

Maestra, che passa dal *Poggio a Caiano* [...] La Strada Maestra Pistoiese attraversa le vaste e fertillissime pianure di Firenze e di Pistoia, e per ciò è riputata comunemente una delle più belle ed amene Vie regie della Toscana. I Naturalisti però sono certa sorta di uomini, che trovano amenità e bellezza nelle campagne, le quali agli altri sembrano deserti; e per lo contrario si annoiano facilmente in quelle che sono troppo uniformi, e troppo alterate nella loro faccia dall'industria umana, come sono le accennate Pianure. Quindi è che mi riuscì alquanto noiosa questa, per altro bella e comoda strada...»³⁷.

Attore protagonista, ma contemporaneamente testimone e cronista della situazione toscana è certamente Pietro Leopoldo che, nei suoi venticinque anni di regno, percorre in lungo e in largo la regione passando più volte per gli stessi tracciati stradali, annotandone le variazioni, in peggio o in meglio. I viaggi divengono inoltre occasioni per controllare lo stato di avanzamento dei lavori ordinati e per verificare di persona tracciati, pendenze, stato dei ponti, dei lastrici e delle inghiarature.



14/Profilo del Ponte Bifolco dalla parte inferiore, Dario Giuseppe Buonnuove, inizi XVIII sec. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/44.

Le annotazioni che immancabilmente, anche se in forma stringata, si trovano nelle *Relazioni* illuminano sul carattere degli interventi voluti dal granduca che, a fronte di un disegno complessivo di ristrutturazione e potenziamento dell'intero sistema stradale che renda più uniforme lo sviluppo della Toscana, ha sempre chiare le difficoltà economiche e pragmaticamente rifiuta gli interventi dispendiosi e ritenuti inutili.

Nel 1781, osservando la strada che dal Cerro conduce al Ponte a Chianni, lunga quasi tre miglia e appena finita di costruire, osserva «... la medesima è ben fatta ma troppo larga e di troppo lusso e spese inutili per l'uso al quale deve servire...»³⁸. Durante una visita in Valdinievole annota come la strada che da Pistoia conduce sino al confine lucchese sia stata rifatta nel 1783 con «troppo lusso»³⁹; ed ancora bocchia nuovi progetti ritenuti superflui «Era stata progettata una strada maestra di comunicazione tra il Valdarno e il Casentino per S. Giustino e Talla - scrive - la medesima sarebbe molto dispendiosa, di poca utilità e non ci va pensato»⁴⁰.

Contraddicendo in parte quanto emerso sino ad ora sul cattivo andamento dei lavori dopo il passaggio della manutenzione delle strade alle comunità locali, il granduca si dimostra in alcuni casi pienamente soddisfatto. «Buona strada con buone osterie» trova infatti nel 1778 da Firenze a Pontassieve; «La Comunità di Barga ha rifatto benissimo la sua Strada Maestra che dal Borgo di Lucca va a Barga» annota ed ancora «... nel venire a Pisa si osservò che la strada era in ottimo grado e ben tenuta, in specie dopo che era stato dato il mantenimento della medesima alla comunità, avendo osservato la loro sollecitudine nel ripararla. Nelle ultime 10 miglia da Cascina a Pisa si sono osservate molte case, tanto ad uso di ville ma in specie di contadini, state da pochi anni restaurate e fabbricate di nuovo...»⁴¹.

Il buono stato delle strade diviene nelle sue parole prima garanzia dello sviluppo dello stato e se nel pisano lungo la strada l'Ordine di S. Stefano era intervenuto con la costruzione di case coloniche, la realizzazione della nuova Strada Aretina «fece gran-

dissimo bene a quella provincia per il trasporto delle grasse che prima si portavano a soma...»⁴². Con altrettanto orgoglio Pietro Leopoldo registra anche i lavori portati a termine direttamente dallo stato: «La strada maestra stata costruita dal governo da Rossina per Serravezza al mare al punto del magazzino dei Marmi, è riuscita a meraviglia e comoda, ed il ponte che è sulla strada medesima è riuscito bello, comodo ed è in buon grado»⁴³.

Il lavoro dei tecnici

Fra gli operatori i cui nomi ricorrono nelle perizie, nelle relazioni e nei progetti relativi al sistema stradale toscano, troviamo ingegneri che prestano la loro opera in più e diversi uffici, chiamati di volta in volta a svolgere compiti diversi a seconda delle loro comprovate capacità e competenze. Gli ingegneri dei Capitani di Parte, così come successivamente quelli alle dipendenze delle nuove magistrature, operano in alcuni casi come stipendiati, ma più spesso, come ricorda lo stesso granduca, sono «ingegneri non impiegati, ma di cui tanto la Camera delle Comunità che lo scrittoio delle possessioni spesso si servono»⁴⁴.

Tra i primi le figure di maggior spicco sono quelle di Giuseppe Salvetti e del matematico Pietro Feroni, ma dai carteggi degli uffici incaricati degli interventi emergono i nomi di Anastagio Anastagi, Luigi Kindt, Giuseppe Manetti, Cosimo Peintinger, Giuseppe Franceschi, Alessandro Nini, Fiorenzo Razzi, Francesco Bombicci, Giovan Michele Piazini, Leonardo Ximenes, Ferdinando Morozzi, Salvatore Falleri, Agostino Fortini, Luigi Sgrilli, Salvatore Peccioli; molti altri ingegneri operano poi alle dipendenze delle singole comunità come Provveditori di Strade.

Per evitare coinvolgimenti disonesti dei tecnici preposti alle realizzazioni, il motuproprio del 7 marzo 1768, di cui si è già detto, che si interessa, oltre che delle strade e dei ponti, anche degli «... obblighi degli Ingegneri, Cancellieri e Deputati di Strade delle Comunità»⁴⁵, ribadisce il divieto per i tecnici di frequentare al di fuori delle necessità d'ufficio, muratori e maestranze impiegati nei lavori alle strade. Per gli interventi straordinari quali la costruzione di grandi ponti, nello stesso anno, viene prevista la figura del *perito assistente straordinario*, con il compito di vigilare sulla correttezza dell'esecuzione dei progetti.

In caso di frode nel restauro o nella costruzione di strade e ponti, con lo stesso provvedimento si inaspriscono le sanzioni, introducendo la prassi del risarcimento diretto, senza distinzione tra appaltatori e tecnici granducali impiegati nel controllo delle opere. La legge stabilisce infatti che «... il Pubblico

defraudato dovrà essere indennizzato dal Muratore che avrà dato causa e qualora si tratti di lavoro terminato, e da qualche Ingegnere con sua Relazione approvato per buono, l'importare di altrettanto dovrà in oltre a prò del medesimo Pubblico pagarsi dall'Ingegnere che avrà difettato, in pena della sua mancanza e diligenza».

L'attenzione al corretto svolgimento dei lavori è confermata dai provvedimenti presi nei confronti di maestranze e tecnici in caso di cattiva realizzazione dei manufatti o di frode nelle perizie. Una disposizione di sospensione dall'incarico avviata contro l'ingegner Arcangiolo Felice Bettini «per alcune mancanze relative a lavori fatti nella strada Mulattiera di Campi l'anno 1762», sfocia in un processo e nell'allontanamento definitivo del tecnico dall'impiego dopo la condanna⁴⁶.

L'opera di questi tecnici era spesso faticosa e impegnativa. I molti sopralluoghi necessari a rilevare e misurare i terreni, le ore trascorse a tavolino a disegnare mappe e tracciati e a stendere le relazioni di accompagnamento, i lunghi periodi passati in campagna a seguire direttamente i lavori sono registrati in una interessante relazione che Anastagio Anastagi, uno degli ingegneri granducali attivamente impegnati nella progettazione e realizzazione del nuovo impianto stradale toscano, invia a Pietro Leopoldo nel 1768 per ottenere una gratifica⁴⁷.

Tra i primi lavori seguiti dall'Anastagi vi è l'apertura «fatta in sollievo dei Poveri» di un tratto della circconvallazione esterna della capitale:

«... fino dall'Anno 1758 mi fu ordinato di visitare e riconoscere - si legge nella relazione - come si fosse potuta aprire una nuova strada al di fuori della città di Firenze tralle due porte S.t Gallo e l'Prato, a tall'effetto me ne fu ordinata la pianta di tutta quella Campagna, come feci per le mura della città, Recinto di Castel S.t Gio Batta e campagna suddetta, con la relazione e scandaglio di spesa, impiegai giornate due in campagna e quattro a tavolino. In gennaio 1767, che fu ordinata l'effettuazione di detto lavoro, e per quanto il med.o continuò dovette spesso volte andarvi, fino alla di lui ultimazione, e di poi far la pianta e Relazione per continuare il lavoro da Port'al Prato fino allo Stradone delle Cascine...»

Nel mese di gennaio del 1760 l'Anastagi era stato chiamato a valutare i progetti per l'apertura della nuova strada Aretina: «... dovette il 12 del med.mo partir di Firenze per riconoscere ed esaminare tutti i progetti dei molti che erano stati posti in Veduta, e per tante diverse direzioni, che tendevano a più tramutamenti per la riduzione di tutto l'intero corso della strada suddetta, come pure quelli che per altre direzioni ponevano fuori della via corrente la città di Arezzo».

Per poter stilare una descrizione dettagliata dei lavori occorrenti alla realizzazione di ogni tracciato, l'Anastagi è costretto a «stare in Campagna trentaquattro giornate». Il lavoro prosegue poi a Firenze dove «mi fu ordinato di fare per ognuna di dette direzioni, e Progetti un distinto Scandaglio delle spese, da cui risultassero, e le diversità delle rispettive lunghezze, e della spesa di ciascheduna, onde convenne valutare capo per capo tanta molteplicità di lavori, che portarono due mesi di continua assiduità al tavolino...» Le conclusioni dell'ingegnere permettono la scelta del tracciato definitivo, che, come rammenta, richiede altro impegno da parte sua: «Dopo fu nell'Anno 1761 risoluto di tenersi il sentiero della strada Vecchia fino all'Incisa, con quei tramutamenti che in effetti vi furono fatti, e che mi fu ordinato di farne la relazione, con la valuta di tutti i lavori, ed il profilo di tutto l'andamento di detta strada, da cui risultassero tutte le salite, e scese, con la loro declività braccio per braccio, e perciò furono impiegate num. o quattordici giornate in Campagna e num. o quaranta di tavolino per distendere la lunga relazione de lavori e per delineare il Profilo di tutto il detto tratto di Strada, e rilevato quanto ogni salita e scesa avevano di declività, ed ivi notati gli sbarramenti, e i ripieni, che si sarebbero potuti fare, per le loro moderazioni, ed aver poi di nuovo ricalcolate le declività di dette salite, e scese così ridotte».

L'impegno richiesto al tecnico non aveva termine con l'apertura del cantiere, anche se i lavori erano condotti in appalto, infatti «Dopo l'incanto di detta Strada Aretina – ricorda ancora l'Anastagi – l'infrastruttura dovette in tutto il tempo che continuò il lavoro, che fu per lo spazio di quattranni incirca, andare spesso volte a visitare or per un motivo or per un altro, ed in specie quando dall'Impresario si dimandarono Denari a conto»⁴⁸.

Nell'ambito dei lavori che tendono a migliorare la percorrenza all'imbocco della via Bolognese, nel 1765 è incaricato di visitare il Ponte Rosso sul Mugnone per progettare l'allargamento, predisponendo gli strumenti, pianta e relazione, necessari. La supplica viene rimandata dal granduca alla Congregazione di Strade e Ponti che definisce l'Anastagi come l'ingegnere più abile ed esperto al servizio della magistratura, riconoscendo non solo i lavori citati ma aggiungendone altri effettuati in occasione della venuta in Toscana della regina di Napoli⁴⁹. L'elenco inviato al granduca non è esaustivo, ad esso è possibile aggiungere altri lavori eseguiti dall'Anastagi in quegli anni tra cui l'Impresa del riattamento e restaurazioni occorrenti alla Strada regia Pisana⁵⁰ per la quale, nell'ottobre 1760 in qualità di perito Ingegnere del Tribunale della Parte, stila una particolareggiata relazione con la descrizione delle opere occorrenti. «Volendo S.M.I.

Nostro Signore – si legge nella *Notificazione per i Deputati sopra le Strade, e Ponti della Città di Firenze* del 23 dicembre 1760, firmata dal cancelliere Francesco Maria Cavalloni – che la Strada regia pisana sia riattata, e restaurata ovunque il bisogno richieda dalla Porta S. Frediano di Firenze fino al Ponte della Cecinella, che fa confine fralle due province Fiorentina e Pisana... ordina che siano messi all'incanto i lavori necessari, con la clausola che l'impresario «dovrà in tutto, e per tutto attendere la relazione suddetta dell'Anastagi, e ciò tanto per la quantità dei lavori, quanto ancora per la loro qualità, misura e metodo»⁵¹.

I lavori di ristrutturazione dell'intero tracciato stradale sono previsti in 10 anni entro i quali l'impresario è tenuto «a ricolmare, e rifiorire gli Inghiarati, a rivedere, e resarcire Muri, Ponti, Spallette e Parapetti tanto de Ponti, che sulla Ripa d'Arno, affinché terminati gli anni dieci di mantenimento, sia consegnata tutta la strada in istato veramente perfetto, a senso degli ingegneri che saranno incaricati di riconoscerla...» Le imprese concorrenti, di riconosciuta capacità, devono presentare entro la data stabilita al Tribunale della Parte un'offerta scritta in busta sigillata, che può comunque essere cambiata con un'altra più vantaggiosa all'atto dell'incanto. Ancora alla fine del secolo si interviene per chiarire la posizione dei tecnici ed in particolare di quelli locali; con *Circolare* del 21 maggio 1798 si vieta infatti ai Magistrati Comunitativi di dare in accolto i lavori da farsi sui tracciati ai Provveditori alle Strade, in modo da evitare che «...i controllori diventino controllori di se stessi e del loro operato»⁵².

Note

- Istituiti nel 1267 i Capitani di Parte, con diverse funzioni, avevano assorbito a partire dal 1549 i compiti di un'altra magistratura, gli Ufficiali di Torre, ai quali spettava l'onere di sovrintendere alle mura, ai fiumi, ai ponti e alle strade pubbliche. Sull'organizzazione delle magistrature, a cui era demandata la gestione dei beni pubblici, si veda D. TOCCAFONDI, C. VIVOLI, *Cartografia e Istituzioni, in Imago et Descriptio Tusciae. La Toscana nella Geografia dal XV al XIX secolo*, a cura di L. Rombai, Venezia, Marsilio, 1993, pp. 197 e segg.
- Vienna, STAATENABT, *Toskana* 13.
- Biblioteca Moreniana di Firenze, *Fondo Palagi*, ms. 251. A questo proposito si veda *Itinerari Moreniani in Toscana*, Catalogo della mostra, Firenze, 1980, pp. 38-39.
- AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985, p. 15.
- ASCF, *Bandi e Ordini da osservarsi nel Granducato di Toscana*, Motuproprio del 24 marzo 1749.
- G. CASALI, *I luoghi di sosta e di controllo: poste e dogane nei sec. XVI-XVIII*, in *Percorsi... cit.*, pp. 62 e segg.
- ASF, *Dipartimento o Ufficio generale delle Poste*.
- C. CRESTI, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio ed architettura*, Milano, Pizzi, 1987, p. 19.
- ASF, *Acquisti e Doni*, f. 220, ins. 6.
- ASF, *Capitani di Parte n. n.*, f. 1707. *Filza di Negozi*.
- Ivi. Sono conservate le descrizioni delle Podesterie di Radda, Vellano, Civitella in Valdichiana, Pratovecchio, Galeata, Borgo S. Lorenzo, Pontassieve; dei Vicariati di Val di Cecina, Poppi, Firenzuola, Bagno a Ripoli, Montecarlo; delle Comunità di Colle Valdelsa, Pescia, Montecarlo, Terra del Sole, Cortona, Buggiano, Massa e Cozzile, Castelfocognano, Subbiano e Chiusi, Castel S. Niccolò, Vicchio, Dicomano, San Godenzo, San Miniato, Castel Franco di Sotto, Scarperia, Empoli (e comunità ad essa sottoposte), Castelfiorentino, Montevarchi, Figline, Rocca S. Casciano; dei Capitani di Bagno, Marradi e Palazzuolo.
- Ivi, N. 24. *Descrizione delle strade pubbliche e dei ponti esistenti nella Podesteria del Ponte a Sieve*.
- La tecnica di *inghiarare* le strade compare in Toscana alla fine del '700, anche se già in precedenza era consuetudine coprire il piano della strada con ghiaia o sabbia. In una *Istruzione* inviata al Cancelliere Comunitativo di Fiesole nel 1767 sono contenute le indicazioni per realizzare o restaurare gli *inghiarati*: «Gli inghiarati dovranno essere fatti in fondo con sassi grossi, sopra con sassuoli minuti, in ultimo con la ghiaia dove potrà aversene, alti ogn'uno a misura delle rispettive larghezze, e dove per esempio fossero larghi braccia quattro, dovranno essere alti nel colmo tre quarti di braccio, e dalle parti un quarto: e con queste proporzioni nelle larghezze maggiori o minori, con guida per tutto di sassi grossi agli estremi di dette lunghezze, con sue panchine di terra per sostenerli, ed in mancanza di sassi si muniranno, ed incasseranno gli Inghiarati nel terreno col mezzo di zappate e delle panchine opportune che vi saranno formate, alle quali succederanno le fosse per gli scolli dell'acqua e dove dovesse da quelle essere attraversata la strada, si lasceranno le opportune bassate per farvi susseguentemente le necessarie zane di selice». L'Istruzione è ri-

portata in A. RIPARBELLI, *Strade e strutture d'arredo*, in *La memoria del Territorio*, a cura di L. Rombai, Fiesole, 1990, p. 75.

¹⁴ ASF, *Capitani di Parte n. n.*, f. 1707. *Filza di Negozi*. N. 7 Vicariato di Poppi, Cancelliere Giuseppe Fantini.

¹⁵ ASF, *Capitani di Parte n. n.*, f. 1706. *Filza di Negozi*.

¹⁶ Ivi, *Istruzione ed obblighi degli Ingegneri di Strade e Ponti*, firmato da Francesco Panciatichi il 28 agosto 1718, che in 25 articoli definisce i compiti dei tecnici in materia di strade e di lastrici.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ ASF, *Miscellanea di Pianta* 751. A questo proposito si veda *Documenti geocartografici nelle biblioteche e negli archivi privati e pubblici della Toscana*, 2. *I fondi cartografici dell'Archivio di Stato di Firenze – I – Miscellanea di Pianta*, a cura di L. Rombai, D. Toccafondi e C. Vivoli, Firenze, Olschki, 1987.

¹⁹ ASF, *Segreteria di Finanze*, f. 2676.

²⁰ ASCF, *Bandi... cit.*, 1772-1774, N. LVI.

²¹ Ivi.

²² Per questo interessante ed anticipatore esperimento di rilevazione a tappeto di un intero territorio, si veda M. MANTOVANI, *Popoli e Strade della Comunità di Ponte a Sieve*, Comune di Ponte a Sieve, 1987.

²³ Per Fiesole si veda A. RIPARBELLI, *cit.* A. L. Rombai si deve la catalogazione di tutta la cartografia e iconografia della comunità fiesolana conservata presso l'Archivio Storico Comunale di Fiesole.

²⁴ ASF, *Acquisti e Doni*, f. 220, ins. 6. *Ordini riguardanti le Strade Regie e Comunitative ed i provvedimenti e Deputati alle Strade Medesime*. Si veda anche ASCF, *Bandi... cit.*, 1774-1776, N. CXIII. *Strade Regie o di Posta dello Stato. Motuproprio che rilascia in accolto perpetuo alle rispettive Comunità il mantenimento di dette Strade, del dì 4 marzo 1776*.

Già il 26 maggio 1772 il Senatore Soprasindaco della Camera della Comunità, Gio Battista Nelli, aveva redatto una *Relazione sopra le diverse strade pubbliche del territorio fiorentino divise in quattro classi, con le osservazioni sopra al miglior modo di costruirle e riattarle e altre considerazioni economiche con diversi recapiti annessi*. ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f. 880.

²⁵ Ivi.

²⁶ ASF, *Camera di Soprintendenza Comunitativa, Serie III, Affari Diversi*, f. 33. *Adi 23 settembre 1776. Dimostrazione dell'impostare delle spese dei lavori proposti in risarcimento delle Strade Regie in ordine alle Relazioni approvate dal dì 26 novembre in qua*.

Altri documenti conservati nella stessa filza permettono di quantificare la spesa occorsa nel quinquennio precedente per il mantenimento delle sei strade regie in £. 18.533, con un massimo di £. 5.685 per l'Aretina, e un minimo di £. 1.224 per la Traversa Romana, tenendo presente che i capitoli di spesa erano proporzionali all'importanza della strada ma anche alla sua lunghezza. Per avere un'indicazione sullo stanziamento medio annuale per il mantenimento delle strade si può far riferimento al *Ristretto dei lavori di strade ed impostazioni di fiumi, stati pagati dal soppresso Magistrato dei Nove*, che, anno per anno dal 1690 al 1769, dà un resoconto preciso dell'impegno finanziario. Si può così vedere come si passi da una media di 12.774 scudi dell'ultimo decennio del Seicento a una media di 31.025 scudi annui per il decennio 1760-

1770, con un picco di 40.947 per il 1766. ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, f.880

²⁷ ASF, *Camera di Soprintendenza cit. Dimostrazione delle somme che potrebbero assegnarsi alle rispettive comunità per l'annuo mantenimento delle Strade Regie dello Stato Fiorentino, con compresa la nuova strada della Montagna Pistoiese*.

²⁸ ASF, *Acquisti e Doni*, f. 220, ins. 6. Le stesse Massime appaiono tra le leggi ufficiali con la titolazione *Regole per l'osservanza di mantenere le Strade Regie sempre in buon grado con poca spesa dei concorrenti possessori delle Comunità della Toscana*. ASCF, *Bandi...cit.*, 1782-1783, N. CVII.

²⁹ Ivi.

³⁰ ASCF, *Bandi...cit.*, 1782-1783, N.XXII. Si veda anche, di poco successive, le *Regole per la conservazione e sicurezza delle strade al libero corso dei Fiumi, Rij, scoli ec.* Ivi, N. XXIV.

Il problema dei lastrici viene affrontato con più specificità qualche anno dopo con le *Istruzioni ed avvertenze per la migliore costruzione e mantenimento dei Lastrici e Fogne della Città di Firenze*, approvate il 14 aprile 1788 e parzialmente adottate anche dalle altre comunità toscane.

³¹ Il risparmio ottenuto con gli appalti non si traduce in prospettive altrettanto confortanti per le condizioni delle strade, lasciate in mano alla speculazione privata senza peraltro provvedere a dotare l'amministrazione pubblica di idonei mezzi di vigilanza. Il ruolo svolto dalle comunità viene così ad essere relegato ad una sorta di intermediazione, priva di reale significato ed utilità, tra gli organi dello stato e gli imprenditori accollatori. P. VIGANI, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni tecniche*, in «STORIA URBANA», n.25, 1983, p.41.

³² ASF, *Acquisti e Doni*, f. 220, ins.6.

³³ Ivi.

³⁴ Ivi. Viene inoltre predisposta una *Memoria Istruttiva per determinare all'atto pratico l'occorrenza per consegnare il resarcimento e mantenimento delle strade comunitative ai Possessori, o Frontisti, o Adjacenti*.

³⁵ G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale, 1768, Vol.I, p.1. Viaggio da Firenze alla Gonfolina.

³⁶ Ivi, Vol. III, pp. 446-447.

³⁷ Ivi, Vol. V, pp.1-2.

³⁸ PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul Governo della Toscana*, a cura di A.Salvestrini, Firenze, Olschki, 1970, Vol.II, p. 516.

³⁹ Ivi, p. 22.

⁴⁰ Ivi, p. 30.

⁴¹ Ivi, p. 485.

⁴² Ivi, p. 61.

⁴³ Ivi, p. 564.

⁴⁴ P.L. D'ASBURGO LORENA, *cit.*, Vol. I, p. 82.

⁴⁵ ASF, *Capitani di Parte n.n.*, f. 1705. *Filza di negozi*.

⁴⁶ Malgrado le numerose suppliche inoltrate dal Bettini per essere reintegrato nell'impiego, il 25 gennaio 1769 il granduca nomina al suo posto l'ingegnere Giuseppe Spadini, proveniente da Livorno, ma -per benigno riguardo alla numerosa famiglia del Bettini- accorda alla moglie un mensile caritativo di scudi 8. ASF, *Capitani di Parte n.n.*, f. 1706.

Lo Spadini, dopo aver visitato nell'agosto 1769 il ponte costruito l'anno prima dal capomastro Domenico Preciulli sull'Arno tra Tosi e Reggello e averne constatato le cattive condizioni, dichiara che le spese occorrenti per la ricostruzione delle pile sono da addebitarsi al costruttore che non aveva consegnato il ponte in «buono stato».

⁴⁷ ASF, *Capitani di Parte n.n.*, f. 1706. *Nota delle visite ed altro che d'ordine di S. Ecc.za il Sig. e Maresciallo March. se Botta Adorno allora Capo del Governo della Toscana, della Clariss.ma Deputazione di Strade e Ponti, e del Clar.mo Sig. re Senat. re Guadagni Provveditore dell'Uffizio della Parte sono state fatte dall'infrascritto nell'approso strade, con quant'altro dall'anno 1760 in qua e prima*.

L'Anastagi aveva già ottenuto in precedenza due gratifiche nel 1759 per «gite e operazioni straordinarie riguardanti le Strade Regie Bolognese».

⁴⁸ Ivi. Segue l'elenco dei sopralluoghi e dei lavori effettuati: 1 - *Visita, relazione e scandaglio di spesa quando furono fatti gli allargamenti in Pian di Ripoli, demoliti, e rifatti i muri che cingevano i beni*. 2 - *Visita e relazione per la stima dei terreni occupati a più padroni nel tramutamento del Bagno*. 3 - *Visite con più scandagli, e dimostrazioni per il tramutamento di S. Donato in Collina, non solo per la direzione per cui fu fatta, ma come per la via vecchia*. 4 - *Visita, pianta e profilo e relazione per il Pian dell'Isola, quando era in veduta di sfuggire le salite e le scese di Palazzuolo, che fu poi ordinato di tenersi per Palazzuolo suddetto*.

⁴⁹ Tra questi il progetto per il *Nuovo casino di Sanità*, fabbricato a Pietramala nel 1762. Per l'impegno dimostrato e per le spese sostenute al di fuori dei compiti ordinariamente assegnatigli, viene riconosciuta all'Anastagi una gratifica di 250 scudi. L'Anastagi aveva tra l'altro progettato anche il Ponte sulla Cecinella, costruito nel 1755 e crollato nel 1768. ASF, *Capitani di Parte n.n.*, f. 1706. *Filza di Negozi*.

⁵⁰ ASF, *Capitani di Parte n.n.*, f.1707. *Filza di Negozi*

⁵¹ La *Notificazione* prosegue: «...la qual relazione esisterà nella Cancelleria di detto Tribunale della Parte e sarà sempre mostrata a qualunque concorrente, affinché ognuno, volendo si soddisfaccia, per non poter poi allegare ignoranza delle proprie obbligazioni».

⁵² ASF, *Acquisti e Doni*, f. 220, ins. 6.

Appendice documentaria

La relazione che si trascrive di seguito riguarda i progetti di ricostruzione del nuovo Ponte di Romita, nel Valdarno Superiore, rovinato nel 1703. L'ingegnere incaricato, Lorenzo Merlini, propone due diversi progetti, a due e tre archi, e ne dimostra pregi e difetti. La relazione permette di ricostruire tutte le fasi di realizzazione di un tale tipo di manufatto e di conoscere tecniche e materiali utilizzati agli inizi del '700.

ASF, *Miscellanea di Piante* 751/64-71.

Relazione della visita fatta da Lorenzo Merlini del nuovo Ponte a Romiti e del modo di fabbricare detto Ponte in più Archi

Nella recognizione fatta del nuovo Ponte a Romiti, ho riconosciuto essere il posto dove è stato situato, e principiato a fabbricare il ponte, uno stretto del fiume Arno, spalleggiato da due monti composti dalla natura di masso imperfetto tutto falda fra di se disciolto e ricinto per dentro da terra, copioso di sorgenti, e vene di acque vive, e naturali; il fondo di detto fiume è composto dalla natura della medesima qualità di massi, fra di se disciolti. Di modo che dovendosi fabbricare il ponte in più archi, sopra le pile già fabbricate in questo luogo, sarà necessario assicurarsi bene, e provvedere con l'arte all'imperfezioni date dalla natura.

Nel detto posto vi ho trovato fabbricate due pile fondamentate: alle radici dei due monti, riunite e rinfiancate ai petti dei medesimi monti, e queste sono state fabbricate con l'idea di fabbricare il ponte in un arco solo, e benché non siano manipolate con esatissima diligenza, con rivederle, come si dirà a suo luogo si renderanno servibili. Per fabbricare il ponte in due archi vi è la considerazione del doversi opporre con una pila nel mezzo e con quella romper l'acque, che con il suo corso, e con la sua maggior forza, sono ridotte e riunite al mezzo; tutta via con un buon massiccio di pila ben fabbricata, e ben fondamentata si potrà assicurarsi di fare il ponte.

Dovendosi approvare le due pile già fabbricate, se sjno sussistenti per fabbricarvi sopra il detto ponte in due archi, o in tre conforme si dimostra nei disegni io dico che essendo queste pile bene assicurate con il suo fondamento incastrato dentro il masso tagliato sintanto che si trovi il sasso più vivo, e più riunito di quello si vede superficialmente nella parte, che riunisce nel monte, devono essere incastrate dentro al masso e questo incastro deve essere fatto a gradi, in guisa di alti scalini, e così salendo con l'incastro a tutta l'altezza della pila deve essere profondato questo cavo con la medesima osservazione del fondamento.

Devono essere queste due pile ben fabbricate internamente nei suoi ripieni, dentro la fodera di sasso spianato murato a mano e messo sottile in calce.

Si deve avvertire di dare il suo esito a quell'acque naturali che sorgono dai massi a torno alla... fabbricata nel monte dalla parte del fiume verso Arezzo. Essendo stato esat-

tamente praticate tutte queste diligenze, ed osservazioni nel fabbricare le due pile internamente; io dico potersi fabbricar sopra il ponte in più archi conforme si determinerà, con tutto ciò non si tralascerà di riconoscerle nel suo interno, conforme si dirà al suo luogo.

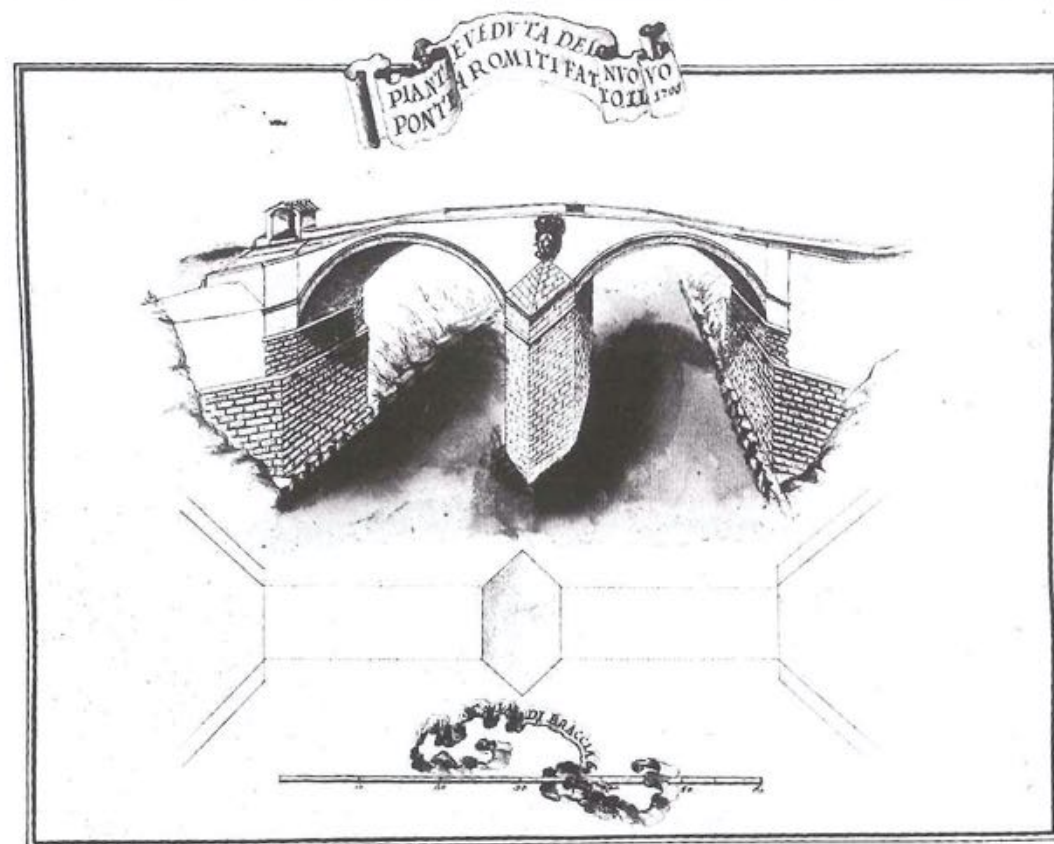
Havendo riconosciuto il lavoro cotto che doveva servire per fabbricare l'arco del ponte, ho trovato essere questo lavoro di cattiva qualità e mattoni non capaci di poter servire per questa fabbrica stante esser terra arenosa che naturalmente produce del lavoro frale e pesante; e ben che fosse cotto giustamente non riceve mai durezza ed in breve tempo si disfa e torna all'acque; et ai diacci terra, ed agli alidori se ne va in polvere, se si fa eccedere la cottura si storcono li mattoni, e si fonde superficialmente la terra di modo che resta il mattone con una certa vetrina, che non unisce e non lega con la calce, e con queste ragioni dico non essere quella la qualità della terra che si deve eleggere per fabbricare i mattoni che devono servire per comporre l'archi dei ponti.

Per qualche informazione sopra di ciò ricercata, mi vien detto esservi cave di terra più capace a Levane, della quale se ne servono quei fornaciari per fabbricare embrici tegoli e docce, tutte cose che devono resistere all'acque ai diacci et agli alidori, però giudico possi essere questa una miglior qualità di terra per fabbricarne li mattoni necessari per fabbricar questo ponte; se ne doverà far le sue prove, e riconoscere con buona osservazione che qualità di lavoro produce.

Dovendosi provvedere al modo di fabbricare il detto ponte in due archi, sarà necessario fare una pila nel mezzo del vano del fiume, questa proposizione benché sia azzardosa, perchè il fondo del fiume sta in due pendenze riunite al mezzo, che causano il corso dell'acque si riduce in una sola forza, e violenta in quel mezzo dove si deve piantare la pila; con tutto questo si puole con l'arte del ben fabbricare fuggir tutti i pericoli con la resistenza di un buon massiccio di pila ben fabbricata con ogni più esatta diligenza e perfezione.

Primieramente sarà necessario asciattare il fiume, per fare il fondamento della pila qual deve incassare dentro ai massi per essere il fondo del fiume tutto composto di massi alti e bassi di modo che fanno quel fondo disuguale, e dirupato in forma che sarà difficile piantarvi un cassone, come è solito, palefite non se ne può fare, perchè è sasso; argini o ripari ne meno perchè il Corrente è tutto ridotto con la sua forza in quel mezzo, dove si deve lavorare, sicché la più propria parmi che sia fare una passonata¹ conforme dimostra il mio disegno.

Primieramente devesi disegnare la figura della pianta della pila, e sopra li sei angoli di quella figura discosto due braccia da ogni angolo, si deve alzare una colonna quadrata di castagno, e queste colonne saranno sei perchè sono sei gli angoli, queste si devono collegare insieme con due telari un basso, l'altro più alto. Li telari devono essere raddoppiati con un altro telaro dentro alle colonne distante dal primo, dimodo che facciano un canale basso, e uno alto; per gli due canali che saranno corrispondenti l'uno all'altro si anderà passando i passoni² di castagno grossi per il meno 1/4 di braccio, che tanto sarà il vano dei canali, e con questi si anderà riempiendo il vano, che sarà da colonna a colonna, e bene stretti assieme e ben battuti a terra, si anderà indubitabilmente occupando l'alto, e il basso dei dirupi dei massi nel fondo del fiume, e così si



15/Pianta e veduta del nuovo Ponte a Romiti fatto il 1705, Lorenzo Merlini. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/56.

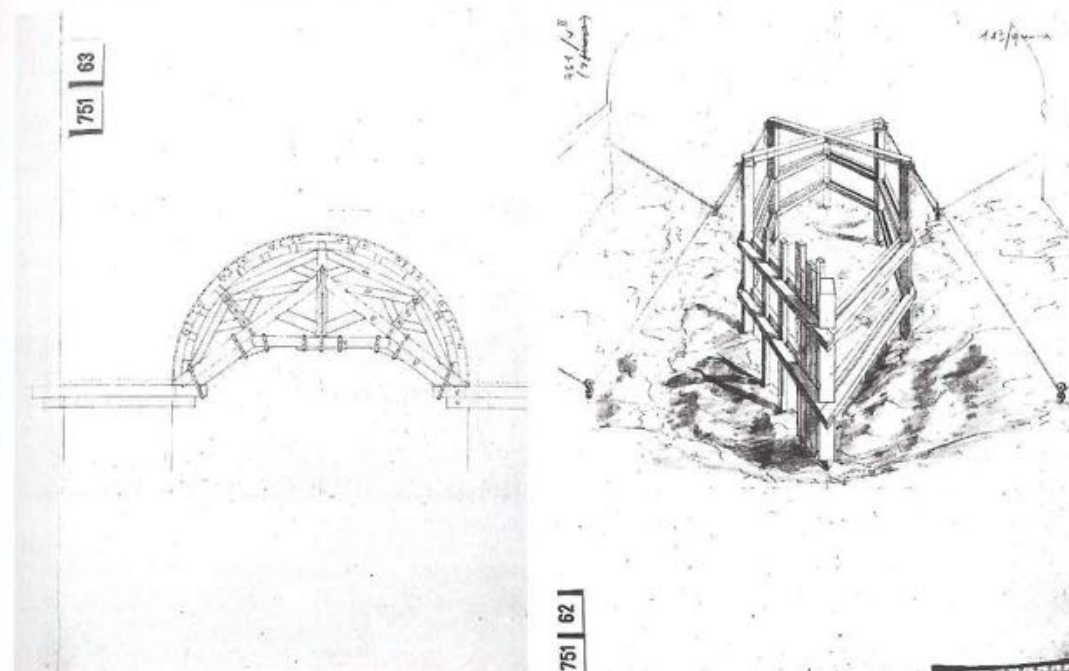
anderà facendo a torno a tutto il ricinto fatto di modo che resterà richiuso dai passoni tutto il vano occupato con i telari; si avverta che doppio passati li passoni dentro ai canali, e ben battuti a terra, si deve inchiodarli tutti bene stretti assieme.

Fatto questo con esatissima diligenza, si manderanno li tuffatori pratici sotto l'acque a ritrovare i fori che saranno rimasti fra le punte dei passoni et il disuguale dei massi; et ritrovati li fori restati, che saranno piccoli, si farà con diligenza riturar quelli con stoppe ò capecchio³ che sarà sufficiente, perchè nel modo oprato in quel fondo, non vi può restare grande apertura; turato, che sarà con il capecchio, si anderà scaricando a torno con ghiara, sassi, terra, et altra roba che carichi, e intasi a torno a dove si sarà riturato con le stoppe; fatte tutte queste diligenze con buona accortezza, l'acque resteranno indubitabilmente ferme dentro al vano della passonata fatta; allora si comincerà a votare sollecitamente quel ricinto, e perchè, fra le commisure di un passone e l'altro, vi si scoprirà nel cavar l'acque qualche gemitino, si anderà stagnando con stoppa calcata con le zeppe a colpo di martello, e poi si anderà ricoprendo tutta quella con la pece, conforme fanno a calatafare le navi; e così ci assicureremo di votar quel vano senza ritorno d'acque, oprando così fino al fondo

del fiume, e se nel fondo dove toccheranno le punte dei passoni sopra i massi, vi si trovasse qualche gemitino d'acque non bene stagnato per di fora dai tuffatori, con facilità si potranno stagnare con le medesime stoppe; e sopra di quelle andar murando e stuccando, con calce e puzzolana.

Si deve provvedere ai modi di comporre la macchina descritta; ai modi di collocarla al suo luogo, si come al tenervela ferma.

Si doverà lavorare tutto il legname in terra e poi comporre tutta la macchina assieme, e si avvertirà di tenere le quattro colonne del mezzo alte per il meno dodici braccia, legate assieme sulle teste con la croce e telari, come si vede nel disegno, messa assieme che sarà tutta la macchina in terra, e visto che torni a suo dovere, si dismetterà, e tutto quel legname si porterà in fiume e sopra un fodero che sarà preparato nel luogo proprio dove devesi collocar la macchina; sopra di quello, si rimetterà di nuovo assieme tutta l'intelaiatura, e ben inchiodata, e ferma assieme; sopra del fodero già detto si alzerà i tirari per sospenderla in aria; e sospesa che sarà si darà l'andare al fodero allei sottoposto, e si calerà la macchina in fiume, e con quattro tirari raccomandati alle teste delle quattro colonne superiori, si tirerà a terra tutta la macchina per via



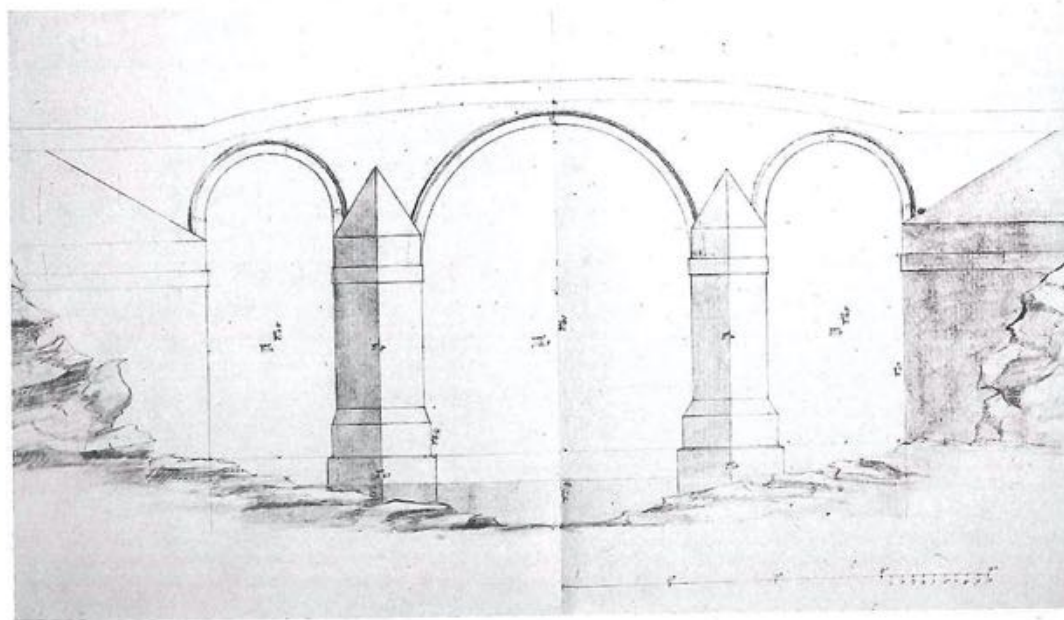
16/17/Particolari della armature lignee dell'arco e della pigna del nuovo Ponte a Romiti. ASF, *Miscellanea di Pianta* 751/62/63.

di quattro calcesi⁴ fermi con l'ulivella⁵ nei massi alle rive del fiume, conforme si dimostra tutta la descritta operazione con il disegno; fermata che sarà tutta la macchina dei telari al suo luogo si potrà come si è detto comporre la passonata e far l'operazione già descritta, se si vorrà assicurarsi maggiormente: con uno smalto⁶ dentro la passonata, già fatta, asciuttato che sarà il vano, si potrà con facilità comporre un cassone dentro la passonata sopra il contorno giusto della pianta della pila, et in quel vano, che resterà tra la passonata e il cassone si potrà liberamente riempire quello di smalto, che resterà come una ghiera attorno all'imbasamento della pila, et in questo modo resterà libero da tutte l'acque quel vano dove si doverà lavorare per fondamentare la pila.

Fatte tutte queste diligenze, si spianerà il fondo del fiume in quel vano che resta che sarà la giusta pianta della pila; li si profonderà un taglio dentro a quei massi, quanto si riconoscerà il bisogno nell'atto dell'operare, a dovere della qualità del sasso, che ivi si troverà; determinato che sarà questo cavo, qual servirà per incastro al fondamento della pila, si doverà fabbricare questo fondamento a mano con pietre spianate ad uso di lastre, che attestino e collegino bene assieme, e murate sottili in calce; e ciò deve farsi con esatissima diligenza e perfezione, perchè son

fondamenti di una pila esposta alle maggiori forze dell'acque correnti, e la sua maggior sicurezza consiste ancora in un bene assicurato fondamento: sopra il fondamento fatto si deve fabbricar la pila, con pietre lavorate commesse e collegate in forma, che di fuori mostrino le commisure della loro collegamento, a uso di bugnie, ma spianate, e picchiate di martellina, acciò non vi sia di fuori né rilievi, né intoppi, né attacchi di sorte alcuna; le minori lunghezze di queste pietre saranno due braccia, le grossezze due terzi, o si vero mezzo braccio, le larghezze che sarà la presa murata dentro alla pila, saranno di due braccia e di tre braccia; a ciò questa fodera resti per dentro amorsata, perchè leghi con i ripieni, questi ripieni si manoleranno a mano con sassi spianati, e si avvertirà di murargli stretti assieme, commessi, e collegati, e murati sottili in calce, e così si anderà con esatissima diligenza e perfezione alzando la pila unitamente la fodera con i ripieni sino all'imposta dell'arco, conforme si vede le misure determinate nel disegno.

Si deve avvertire nel fabbricar la pila di lassar al suo luogo le buche quadrate per incastrarvi le travi che saranno mensole all'armatura, e queste buche sieno dentro tutte di pietra lavorata di modo che li travi, che devono incastrarvi dentro, vi vadino sigillati giustamente.



18/Veduta del nuovo Ponte a Romiti secondo il progetto a tre archi. ASF, *Miscellanea di Pianta*, 751/54.

Determinata la pila del mezzo alla sua altezza come nel disegno, è necessario disfare buona parte delle pile già fabbricate, per rimurare al suo luogo ugualmente collegata tutta quella parte di muraglia, che è crepata e scommessa nella rovina già seguita, e nel medesimo tempo, si riconoscerà nel loro intorno come sijno fabbricate, perchè nell'esterno dimostra quella fabbrica essere stata male manipolata, et in questo caso si tornerà a manipolare a mano quella estremità delle due pile con la diligenza, e con la perfezione già descritta, e si faranno in quel medesimo tempo le buche per li incastrì dei travi dell'incavalatura, corrispondenti a quelle già descritte per la pila di mezzo.

Determinata l'altezza di tutte le pile alla misura data nel disegno, devesi prima di metter su l'armatura degl'archi muovere tanta porzione di arco, quanto può reggersi da per se senza la centina, e li rinfianchi tenerli ammorsati e superiori, quanto si può alla porzione d'arco già impostata, fatto tutta questa operazione sino al termine descritto si deve a suo tempo metter su l'armatura per fabbricar li archi, l'armatura si farà nel modo dimostrato nel disegno.

Devesi collocare un cavalletto nel mezzo dell'arco posato sopra le mensole, senza asticciuola, e li puntoni di questo cavalletto servino d'asticciuola a due cavalletti piccoli a lui sovrapposti, per arrivare in tirare al sesto dei fianchi dell'arco, perchè tutte le armature di archi grandi devono essere tessute in tirare non in puntare, né gravitare, e benché sieno archi di mediocre grandezza, si devono armare con questa osservazione.

Li travi che compongono il cavalletto reale saranno di braccio, i monachi tutti saranno di legname di olmo, li travi dei cavalletti piccoli saranno bastanti $3/4$ di grossezza;

li travi per la travatura sotto le centine saranno $2/3$ di grossezza, le centine si faranno alte $2/3$ composte con tavoloni di $1/3$ ben collegate, e ben inchiodate.

Il tavolato sopra le centine, che forma l'imbotte degl'archi, si farà con tavoloni di 3 soldi a tutta lunghezza, e questi saranno tutti ben inchiodati, e ben commessi stretti assieme sopra le centine; si come le centine saranno ben inchiodate sopra la travatura, e la travatura bene inchiodata sopra i cavalletti, ben inchiodati, e ben lavorati giustamente nelle loro intaccature, e saranno sprangati di ferro ben fabbricato conforme si dimostra nel disegno.

Nella larghezza di nove braccia, che sarà il ponte, si metteranno quattro cavalletti, che così resterà il vano fra un cavalletto, e l'altro di due braccia; dei travi per la travatura sotto le centine se ne mettano quindici in tutto il sesto del ponte che resterà un intervallo da un trave all'altro di due braccia, che così sarà conveniente sotto le centine.

Delle centine se ne farà dieci, nella larghezza di braccia nove, che resteranno li vani fra una centina, e l'altra soldi quattordici e $1/2$, che resterà giusto vano per il tavolato da farsi sopra le centine, il quale si doverà fare tutto nel medesimo tempo prima di cominciare a fabbricar l'arco.

L'arco si doverà impostare grosso braccia uno e mezzo, e chiuderlo in braccia uno, e un quarto; sopra, alla grossezza dell'arco, si rigirerà un cordone di pietra grosso $1/4$, questo servirà per difendere le due estremità degl'archi dalle acque, e farà mostra di ghiera all'arco.

La larghezza del ponte sarà braccia nove, compreso i parapetti, li muri dei rinfianchi si faranno grossi due braccia sino al pari del lastrico.

Li parapetti si faranno grossi tre quarti, alti braccia $1:1/2$ sotto la panchina di pietra che sarà di $1/4$, che in tutto farà li parapetti di braccia $1:3/4$.

Li mattoni che doveranno servire per fabbricare li archi, si faranno lunghi soldi dodici, larghi soldi sei, grossi quattro quattrini, si avverta di provare la terra di Levane, e riconoscere che sorte di lavoro produce, si procurerà che sijno ben cotti, e si avvertirà nel fabbricar quest'archi che sia murato li mattoni sottili in calce, e che sia disordinata la collegamento dei medesimi mattoni.

Proposizione di fabbricare il Ponte in tre archi

Ho fatto osservazione, che sarebbe buono il motivo di fabbricare il detto ponte in tre archi, per la riflessione di lassare il corso libero all'acque, che con tutta la loro forza son ridotte al mezzo del fiume, e lassare l'arco di mezzo di vano braccia venticinque, le due pile grosse braccia otto, li archi piccoli di vano braccia dodici, con questo motivo io trovo gran facilità nel fabbricare le due pile piccole, che quasi si fabbricheranno all'asciutto, e così si faciliterà la spesa del fare la passonata, secondariamente le due pile piccole non saranno sottoposte ad essere travagliate dall'acque correnti, perchè son piantate nella minor forza dell'acque, e saranno di guida all'acqua di star sempre con il suo corso violento in mezzo al fiume.

Vi è la riflessione di non tener in collo le acque in quello stretto del fiume con occupare sei braccia di quel vano di più di quello si occupa, facendo una pila nel mezzo, a me

pare che ricada nella medesima eccezione, ancora facendo una pila nel mezzo, la quale farà ancor essa gran collo alle acque, dovendo fare ostacolo, e romper l'acque nel suo filo dritto, e nella sua maggior forza, tutta via con la perfezione dell'operare, dico sarà sussistente nell'uno, e nell'altro modo.

[Nella trascrizione del documento si sono sciolte le abbreviazioni e normalizzate le lettere matuscole].

Note all'appendice

- ¹ Specie di palafitta utilizzata per i fondamenti di fabbriche, realizzata senza uso di collegamenti di ferro.
- ² Grosso palo a sezione quadrata.
- ³ Materia grossa e liscosa di risulta dalla prima pettinatura del lino o della lana.
- ⁴ Carrucole.
- ⁵ Cuneo di ferro inserito nella pietra tramite un foro a coda di rondine.
- ⁶ Composto indurito di ghiaia, calcina e acqua.

In viaggio. Viabilità, mezzi di trasporto, supporti di traffico e percezione paesaggistica nella Toscana centro-settentrionale del Settecento *

Anna Guarducci

1. Itinerari e strade

Come è noto, la Toscana rappresenta – anziché «la meta finale» – «una tappa» (pressoché obbligata per la disposizione geografica delle principali vie di comunicazione, ma «importante» anche per le sue città «così ricche di storia e di opere d'arte») del *Grand Tour* europeo dei secoli XVI-XIX: il viaggio, infatti, prevedeva sempre il proseguimento dei *grand-tourists* (in genere provenienti via terra da Bologna e, ma assai di rado, per mare da Genova con sbarco a Livorno e qualche volta a Viareggio) almeno fino a Roma e spesso anche a Napoli¹.

Solo a partire dagli anni '70 del XVIII secolo, sotto il granduca Pietro Leopoldo di Lorena, poté prendere il via, con la riforma delle comunità e delle province vicariati, un'imponente opera di ammodernamento delle vie di comunicazione, ritenute un fondamentale veicolo di progresso economico e socio-culturale. Fino ad allora, la pur fitta maglia stradale toscana rifletteva la politica espressa dagli Stati di antico regime che considerava la strada (specialmente nelle aree di confine, a partire da quelle montane) principalmente nella sua valenza strategico-militare e, per tale ragione, da tenere volutamente in condizioni di precarietà estrema al fine di impedire l'accesso di eserciti con carriaggi e artiglierie².

Particolarmente lento e difficoltoso fu sempre il

passaggio della barriera appenninica mediante le innumerevoli «aspre e scabrose» vie mulattiere che incidono le montagne comprese fra Pistoia ed Arezzo, con speciale riguardo per la vecchia, lenta e faticosa Bolognese del Giogo, l'unica via postale, che nel tratto Bologna-Firenze richiedeva uno o addirittura due pernottamenti ed era destinata a rimanere fino all'Ottocento inoltrato allo stato di mulattiera, e che Addison nel 1701-03 arrivò a definire come «la peggiore di tutte le appenniniche»³. Tra le tante testimonianze che si possono addurre, rispettando l'ordine cronologico, ne riportiamo alcune che talora appaiono peraltro in contraddizione tra di loro. È il caso di cominciare con quelle di Lassels della metà del XVII secolo e di Burnet del 1685-86 che prefigurano una via percorribile a cavallo ma tenuta almeno in buone condizioni:

«A cavallo abbiamo raggiunto Firenze in due giorni. Il viaggio del primo giorno per Pianoro, Loiano, Scaricalasino e Pietramala attraverso gli Appennini è stato piuttosto lungo e monotono, finché non si è fatto buio [...] e siamo giunti a Firenzuola. La mattina seguente, passando da Scarperia e Pontassieve, siamo arrivati di buon'ora a Firenze»⁴.

«Partendo da Bologna, percorremmo 8 miglia di pianura e poi raggiungemmo quella serie di colline che prendono il nome di Appennino; sebbene in realtà quel nome sia strettamente attribuito soltanto ad una delle colline, che è la più alta. Queste colline continuano fino a Firenze, ma durante il percorso, si trovano anche diverse valli e famose cittadine; per tutto il tragitto la strada sale e discende le colline; Firenze stessa è situata proprio ai piedi dell'ultima di queste. Le strade maestre sono in buone condizioni, tanto che sarebbe difficile trovarne altre tenute così bene perfino nei paesi con tenore di vita più elevato. Ma questo è un luogo di tanto passaggio che si pensa valga la pena spendere soldi per la manutenzione delle sue strade»⁵.

Queste valutazioni almeno parzialmente positive sulle condizioni dell'arteria contrastano con assai più numerose testimonianze coeve e successive che invece tengono a mettere in risalto le difficoltà di un'arteria che in pratica poteva essere percorsa soltanto a cavallo. Ad esempio, con quella di Misson del 1691, che recita: «Strada difficile. Monti. Cammino molto cattivo. Monti. Strada migliore e più bella». È vero che Misson avrebbe potuto prendere un calesse anziché un cavallo da sella, ma di sicuro non ne avrebbe tratto vantaggio, perché «alla salita bisogna immancabilmente scendere a piedi»⁶. E con i resoconti di Wright del 1720-21, di Thompson nel 1723-37, di de Brosses del 1739 e di Lady Montagu nel 1740:

«Nel tragitto da Firenze a Bologna, passammo per il Giogo, la più alta e ripida salita dell'Appennino di questa zona dell'Italia. Il vecchio che viveva sulla cima (dove ci fermammo a cambiare i cavalli), sembrava una sorta di divinità del luogo, che è sempre coperto di nuvole; la casa, all'interno, era continuamente piena di fumo che ne usciva a malapena, ma teneva compagnia alle nuvole che, similmente, fluttuavano sempre tutt'intorno [...]. Dopo aver lasciato Firenzuola [dove trascorremmo la notte], valicammo i monti Livoli e Radicosa, quest'ultimo attraverso un brutto passo. Questi monti fanno ancora parte dell'Appennino. Poco dopo giungemmo a Filigare, una cittadina, su questo versante; quindi, lasciammo i domini del granduca ed entrammo nel bolognese»⁷.

«La strada da Bologna a Firenze, che è di circa 50 miglia, scorre attraverso vasti tratti di catena appenninica [...]. Il passo appenninico sarebbe invalicabile se gli italiani non avessero gran cura delle loro strade maestre come non avviene in nessun altro paese d'Europa. La strada che passa per questi rilievi è ancora talmente disagiata per le carrozze, che ci fu consigliato di noleggiare anziché dei calessi dei muli da cavalcare. Partimmo da Bologna la mattina presto e dormimmo a Firenzuola [...]. La strada da Firenzuola a Scarperia è estremamente irregolare; ma successivamente diventa più praticabile e addirittura buona in prossimità di Firenze»⁸.

«Ci mettemmo in cammino il 18 settembre e facemmo circa 55 miglia e arrivammo lo stesso giorno a Firenze. Benché siano soltanto 22 leghe, si può dire che, a causa delle difficoltà della strada, è una delle giornate di posta delle più dure. Bisogna incessantemente arrampicarsi o scendere per gli Appennini»⁹.

«Tra Bologna e Firenzuola le strade sono brutte, collinose e rocciose»¹⁰.

Del resto, una testimonianza davvero inequivocabile è quella relativa all'unico viaggio da Vienna a Firenze dei due nuovi padroni della Toscana, il granduca Francesco Stefano di Lorena e l'augusta consorte Maria Teresa d'Asburgo. Nel 1739 essi avevano ordinato che venisse migliorata la Bolognese del Giogo perché potesse transitarvi il corteo

di ben 25 carrozze; ma, nonostante i lavori effettuati e l'aiuto di numerosi buoi, cavalli e paesani per spingere le carrozze, viaggiatori e bagagli dovettero essere trasferiti su «vetture leggere» a due ruote come i calessi o addirittura su cavalli da sella e da basto. Ed è sicuro che tale esperienza valse a far riflettere i sovrani «sulle deficienze della strada e sulla necessità di provvedere»¹¹.

Con la costruzione della prime strade rotabili (soprattutto della nuova Bolognese della Futa, aperta nel 1752, e in subordine della Modenese dell'Abetone, ultimata tra il 1776 e il 1780), le modalità e i tempi del viaggio registrano una vera e propria rivoluzione, specialmente nel tratto appenninico: pur continuando a permanere non poche difficoltà soprattutto nelle brutte stagioni, la percorrenza è resa ora incomparabilmente più rapida e più comoda.

Madame Du Boccage nel 1757 ed Earl nel 1754 sono tra i primi a documentare il cambiamento intervenuto riguardo alla Bolognese, dove ora con buoni cavalli e cambi veloci era possibile transitare in un solo giorno senza bisogno di pernottamento: la prima ricorda la recentissima apertura di «un cammino erto, ma sicuro» al posto della «via per metà disselciata» e «assai malagevole» del Giogo, «passo scosceso» temuto da tutti¹².

Il secondo scrive:

«Nel viaggio da Bologna a qui [a Firenze] impiegammo un giorno e mezzo. La salita degli Appennini non è stata né pericolosa né faticosa. Appena abbiamo lasciato il territorio bolognese per entrare in quello toscano, abbiamo trovato una buona strada e le nostre salite e discese sono state sorprendentemente agevoli. Difficilmente un'opera pubblica potrà dare più lustro all'attuale imperatore, duca di Toscana, che questa nuova strada. Passa in mezzo agli Appennini in modo da evitare completamente il Monte Juovo (questo monte è chiamato 'Juovo' da Monsieur Misson [...]) e da alcuni geografi. Mr. Wright, un viaggiatore più moderno, lo chiama 'Giogo' e così anche i fiorentini, una specie di fratello gemello del Monte Ceniso»¹³.

Su questa falsariga proseguono Owen nel 1791-92:

«Lasciammo Firenze il 5 aprile e ripercorremmo la strada che avevamo precedentemente seguito lungo l'Appennino. Il nostro equipaggio ci costringeva a lenti e tediosi spostamenti e non fu che alla fine del terzo giorno che raggiungemmo questa città»¹⁴;

Gray alla fine del secolo:

«Partimmo da Bologna [...] e, benché obbligati ad attaccare 6 cavalli al nostro calesse, non riuscimmo in questa campagna collinosa, ad arrivare più avanti di Feligare, a quattro 'poste' da Bologna [...]. Il giorno seguente, procedendo con fatica, raggiungemmo quattro 'poste' sulla montagna, aiutati nei passi più difficili dal traino dei buoi»¹⁵;

* Questo lavoro è stato realizzato nell'ambito della ricerca di interesse nazionale (MURST ex 40%) intitolata *Il viaggio come fonte di conoscenze geografiche e coordinate* da Ilaria Caraci Luzzana dell'Università di Roma Tre. Leonardo Rombai è il responsabile dell'unità dell'Università di Firenze.



1/Il granduca Pietro Leopoldo di Lorena in viaggio da Bologna a Firenze nel 1765 (in D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, ed. Società Autostrade (Novara, Istituto Geografico De Agostini), 1961).

2/Il granduca Leopoldo viaggia per la campagna toscana, R. Sorbi, I metà XIX sec., Firenze, Galleria d'Arte Moderna (in A. BRILLI, *Arte del viaggiare. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo*, Milano, Silvana Editoriale, 1992).



e Dupré nel 1822:

«Lasciando Bologna, ho attraversato di nuovo un ramo degli Appennini, piuttosto alto, ma molto meno maestoso delle Alpi: il loro aspetto è sempre spaventoso; queste montagne [...] sono molto elevate, non ci sono dei cammini tagliati sui fianchi dei monti, e bisogna arrampicarsi fino alle cime coperte di nevi e di ghiacci, ma nude e senza abeti, né castagneti; la strada sale e scende continuamente...»¹⁶.

Anche Lullin De Chateauvieux nel 1813 ricorda la Bolognese ridotta tanto scorrevole dai governi lorenesi e da quello francese da non lasciare più il tempo al viaggiatore di scorgere «gli orrori delle montagne» e «il fascino delle vallate»; tanto, da augurarsi che le operazioni di ammodernamento (portate avanti a ritmi «prodigiosi») fossero allargate a tutte le altre strade più importanti, dimodoché «il soggiorno in Italia» potesse acquistare «tutti quei vantaggi che ne deriverebbero a questo proposito»¹⁷.

Quanto alla strada Modenese, è Bourkard nel 1786 a descriverla come via «splendida» e «lussuosa» pure nel tratto più alpestre dell'Abetone, nonostante che, anche in questa nuova arteria, occorresse «inerpicarsi continuamente su pendii», tanto che le vetture, «per risparmiare i muli, camminavano ancor più lentamente del nostro piccolo Paolo, che si è fatto almeno 2 o 3 leghe di salita a piedi».

La via «serpeggia dolcemente intorno alle montagne più alte e in nessuna sua parte la pendenza è ripida. È dotata di una balaustra ininterrotta in pietra e spesso, per consolidare la strada, questa muraglia discende giù nel burrone. Non esiste alcun punto in cui i cavalli, anche quelli più focosi e che le briglie non riescono più a trattenere, possano mettere in pericolo i viaggiatori. Sono state ovunque prese misure per evitare che una vista paurosa provochi qualsiasi impressione fastidiosa. I ponti sono magnifici; due in particolare sono degni di nota: uno in marmo bianco che oltrepassa un piccolo fiume [Lima], l'altro che unisce sul vuoto due alte pareti rocciose tra le quali precipita un torrente tumultuoso [Sestaione]. Questo ponte è un'opera bella e temeraria, degna dei Romani, di straordinaria leggerezza ed eleganza. È abbellito da due fontane con getti d'acqua ed è opera del celebre Ximenes»¹⁸.

Ma anche le arterie interne non versavano in condizioni molto migliori di quelle montane, ad iniziare dalle principali che si originavano dalle porte fiorentine: quelle più accudite, percorribili con vetture «di posta» o con calessi da noleggio, oltre che con cavalli da sella, erano sicuramente la Pratese-Pistoiese con proseguimento per Lucca, la Pisana con il suo diverticolo per Livorno attraverso il Tombolo (praticata da quasi tutti i viaggiatori stranieri, nonostante l'Arno costituisse un'importante idro-

via commerciale utilizzata pure da molti toscani)¹⁹ e ovviamente la Senese o Romana. Peggioro assai fu sempre la realtà dell'Aretina con proseguimento per l'acquitrinosa Valdichiana e Perugia con Roma meta finale, oppure delle poche altre strade talora seguite dai viaggiatori come la Traversa Romana della Valdelsa tra Fucecchio e Poggibonsi, la Volterrana e specialmente l'alpestre «via dei santuari» da Firenze a Pontassieve con proseguimento per Vallombrosa, Camaldoli e la Verna.

A quest'ultimo proposito, è soprattutto Beckford nel 1787 a documentare le pessime condizioni della via che, dal bivio per Pelago sulla nuova «bella e agevole» arteria per la Consuma (detta «barrocciabile casentinese») allora in costruzione, conduce a Vallombrosa, insieme con un eloquente invito a non «intraprendere un viaggio che non consente nessun tipo di carrozza» se «non sai cavalcare o sei troppo pigro per andare a piedi». Tra Pelago e Vallombrosa, così come, e maggiormente, nel proseguimento per la Verna e per Camaldoli, occorre «armarsi di quella pazienza e rassegnazione che di solito richiedono le strade difficili. Non devi credere, mio buon amico, di poter passeggiare a briglia sciolta come nel verde di Hyde Park o galoppare, rito sulle staffe, come sulle colline di Newmarket: ogni passo richiede cautela ed è letteralmente una fatica ardua». Oltre l'abbazia, «andare a piedi è faticoso, a cavallo allarmante. La strada è brutta, ripida e scivolosa», così come tutte le altre praticate nel Casentino. Onde poter percorrere – seppur con fatica – la rete delle mulattiere che incidevano tortuosamente i versanti montani che recingono la conca casentinese, l'agronomo inglese consiglia di curare particolarmente le cavalcature: «il primo requisito è un buon cavallo, dagli abbondanza di cereali, poco fieno e, in viaggio, fai in modo che gli venga sempre riscaldata l'acqua; per mancanza di questa precauzione, poco mancò che all'Alvernia perdessi il mio cavallo preferito. L'acqua degli Appennini è freddissima e fu preso da un colpo di freddo»²⁰.

Riguardo alla ben più tranquillizzante Pisa-Firenze, riportiamo le testimonianze di Morrison del 1594, di Raymond del 1646-47, di Bromley del 1682-83 e di Burnet del 1685-86:

«Avendo noleggiato un cavallo per 4 giulii, [da Livorno] cavalcai per 40 miglia fino a Firenze, lungo la bella vallata dell'Arno, in parte coltivata alla maniera lombarda, dove gli stessi campi producono grano, vino e legna, e in parte divisa in dolci pascoli. Lungo la strada, staccai un ramo da un albero di gelso, per proteggermi dal sole; avendo incontrato un gentiluomo onesto, egli mi disse che gli sembravo un forestiero per il fatto che tenevo in mano quel ramo, perché quegli alberi piantati lungo le strade maestre appartenevano al Duca, che aveva dato ordine di preservarli per i bachi da seta, stabilendo una

multa molto elevata per chiunque avesse staccato uno di quei rami²¹.

«Abbiamo dormito a Pisa [...]. La mattina dopo abbiamo preso una carrozza (un viaggio molto scomodo attraverso le colline), e siamo passati prima da S. Romano, un convento di francescani osservanti, posto in alto, da dove c'è una vista piacevole per la vallata; da lì siamo arrivati a Empoli, piccola città ordinata, dove abbiamo dormito. Il giorno dopo, verso mezzogiorno, siamo giunti a Firenze²².

«Sono andato a Pisa, la cui strada, dopo aver attraversato le colline intorno a Firenze, è piana e circondata da una campagna piacevole e fertile²³.

«Tutte le strade in Toscana, sono molto irregolari con l'eccezione di quelle in riva all'Arno; in compenso le strade maestre sono tutte ben tenute e in buono stato²⁴.

Nella seconda metà degli anni '60 del Settecento, Smollett, di ritorno a Firenze da Pisa poté percorrere quella che definì come «una strada molto buona che si snoda lungo l'Arno²⁵ con una comoda carrozza a quattro cavalli appositamente noleggiata. Meno entusiasta della via – rispetto almeno al paesaggio circostante – pare il giudizio di Owen del 1792:

«Lasciando Pisa, entrammo in una strada che ci condusse, con un lento viaggio di due giorni ai nostri vecchi alloggi nella capitale. La campagna presentava un aspetto più ridente, per lo stato più avanzato della stagione, e noi contemplavamo in silenziosa ammirazione, mentre attraversavamo la valle dell'Arno, quella deliziosa varietà di vegetazione che rivestiva le sue rive in pendenza. La strada scorre lungo il percorso che segue le anse del fiume e che non lascia alcuna zona di questa bella vallata nascosta agli occhi del viaggiatore²⁶.

La via Senese o Romana di Tavarnelle Val di Pesa – che si snodava in una popolosa campagna collinare coltivata ad oliveti e viti – nel 1783 venne trovata da Adlerbeth (segretario di re Gustavo III di Svezia) alla stregua di un continuo «saliscendi ma ben tenuta²⁷.

La via tra Pisa e Lucca non poteva essere percorsa con carriaggi, come documentato da tanti viaggiatori. Valga per tutti Gray, che alla fine del XVIII secolo scrive: «una cavalcata di due 'poste', da Lucca, ci portò, attraverso una bassa campagna irrigua, a Pisa, città signorile e di notevole bellezza²⁸. Sempre negli anni della 'rivoluzione stradale' piroleopoldina, cioè nella seconda metà degli anni '60 del Settecento, tocca a Smollett ricordare le pessime condizioni della via da Perugia (per la Valdichiana) ad Arezzo e da lì (per il Valdarno) a Firenze:

«Da Perugia a Firenze le poste sono tutte doppie e la stra-

da è tanto brutta che non potemmo mai viaggiare per più di 28 miglia al giorno. Spesso fummo obbligati a scendere dalla vettura e ad arrampicarsi sui monti scoscesi; e il fondo stradale era poi, in genere, così irregolare e sassoso che quando si stava in carrozza si era regolarmente sobbalzati rischiando perfino di morire. Non avevo mai provato un qualsiasi tipo di esercizio o fatica intollerabile; e non mancai di mandare un centinaio di benedizioni al banchiere Barazzi, per il cui consiglio avevamo preso quella strada; ciò nonostante, non v'era altro rimedio che la pazienza. E, in effetti, il viaggiatore e la moglie finirono coll'arrivare a Firenze «a piedi, lividi di rabbia e di stanchezza²⁹.

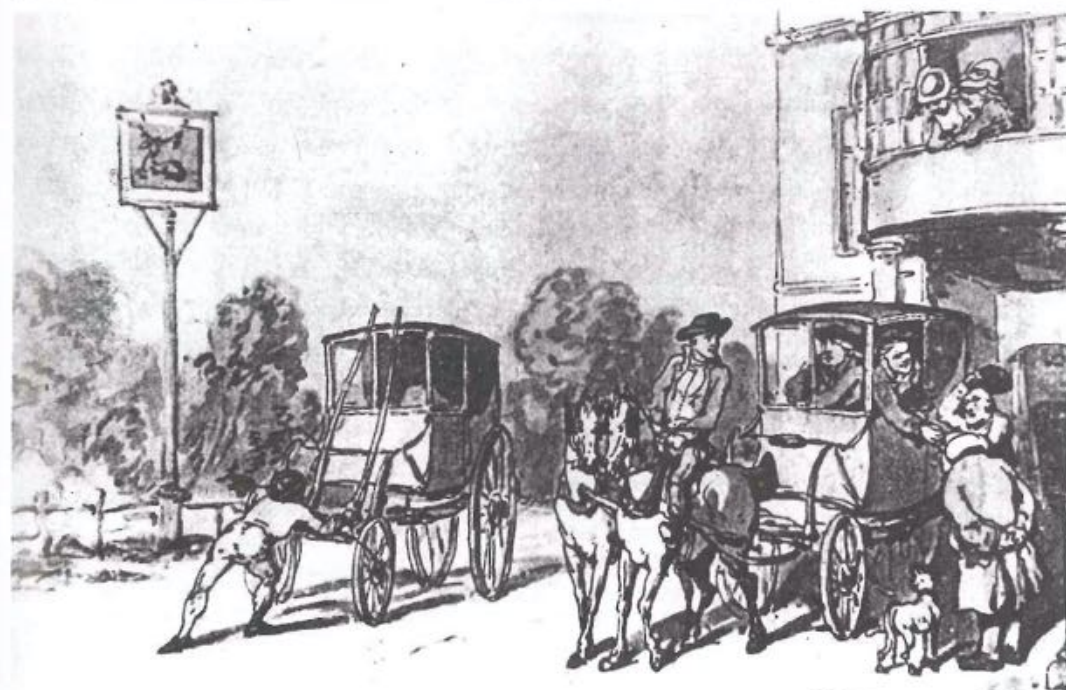
2. Come ci si ristora. I supporti di traffico

I più disparati incomodi, l'ospitalità e l'alto costo delle osterie e delle locande toscane e più in generale italiane costituiscono un vero e proprio stereotipo della letteratura odepica dal XVI secolo in poi, senza che si possa intravedere una svolta neppure nei tempi piroleopoldini, quando la viabilità divenne oggetto di grandi interventi di ammodernamento; per tali ragioni, numerose sono le raccomandazioni perché i viaggiatori scelgano senza esitazione gli esercizi gestiti da inglesi o altri stranieri, laddove questi erano presenti, come a Firenze.

Più in generale, Morrison nel 1605-17, come tanti altri, non manca di raccomandare l'alloggio in quelle migliori «poiché qui il viaggiatore verrà servito meglio, e si troverà più al sicuro dai pericoli». Comunque, indipendentemente dal suo stato socio-economico, si dovrà accontentare «di un letto duro imbottito di lana perché, a causa del clima caldo, non si fa uso di materassi di piume» e, a causa delle lenzuola sporche, «indossare dei calzoni di lino propri³⁰. Significative risultano le testimonianze (riferibili alla Bolognese del Giogo prima e a quella della Futa poi, vale a dire ad uno dei più importanti percorsi europei, tra i maggiormente intessuti di stazioni per la sosta e l'ospitalità³¹ di Burnet del 1685-86 e di Young del 1789-90:

«Le taverne [in Toscana] sono misere e mal fornite, sia per l'alloggio che per il mangiare; una piaga di tutta l'Italia, e si avverte appena superati gli Appennini con l'eccezione delle grandi città, così che si soffre molto in questo senso e gli inconvenienti che si incontrano continuamente rovinano il piacere di viaggiare³².

«Abbiamo pranzato a Loiano, in maniera molto simile al pasto dei maiali, cioè su una tovaglia che ha perso, a causa del tabacco da fiuto e delle tracce delle dita unte dei vetturini, tutto ciò che una volta era stato bianco; il nostro pasto è consistito in brodo con riso nero, fegato fritto nell'olio rancido e cavolo freddo, evidentemente avanza-



3/Una stazione di posta. Da un corpo di miniature del XVIII secolo conservato nella Huntington Art Gallery di S. Marino (California) (in A. BRILLI, *Viaggiatori stranieri in terra di Siena*, Siena, Monte dei Paschi di Siena (Roma, De Luca Editore), 1986).

to dal giorno precedente. Abbiamo implorato salsiccia, uova o, perlomeno, del buon pane e cipolle, ma invano. Ci siamo coricati, senza dormire, vestiti, a Coviglio con la speranza di sfuggire alla scabbia. Le condizioni degli alloggi di questa strada sono da non credere. Questa è certamente una delle strade più frequentate di tutta Europa [...]. Di conseguenza si potrebbe pensare di trovare, ad ogni stazione di posta, una locanda abbastanza buona da accogliere le persone, le quali il caso, gli affari o qualsiasi improvviso cambiamento di programma possono indurre a fermarsi fra Bologna e Firenze. L'unico posto dov'è possibile dormire con comodo è 'Le Maschere', a circa 40 miglia da Bologna, ma per i viaggiatori che viaggiano in qualsiasi altro modo e non con la posta, 40 miglia su 64 sono un intervallo troppo lungo. Se questa strada fosse in Inghilterra e avesse pure un decimo del traffico che ha qui, vi sarebbe una locanda eccellente ogni 4 o 5 miglia, per ricevere i viaggiatori in modo dovuto³³.

Semmai alquanto migliori – non fosse altro per una relativa possibilità di scelta e quindi per il salutare principio della concorrenza – dovevano essere le condizioni delle strutture dell'ospitalità ubicate nei principali paesi posti sulle strade o nei dintorni. Ad esempio, in una lettera scritta da Barberino di Mugello da Kotzebue all'inizio del XIX secolo, si legge:

«Sono arrivato di sera ad un albergo, per la verità un albergo di paese, ma non era privo di qualche comodità. Vi troverete due camere passabili, pavimentate in cotto e decorate di immagini dei santi; in più dei letti duri, senza traverse, con lenzuola bianchissime e coperte sporche. Vi daranno un eccellente pasto composto di cinque o sei piatti e frutti deliziosi per dessert; tutto questo servito da un'ostessa avvenente e graziosa che parla con i viaggiatori nel dialetto così dolce della Toscana. Poi non avrete niente di meglio da fare che sistemare voi stessi i cuscini e le lenzuola nel vostro letto, come io ho fatto e consiglio a tutti di fare. L'unica preoccupazione che avrete è quella di non trovare il mattino dopo un buon caffè. Per questo mia moglie mi ha fornito per il viaggio di un fornellino sul quale io pongo la mia caffettiera. Mi corico tranquillamente dopo aver spento la lampada [...]. Il mattino [...] mi alzo, accendo la mia lampada [...]; sento suonare la campanella dei muli, il conduttore chiama tutti, la vettura esce, io salgo gaiamente e ben ristorato e continuo la mia strada...³⁴.

Anche la locanda di Filigare riuscì a soddisfare Gray alla fine del XVIII secolo se afferma, al di là delle aspettative e dell'impressione ricevuta all'inizio («il nostro ingresso fu simile a quello di Gil Blas nella grotta: all'entrata di un lungo corridoio che porta nel sottosuolo»), di aver trovato una buona

accoglienza e, soprattutto, un vino «eccellente, di una qualità di gran lunga superiore a quella che si trova in locande più importanti, dove in genere si disprezzano i vini locali e si servono vini costosi di importazione»³⁵.

Evidentemente, non tutti gli avventori godevano degli stessi diritti nelle locande toscane se, come racconta vivacemente un viaggiatore inglese, si arrivava al punto di mandar fuori dalla camera un ospite poco abbiente (quale poteva essere un frate) per sostituirlo con un altro: «a Firenzuola [...], un povero cappuccino aveva preso possesso di un letto e aveva appena fatto in tempo a riscaldarsi dentro quando noi giungemmo alla locanda. Al nostro arrivo, svegliarono il poveretto perché lasciasse il posto ad un membro della nostra comitiva». Il commento dell'altezzoso (e per di più protestante) viaggiatore è assai esauriente: «quei piccoli prelati di campagna pagano poco o nulla, per quello che hanno, e l'oste preferisce i soldi a una sfilza di Avemarie»³⁶.

Non meraviglia il fatto che, in alcuni casi, si preferisca la dogana alla posta per soggiornare: infatti, con una speciale lettera di raccomandazione si poteva essere ospitati presso la famiglia del doganiere, come nel caso della viaggiatrice tedesca Von der Recke che, ai primi dell'Ottocento, si fermò alla dogana di Pietramala, alla frontiera fra il territorio bolognese e quello fiorentino, dove trovò un'accoglienza superiore ad ogni attesa, «attenzioni delicate» e una «pura ospitalità» tale da ricordarle la «cara patria»³⁷.

Di sicuro, la locanda di Pietramala non godeva di buona fama: secondo quanto emerge dai racconti di numerosi viaggiatori, spesso si fa il possibile per non fermarsi, addirittura si sceglie di dormire nella carrozza. Nel 1775-76, il Marchese di Sade la definisce «un vero luogo malfamato», una «casa infame, in cui, se ci si passa la notte, si rischia di venir derubati e magari peggio»; egli preferì spostarsi per passare la notte alle Maschere, «un buonissimo albergo che se ne sta tutto solo sulla destra della strada»³⁸.

Anche Simond, nel 1828, nonostante fosse stato colto da uno spaventoso temporale, scelse di proseguire oltre e fermarsi in un albergo situato poco distante, «dall'apparenza non troppo equivoca [...] piuttosto che spingersi fino al temibile Pietra Mala». Di questo luogo di sosta (probabilmente le Maschere) racconta:

«Seduti accanto al fuoco, nell'unica stanza della casa fornita di caminetto, ascoltavamo [...] il temporale [...], quando vi condussero dei giovani viaggiatori colti, come noi, dalla burrasca [...]. Vennero predisposti nuovi adattamenti per farci alloggiare e la mattina seguente ci svegliammo senza essere stati assassinati, benché [...] ci avessero riferito cose terribili riguardo all'aspetto poco rassicurante dei gestori»³⁹.

Anche nelle altre strade la situazione era in genere critica. Ad esempio, Smollet nel 1764 denuncia quella delle locande scaglionate sui percorsi che dall'Aretino conducevano a Firenze: esperienze a dir poco disastrose ebbe a Camucia (dove dormì «in una camera assai umida che mai aveva conosciuto il tepore di un focolare» e dove corse «il rischio di essere divorato dai topi») e in un non meglio precisato paesino nei pressi di Arezzo, dove «la locanda era sordida e sudicia oltre ogni dire, la biancheria da letto lercia abbastanza da rivoltare lo stomaco a un mulattiere, ed il vitto servito in un modo tale che neppure un ottentotto avrebbe potuto prenderlo in considerazione senza un moto di repulsione»⁴⁰.

3. Come si viaggia. Tempi, mezzi di trasporto e inconvenienti del viaggio

I disagi che i viaggiatori dovevano sostenere nel corso del *Tour* non erano di poco conto, ed è quindi tutt'altro che casuale che il *Saggio di istruzione per viaggiare utilmente*, comparso sul I tomo del «Magazzino Toscano» del 1754, sia prodigo di consigli affinché il cammino possa svolgersi il più possibile scevro da complicazioni: «un viaggiatore dee armarsi contra le maggiori disgrazie che possano succedergli e contra la morte medesima. Ma la prudenza non gli è meno necessaria del coraggio. Guidato da queste idee scegliere con riflessione il cammino e consultar coloro o i libri di coloro che hanno girato il mondo prima di lui»⁴¹.

Pure Beckford nel 1787 si mostra prodigo di consigli, come il preoccuparsi di non mettersi in viaggio la notte⁴², di non accendere dispute con i postieri e i postiglioni, di prenotare per tempo sia vetture e cavalli che letti e pasti nelle osterie, di portare sempre con sé un po' di provviste alimentari («un po' di buon vino e una torta fredda, con l'aggiunta di un uovo fresco»)»⁴³.

«Per fronteggiare spese impreviste era cosa saggia portarsi più denaro di quello che si era preventivato». In più, «la pratica del disegno, per ritrarre ciò di cui si è rimasti colpiti – aggiunge infine il redattore – la conoscenza della geografia, della bussola e dell'astrolabio potevano risultare utili in svariati frangenti»⁴⁴.

Nonostante i suggerimenti delle guide, le incognite restavano sempre numerose, a partire dal possibile incontro con i banditi (presenza per altro del tutto sporadica e circoscritta alle zone di confine con lo Stato Pontificio)⁴⁵ e dalle frequenti disavventure legate ad incidenti o a guasti delle vetture, alle avversità climatiche, ai rapporti con vetturini, osti e locandieri, doganieri⁴⁶. In questo contesto, chi non aveva avuto imprevisti e incidenti, provve-



4/Incidente di viaggio (ibidem).

de a registrare tale fatto con particolare risalto, talvolta con sollievo, talora però con una punta di delusione, poiché non erano state soddisfatte le aspettative derivate dalle avventurose letture di «storie tremende di orribili strade, malvagi postiglioni e signore che avanzano a fatica nel fango per raggiungere cattive locande, dove non si trova nulla di mangiabile»⁴⁷.

Agli inizi del Seicento, Morrison delinea un quadro assai dettagliato dei mezzi di trasporto italiani:

«In Italia le carrozze sono poco usate, eccetto che nello stato di Venezia [...]. Altrove, nelle regioni collinari [...] ci si serve molto più frequentemente che di cavalli, di muli e asini, bestie che sono anche utilizzate per tutti i tipi di trasporto. Cavalli da posta si possono prendere a noleggio in qualunque città, di solito ad una corona d'argento l'uno, vale a dire sette lire veneziane, per la distanza di 10 miglia. Ma non ricordo di aver mai visto cavalli da posta al galoppo come da noi, poiché gli italiani sono soliti cavalcare lentamente (al passo)».

Esisteva comunque anche la possibilità di viaggiare in modo assai più economico utilizzando dei cavalli da posta «di ritorno», così chiamati perché dovevano tornare, da soli, senza che nessuno li cavalcasse, al punto di partenza se non trovavano per la strada un viaggiatore che per caso ne avesse bisogno. L'unico inconveniente era costituito dal fatto che il viaggiatore doveva «stare attento a smontare da cavallo alla porta della città, poiché se cavalcasse fino alla locanda, il proprietario della posta lo obbligherebbe a prendere un nuovo cavallo da posta, o altrimenti ad andarsene a piedi o con un cavallo da nolo».

Il noleggio dei cavalli, a buon prezzo, era gestito dai vetturini, i quali mandavano «un servitore a piedi, per accudire i cavalli durante il viaggio, e per riportarli»; nel caso di brevi tragitti, i cavalli potevano essere noleggiati anche in custodia, con la rac-

comandazione di nutrire il cavallo e di lasciarlo presso una locanda stabilita, senza l'obbligo di riportarlo indietro. L'oste stesso e i suoi servitori avrebbero controllato tali passaggi, «riconoscendo il cavallo» da fermare e da prendere in custodia. Anche i corrieri noleggiavano cavalli e conducevano passeggeri con loro. È sempre il Morrison che non manca di fornire dettagliatamente i prezzi del noleggio, del cibo da fornire ai cavalli e dello stallaggio⁴⁸.

Pressoché generali sono le lamentele: sia che si prenda in affitto una carrozza, sia che si prenoti un posto su quelle di posta, difficilmente i giudizi nei confronti dei postiglioni e dei mezzi di trasporto sono benevoli e i frequenti reclami finiscono spesso in vivaci discussioni, invariabilmente attivate dall'esosità dei conduttori e dalla mediocre comodità delle vetture.

I vetturini – definiti da Young nel 1789-90 «quella odiosa razza italiana»⁴⁹ – svolgevano molteplici funzioni: oltre che della guida e del noleggio dei cavalli, si occupavano della custodia e del vitto degli animali di proprietà dei viaggiatori, decidevano tempi, modalità del trasporto e compagni di viaggio. Molti viaggiatori ritenevano utile accordarsi con essi anche per il proprio vitto «poiché se non lo facessero, spenderebbero di più e si troverebbero peggio»⁵⁰.

Le condizioni di disagio non migliorarono neppure nel tardo Settecento, a dar credito a quanto Smollett scrive nella seconda metà degli anni '60:

«Chi non ha carrozza propria deve prenderla a nolo per compiere l'intero viaggio, o può servirsi della cambiatura, che consiste nel cambiare vettura ad ogni posta, come si usa in Inghilterra. In questo ultimo caso si ha il grande incomodo del trasporto dei bagagli dall'una all'altra carrozza, ad ogni fermata. Le vetture e i calessi di questi paesi sono ordigni infami a due ruote, incomodi come carri ordinari; chiunque, in Inghilterra, li considererebbe legni mal costruiti, stretti, disadorni, facili a fraccarsi e di misera apparenza. Per uno di questi veicoli a due cavalli si spende in ragione di otto paoli (circa quattro scellini) ogni posta, e il postiglione pretende altri due paoli di mancia»⁵¹.

Anche Owen nel 1792 definisce le carrozze «miserabili veicoli» che non rispondono ad altro scopo «oltre a quello dell'economia», munite di «due sedili (uno per persona), uno davanti e uno dietro», con un «sacco vuoto» su cui posare i piedi, ma «nulla dove appoggiare la schiena», soggette a «violenti sbalzi» che costringevano i passeggeri «a contatti frequenti e bruschi»⁵².

Nel percorso da Bologna a Firenze Kotzebue all'inizio del XIX secolo consiglia, nonostante il buon servizio delle diligenze postali – «in Italia le 'Extraposten' sono ben servite, raramente si atten-

de un quarto d'ora per i cavalli e i postiglioni viaggiano rapidi sulle strade principali – di noleggiare un vetturino per diverse ragioni: primo, per questioni di sicurezza («non c'è stazione di posta che sia rimasta estranea agli assalti dei briganti, quasi questi fossero d'accordo con i conduttori delle diligenze postali»); secondo, perché le persone che gestiscono le stazioni di posta sono tutta «gentaglia»; inoltre, «a parte la scomodità dell'alloggio, nelle stazioni di posta non si riuscirà mai a dormire in quanto le porte delle camere non hanno chiavi»; infine, sulle strade di montagna, sprovviste di muri di sicurezza, «il vetturino con i suoi muli è molto più sicuro» e si preoccupa di «raccomandare case tranquille e sicure dove pernottare, tiene sempre in ordine e ben funzionante la sua vettura e risulta essere spesso uomo di buona compagnia» (a tal proposito, l'autore menziona il Sig. Polastri di Firenze, da lui ritenuto «il più grande proprietario di tali vetture di tutta Europa»). Per quanto concerne i prezzi, si riteneva che la differenza fra vetturino e diligenza postale non fosse poi così elevata⁵³.

Riguardo ai tempi, soprattutto nelle lunghe tappe di collegamento da un centro ad un altro, secondo Attilio Brilli, con una carrozza si viaggiava ad una media giornaliera di circa 24 miglia con cavalli propri, di circa 70 con cavalli di posta; quest'ultimi però, che venivano cambiati ogni 10 o 12 miglia, spettavano «in primo luogo alle carrozze postali e in secondo luogo a chi ostentava maggior denaro o maggior prepotenza»⁵⁴.

Le stazioni di posta si trovavano ad una distanza variabile le une dalle altre lungo le principali strade postali; esse erano sorte per l'intervento dei governi, specialmente a partire dalla metà del XVI secolo⁵⁵, con il fine di offrire ristoro e ricovero al viaggiatore e consentire il cambio dei cavalli. Sicuramente più decorose e funzionali delle antiche furono le grandi e belle poste costruite congiuntamente alle nuove strade rotabili dell'età piroteleopoldina (Bolognese della Futa e Modenese dell'Abetone).

Ma fino alla costruzione della grande viabilità (metà e soprattutto seconda metà del XVIII secolo), le carrozze o i veicoli più leggeri a due ruote (calessi, seggiole o lettighe) erano usati solo su poche arterie di piano, soprattutto la Pisana e la Pistoiese, e con maggiori difficoltà (a causa dei continui saliscendi correlati agli ambienti basso-collinari dove si snoda) nella Senese/Romana. In tutte le altre strade era gioco forza ricorrere alle bestie da soma o da sella.

Sulla Bolognese, prima della costruzione della variante della Futa (1752), solo eccezionalmente poterono transitare calessi e lettighe. Questa è la testimonianza di Misson del 1688:

«Ci sono delle volte che appena si può trovare un calesse, particolarmente quando arrivano molte truppe, per il cambiamento della guarnigione [...]. Questa strada [la Bolognese del Giogo] è troppo rude per i calessi benché non sia proprio inaccessibile per essi. Si può prendere la 'cambiatura' a Scarperia. Bisogna fare una 'programmazione' del viaggio, non aspettare mai a cercare delle vetture la vigilia della partenza. Bisogna pensarci per tempo, se non si vuole essere tiranneggiati [...].

Non è stato possibile trovare una sola lettiga a Firenze per fare il viaggio di Bologna [...]. Si ebbe una invasione di borghesi danarosi, che riempirono il paese, e questa gente si era impadronita di tutto quello che c'era di vetture comode. Quantunque aspre e difficoltose per il tragitto di montagna siano state queste due giornate di viaggio, la via non è del tutto impraticabile dai calessi, ma si è così spesso obbligati a scendere e camminare a piedi che avremmo fatto meglio a prendere dei cavalli. E ancora: «le lettighe costano ordinariamente due pistole e mezzo o tre pistole da Firenze a Bologna e i cavalli diciotto, venti, ventidue julii, secondo la stagione»⁵⁶.

Anche nella nuova Bolognese della Futa il viaggio delle carrozze non dovette essere sempre agevole, se si dà credito a quanto documentato da Dupré nel 1822:

«Nell'attraversamento dell'Appennino [da Bologna e Firenze], la strada sale e scende continuamente, e in certi punti è meglio impiegare dei buoi davanti ai cavalli; il bue si arrampica con lentezza, ma con ostinazione e non si ferma mai, né si scoraggia; il cavallo, al contrario, s'impaurisce, e se non obbedisce dopo essersi rifiutato, vi mette nel più grande pericolo. Quanto al mulo, egli è attento, paziente e si arrampica molto lentamente; ma non vuole farsi condurre, vuole camminare a suo piacimento perciò, se lo si monta, bisogna lasciargli la briglia sul collo e abbandonarsi interamente alla sua destrezza, poiché se lo contrariaste, potrebbe precipitarvi nell'abisso»⁵⁷.

La circostanza, del resto, è confermata da Simond nel 1828:

«La strada che attraversa l'Appennino è eccellente, e la sua pendenza è dolce come quella del Sempione, fatto che non impedisce che vi vengano dati dei buoi per salire; il punto più alto non supera 350 tese al di sopra di Bologna [...]. Brillavano ancora le stelle allorché partimmo [dopo la sosta notturna nei pressi di Pietramala] per Firenze, ove arrivammo soltanto a sera inoltrata, essendo stati bloccati sulla strada da un ordine del granduca che, a cena in campagna, aveva fatto riservare tutti i cavalli. Avendo imparato, da un esempio fornitoci dall'alto, ad anteporre i nostri interessi a quelli dei viaggiatori che ci seguivano, convinchemmo i postiglioni a proseguire con gli stessi cavalli per tre stazioni di seguito»⁵⁸.

Quest'ultimo viaggiatore ci apre uno squarcio sulle modalità di fruizione dei letti e soprattutto dei cambi (non illimitati) dei cavalli di posta, con le piccole e curiose astuzie escogitate per poter rapidamente disporre delle bestie fresche. Infat-



5/Viaggiatori su un sentiero montuoso, Marco Ricci, 1725-30 ca (in F. VIVIAN, *Da Raffaello a Canaletto. La collezione del console Smith. Grandi disegni italiani dalla Royal Library di Windsor*, Milano, Electa, 1990).

ti, a volte, si scatenava fra i vari equipaggi una vera e propria lotta per accaparrarsi mezzi di trasporto e locande, una lotta, fatta di piccoli trucchi e stratagemmi, messa in atto da vetturini e postiglioni e finalizzata ad anticipare i movimenti degli altri. Emblematico, a questo proposito è il brano seguente:

«Siamo partiti questa mattina, due ore prima dell'alba, per nascondere i nostri movimenti al nemico, ossia ai viaggiatori arrivati nel nostro albergo che, come noi e tanti altri, si precipitano verso Roma in sì gran numero, che la posta e gli alberghi risultano insufficienti. Ogni corriere (vetturino indigeno), se conosce il suo mestiere, comincia, all'approssimarsi della sera, a fare una ricognizione, cioè ad accertarsi del numero degli altri viaggiatori e dei loro progetti per l'indomani, avendo cura di descrivere i propri padroni come molti pigri, di salute cagionevole, abituati ad alzarsi tardi, e a viaggiare a piccole tappe. Egli, in ultima analisi, si dichiara stanco di questa lentezza: tutto questo gli procura la fiducia dei suoi colleghi corrieri; e se quest'ultimi sono meno astuti di lui, ne ricava le delucidazioni necessarie. Fatto ciò va a riferire ai suoi padroni quello che ha saputo. Venti carrozze in partenza allo spuntar del giorno, tutti i cavalli riservati, bisognerà aspettare il loro ritorno (almeno cinque ore), oppure partire

per primi. Alla fine ci si lascia persuadere e fin dal cuore della notte si è in cammino, cosa meno pericolosa che immediatamente dopo il tramonto, poiché i ladri dormono e non si scomodano per noi. Il punto d'onore dei corrieri è quello di sorpassarsi l'uno con l'altro»⁵⁹.

Non mancano i casi di viaggiatori che preferirono fare a piedi almeno tratti del percorso, non solo nelle vie mulattiere come la Bolognese del Giogo, ma anche nella nuova Bolognese della Futa e nella Pisana, all'inizio del XIX secolo, per libera scelta, e cioè per poter meglio cogliere gli aspetti del paesaggio e degli ambienti attraversati. Così Kotzebue attraversa l'Appennino Tosco-Emiliano a piedi per osservarne minutamente i quadri vegetali e panoramici, salvo poi concludere che – per quanto belli – i paesaggi fiorentini non superavano quelli del Tirolo; pure De Villemarest ricorda il costo (10 franchi) del calesse dell'itinerario da Pisa a Firenze, comodamente «servito da due poste», e la sua decisione di percorrere lo stesso tragitto «a piedi, in due giorni, per meglio godersi la bellezza dei luoghi e del paesaggio che si scopre ad ogni passo». A metà cammino, nei pressi di S. Miniato al Tedesco, in una località che il viaggiatore chiama

Bedoquio (corrispondente probabilmente a La Scala), egli si ferma per la notte in un albergo sulla strada⁶⁰.

4. La percezione del paesaggio. Impressioni e annotazioni dei viaggiatori

«La strada da Bologna a Firenze, che è di circa 50 miglia, scorre attraverso vasti tratti di catena appenninica e, nonostante vi siano molte vallate, non s'incontra una città degna di nota durante tutto il tragitto [...]. Partimmo da Bologna la mattina presto e dormimmo a Firenzuola, città da alcuni considerata un centro commerciale, ma come potrebbe veramente esserlo, situata com'è in mezzo a queste montagne deserte è difficile da capire. La strada da Firenzuola a Scarperia è estremamente irregolare; ma successivamente diventa più praticabile e addirittura buona in prossimità di Firenze, dove arrivammo la sera successiva, dopo un viaggio assai noioso»⁶¹.

Come si deduce anche da queste affermazioni, l'attenzione dei viaggiatori stranieri che percorrevano l'Italia, nel Settecento come pure nei secoli precedenti, è indiscutibilmente attratta dalle città, mete di gran lunga privilegiate rispetto alla campagna, che assolve molto spesso ad una funzione di mero collegamento fra un centro urbano e l'altro, e della quale ci si limita quindi a descrivere quasi esclusivamente gli aspetti legati a tale funzione, come la condizione delle strade, le possibilità di sosta e di ristoro.

Sfogliando i resoconti di alcuni fra gli innumerevoli viaggiatori francesi, tedeschi e inglesi che (soprattutto nel secolo dei Lumi) percorsero la nostra regione in cerca di storia e di opere d'arte, si avverte subito che «è indubbiamente la "Toscana delle città" (o piuttosto di alcune città) che ha un ruolo preminente in questi resoconti; tanto preminente che, talvolta, la narrazione subisce una drastica interruzione della continuità descrittiva: le aree rurali sono colte attraverso percezioni concise – spesso veri e propri *flashes* – che fanno da ponte fra una città e l'altra e «le città visitate [...] risultano spesso, nel resoconto scritto, come isolate nel loro particolare microcosmo e niente sembra unirle tra loro»⁶². Tale atteggiamento non cambierà di molto neppure nel secolo successivo, valga per tutti l'affermazione di un viaggiatore francese del 1828:

«Lo scopo della maggior parte dei viaggiatori è di arrivare, e l'interesse che provano per tutto ciò che si potrebbe vedere fra una città e l'altra non è abbastanza vivo per indurli a preferire il giorno alla notte»⁶³.

Ovviamente, Firenze e le altre principali città – immancabilmente Siena, trovandosi essa sul fondamentale e pressoché ineludibile percorso per Roma, spesso pure Pistoia (assai di rado giustificata

con una vera e propria descrizione), e soprattutto Lucca, Pisa e Livorno collegate da una direttrice «semicircolare» avente come destinazione finale o nuovamente Firenze oppure direttamente Siena per la Valdelsa, di rado anche Arezzo situata nell'itinerario del tutto secondario Firenze-Roma per il Valdarno di Sopra e la Valdichiana – erano interessate da brevi soggiorni o anche da fugaci soste giornaliere. Alcuni viaggiatori della seconda metà del XVIII secolo non mancano di visitare i nuovissimi Bagni di Pisa⁶⁴.

L'onore del vero e proprio soggiorno (anche di qualche settimana o mese) spettava solo a «Firenze la bella».

Al di là delle in genere brevi caratterizzazioni delle singole città principali, è Lullin De Chateaufieux nel 1812-13 a darci, unico fra tutti i viaggiatori, un colpo d'occhio d'insieme sulla rete urbana della Toscana settentrionale, al fine di spiegare la monumentalità di centri grandi e piccoli, con la prosperità dei suoi ceti dirigenti riferita ai secoli precedenti e specialmente ai tempi comunali. Contemporaneamente, infatti, non sfuggono all'acuto osservatore i caratteri di debolezza economica e demografica espressi da una realtà ad imbasamento prettamente agricolo e rurale quale era ancora la Toscana primo-ottocentesca. Leggesi infatti che:

«Ciò che ha richiesto l'impiego di un capitale ancor più considerevole è la costruzione del gran numero di città e di borghi sparsi lungo il corso dell'Arno. Queste città e questi borghi hanno un carattere di splendore, che altrove appartiene unicamente alle grandi città. I templi, le fontane, le passeggiate, tutti gli edifici uniscono alla più perfetta eleganza, una grandezza ed una maestà impo- nenti. Tutti i capitali della Toscana non sarebbero sufficienti oggi ad erigere le chiese che si elevano nella regione, con i loro ornamenti, i loro marmi e i loro porfidi. Soprattutto quando arrivai a Pistoia fui sorpreso da questo lusso architettonico e da questa profusione di monumenti. Ma lo sarei stato anche a Pisa, ad Arezzo, a Volterra e ancor più a Siena. Mi sono fermato a Pistoia ed ho visitato la città, senza servirmi di una guida. Sono passato per delle strade magnifiche, ma deserte. Erano bordate da palazzi e da case di cui la maggior parte abbandonate [...]. A Pistoia non vi sono più di 6000 abitanti; un tempo ve ne erano più di 40.000. La popolazione delle città della Toscana è diminuita nella stessa proporzione. Oggi vi si contano 220.000 cittadini. Queste città contenevano così nel secolo XVI più di un milione di abitanti, l'equivalente della popolazione di Londra e questo calcolo è giustificato dalla storia, le cui vestigia ci colpiscono, e lei soltanto può spiegarne i fenomeni»⁶⁵.

Un punto fermo per i viaggiatori, anche per quelli meno attenti agli aspetti paesaggistici, è costituito dalla visione della città di Firenze che quasi tutti percepiscono come gemma «incastonata» nel bel paesaggio della sua campagna, rifacendosi chiara-



6/S. Piero a Sieve con l'omonimo ponte sulla via Bolognese, J. Boydell, sec. XVIII (in L. TONGIORGI TOMASI, A. TOSI e F. TONGIORGI, *La Toscana descritta. Incisori e viaggiatori del '700*, Pisa, Pacini, 1990).

mente alle ben note descrizioni degli umanisti quattrocenteschi.

Così, nel 1594, l'inglese Morrison coglie con nitore la particolare posizione topografica di Firenze che

«a nord e ad est è circondata da piacevoli colline con eccellenti alberi da frutta, disposte ad anfiteatro; dietro le colline, le alte montagne degli Appennini, piuttosto distanti, sono come delle mura robuste per la città»⁶⁶.

Una rappresentazione più significativa, per l'attenzione alla fitta maglia degli insediamenti periurbani posti ad ornamento di un paesaggio di cui non si manca di considerare i rilevanti valori estetici, ci è offerta da Raymond nel 1646-47:

«Siamo giunti a Firenze. Questa città, per tutte le sue bellezze, si chiama «La Bella». Firenze è la capitale della Toscana ed è sede del Granducato. È situata alla base di altissime colline, circondata da esse completamente, con l'eccezione del lato ovest, davanti al quale si estende la campagna pianeggiante [...]. Intorno alla città di Firenze, per 8 miglia, sembra che ci sia un'altra Firenze: i prati sono così punteggiati dalle residenze di campagna! E queste delizie non sono riservate solo ai privati, ci sono anche viali per passeggiate pubbliche: per esempio, uno di pini lungo 2 miglia, uno di cipressi che conduce al Pogio Imperiale e molti altri»⁶⁷.

Queste rappresentazioni di tipo pittorico diventano un'autentica costante che si ripete, con poche varianti, fino all'Ottocento inoltrato. Valga per tutte (cfr. il regesto in appendice) la descrizione data da Gray a fine Settecento:

«Lasciate le montagne (le ultime delle quali ricoperte di bellissimi cipressi), verso sera, ci apparve la vista della vallata dell'Arno: Firenze che si espandeva con le sue case bianche, i suoi sobborghi e le sue ville in una campagna bella e variata, con colline e vallate coperte di ulivi dalle foglie cupe e vigneti»⁶⁸.

Altri viaggiatori accentrano il loro interesse, anziché sui quadri d'insieme, su qualche particolare del paesaggio. Ad esempio, Burnet nel 1685-86 è colpito dalla fittezza delle cipressate che ammantavano le colline che circondano Firenze a settentrione:

«In nessun altro luogo avevo mai visto cipressi alti e grandi come quelli di quella collina [provenendo dalla via Bolognese]; fatto questo che mi è sembrato un po' strano, visto che quell'albero da noi patisce il freddo d'inverno e che anche qui gli inverni sono rigidi»⁶⁹.

Per quanto riguarda l'ambiente della campagna «aperta», va segnalata la relativa rarità sia, in gene-



7/II Ponte alla Badia con la via Faentina, G. Zocchi e G. Wagner, 1749 (in *ivi*).

rale, dei riferimenti che – a maggior ragione – delle osservazioni di piena originalità; ciò che maggiormente colpisce la percezione del viaggiatore (specialmente settecentesco) e lo spinge a fornire descrizioni e resoconti, rare volte anche straordinariamente attenti e significativi, è senza dubbio il paesaggio agrario più tipico e più celebre, frutto di una natura intensamente plasmata dall'uomo a partire dai tempi comunali, quale è quello delle aree collinari e pianeggianti della Toscana poderale e mezzadrile, talvolta colto con la sua organizzazione socio-economica e più spesso con le sue molteplici varianti e specificità locali.

Le periferie della regione – vale a dire la montagna appenninica e la fronte marittima – si delineano appena nella percezione dei viaggiatori che identificano la Toscana con la sua parte centrale, la più fitamente intessuta da città e popolazione. Ciò nonostante, è curioso il fatto che la Toscana venga in genere percepita come una regione prevalentemente montuosa, piuttosto che collinare, e ne sia particolarmente messa in risalto l'asperità e la non sempre favorevole (per l'agricoltura e più in generale la vita umana) realtà ambientale: ciò che finisce col fare emergere l'importanza dell'opera di modellamento effettuata storicamente dall'uomo. È probabile che la percezione della 'montuosità' sia stata determinata dall'andamento tortuoso (con continui saliscendi) anche delle strade collinari e dalle condi-

zioni precarie in cui versava tutta la rete delle comunicazioni prima dei lavori di ammodernamento attivati dalle riforme di Pietro Leopoldo di Lorena a partire dagli anni '70 del XVIII secolo.

C'è da dire che, se l'Appennino è una realtà con cui si doveva per forza venire a contatto, invece la Toscana marittima poteva essere evitata – e venne infatti evitata – sia perché le direttrici di transito erano sostanzialmente quelle disposte in senso nord-sud nell'interno (infatti, a parte il caso del binomio urbano tirrenico Pisa-Livorno, raggiunto da molti viaggiatori con proseguimento da Lucca o da Firenze, la costa apuo-versiliana di Massa-Carrara e Pietrasanta-Viareggio, con provenienza da Genova, fu percorsa solo eccezionalmente, come ad esempio da Smollet nella seconda metà degli anni '60 del Settecento e da Beckford nel 1787), sia perché il litorale a sud di Livorno costituiva il 'cuore' della Maremma malarica, semipopolata e repulsiva per il susseguirsi di acquitrini, macchie e incolti.

La **montagna appenninica** viene comunemente percepita quasi soltanto come ostacolo da superare nel più breve tempo possibile. Le poche annotazioni ad essa dedicate riguardano, infatti, le difficoltà 'strutturali' dell'attraversamento (oltre che gli inconvenienti e le lamentele circa il cattivo trattamento di osti, locandieri e vetturini), di cui si è già trattato. Del tutto sporadici sono i riferimenti al paesaggio (con al centro il fenomeno pseudovol-



8/II convento di Monte Senario col suo mantello di conifere, A.L. Castellan, 1797 (in *Id.*, *Lettres sur l'Italie*, Paris, Nepven, 1819).

canico delle «montagne ardenti» o «fuochi di Pietramala» che hanno sempre attratto l'attenzione dei viaggiatori⁷⁰, ai caratteri degli abitanti e alle loro attività economiche⁷¹.

Tra i primi a connotare sommariamente il tratto montano come «un paese sterile e deserto» è Misson nel 1688, con a seguire de Brosse nel 1739 che lo definisce abitato da contadini «rustici e selvaggi quanto mai»⁷². Per Gibbon nel 1764, l'Appennino offre un «colpo d'occhio» quanto mai «triste» con i suoi «brutti villaggi» dove si concentrava la popolazione dei piccoli proprietari⁷³.

Tra i pochi che esprimono giudizi positivi sui paesaggi e sulle società dell'Appennino, troviamo il poeta Johann Wolfgang Goethe che, nel 1786, racconta di essere rimasto incantato dalla bellezza delle montagne e dalla varietà della vegetazione che fiancheggia la strada⁷⁴; e Walker che, nella seconda metà del XVIII secolo, ne definisce «belli e romantici» (pur se «scomodi e difficili da attraversare») i paesaggi, «graziosi» le case bianche che punteggiavano i rilievi meglio vocati alle coltivazioni. Lo stesso viaggiatore avanza poi, con notevole spirito critico, un confronto fra questo settore dell'Appennino e i «domini del Papa» dove afferma di non aver trovato «altro che aridità e miseria». Ragion per cui – prosegue Walker – «questo percorso mostra quanto sia lontano un governo spirituale dal benessere materiale dell'umanità e, sebbene io non

sia pronto ad ammirare nessuno dei governi di questa parte del mondo, tuttavia il peggiore di questi mi sembra, per numero e aspetto degli abitanti, sempre migliore di quello della chiesa»⁷⁵.

Invece, l'agronomo Young nel 1789-90 non manca di cogliere la povertà sociale e la precarietà ambientale su cui si reggevano gli equilibri dell'organizzazione territoriale basata sul sistema delle comunità di villaggio, sotto forma di boschi «degradati, chiazzati di lembi di coltivazioni deboli e sparpagliate»⁷⁶. Perspicace appare pure l'osservazione di Kotzebue, alla fine del secolo, sull'importanza fondamentale della castanicoltura, pur con l'equivoco sulla natura degli «alberi del pane» dei quali sfugge l'origine artificiale, essendo vere e proprie piantagioni bisognose di cure attente e continue⁷⁷. Ma è certamente l'agronomo franco-svizzero Lullin De Chateaufieux a darci nel 1813 la più ampia e profonda caratterizzazione della tripartizione paesistico-territoriale della Toscana, compresi gli ambienti della montagna appenninica, oltre a quelli del piano-colle interno e delle costiere tirreniche, ambienti modellati da altrettante specifiche organizzazioni socio-economiche: precisamente la piccola proprietà particellare dei contadini allevatori residenti nei villaggi, il sistema dell'agricoltura promiscua basata sulla mezzadria poderale, il latifondo cerealicolo-pastorale.

L'acume eccezionale con cui il viaggiatore franco-svizzero interpreta la realtà toscana è già evidente, infatti, nel caso dell'ambiente appenninico fiorentino: lo stesso quadro naturale è definito – rispetto alla sconosciuta montagna emiliana e specialmente parmigiana che aveva visitato accuratamente, verificandovi i danni prodotti dall'erosione, l'impraticabilità delle strade, la scarsa presenza delle coltivazioni, la forte mobilità stagionale (non solo per motivi pastorali) della popolazione spinta all'esterno dalla povertà delle risorse locali – come un «qualcosa di più dolce [...] come se la vicinanza di questo paradiso terrestre [cioè Firenze e il suo immediato suburbio] spargesse una soave influenza intorno a sé. Le cime delle montagne sono meno elevate, i loro pendii meno ripidi, i pascoli e le vallate maggiormente abitati». Ciò nonostante, non si manca di sottolineare «come in tutto il resto dell'Appennino, la popolazione [fosse] povera, nutrita da castagne e mantenuta dai profitti dell'emigrazione e dal lavoro che le viene procurato a Firenze, a Livorno, nella fertile vallata dell'Arno e nelle miniere dell'isola d'Elba»⁷⁸.

Vallombrosa è la sola località montana che costituisce un caso eccezionale in quanto, a partire dagli anni '80 del XVIII secolo, numerosi viaggiatori vi si recarono appositamente, imboccando da Pontassieve la nuova strada «barrocciabile» della Consuma per raggiungere il santuario e, magari, proseguendo per quelli di Camaldoli e della Verna in Ca-

sentino. Ampie descrizioni furono compilate da Beckford nel 1787, Colt Hoare nel 1790-91⁷⁹, Castellan nel 1797, Chetwode Eustace nel 1802⁸⁰ e altri ancora.

Tra tutti – attratti specialmente dai caratteri pittoreschi del paesaggio – spiccano due resoconti: quelli di Beckford del 1787 e di Thovin del 1796.

Vale la pena di riportare i passi più salienti della lunga descrizione dedicata da Beckford alle specificità dei paesaggi e delle organizzazioni socio-economiche dei territori attraversati durante il viaggio ai tre santuari.

«A Paterno, un territorio appartenente al convento, aspro come il resto, ma spianato dal lavoro dell'uomo [...], si può osservare un terreno arido reso fertile dalle coltivazioni e vigneti sui pendii che producono, grati, un vino migliore di quello che terre più fertili potevano vantare, case coloniche sparse qua e là, come poste ad arte per abbellire una scena selvaggia e abitanti il cui rubicondo aspetto rivela la purezza dell'aria che respirano».

L'abbazia appare

«racchiusa da una foresta di abeti, il cui sfondo è coperto di faggi, fino alla cima del monte. Una certa quantità di abeti viene tagliata ogni anno per la vendita e mandata a Livorno per la costruzione di navi, ma la spesa del trasporto è tale che i frati guadagnano soltanto un terzo del valore totale. Appena gli alberi sono stati tagliati, si comincia a lavorare la terra e si semina la segale con cui fanno [aggiungendo del grano] del pane che per sette mesi viene dato ai poveri: il grano non vi può crescere. La produzione del primo anno è straordinaria: non meno di 20 sacchi per uno. Il secondo anno circa 15 sacchi. Il terzo raramente si ottiene più di 10 sacchi. L'abete giovane viene allora piantato al riparo della radice del vecchio che, nel corso di 5 o 6 anni, si sgretola e l'albero nuovo ne prende il posto. Negli intervalli di tempo viene tagliato il fieno per il bestiame finché l'erba cresce, cioè fin quando la crescita degli alberi non lo impedisce e, dopo 100 anni, si riprendono le stesse coltivazioni, nello stesso terreno».

Salendo dall'abbazia verso il crinale con il Casentino, il viaggiatore descrive i prati e i pascoli d'altura ove

«l'erba viene falciata ogni anno e in seguito data da mangiare alle pecore. Qui i frati passano un'allegria giornata al tempo della falciatura del fieno e pranzano tra i covoni. Entro il limitare del bosco vi sono riserve di ghiaccio. Vi è stata scavata una profonda cavità dove si raccoglie tutta la neve del piano, si ammucchia e si copre con della zolla erbosa. Protetta così dall'esterno, essa dura a lungo, a meno che non si mescoli alla pioggia; con questa si rifornisce anche Firenze, quando c'è scarsità di ghiaccio».

Dai prati, il panorama è amplissimo, a 360 gradi, sul Casentino, sul Valdarno e su Firenze.

«Dovunque girerai lo sguardo, la vista ti piacerà e ti stupirà. In lontananza, puoi ammirare Alvernia, Camaldoli e Firenze, le montagne della Romagna, Radicofani e Modena e, se la giornata è limpida, il mare di Livorno. La vista più vicina è deliziosa. Il Valdarno è piacevolmente vario: a una scena selvaggia da un lato si contrappongono dall'altro prati in mezzo a boschi e un contorno naturale formato da faggi fronzuti fino a terra che si estendono fin dove l'occhio può arrivare e si innalzano maestosamente l'uno sopra l'altro fino alla sommità del monte».

Proseguendo il cammino per la Vernia scendendo nel Casentino, il viaggiatore resta colpito dalla diversità del paesaggio che subentra ai lussureggianti «boschi di Vallombrosa». Trattasi di

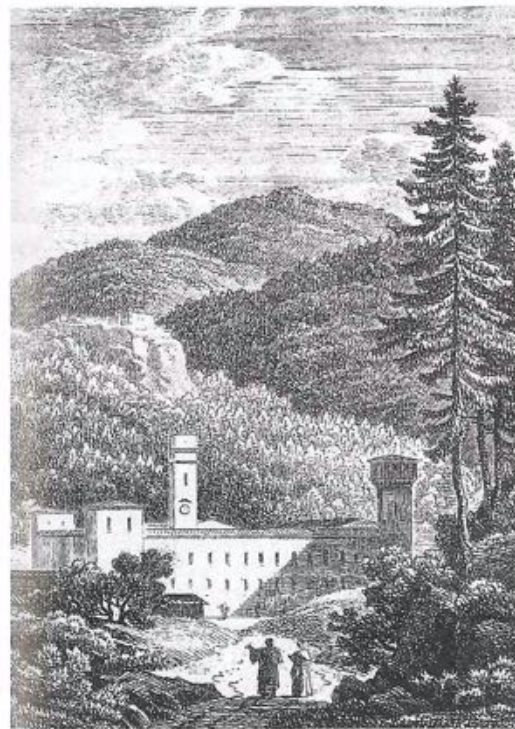
«un'arida montagna e non vedi né case né alberi per diverse miglia. A Montemignao l'aspetto della montagna cambia [...]. Qui la povertà e l'operosità si combinano e le coltivazioni si estendono fin sulla cima della montagna. La strada sebbene impervia non è spiacevole. I castagneti ti riparano dal sole, mentre le cascate, le rocce e i precipizi diversificano un aspro scenario più sublime che bello [...]. A Strada facemmo mangiare i cavalli, avrei dovuto dire che anche noi pranzammo se quello che ci presentarono meritasse di essere chiamato pranzo [...]. Da Borgo alla Collina, la campagna è ben coltivata fino ai piedi dell'arida montagna, in cima alla quale sta il convento dell'Alvernia [costruito] sull'immensa roccia [tra] i bei faggi che crescono sulla sua sommità, alternandosi con abeti».

Dopo aver descritto il clima e la natura del terreno con le ampie panoramiche di cui era possibile godere, Beckford prosegue il viaggio per il convento di Camaldoli «situato in modo eccellente per una vita monastica, essendo circondato da boschi, racchiuso tra montagne e, in un certo modo, tagliato fuori dal resto del mondo». Gli abeti circondanti il convento

«sono di dimensioni non comuni e se fossero vicini ad un porto di mare avrebbero gran valore. Il clima è terribilmente freddo e i frati tengono il fuoco costantemente acceso nelle loro celle per tutto l'anno. Osservai un mulino ad acqua basato su un principio semplicissimo: segare il legname; mi interessò molto vedere un vivaio di trotte, che un tempo riforniva il convento, dove non era rimasto neppure un pesce».

Da Camaldoli, egli scende a Pratovecchio e da lì sale alle sorgenti dell'Arno – un'impresa «veramente seria» – assaggiandone «l'acqua, fredda come il ghiaccio»⁸¹.

Anche il resoconto dell'agronomo Thovin del 1796 si fa apprezzare per la precisa individuazione dei diversi orizzonti paesistico-agrari e vegetazionali che si aprivano agli occhi del viaggiatore durante l'ascesa dal fondovalle dell'Arno alle cime del Pratomagno. Egli descrive innanzi tutto il tratto tra Fi-



9/Il torrente Vicano di Pelago sull'itinerario per Vallombrosa (*ibidem*).

10/Il convento di Vallombrosa (*ibidem*).

renze e Pontassieve lungo il «fiume che scorre al centro di una valle stretta tra le alte montagne coltivate quasi fino alla cima e guarnite di villaggi, di ville e di case isolate». A Pontassieve lascia la carrozza per proseguire a cavallo prima nella nuova via rotabile della Consuma e poi nella mulattiera per Pelago e Vallombrosa; salendo verso la montagna le coltivazioni a seminativo con viti e olivi tendono a diminuire, lasciando il posto al castagneto, con i villaggi costituiti da poche case che subentrano agli edifici isolati. Ben presto subentrano i boschi di querce e faggi, dei quali non si manca di descrivere le diverse componenti anche del soprassuolo; infine, si incontrano i boschi di abeti e pini, al centro dei quali appare l'abbazia, «un edificio grande, serio e imponente», cui si accede mediante un lungo e largo viale delimitato da filari di abeti secolari. Dal complesso monastico, Thovin prima allarga la sua descrizione all'intero sistema montano di Vallombrosa, con i rilievi per un terzo ricoperti da faggi, per un altro terzo da abeti (con i primi tentativi di ceduzione intrapresi dai religiosi) e per l'ultimo terzo da praterie che egli visita fino alla sommità. Successivamente, si rivolge agli ampi panorami verso il Valdarno con i paesaggi fittamente animati dalla presenza di uomini e animali, senz'altro definiti «uno dei più magnifici quadri della natura»: gli edifici disseminati su questo giro di orizzonte (villaggi e castelli, cascate e centri di fattoria, case mezzadrili) «sono situati in posizioni tanto comode per chi vi dimora e tanto pittoresche per il paesaggio, da far pensare ad una grande città le cui case siano separate da giardini»⁸².

Pure il pittore e scrittore Castellan, che nel 1797 si spinse fino a Vallombrosa per trovarvi «nuovi argomenti di studi pittorici», osserva e descrive con occhio esercitato la varietà di paesaggi che si susseguono dal basso verso l'alto; non manca di documentare la presenza di «capanne dette seccatoi costruite in radure all'interno dei castagneti»; e di tratteggiare, da posizioni panoramiche, «tutta la Toscana, che svolgeasi a nostri sguardi come una vasta carta geografica» con le diramazioni delle montagne, dei corsi d'acqua, degli insediamenti e delle coltivazioni, fino a Firenze, a Lucca e addirittura al mare⁸³.

Di sicuro, il contrasto tra l'ambiente appenninico e l'ambiente collinare sottostante appare ai viaggiatori di ogni tempo del tutto evidente. Basti, al riguardo, riportare la testimonianza di Duprè del 1822:

«Nelle vicinanze di questa città [Firenze, provenendo dalla Bolognese], le montagne si coprono di vegetazione e di alberi; e subito gli uliveti e le vigne assicurano il viaggiatore intristito da questo lungo spettacolo di devastazione, rivelandogli che ci sono ancora degli esseri umani

in questo paese; in effetti si scorgono vicino alla strada, e lontano sulle colline, delle graziose case di campagna e dei giardini che costeggiano il cammino fino all'entrata di Firenze⁸⁴.

Tra i primi a prestare un'attenzione particolare – di tipo «strutturale» – alle componenti culturali del paesaggio toscano e più in generale al «paese reale» è Sharp negli anni '50 del XVIII secolo. Egli, nel **territorio fiorentino**, resta colpito «dalla distribuzione sparsa della popolazione» e dalle «condizioni di vita dei contadini, che giudica eccezionalmente industriosi», e persino dalle «dimore rurali» e dall'Arno, come gli altri «fiumi, o piuttosto torrenti d'Italia», dal corso breve e impetuoso, sempre pronto ad esondare le campagne nei periodi di pioggia e quasi all'asciutto nella stagione estiva. «La sua impressione è che in Toscana l'agricoltura abbia avuto uno sviluppo e un incoraggiamento maggiori che in altre regioni». Egli scrive:

«I casolari qui, come del resto in tutta Italia, non sono cassette con le pareti di fango e il tetto di paglia, come in Francia e in Inghilterra. Queste sono costruite tutte in pietra e con mattoni, e dall'aspetto esteriore sembrerebbero alloggiare persone più ricche di quanto non siano in realtà. I contadini che abitano nel territorio del Granduca sono molto più distinti di quelli che abitano più a sud: appaiono floridi, vivaci e contenti; inoltre si vestono infinitamente meglio e con più eleganza. Non ho ancora ben chiaro il motivo di questa apparente opulenza; se questa regione abbia una particolare disposizione all'operosità rispetto ad altre parti d'Italia, o se il suolo sia più fertile e il ricavo dei contadini maggiore, o se magari l'abitudine a vestirsi con gusto sia derivata dal tempo della famiglia Medici, quando la campagna intorno a Firenze era nota come la zona più ricca d'Europa. Credo comunque, da quanto mi è dato sapere, che i contadini qui siano gente laboriosa e che anche la terra sia coltivata meglio che nei domini di Sua Santità e del Re delle Due Sicilie⁸⁵.

Un significato particolare assume il resoconto della gita fatta alla piccolissima fattoria del georgofilo Ferdinando Paoletti di Villamagna dall'agronomo Young nel 1789, per il contributo offerto alla messa a fuoco dei punti di forza e insieme delle strozzature correlate al sistema mezzadrile, attentamente valutate da un osservatore d'eccezione aperto alle innovazioni agrarie da tempo affermatesi nell'Europa occidentale:

«Siamo partiti di buon'ora in compagnia dell'abate Amoretti per recarci a Villamagna, residenza del signor Paoletti, a sette miglia a sud di Firenze. Paoletti, che è il curato della parrocchia, mi è stato presentato come il coltivatore più esperto di questa parte d'Italia, in ragione del suo costante soggiorno in campagna. Era a casa e noi passammo in sua compagnia una giornata veramente istruttiva. Ci fece visitare la sua fattoria; ma non si prendeva il termine italiano *podere* nel senso che gli è attribuito da noi.

La proprietà del nostro ospite si compone di tre di questi poderi, cioè di tre case abitate ciascuna da un contadino e dalla sua famiglia, che coltivano *alla metà*. Inutile aggiungere che in casi simili occorre piegarsi agli usi del paese. I lettori inglesi saranno sorpresi nel vedere lo scrittore più pratico della Toscana, uomo di grande reputazione, e che se la merita tutta, servirsi di mezzadri. Ma ciò non deve turbare più di tanto, poiché egli in questo eguaglia il suo sovrano, le cui fattorie sono tutte egualmente sottomesse al medesimo regime. Il sig. Paoletti presta più cura degli altri agricoltori agli aceri, che pianta per sostenere i festoni delle viti; i suoi olivi sono perfettamente curati⁸⁶.

Altri viaggiatori – seppur indirettamente, in base all'osservazione dei caratteri sorprendentemente eleganti dell'abbigliamento dei popolani e contadini nei giorni festivi – confermano l'importanza assunta specialmente nella **conca fiorentina**, nella seconda metà del XVIII secolo, dall'industria della paglia e dalle «pluriattività domestiche» di filatura e tessitura della lana e delle altre fibre. Ad esempio, madame Du Boccage nel 1757, Young nel 1789-90 e finalmente Simond nel 1828:

«Noi discendemmo una domenica per le pendici coperte di boschi, di case e di verzura che circondano Firenze. Quale fu la nostra sorpresa di vederle abitate da ninfe! Erano graziose ragazze coperte di piccoli cappelli di paglia, ornate di fiori, collane e braccialetti, figura ben disegnata; insomma l'abbigliamento dei nostri campagnoli dell'Opera dà l'immagine fedele delle contadine di queste contrade⁸⁷.

«A partire dalle colline delle Maschere, «abbiamo notato innanzi tutto un meraviglioso miglioramento nella figura e nella bellezza delle donne. Le donne di campagna sono belle e bello è il loro modo di vestire: le camicie, con le maniche increspate e legate a sbuffi con nastri colorati; i cappelli larghi, simili a quelli portati dalle signore in Inghilterra con l'abito da cavallerizza; il loro colorito è bello e i loro occhi belli, grandi e espressivi⁸⁸.

«Oggi [...] sono stati introdotti [nel Valdarno] due rami dell'industria: la manifattura di tele e quella dei cappelli di paglia, che rimpiazzano parzialmente le antiche attività. Quest'ultima fabbricazione ha il doppio merito di essere domestica, ed esclusivamente riservata alle donne che, approfittando esse sole degli utili, godono, agli occhi dell'altro sesso, di una sorta d'indipendenza economica, assicurandosi in tal modo una considerazione assolutamente in favore dei costumi sociali. Era domenica e tutta la popolazione del Val d'Arno si mostrava pulita e ben messa; le donne che non avevano lavorato nei campi erano riconoscibili dal colorito roseo e dalle mani bianche. La vita era sottolineata da un corsetto di seta, molto corto, dal quale usciva la camicia bianca come la neve; il grande cappello di paglia, ornato da un nastro e da qualche fiore fresco, lo proteggeva dal sole. Numerosi e piccoli calessi, trainati da un solo cavallo, conducevano queste donne in chiesa. Percorrevamo appena dieci miglia senza incontrare un paese, o due miglia senza incontrare

un piccolo villaggio; le case o le capanne isolate non distavano più di cinquanta tese le une dall'altre; neanche in Inghilterra sarebbero apparse così pulite e ben tenute. In mezzo a questa prosperità, il grido di *fame fame* echeggiava intorno a noi, poiché la mendicizia, questa lebbra dell'Italia, cacciata da Firenze, ove l'occhio del padrone non deve incontrarla, è molto più attiva lontano da lui [...]. Durante il nostro ritorno da Pisa a Firenze, avemmo l'occasione di vedere all'opera le manifattrici dei cappelli di paglia. Quasi tutte le donne svolgono questo lavoro. La paglia di cui si servono non è intera, ma tagliata in pezzi di sette o otto pollici riuniti, non so come, in masse rotonde, da cui le donne prendono i fili che intrecciano camminando, con una abilità e una rapidità ammirevoli. Questa paglia è il prodotto di una coltivazione speciale, derivante dal grano seminato serrato in un cattivo terreno, e tagliato prima che sia maturo. La pianta deperita diventa in tal modo lunga e minuta come si deve. Anche gli uomini intrecciano, non la paglia ma dei giunchi con cui fanno delle stuoie.

La notevole imperfezione degli aratri e degli altri strumenti aratori del Val d'Arno mostra, se non altro, l'eccellenza del suolo che non ne esige di migliori⁸⁹.

Importante appare anche il contributo alla caratterizzazione delle diverse subregioni paesistico-agrarie della Toscana mezzadrile offerto da Gibbon nell'agosto 1764. Egli, prima inquadra dal campanile di Giotto il panorama urbano e dell'area circostante a Firenze: «certamente da questa torre si gode una bellissima visuale. Tutti i principali edifici di Firenze, le mura di cinta della città, la montagna di Fiesole, Prato, il corso dell'Arno e i paesi circconvicini si mostrano con la nitidezza di una grande carta geografica. Si vedono al di sopra della città i colli dell'Appennino, e sotto una bellissima pianura. Pistoia è un poco nascosta in fondo a un valloncetto». E poi – «strada facendo» – passa ad un'altra sintetica ma sempre efficace caratterizzazione sia della conca fiorentina, che della Valdinievole e della conca lucchese:

«Da Firenze a Pistoia si attraversa per venti miglia una bella pianura. Bisogna convenire che il territorio di Fesulae comprendeva un bellissimo paese, e i veterani di Silla avrebbero potuto contentarsi della loro sorte senza cercare nuovi pericoli sotto le bandiere di Catilina. Oltre Pistoia, il paese si restringe di colpo e si entra fra gole strette e montagne difficilissime. Presto, però, la scena si fa più ridente; si esce da queste gole per entrare in una valletta da cui le montagne si scostano di mano in mano che ci si inoltra, e si aprono alla fine per formare una bellissima conca nella quale si trova la città di Lucca [...]. Tutta questa terra è ricca in modo inconcepibile di vino, d'olio e di grano. I campi e le vigne sono tagliati a ogni passo dalle siepi, coperti e quasi nascosti dal gran numero d'alberi che vi son piantati⁹⁰.

È da sottolineare la capacità di percepire nettamente il passaggio fra il «bel paesaggio» della **piana lucchese**⁹¹ e quello «piatto, paludoso e mal-

sano» del **territorio di Pisa** che cominciava dopo Ripafratta e che comprendeva anche la pianura a sud dell'Arno fino a Livorno, coperta da «una foresta molto ben popolata di selvaggina», con il territorio avente «un aspetto di palude e di brughiere⁹².

Altri efficacissimi inquadramenti paesistico-itinerari delle conche fiorentina-pistoiese e lucchese sono forniti da Morrison nel 1594, da Linch Piozzi nel 1785 e da altri ancora (per i quali si rinvia all'appendice).

In questo contesto, meraviglia che un osservatore perspicace come Sharp non sia completamente scervo da pregiudizi o valutazioni superficiali, come dimostra il giudizio negativo offerto sulla tonalità cromatica (definita troppo smorta) delle fronde degli olivi, oppure sulla continua diffusione nelle campagne dei geometrici giardini all'italiana (definita una moda «esecrabile» rispetto ai canoni dei giardini all'inglese, più vari e «naturali» con la loro alternanza di boschetti, laghi, prati, ruscelli e collinette). Nel primo caso, leggesi: «l'albero dell'olivo non risponde all'immagine che me ne ero fatto; mi aspettavo un bel verde e devo confessarti che sono rimasto molto deluso quando ho scoperto che il suo colore assomigliava a quello delle nostre siepi quando sono coperte di polvere». E nel secondo, a proposito di Boboli: «i giardini sono considerati belli dagli Italiani, ma agli occhi di un Inglese sono esecrabili. Non c'è dubbio che il nostro gusto per il giardinaggio è infinitamente più elegante di quello degli Italiani⁹³. A quest'ultimo proposito, è interessante sottolineare che pure Beckford nel 1787 offre dei giudizi assai pesanti sui giardini italiani in generale («gli italiani sono dei cattivi giardinieri») e su quelli fiorentini in particolare, specialmente quello di Boboli (definito come «antiquato», ove «l'arte ha, con gran crudeltà, sfigurato la natura, col tentativo di abbellirla») e persino quello delle Cascine (che «mancano stranamente di gusto moderno e il povero Nettuno col suo tridente fa una figura piuttosto mediocre in mezzo ad una piatta superficie erbosa», per altro punteggiata di «boschi piacevoli») ⁹⁴.

Riguardo alle subregioni geografico-umane della Toscana settentrionale, vale la pena di rilevare che il più volte ricordato Gibbon non manca di cogliere con acume le specificità dei paesaggi della **Valdelsa** (sicuramente meno alberata rispetto all'area fiorentina e con estese «brughiere» o pasture, ma «non male abitata» e con «parecchie case di campagna») ⁹⁵ e delle **Crete Senesi** («paese veramente spaventoso, non ho mai veduto montagne più nude e più sterili»), ambienti collinari in parte o in tutto improntati dalla matrice argillosa pliocenica, notoriamente repulsiva per l'uomo⁹⁶. Un quadro assai dettagliato delle coltivazioni e dei

sistemi agrari della **pianura aretina** ci è fornito da Johann Wolfgang Goethe, nel 1786:

«Il terreno profondamente argilloso, è giallo chiaro e assai facile alla lavorazione, arano in profondità ma ancor sempre con sistemi del tutto primitivi. Il loro aratro non ha ruote, e il vomere non è mobile, il contadino si trascina quindi curvo dietro ai suoi beni e sommove la terra. Vien arato fin cinque volte. Vidi soltanto poco concime e assai leggero e lo spargono con le mani [...]. Seminano quindi il frumento e poi ammucchiano il terreno in sottili porche lasciando frammezzo profondi solchi, tutto aggiustato in modo che l'acqua piovana vi debba scorrere. Il grano cresce ora in alto sopra le porche. Nei solchi essi vanno non appena sarchiano. Non comprendo ancora perché lascino inutilizzato tanto spazio [...]. Presso Arezzo si apre una splendida pianura [...]. Non si può vedere un campo, una zolla di terreno tenuti meglio, tutto è pulito, non si vede neppure una paglia scadente, il frumento prospera e bene, ed è conforme alla sua natura, il secondo anno coltivano le fave per i cavalli che qui non si buscano avena. Si seminano anche lupini e ora verdeggiano già rigogliosi e in marzo recano il frutto. Anche il lino è di già seminato e germogliato, resiste all'inverno e con il gelo diviene anzi più tenace, i nostri inverni non li sopporterebbe. Gli olivi sono piante strane. Si presentano vecchi quasi come salici, perdono anche il midollo e la corteccia se ne va a brani. Ma tuttavia ha un aspetto più vigoroso e midolloso. Dal legno si vede che cresce assai lentamente e che è tutto permeato dalle linfe. Anche la foglia è sul tipo del salice [...]. Intorno a Firenze, sui monti tutto è coltivato a olivi e viti e negli interstizi il terreno è utilizzato per il grano. Presso Arezzo e più innanzi i campi sono lasciati più liberi [...]. Prati non se ne vedono»⁹⁷.

Per il **Valdarno di Sopra**, già Beckford nel 1787, diretto verso Vallombrosa galoppando lungo le rive dell'Arno, non mancava di notare che la principale coltura dominante le colline e i ripiani circondanti il fondovalle era l'olivo⁹⁸. Il predominio dell'olivicoltura è chiaramente confermato anche da Simond nel 1828:

«Il Val d'Arno superiore [è] più fertile e ancora meno pittoresco del Val d'Arno inferiore, senza altra vegetazione dell'olivo; senza ombra, eccetto quella del cipresso intorno a qualche casa di campagna»⁹⁹.

Per il **Valdarno di Sotto**, Montfaucon nel 1700 tratteggia con efficacia il paesaggio fluviale e il paesaggio visto dall'Arno fruito come idrovia da Firenze a Pisa:

«Ci imbarcammo alla volta di Pisa. Le rive del fiume sono belle in alcuni luoghi, in altri sono costituite da colline aride. Il fiume è largo in pianura, ma si restringe molto tra le montagne. Passata Firenze, scendendo per 9 o 10 miglia, si trovano una grande quantità di case di campagna. Si vede anche una casa di campagna del granduca chiamata Ambrosiana e il borgo di Empoli. Più in basso, vicino ad un piccolo fiume che viene da Lucca e che attraverso

un lago si getta in Arno, si trova il borgo di Bientina e ancora più a valle quello di Cascina. Giungemmo a Pisa»¹⁰⁰.

La stessa subregione è ricordata pure da Smollett nella seconda metà degli anni '60 del Settecento, nel ritorno da Pisa a Firenze, con speciale attenzione riservata alla fitta maglia dei seminativi arborati dominanti la scena campestre, con i bei festoni d'uva bianca e rossa che li sostengono [...]: la campagna è deliziosa. Si scorgono incantevoli colline, valli, boschi, acque, prati, campi di grano, recinti da siepi verdi come nel Middlesex e nello Hampshire; con questa differenza però, che in questa zona tutti gli alberi sono coperti di viti [...]. Le viti, in questo paese, non sono piantate in filari e sorrette da pali, come in Francia e nella contea di Nizza, ma si avvolgono agli alberi che fanno da siepe e che rimangono quasi coperti dalle foglie e dai frutti. I tralci si stendono da un albero all'altro, in bei festoni di verdi foglie, viticci e grappoli turgidi lunghi un piede. Con questa economia si risparmia il terreno del campo per il grano, erba o qualsiasi altro prodotto. Gli alberi comunemente piantati per sostenere le viti sono aceri, olmi e ontani; questi ultimi abbondano sulle rive dell'Arno».

Decisamente più arcadico appare il quadro affrescato da De Villemarest all'inizio del XIX secolo:

«Proseguimmo a piedi per la nostra strada verso Firenze [da S. Miniato al Tedesco] ed è impossibile immaginare una passeggiata più bella; poiché se l'Italia è il giardino d'Europa, i dintorni di Firenze sono il giardino d'Italia. Attraversammo le ricche campagne che limitano l'Arno e in mezzo alle quali si innalza una folla di abitazioni deliziose. Vedemmo dei boschi di olivi e di vigne recintati da siepi disseminate di fiori di melograno. La strada era coperta di contadini e di donne del popolo che si recavano in città. Un abito semplice, ma che disegna la vita, costituisce tutto il loro abbigliamento, e un cappello di castoreo nero sormontato da tre o quattro piume dello stesso colore crea un'ombra perfetta sul loro viso un po' abbronzato»¹⁰¹.

Torniamo al viaggio di Lullin De Chateaufieux del 1812, per concludere con lo straordinario (per ampiezza e profondità) affresco che abbraccia un po' tutte le specificità subregionali della Toscana mezzadrile tratteggiato dall'agronomo. Costui, arrivando nella conca fiorentina, non manca infatti di descrivere dettagliatamente la fittezza straordinaria della maglia poderale, dei seminativi arborati e del popolamento, la scarsità del bestiame, l'industrialità dei mezzadri e insieme la loro miseria e subalternità rispetto ai proprietari, il ruolo integrativo, ma fondamentale, svolto dall'industria «invisibile» (perché praticata come pluriattività domestica) della paglia. Egli scrive infatti:

«La strada che percorrevo era fiancheggiata da ogni lato da case contadine, distanti l'una dall'altra non più di cento passi; costruite in mattoni, l'architettura ha saputo da-

re a tutte queste case una giustezza di proporzioni e una eleganza di forme sconosciute nei nostri climi. Consistono unicamente in un solo padiglione che spesso non ha che una porta e due finestre sulla facciata. Queste case sono sempre poste dietro la strada e separate da quest'ultima da un muretto d'appoggio e da una terrazza lunga qualche piede. Su questo muro vi sono generalmente numerosi vasi di forma antica da cui si innalzano degli aloi, dei fiori, o dei giovani aranci. La casa stessa è interamente coperta di pampini, in modo che durante l'estate si ignora se vi siano tanti pergolati o delle dimore preparate per l'inverno.

Davanti a queste case si vedono sciami di giovani contadine vestite con una camicia bianca, un corsetto di seta ed un cappello di paglia ornato di fiori ed inclinato sulla testa. Sono occupate a tessere, senza tregua, le fini trecce, tesoro di questa vallata, con cui si fanno i cappelli di paglia di Firenze.

Questa fabbricazione è diventata la fonte di prosperità del Val d'Arno; apporta annualmente tre milioni, che vengono divisi unicamente fra le donne di questa regione, poiché gli uomini non partecipano affatto a questa industria. Ogni giovane ragazza compra per qualche soldo la paglia di cui ha bisogno, mette la sua abilità a intrecciarla più finemente possibile, e vende lei stessa e per suo guadagno i cappelli che ha fabbricato; i soldi guadagnati formano, a lungo andare, la sua dote. Il padre di famiglia tuttavia ha diritto di esigere dalle donne di casa sua un certo lavoro rurale all'interno della fattoria, e lo riceve da alcune operaie delle montagne che le ragazze della pianura pagano con i loro guadagni, affinché facciano il lavoro al loro posto. Quest'ultima guadagnano in effetti da trenta a quaranta soldi al giorno intrecciando la paglia, mentre per otto o dieci stipendiano una povera donna dell'Appennino. Inoltre sostengono che i lavori campestri, indurendo le loro mani, leverebbero alle dita l'agilità necessaria alla finezza del loro lavoro.

Queste sono [...] le contadine del Val d'Arno, di cui i viaggiatori celebrano le grazie e la bellezza, di cui Alfieri andava a studiarne la lingua, e che sembrano in effetti nate per abbellire le arti così come per servire loro da modelle; sono delle pastorelle di Arcadia, ma non sono affatto delle contadine; non ne hanno che la salute e la spensieratezza, e non ne conoscono le pene, né l'alidore né la fatica.

Mi hanno assicurato che il raccolto di due arpent può fornire tutta la paglia necessaria per la fabbricazione dei cappelli richiesti dalla Toscana. Questa paglia è quella di un frumento senza resta, tagliato prima della maturità, e la cui vegetazione viene resa deperita dalla sterilità del suolo. Questo suolo è scelto nelle colline calcaree; non è mai concimato e le piante sono seminate molto fitte.

Queste abitazioni, così vicine le une alle altre, indicano che i poderi che servono alla coltivazione sono essi stessi ben limitati, e che la proprietà è prodigiosamente suddivisa in questa vallata. In effetti l'estensione di questi terreni varia da tre a dieci arpent; sono posti intorno al podere e divisi in compartimenti da piccoli canali e da filari di alberi. Questi alberi sono qualche volta dei gelsi, quasi sempre dei pioppi, il cui fogliame serve di alimento agli animali. Ognuno di questi alberi porta un ceppo di vite i cui pampini sono intrecciati dal mezzadro in mille direzioni diverse.

Questi compartimenti, disposti in lunghi campi rettangolari, sono abbastanza spaziosi da essere coltivati da un aratro senza ruote trainato da due buoi. Così c'è una coppia di questi animali per dieci o dodici mezzadri, impiegati, a turno, per lo sfruttamento di tutti i poderi. Questi buoi provengono dallo stato romano e dalle Maremme; sono di razza ungherese, molto ben mantenuti e coperti di tele bianche ornate di molti ricami e da nappine rosse. Quasi tutti i mezzadri nutrono anche un cavallo dalle forme fini ed eleganti; lo si attacca ad una piccola carretta a due ruote, artisticamente fabbricata e dipinta di rosso; serve a tutti i trasporti del podere e soprattutto a condurre alla messa e al ballo le figlie del mezzadro. In tal modo nei giorni di festa si vedono tutte le strade coperte da centinaia di piccoli carri, che volano in tutte le direzioni, conducendo delle giovani donne adorne di fiori e di nastri. I poderi del Val d'Arno non hanno abbastanza foraggio per nutrire delle vacche; i coltivatori si occupano solo di allevare delle giovenche. Le acquistano all'età di tre mesi, le tengono fino a diciotto e le vendono alla macelleria, per rimpiazzarle con delle altre più giovani. Queste giovenche, che i commercianti conducono alle fiere del Val d'Arno, provengono dai pascoli delle Maremme.

Capirete [...] il motivo di quest'usanza quando vi avrò spiegato l'avvicendamento adottato in queste vallate. Non vi è alcuna prateria naturale; le foglie degli alberi, i rimasugli dei legumi, e un po' di trifoglio incarnato costituiscono il solo alimento procurato agli animali. In questa regione tutto è riservato all'uomo, dove è stato accumulato oltre misura dalla più antica civiltà. In questa regione l'avvicendamento non è fissato in modo irrevocabile; ecco tuttavia quello generalmente più seguito; vi darà un'idea della rapida successione dei raccolti. 1° anno: mais, fagioli, piselli o altri legumi, concimi; 2° anno: frumento; 3° anno: fave invernali; 4° anno: frumento; 5° anno: trifoglio incarnato, seminato dopo il frumento, falciato in primavera e seguito dal sorgo che [...] fornisce unicamente una farina grossolana con cui si fanno una zuppa cattiva e una brutta polenta.

Questo significa sei raccolti in cinque anni, di cui uno solo per gli animali.

Questi diversi raccolti, sebbene concimati in cinque o sei anni una sola volta, raggiungono, tuttavia, una discreta bellezza. Bisogna attribuirlo al fatto che questo suolo alluvionale è profondo, fertile e fresco; al fatto che è coltivato con cura minuziosa; che i raccolti sono ben intercambiati fra di loro in questo tipo di avvicendamento, e infine che l'estrema vicinanza delle abitazioni fornisce loro quel concime organico, la cui azione sfugge ai nostri sensi, ma la cui esperienza ci costringe ad ammetterne l'esistenza. In tal modo questa immensa popolazione vive con i prodotti di tale suolo così suddiviso, ma vi vive con una severa economia e non raccoglie mai abbastanza per poter avere delle riserve e resistere alle annate cattive: il porto di Livorno e i mercati di Romagna, in tal caso, vengono in loro aiuto; la produzione del vino, dell'olio e dei cappelli di paglia compensa la situazione. Il benessere degli abitanti non è costituito né dalla fertilità naturale del suolo, né dall'abbondanza che si mostra alla vista del viaggiatore. Il numero degli individui per il quale bisogna dividere questo prodotto totale è responsabile della porzione assegnata ad ognuno di loro e di cui è possibile godere. Qui è molto piccola.

In effetti [...], vi ho mostrato fino ad ora un paese incantevole, irrigato, fertile e coperto da una vegetazione perpetua; ve l'ho mostrato suddiviso in milioni di recinti che, come altrettanti quadrati di giardino, fanno sbocciare mille produzioni diverse; vi ho mostrato davanti a tutti questi recinti delle eleganti abitazioni, tappezzate di pampini e decorate di fiori. Ma, entrando in queste dimore, vi si risconterà un'assenza totale di tutte le comodità della vita, una tavola più che frugale, e una sorta di miseria. Tutte queste famiglie, senza eccezione alcuna, non sono le proprietarie del podere in cui abitano; sono unicamente dei mezzadri, e cedono al padrone la metà di tutti i raccolti.

Questi proprietari vivono nelle numerose città delle fertili vallate della Toscana; ciascuno di loro possiede fino a cento mezzadri, un gran numero ne ha dieci, venti, trenta. Così la popolazione è divisa in due classi, che non si mescolano mai: i proprietari cittadini e i contadini non proprietari. Bisogna aggiungere i commercianti e gli artigiani, anch'essi cittadini, e sarà facile, allora, capire da dove proviene il numero e la popolazione di queste città.

Si è sorpresi, Signore, quando si pensa alla somma dei capitali che sono stati ripartiti nel Val d'Arno per essere giunti a dividere in questo modo la proprietà, a costruire numerosi poderi, e a perfezionarne tutto il materiale; questa sorpresa aumenta quando se ne esamina ancora il sistema generale che è stato necessario stabilire per preservare le vallate dalla rovina delle acque.

La vallata dell'Arno, posta fra due catene di montagne, di cui una molto alta, era periodicamente devastata da torrenti, che precipitavano dalle montagne, carichi di pietre e smottamenti. Occorreva dunque reprimere queste acque, contenerne le rive, e nello stesso tempo approfittare dell'irrigazione e della terra che si trascinavano dietro. Si è giunti a tutto questo contenendo la corrente dei torrenti con forti muraglie, e formandone, così, altrettanti canali. È stato dato loro un andamento diritto, in modo che la violenza delle acque non possa distruggere nessun angolo, e che depositino le pietre nello stesso letto che percorrono. Sono state sistemate, di tanto in tanto, delle imboccature a livello medio della corrente, affinché le acque possano scappare lateralmente ed andare a riversarsi sulle terre con lo scopo di depositarvi lentamente il limo che trasportano. Numerosi canali dividono la corrente principale per mezzo di prese d'acqua, e temperandone in tal modo la violenza fanno sì che le terre d'intorno siano bagnate dalle acque. Questi canali si suddividono all'infinito, in modo tale che non esiste un quadrato di terra che non ne sia circondato. Sono rivestiti di muretti di mattoni, tagliati ad angolo retto.

Ogni torrente ha un sistema completo di difesa e di suddivisione, in modo che l'intera vallata risulti come circondata da una rete di piccoli canali che portano ovunque l'irrigazione e la frescura. Questo sistema esige una moltitudine di ponti e di ponticelli per unire questa folla di isolette, e mantenerle tutte in comunicazione fra di loro. Il capitale applicato alla costruzione di tale sistema sarà stato immenso [...].

Ho appena percorso [...] il grazioso Val d'Arno, forse la contrada più deliziosa che vi sia sulla terra. In nessun altro paese la proprietà è maggiormente suddivisa, e in nessun altro posto l'uomo ha tanto aggiunto alla natura. Non vi ha lasciato un solo ruscello, ma ha costruito mille ca-

nali; non vi è un solo prato, una sola prateria naturale in cui il coltivatore, raccogliendo, sembra ricevere il dono generoso della creazione; non vi è un solo boschetto, uno solo di quegli alberi di cui la natura ha seminato il germe, facendone avanzare i suoi antichi rami. Tutto vi è tagliato e piantato dall'uomo, che ovunque fa sentire la sua presenza e vi ha moltiplicato le sue opere, all'infinito [...]. Questa coltura artificiale, coprendo l'intera campagna di piantagioni regolari, frammischianole di pampini di vite, ha esiliato la vegetazione primitiva, quelle forme pittoresche, e quelle tinte degradate che danno alla natura tanta varietà ed armonia. Qui le tinte sono uniformi e vivaci, le forme sono simili le une alle altre; il paesaggio sembra sempre osservato in una camera oscura e Poussin non lo avrebbe mai scelto come soggetto dei suoi quadri. È il soggiorno maggiormente perfezionato dalla civiltà, e quello in cui l'uomo ha saputo meglio sistemare, per suo uso, le forze primitive della creazione.

Anche tornando a Firenze da Arezzo, l'agronomo franco-svizzero non manca di dilatare le sue osservazioni a tutta la plaga collinare compresa fra il Valdarno e Siena e

«che occupa il centro della Toscana. Queste colline si susseguono le une alle altre e coprono con la loro forma piramidale l'intera superficie del paese fino a Siena e Montepulciano. Producono i migliori vini d'Italia e l'olivo vegeta sulla maggior parte dei loro pendii. Ma sono spesso sterili e scarse perché queste colture possano attecchirvi, e sono ombreggiate solamente da foreste di pini marittimi.

Nelle colline è stata tentata con successo la coltivazione del trifoglio a fiori rosa. Ne ho visti dei bei raccolti in un podere appartenente al colonnello Ricci. Tanto istruito quanto devoto, il signor Ricci ha portato in Toscana le osservazioni tratte da lunghi viaggi. Ha comprato un gregge di pecore spagnole che il Signor de Lasterie aveva introdotto in Toscana. Questa mandria trascorre l'estate sull'Appennino, e gli ha preparato una dimora per l'inverno, dissodando dei terreni aridi sulle colline, fra San Casciano e l'Inchisa».

L'industriosità e i capitali degli agricoltori e dei proprietari avevano quindi prodotto, nella lunga durata, il miracolo del «bel paesaggio» toscano.

«Ma un tale perfezionamento della natura grazie alle cure dell'uomo non è un prodotto dei nostri giorni; è stato realizzato interamente in un'epoca molto anteriore e che risulta abbastanza difficile da fissare, ma certamente riferibile alla fioritura comunale. Ed è proprio ai tempi dei liberi comuni che occorre andare «per poter capire a quanto ammontavano la popolazione, il commercio e la ricchezza di queste città per aver assemblato, su qualche lega di spazio, tante città, costruito tante chiese, innalzato tanti palazzi che oggi non esistono in numerosi grandi stati...».

Non si manca neppure di cogliere – all'interno della realtà ambientale incardinata sulla mezzadria – le varianti locali di ordine paesistico-territoriale du-

rante il viaggio da Firenze a Pistoia e Lucca attraverso il Pesciatino, come la fascia di transizione nei riguardi dei rilievi della Montagna Pistoiese dominata in basso dai «boschi» di olivo e in alto da quelli di castagni.

«Ero solo quando partii da Firenze: mi diressi attraverso Pistoia e Lucca fino a Pisa, seguendo, lungo i piedi dell'Appennino, la riva destra del fiume. Delle foreste di olivi coprono i piedi di questi monti, nascondendo alla vista, con il loro fogliame, un numero infinito di piccoli poderi che popolano la base delle montagne. I castagneti si innalzano sui pendii superiori; la loro vegetazione vigorosa contrasta con la pallida tinta degli olivi, e diffonde una sorta di splendore su questo anfiteatro [...].

Al di là di Pistoia, la campagna diventa ancora più ridente e più fertile, poiché le alluvioni vi hanno creato dei depositi profondi, e poiché la vallata, allargandosi si allontana dalle montagne, e gode di un clima più mite. In tal modo la vegetazione diviene più folta, i raccolti più abbondanti e l'orizzonte più aperto.

Dopo Pescia la strada si riaccosta ai piedi dell'Appennino: questa graziosa città è addossata ai pendii di una vallata coperta di olivi. In mezzo a questi olivi, sulla pendenza di questa collina, c'è una ridente abitazione campestre, raggiungibile unicamente mediante un sentiero, il cui inizio è difeso da una macchia di fichi, pampini ed aloi; è proprio in questo soggiorno che andai a trovare il signor Sismondi, vostro amico e mio. Era intento a scrivere gli ultimi volumi della storia d'Italia. Dalla sua dimora riparata, scopriva davanti a sé questo vasto orizzonte, teatro di tante scene...».

Proseguito il viaggio, descrive prima la piana di Lucca che «è ancor più fertile del Val d'Arno», per poi entrare nella pianura pisana ancora largamente contrassegnata dagli ordinamenti cerealicolo-zootecnici estensivi o comunque da una rete podereale a maglie assai larghe che richiamavano – e di ciò mostra piena e immediata coscienza – la «terza Toscana», vale a dire le Maremme del latifondo, dell'acquitrino e della malaria, con le vaste macchie e pasture naturali intorno agli acquitrini, la rarefazione degli insediamenti e delle coltivazioni specialmente arborate.

«La coltivazione è simile, ma i prodotti molto più abbondanti. L'opera della natura è più bella, e quella dell'industria resta ben al di sotto. Non vi si trovano né la stessa eleganza delle rustiche abitazioni, né le stesse cure nella costruzione dei canali; tutto qui è più agreste, più trascurato, meno rifinito. Le donne sono vestite male, la loro lingua ha perso la grazia, così come il loro volto la bellezza [...]. Per andare da Lucca a Pisa si segue una strada nuova che passa con il Serchio in una fenditura della collina che separa queste due città, e sbocca con questo nella vasta pianura di Pisa e di Livorno.

Avvicinandosi a Pisa e al mare, si vede cessare la coltivazione degli orti che anima i dintorni di Firenze; gli alberi diventano rari, le case sparse, gli aratri si muovono con agio nei vasti campi; qui non vi sono più numerose fami-

glie di mezzadri; qualche grande fattore [come il Battistini agente della tenuta ex granducale di San Rossore, azienda che non mancò di visitare accuratamente] lavora la campagna; siamo vicini al paese della malaria e ai confini della coltura pastorale.¹⁰²

Note

¹ F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori: una tappa del Grand Tour*, in L. TONGIORGI TOMASI, A. TOSI e F. TONGIORGI, *La Toscana descritta. Incisori e viaggiatori del '700*, Pisa, Pacini, 1990, pp. 77-114; pp. 83-84 e 86.

² L. ROMBAI, *Strade e comunicazioni nella Toscana lorenese*, in AA.VV., *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, ed. Comune di Fiesole, 1988, pp. 12-31; L. ROMBAI e M. SORELLI, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985, pp. 35-49.

³ J. ADDISON, *Remarks on several parts of Italy in the years 1701, 1702, 1703*, London, Tonson, 1705. Per questa e per tutte le altre citazioni relative alla letteratura di viaggio in lingua originale mi sono attenuta a traduzioni effettuate per l'occasione, oltre che a traduzioni di Carmela Campanino, Susanna Cimmino e Maria Maddalena Lepri Alberti, eseguite nel contesto di tesi di laurea in geografia discusse nell'Università degli Studi di Firenze, in vari anni accademici, con il Prof. Leonardo Rombai.

⁴ R. LASSELS, *The voyage of Italy or a compleat journey through Italy*, Paris, s.l., 1670.

⁵ G. BURNET, *Burnet's Travels*, London, Ward and Chandler, 1737.

⁶ D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, ed. Società Autostrade (Novara, Istituto Geografico De Agostini), 1961, p. 120.

⁷ E. WRIGHT, *Some observations made in travelling through France, Italy, ecc. in the years 1720, 1721 and 1722*, London, s.l., 1730.

⁸ C. THOMPSON, *The travels of the late Charles Thompson*, London, J. Newbery and C. Micklewright, 1744.

⁹ C. de BROSSES, *Viaggio in Italia. Lettere familiari*, a cura di C. Levi, Roma-Bari, Laterza, 1970.

¹⁰ Lady MONTAGU, *Letters of the right honourable Lady Montagu written during her travels in Europe, Asia and Africa*, London, T. Becket, 1778.

¹¹ D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi cit.*, pp. 127-130.

¹² *Ivi*, p. 124.

¹³ J. EARL, *Letters from Italy in the years 1754 and 1755 by the late right honourable John Earl of corke and orrely*, London, s.i.t., 1773.

¹⁴ J. OWEN, *Travels into different parts of Europe, in the years 1791 and 1792*, London, T. Cadelej and W. Davies, 1796, 2 voll.

¹⁵ R. GRAY, *Letters during the course of a tour through Germany, Switzerland and Italy, in the years 1791 and 1792*, London, Rivington, 1794.

¹⁶ A. DUPRE', *Relation d'un voyage en Italie, suivie d'observations sur les anciens et les modernes, avec des tableaux historiques à l'appui*, Paris, Boucher, 1826.

¹⁷ J.F. LULLIN DE CHATEAUVIEUX, *Lettres écrites d'Italie en 1812 et 1813 à Mr. Charles Pictet*, Genève-Paris, Paschoud, 1820.

¹⁸ A.C. BOURKARD, *Journal de voyage en Italie en 1786*, Paris, s.i.t., 1983.

¹⁹ Dopo Raymond nel 1646-47 e Bromley nel 1682-83 (cfr. rispettivamente J. RAYMOND, *An itinerary containing a voyage made through Italy, in the years 1646 and 1647*, London, Humphrey Moseley, 1648 e W. BROMLEY, *Remarks made in travels through France and Italy*, London, Thomas Basset, 1693), anche Beckford nel 1787 ricorda la facilità del percorso Pisa-Livorno, sia mediante frequenti carrozze postali o callessi appositamente noleggiati, sia mediante numerose imbarcazioni che utilizzavano il canale dei Navicelli (P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy to a friend in England by Peter Beckford*, Salisbury-London, Easton, 1805, vol. I).

²⁰ P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy* cit.

²¹ F. MORRISON, *An Itinerary*, Glasgow, J. Machehose and Sons, 1907, 4 voll.

²² J. RAYMOND, *An itinerary containing a voyage* cit.

²³ W. BROMLEY, *Remarks made in travels* cit.

²⁴ G. BURNET, *Burnet's Travels* cit.

²⁵ T. SMOLLET, *Travels*, in C. ALBINI PETRUCCI (a cura), *Impressioni italiane dei viaggiatori inglesi nel secolo XVIII*, Lanciano, s.i.t., 1916.

²⁶ J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.

²⁷ F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori* cit., p. 90.

²⁸ R. GRAY, *Letters during the course of a tour* cit.

²⁹ M. MEINI, *La Toscana nella percezione di alcuni viaggiatori inglesi del Settecento*, «L'Universo», LXXII, 3 (1992), pp. 290-336: p. 333.

³⁰ F. MORRISON, *An Itinerary* cit.

³¹ E. DIANA, *Le strutture dell'ospitalità: alberghi, taverne, osterie, ospedali*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino* cit., pp. 85-99.

³² G. BURNET, *Burnet's Travels* cit.

³³ A. YOUNG, *Travels during the years 1787, 1788 and 1789*, London, Bury St. Edmund's, 1792.

³⁴ A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage en Livonie, à Rome et à Naples*, Paris, Imprimerie de Chaigneau aîné, 1806, 4 voll.

³⁵ R. GRAY, *Letters during the course of a tour* cit.

³⁶ E. WRIGHT, *Some observations made in travelling* cit.

³⁷ E. VON DER RECKE, *Voyage en Allemagne dans le Tyrol et en Italie pendant les années 1804, 1805 et 1806*, Paris, Arthus Bertrand, 1819.

³⁸ D.A.F. Marchese di SADE, *Viaggio in Italia*, Milano, Bollati Boringhieri, 1996, p. 15.

³⁹ L. SIMOND, *Voyage en Italie et en Sicilie*, Paris, Santelet, 1828.

⁴⁰ A. BRILLI (a cura), *Cortona nelle pagine di grandi viaggiatori stranieri*, Cortona, Calosci, 1986, p. 83.

⁴¹ Numerose sono le raccomandazioni contenute nelle guide sette-ottocentesche, sulle quali vedi G.C. ROMBY, *In viaggio*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino* cit., pp. 109-118.

⁴² I pericoli e la paura del viaggio notturno sono suggestivamente evocati da J. Caspar Goethe, padre del poeta, nel resoconto del percorso fatto a cavallo da Firenze e Bologna, e precisamente nel territorio di Firenzuola, sotto forma di un inquietante rifiuto da parte dell'animale di proseguire il cammino: cfr. D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi* cit., pp. 122-124.

⁴³ P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy* cit.

⁴⁴ F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori* cit., p. 91.

⁴⁵ Ad esempio, il Dupré, nell'attraversamento appenninico, consiglia accoratamente - con un catastrofismo a dir poco esagerato - di «affrettare il passo e rimanere meno tempo possibile in questo deserto [...] poiché non solamente ci si trova su un vulcano che può esplodere da un momento all'altro, ma in più le croci piantate da ogni parte sulle tombe dei viaggiatori assassinati si moltiplicano a tal punto che si crederebbe di attraversare un cimitero»; inoltre, continua, «sui confini di ogni stato d'Italia bisogna sempre temere i briganti, perché dopo aver eseguito i loro crimini, passano facilmente nello stato vicino, per sottrarsi alle perquisizioni e agli inseguimenti» (A. DUPRE', *Relation d'un voyage en Italie* cit.).

⁴⁶ Sono molti anche i viaggiatori che riferiscono di situazioni spiacevoli avvenute al passaggio delle dogane: la più comune è la distribuzione pressoché obbligatoria di «bustarelle» in modo da evitare che il bagaglio venga messo a soqquadro. Ad esempio, agli inizi dell'Ottocento, Simond parla di vere e proprie «vessazioni doganali» che «non sono altro che un mezzo per far versare ai viaggiatori un contributo in favore di pochi agenti subalterni»; è questa una «cosa nota e tollerata dal governo», tanto che, talvolta, sono i funzionari pubblici stessi (nel caso del Nostro è il segretario di Stato, principe Corsini) a fornire ordini «di esenzione dalla perquisizione, o meglio, un ordine in virtù del quale si è dispensati dal pagare ai doganieri ciò che essi sono tacitamente autorizzati ad esigere; ecco così il governo che li deruba dopo aver permesso loro di rubare, e a che scopo?» (L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.).

⁴⁷ H. LINCHI PIOZZI, *Observations and reflections made in the course of a journey through France, Italy, and Germany in the year 1784-85*, London, s.i.t., 1789.

⁴⁸ F. MORRISON, *An Itinerary* cit.

⁴⁹ A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.

⁵⁰ F. MORRISON, *An Itinerary* cit.

⁵¹ F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori* cit., p. 91.

⁵² J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.

⁵³ A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage* cit.

⁵⁴ A. BRILLI, *Viaggiatori stranieri in terra di Siena*, ed. Monte dei Paschi di Siena (Roma, De Luca), 1986, p. 106.

⁵⁵ G. CASALI, *I luoghi di sosta e di controllo: poste e dogane nei secoli XVIII-XIX*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino* cit., pp. 63-76.

⁵⁶ M. MISSION, *Nouveau voyage d'Italie. Avec un Mémoire contenant des avis utiles à ceux qui voudront faire le même voyage*, L'Haye, Henry Van Bulderen, 1711 (4^a ed.), 3 voll.

⁵⁷ A. DUPRE', *Relation d'un voyage en Italie* cit.

⁵⁸ L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage* cit. e C.M. DE VILLEMAREST, *L'Hermite en Italie, on observations sur les moeurs et usages des Italiens au commencement du XIX siècle. Orné de gravures et de vignettes*, Paris, Pillet aîné, 1824-1825.

⁶¹ C. THOMPSON, *The travels of the late* cit.

⁶² M. MEINI, *La Toscana nella percezione di alcuni viaggiatori* cit., pp. 313 e 294.

⁶³ L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.

⁶⁴ È il caso di Linch Piozzi nel 1785 e di Owen nel 1791-92. «Non solo le acque sono notevoli, qui, ma ogni sguardo gettato da una finestra coglie immagini che non avevo prima osservato; la sublimità si unisce felicemente all'eleganza e la grandezza maestosa è ravvivata, ma anche attenuata dal buon gusto. Da un lato l'orgoglioso monte di S. Giuliano solleva la bruna testa al di sopra della nostra casa, dall'altro la vasta pianura si estende davanti a noi; sulla riva di un fiume tranquillo, un viale ghiaioso con piante disposte regolarmente si snoda per una vallata riccamente coltivata a oliveti e vigneti e cosparsa di rade abitazioni, splendide e leggiadre. Questa splendida vista, limitata soltanto dal mare, è di un'incessante varietà come i mutamenti del cielo, rivelando ora una calma mattutina, ora uno splendore serale. È stato particolarmente piacevole, forse soprattutto per me, prendere ancora una volta una casa in campagna, dopo aver corso da una grande città all'altra [...]. Le acque calde, qui, sembrano all'incirca della stessa temperatura di quelle dei bagni della regina nel Somersetshire, mi dicono che sono purgative, non corroboranti e il loro sapore somiglia molto a quello delle acque di Cheltenham. Queste sorgenti sono molto frequentate dalla corte e vi si trovano sistemazioni discrete [...]. Noi ci troviamo in perfetta solitudine in questo luogo indescrivibile, i cui monti sono di marmo, con cespugli di mirto grandi come i nostri biancospini e dai fiori bianchi come quelli del Devonshire, nello stesso periodo dell'anno; le cui acque sono salubri, la vegetazione profumata e, ad ogni passo, si respira la fragranza del timo, della maggiorana e delle erbe aromatiche invernali calpestate mentre gli uccelli e le farfalle svolazzano tra gli olivi e gli aranci carichi di frutti, finché l'immaginazione si stanca a seguire tutti questi incanti. Sono tornata da una lunga ma non tediosa passeggiata tra le balze di questa gloriosa montagna, la cui base quasi raggiunge, forse in mezzo miglio, i territori di Lucca. Per strada, mi hanno superato alcune contadine con cesti di frutta, pollame, ecc. sulla testa» (H. LINCH PIOZZI, *Observations and reflections* cit.). «I Bagni, nelle vicinanze di questa città [Pisa] hanno una bella posizione e sono sistemati con molta attenzione e con molta cura per la salute dei frequentatori. Sotto la protezione di una montagna, che offre loro ombra e riparo...» (J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.).

⁶⁵ J.F. LULLIN DE CHATEAUVIEUX, *Lettres écrites d'Italie* cit.

⁶⁶ F. MORRISON, *An Itinerary* cit.

⁶⁷ J. RAYMOND, *An itinerary containing a voyage* cit.

⁶⁸ R. GRAY, *Letters during the course* cit.

⁶⁹ G. BURNET, *Burnet's Travels* cit.

⁷⁰ La vera origine di questi - lo sprigionarsi di gas metano - fu spiegata da Alessandro Volta. Cfr. F. RODOLICO, *La To-*

scana descritta dai naturalisti del Settecento, Firenze, Le Monnier, 1943, p. 108; D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi* cit., pp. 120-122.

⁷¹ M. MEINI, *La Toscana nella percezione di alcuni viaggiatori* cit., p. 294 ss.

⁷² Cfr., rispettivamente, M. MISSION, *Nouveau voyage d'Italie* cit. e F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori* cit., p. 91.

⁷³ E. GIBBON, *Viaggio in Italia*, Milano, Ed. Del Borghese, 1965.

⁷⁴ F. TONGIORGI, *La Toscana dei viaggiatori* cit., p. 85.

⁷⁵ A. WALKER, *Ideas suggested on the spot in a late excursion through Flanders, Germany, France and Italy by Adam Walker*, London, Robson e Johnson, 1790.

⁷⁶ A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.

⁷⁷ A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage* cit.

⁷⁸ J.F. LULLIN DE CHATEAUVIEUX, *Lettres écrites d'Italie* cit.

⁷⁹ Egli tiene soprattutto a sottolineare il contrasto tra l'ambiente montano (dominato dai suoi quadri forestali) di Vallombrosa e l'ambiente collinare sottostante. «Lasciando Vallombrosa [...] sulla strada per Tosi [...] la natura selvaggia lascia spazio alle coltivazioni. Lo sguardo del viandante rimane tuttavia ancora rivolto alle montagne lontane che si stagliano contro l'orizzonte con il loro profilo pittoresco» (R. COLT HOARE, *Recollections abroad during the years 1790, 1791*, Bath, s.i.t., 1818).

⁸⁰ Nel 1802, il reverendo John Chetwode Eustace, nella sua salita a Vallombrosa, seguendo gli argini dell'Arno arriva a Pelago e rimane colpito dalle colline coronate da ville e punteggiate di olivi, viti e lecci (J. CHETWODE EUSTACE, *A tour through Italy*, London, Mawman, 1813).

⁸¹ P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy* cit.

⁸² A. THOVIN, *Voyage dans la Belgique, al Holland et l'Italie*, Paris, s.i.t., 1841.

⁸³ A.L. CASTELLAN, *Lettres sur Italie, faisant suite aux lettres sur la Morée, l'Hellespont et Constantinople*, Paris, Nepven, 1819.

⁸⁴ A. DUPRE', *Relation d'un voyage en Italie* cit.

⁸⁵ M. MEINI, *La Toscana nella percezione di alcuni viaggiatori* cit., p. 321.

⁸⁶ F. TONGIORGI (a cura), *Viaggiatori nella Toscana del Settecento*, in L. TONGIORGI TOMASI, A. TOSI e F. TONGIORGI, *La Toscana descritta* cit., pp. 247-284: p. 280.

⁸⁷ D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi* cit., p. 124.

⁸⁸ A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.

⁸⁹ L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.

⁹⁰ A questa stessa linea interpretativa fanno riferimento numerose altre testimonianze, a partire da quelle di Evelyn del 1644-46 (J. EVELYN, *Diary and correspondence of John Evelyn*, London, H.G. Bohn, 1859, 4 voll.), di Misson del 1688 (M. MISSION, *Nouveau voyage d'Italie* cit.), di Wright del 1720-22 (E. WRIGHT, *Some observations made in travelling* cit.), di Keyser del 1729-30 che, nei dintorni di Pistoia, descrive la particolare fertilità del suolo e la qualità e l'incredibile dimensione delle angurie prodotte (J.G. KEYSER, *Travels through Germany, Bohemia, Hungary, Switzerland, Italy and Lorraine*, London, Linde & Co., 1756-57).

⁹¹ Pure Addison nel 1701-03 aveva ben descritto la fittamente coltivata piana lucchese, attribuendo un ammirato giudizio di merito all'industria dei suoi agricoltori e al buon governo della piccola Repubblica. «Pa molto pia-

cere vedere come il modesto territorio [...] è coltivato in modo da trarre il massimo profitto, sì che non esiste una minima parte di terreno che non venga intensivamente coltivato. Tutti gli abitanti hanno un'aria di gioia e d'abbondanza, che non è facile incontrare nella gente dei paesi circostanti» (J. ADDISON, *Remarks on several parts of Italy* cit.). Così è descritto da Lynch Piozzi nel 1785: «il territorio che i lucchesi rivendicano e di cui nessuna potenza osa spossessarli corrisponde circa alle dimensioni del Rutlandshire, immagino; è circondato e visibilmente difeso su tutti i lati dall'Appennino come da mura, mura ardenti, sul lato meridionale, interamente coltivato a viti, mentre le tenui ombre che scendono sui pendii dei monti lo rendono bello in modo indicibile e la particolare disposizione delle luci e delle ombre crea una varietà di cui nessun'altra vista così confinata può assolutamente godere» (H. LINCCH PIOZZI, *Observations and reflections made in the course* cit.). E nel 1828 da Simond: «le montagne di Lucca, che orlano la vallata dell'Arno, sono un elemento imponente del paesaggio, benché non si vedano in primo piano, allorché si cammina fra i muri di recinzione di piccoli possedimenti di pochi iugeri, coltivati con una tale cura che non si vede neanche un filo d'erba, né un albero al quale siano stati lasciati dei rami» (L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.).

⁹² E. GIBBON, *Viaggio in Italia* cit. È da sottolineare che anche altri viaggiatori avevano percepito e percepirono la profonda specificità in termini paesistico-territoriali della pianura pisano-livornese nei confronti della «Toscana alberata» (Valdarno Inferiore o Lucchesia) da cui era iniziato il loro spostamento. Ad esempio, Morrison nel 1594 scrive: «partendo da Lucca, attraversai 5 miglia di bella pianura e raggiunsi il Monte Pisano, che separa i territori delle due città [Pisa e Lucca] ed è altissimo e pietroso, ma coperto di rosmarino, timo e altre profumate erbe aromatiche; il tragitto è di 2 miglia. Proseguì quindi per 3 miglia su un terreno paludoso, perché spesso inondato dal fiume Arno, e giunsi a Pisa. L'Arno è un piccolo fiume che scende dagli Appennini in prossimità di Firenze, scorre attraverso questa città e quindi una ridente e fertile pianura fino a Pisa che pure attraversa. A causa del suo stretto letto e della vicinanza del Monte Pisano, l'Arno, quando piove molto, allaga la campagna attorno a Pisa e quella che da lì si estende fino al mare, causando gravi danni [...]». Da Pisa a Livorno [...] cavalcai [...] attraverso una pianura coperta di pascoli, ma anche di boschi e laghi; questi laghi e i terreni paludosi che si stendono intorno a Pisa, rendono l'aria malsana per alcuni mesi all'anno e i suoi abitanti sono molto soggetti alle malattie» (F. MORRISON, *An Itinerary* cit.). Così, anche Raymond annota nel 1646-47: «avendo visitato bene Pisa, siamo partiti per Livorno, per la quale fa servizio una corriera ogni ora, visto che è intenso il trasporto della merce da Livorno a Pisa. Il Duca ha fatto costruire un canale artificiale, lungo 15 miglia, che trasporta piccole barche simili alle gondole veneziane. Questo canale è coperto per 250 passi. La maggior parte della strada per Livorno attraversa terreni paludosi, finché non si entra nella foresta del Granduca, che continua fino alla città» (J. RAYMOND, *An Itinerary containing a voyage* cit.). Tale quadro è sostanzialmente confermato sia da Bromley nel 1682-83 («da Pisa, c'è un canale scavato fino a Livorno che è largo abbastanza per permettere alle navi di gran carico di navigare. La campagna è sem-

plice e piana, piena di boschi, di cervi e con molti cinghiali») (W. BROMLEY, *Remarks made in travels* cit.) che da Gray alla fine del XVIII secolo («la campagna tra Pisa e Livorno, a sole due «poste» di distanza, è molto boscosa. Le paludi sono state prosciugate grazie agli sforzi considerevoli del marchese Ginori») (R. GRAY, *Letters during the course of a tour* cit.).

⁹³ M. MEINI, *La Toscana nella percezione di alcuni viaggiatori inglesi* cit., p. 321.

⁹⁴ P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy* cit.

⁹⁵ Già Misson nel 1688 aveva ben descritto l'area valdelsana nell'occasione del suo viaggio da Siena a Pisa: «Più si avanza per andare da Siena verso la riva dell'Arno più il paesaggio si spiana e diviene fertile. Dalla parte di Camiano, di Granaiolo, di Ponte d'Erà fra Poggibonsi e Pisa è una seconda «campagna felice»: tutto vi abbonda e la strada è estremamente piacevole. Poggibonsi non è nota che per il buon tabacco. La stagione in cui siamo riempie di gioia tutta la terra e tutto quello che io conosco del paese il mese di maggio erano i suoi giochi e le sue feste particolari. Non ho visto niente di più gaio che le ragazze che danzano [...] per augurare a tutti un «allegro maggio» [...]. Non ho mancato di trovare, presso Certaldo [...] molte montagne di sabbia tutte farcite di diverse conchiglie...» (M. MISSION, *Nouveau voyage d'Italie* cit.).

⁹⁶ E. GIBBON, *Viaggio in Italia* cit.

⁹⁷ A. BRILLI (a cura), *Cortona nelle pagine di grandi viaggiatori* cit., p. 65.

⁹⁸ P. BECKFORD, *Familiar letters from Italy* cit.

⁹⁹ L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.

¹⁰⁰ F. TONGIORGI (a cura), *Viaggiatori nella Toscana* cit., p. 249.

¹⁰¹ C.M. DE VILLEMAREST, *L'Hermite en Italie* cit.

¹⁰² J.F. LULLIN DE CHATEAUVIEUX, *Lettres écrites d'Italie* cit.

Appendice

La posizione geografica e il contesto paesistico di Firenze

«Firenze [...] è situata sull'Arno come nel mezzo dell'arena di un anfiteatro. Nel raggio di 4 o 5 miglia, eccettuato dalla parte di Pistoia, essa è circondata da colline molto fertili che si elevano insensibilmente e che si uniscono alle alte montagne. La grande quantità di case di cui queste colline sono coperte, così interamente come la pianura, è una cosa molto bella e molto rara. Quando da una delle torri di Firenze si abbraccia con lo sguardo questo grande bacino così pieno di villaggi e di ville di piacere si vede come si tratti di una continuazione infinita dei sobborghi della città: e si può ben dire che questa ricca e deliziosa vallata è uno dei luoghi più abitati del mondo» (M. MISSION, *Nouveau voyage d'Italie* cit.) [1688-91].

«Firenze è situata in una fertile vallata dove scorre il fiume Arno ed è quasi racchiusa da colline punteggiate di ville, giardini e oliveti che salgono gradualmente fino a raggiungere le più alte montagne dell'Appennino» (C. THOMPSON, *The travels* cit.) [1723-37].

«Giunti sul versante Toscano, assai più erto di quello emiliano-romagnolo, la strada scende rapidamente e in breve si raggiungono le alture che dominano Firenze; dall'alto si scorge la vallata in cui spicca la città, circondata di ville e da una ridente campagna. È un panorama che colpisce non pochi viaggiatori» (C. de BROSSES, *Viaggio in Italia* cit.) [1739].

«Non potresti immaginare una posizione più piacevole di quella di Firenze. È situata in una fertile e ridente vallata bagnata dall'Arno, che attraversa la città» (LADY MONTAGU, *Letters of the right honourable Lady Montagu* cit.) [1740].

«Più ci si avvicina a Firenze [da Bologna], più la regione diventa bella. Sebbene non vi si trovi la fertilità esuberante della campagna bolognese, tuttavia essa è eccezionalmente ridente, variegata ed è l'immagine stessa della pulizia e del benessere frutto di un continuo impegno. Tutto ciò che può essere utilizzato serve a costruire. Le strade, i ponti, gli edifici pubblici sono tutti eccellenti sotto questo aspetto; non c'è una sola capanna in rovina. Anche l'uomo di ceto modesto è generalmente ben vestito, si esprime con proprietà e i suoi modi sono gentili; da nessuna parte regna l'ozio e anche gli stessi guardiani dei greggi e le giovani donne hanno sempre un fuso in mano! La vista a volo d'uccello che si ha dagli ultimi contrafforti – a circa tre leghe dalla città – sulla piana di Firenze, costellata di migliaia di case di campagna, è splendida! Sembrerebbe quasi che un gran numero di pietre fosse stato gettato a man salva in un campo! Al centro c'è la città, che sembra estendersi da ogni parte a causa delle ville circondate da parchi che la fiancheggiano. Questa vista mi ha affascinato e mi è parsa la più bella di quante ho potuto

to fino ad oggi ammirare» (A.C. BOURKARD, *Journal de voyage en Italie* cit.) [1786].

«Siamo giunti a Firenze con appena luce sufficiente per ammirare la quantità di case bianche sparse fittamente nelle campagne e montagne che circondano la città» (A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.) [1789-90].

«La strada di accesso, provenendo da Bologna, è chiamata non impropriamente una «discesa sulla città»; perché, a distanza di qualche lega, il tutto appare disteso al di sotto della sommità degli Appennini, e il viaggiatore sembra immergersi dall'altero precipizio fin dentro il seno di quegli scenari che intersecano e adornano la valle al di sotto» (J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.) [1791-92].

«La vista di Firenze, circondata di colline, disseminata di graziose case, passa per una cosa ammirevole e forse unica al mondo. Io stesso l'ho trovata piacevole e bella, più piacevole di quella del Tirolo. I dintorni di Firenze rallegrano e rinvigoriscono il viaggiatore» (A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage* cit.) [fine '700-inizi '800].

«Firenze è situata ai piedi degli Appennini, in una pianura fertile, bagnata dall'Arno, fiancheggiata da pendii boscosi, da una vegetazione deliziosa, circondata da case di campagna distribuite ad anfiteatro, il cui colpo d'occhio, anche dalle finestre di Firenze, è incantevole» (C.M. DE VILLEMAREST, *L'Hermite en Italie* cit.) [inizi '800].

«Firenze, vista dal lato meridionale dell'Appennino, ci apparve magnifica; le sue mura merlate, le sue antiche torri, i suoi palazzi e le sue chiese accrescevano la triste uniformità dei tetti e dei camini, che la luce già debole del crepuscolo contribuiva a eclissare, gettando contemporaneamente un velo poetico sull'intero paesaggio. In primo piano il quadro era composto da frutteti, olivi e da case di campagna ad un piano unico, terrazze e statue; poi veniva la famosa valle dell'Arno e le sue montagne situate di fronte» (L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.) [1828].

La Toscana mezzadrile

«Camminai per 10 miglia fino a Castello di Prato, lungo la bella vallata del fiume Arno [...]. Percorsi a piedi 10 miglia italiane fino alla città di Pistoia, attraverso una piacevolissima pianura chiamata Val d'Arno, coltivata alla maniera della Lombardia, con il grano e le viti nello stesso campo e tutti i solchi piantati con olmi intorno ai quali crescono le viti. Pistoia è situata in pianura e circondata da montagne, che si trovano ad una certa distanza dalla città, ad eccezione di quelle a nord, che incombono sull'abitato [...]. Da Pistoia percorsi 3 miglia attraverso delle montagne fino a Serravalle, 2 miglia fino a Piovanni [Pieve a Nievole?], dove la pianura comincia ad allargarsi, 3 miglia fino al ruscello Pescia, dove pagai un «creitzer» per una traversata in barca, 5 miglia fino a Borgo Nuovo attraverso montagne piene di castagni e noci, attraversai 8 miglia di un'ampia pianura, in territorio lucchese» (F. MORRISON, *An Itinerary* cit.) [1594].

«Durante il viaggio per Firenze, ci fermammo a mangiare a Pistoia dove [...] c'era poco da vedere [...]. La campagna è molto piacevole, piena di giardini, e le strade sono dritte come linee, con i bordi piantati con alberi a uguale distanza l'uno dall'altro e lungo i quali scorrono ruscelli limpidi e abbondanti» (J. EVELYN, *Diary and correspondence* cit.) [1644-46].

«In una piccola vallata, alla base dell'ultima di queste colline [digradanti dall'Appennino], è situata Pratolino, una delle ville del Granduca, in cui il soggiorno estivo deve essere molto piacevole dato che l'aria è qui estremamente rarefatta e pura. I giardini in Italia sono costruiti con grande spesa; le statue e le fontane sono opulente e grandiose; le aiuole ben tracciate, i viali lunghi e piani; ma, non disponendo qui di ghiaia, i sentieri non sono stabili e belli come quelli inglesi. Il sempreverde piace così tanto agli italiani che i loro giardini profumano acutamente soltanto di bosso, perché le aiuole sono circondate di questa pianta tanto che non si prova alcun piacere nel passeggiare là. Percorrendo i viali, poi, costeggiati da queste siepi, ci si sente come rinchiusi dentro. Gli italiani danno evidentemente la preferenza alla vista anziché all'odore» (G. BURNET, *Burnet's Travels* cit.) [1685-86].

«Pistoia si trova fra Lucca e Firenze, a venti miglia dall'una e dall'altra e tutta questa area è buona e ben coltivata» (M. MISSON, *Nouveau voyage d'Italie* cit.) [1688-91].

«La campagna tra Pisa e Lucca è pianeggiante e ben coltivata, per 3 o 4 miglia, fino al monte di S. Giuliano, su cui salimmo grazie a varie dentellature della roccia; la salita e la discesa del monte costituiscono un tragitto di 3 miglia. Da lì, la strada scorre per altre 4 miglia, attraverso una bella pianura fertile e ben coltivata, fino a Lucca» (E. WRIGHT, *Some observations made in travelling* cit.) [1720-22].

«Ad un miglio o due da Firenze, uscimmo dalla strada per andare a vedere una piccola residenza di campagna appartenente all'imperatore e chiamata Pratolino» (J. EARL, *Letters from Italy* cit.) [1754].

«Attraversammo la celebre vallata dell'Arno, con folte siepi su ogni lato, che in primavera dovevano essere coperte di fiori e profumate, ma ora sono cariche di frutti incolti; con uva selvatica, lamponi e azzerruola che risvegliano i sensi e promettono ogni gioia. Questa bella e fertile campagna, molto adorna e piacevole ci condusse a Lucca» (H. LINCH PIOZZI, *Observations and reflections* cit.) [1785].

«Nel pomeriggio ci recammo in carrozza a vedere il luogo chiamato le *Cascine* (caseifici). Si tratta di una deliziosa passeggiata lungo l'Arno o piuttosto di un giardino all'inglese con viali costeggiati da piante assai alte, con stradine serpeggianti, con cespugli oscuri, con prati circondati da siepi di bosso, sui quali scorrazza la gioventù e una folla di bambini, e infine tutto il gregge del granduca che permette a ciascuno di procurarsi là, in ogni tempo, il latte della migliore qualità. Incontrammo la famiglia del granduca - sei in una sola vettura - preceduta soltanto da un cavaliere. Le principesse sono semplici e vestite tutte

alla stessa maniera» (A.C. BOURKARD, *Journal de voyage en Italie* cit.) [1786].

L'Appennino

«Da Firenze a Bologna è una successione continua di montagne dell'Appennino. la più alta di quelle che si traversano è chiamata Monte Giogo [...] È un paese sterile e deserto, non vi sono che le vallate di Scarperia e Firenzuola che meritano qualche distinzione. Nel primo di questi due borghi si fanno molte coltellerie: per cinque o sei soldi il pezzo essi danno dei coltelli che hanno fino a 12 lame nel medesimo manico; ve ne sono di ogni prezzo» (M. MISSON, *Nouveau voyage d'Italie* cit.) [1688-91].

I montanari «a vederli da lontano, così ripuliti, gli avrei creduti più educati di quel che sono in realtà. Sono al contrario rustici e selvaggi quanto mai» (C. de BROSSES, *Viaggio in Italia* cit.) [1739].

«Siamo partiti da Bologna alle tre del mattino per attraversare una terza volta l'Appennino. Non sono montagne alte, ma piuttosto colline larghe e molto estese che occupano molto terreno. Nulla è più triste del colpo d'occhio che offrono; vi si incontra appena, di tanto in tanto, qualche brutto villaggio, né vi si vedono nemmeno quei pascoli coperti di greggi che rallegrano un poco lo spettacolo della maggior parte delle montagne» (E. GIBBON, *Viaggio in Italia* cit.) [1764].

«Lasciando Firenze, salimmo per circa una mezza posta e poi discendemmo per più di due poste, percorrendo valli serpeggianti ai piedi di alte montagne. Cominciavamo ora a salire e continuammo per più di 20 miglia, monte dopo monte, sebbene ci trovassimo nella parte più larga dell'Appennino; i paesaggi erano belli e romantici, ma scomodi e difficili da attraversare. Ci trovammo in mezzo alle nuvole molto prima di raggiungere la cima del monte, cosa che ci privò della visione di molti bei panorami ma, quando il vento ebbe disperso le nubi, cominciammo, di tanto in tanto, ad intravedere qualcosa; vedemmo questa regione montuosa punteggiata di graziose case bianche e coltivata (dovunque potesse esservi un buco) fino alla cima mentre la parte restante era ricoperta di querce e castagni [...]. In questa parte dell'Appennino il suolo è buono, nei punti in cui il terreno è abbastanza pianeggiante. Le viti si trovano in grande abbondanza e vi sono anche alcuni campi coltivati. Un valico che attraversa queste montagne e si trova a circa 12 miglia da Firenze, è protetto da una grande fortezza, sulla cima di un colle. Ci accorgemmo che le strade erano state riparate con una specie di ferro piritico e vedemmo anche la pozzolana (che io scambiavo per un tipo di ferro) scaturita da qualche montagna in gran quantità. C'è una gran varietà di minerali, comunque, poiché abbiamo visto marmo, ferro, pozzolana e basalto, tutti su uno stesso monte. Non c'è dubbio che questa varietà sia dovuta agli effetti vulcanici [...]. Cominciammo a discendere ma con varie interruzioni, dato che le colline si abbassavano. Ora cominciava ad apparire la vasta pianura della Lombardia [...]. Bologna si vedeva sull'orlo di questa pianura, a 20 miglia di distanza [...]. Facemmo questo viaggio da Firenze a Bologna in un

giorno» (A. WALKER, *Ideas suggested on the spot* cit.) [seconda metà '700].

«Non abbiamo dormito, tranne che forse in carrozza, dal nostro ultimo giorno di soggiorno a Bologna all'arrivo in questa deliziosa città [Firenze] scalando montagne coperte di neve e guardando con stupore le piccole valli al di sotto dove, dopo aver lasciato la stagione estiva, tutta infuocata dal caldo e rigogliosa di vegetazione, abbiamo trovato ciliegi in fiore, querce e noci che appena cominciavano a germogliare. Tuttavia queste montagne sono molto inferiori per imponenza e bellezza a quelle della Savoia, sebbene siano abbastanza alte da essere preoccupanti e abbastanza aride da essere desolate. Gli Appennini da alcuni sono stati denominati 'la spina dorsale dell'Italia' [...]; scorrono in una lunga catena nel mezzo della penisola e si suppone che le loro cime siano state arrotondate dalle acque» (H. LINCH PIOZZI, *Observations and reflections* cit.) [1785].

«La campagna da Bologna a Firenze è tutta montagnosa, per la maggior parte povera e sterile, con boschi desolati e degradati, chiazziati da lembi di coltivazioni deboli e sparpagliate. Sono presenti rade case sparse» (A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.) [1787-90].

«Sebbene poche abitazioni si trovino nelle zone più alte degli Appennini, queste montagne, per quanto appaiano selvagge e desolate, non sono prive di alloggi» (J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.) [1791-92].

«Quando attraversai gli Appennini era il tempo della raccolta delle castagne. Giovani e vecchi erano sparsi nella foresta e s'occupavano di abbattere questi frutti irsuti di spine che raccoglievano poi con delle pinze di legno. Che beneficio della natura per questi italiani effeminati questa immensa raccolta che non costa loro alcuna cura e non esige la minima fatica! Mentre l'abitante del nord consuma tutto il suo tempo nella coltivazione delle patate, l'italiano pigro passeggia bighellonando attendendo i giorni felici in cui andrà a raccogliere senza pena le castagne che devono nutrirlo [...]. Le contadine mi sono sembrate molto graziose sotto i loro cappelli rotondi, ornati di fiori. Si vede sul versante dell'Appennino una casa di campagna [Cafaggiolo?] che apparteneva ai Medici quando non erano ancora che mercanti» (A. KOTZEBUE, *Souvenirs d'un voyage* cit.) [fine '700-inizi '800].

«Fra Filigare e Pietra Mala, l'aspetto delle montagne diviene più orrendo, il suolo è privo di ogni specie di vegetazione; si vedono delle devastazioni terribili, delle piane di terra mescolate a frammenti di rocce che sono state fracciate e lanciate lontano; questo disordine è stato cagionato dall'esplosione di un vulcano. Non lontano dalla dogana della Toscana si entra in una montagna del tutto arida e spoglia [...]; nessuna abitazione umana s'incontra in questi luoghi, già solitari in diversi punti» (A. DUPRE, *Relation d'un voyage en Italie* cit.) [1822].

«I contadini sanno sfruttare il minimo pezzo di terra sui fianchi della montagna, per quanto ripido esso sia; a svantaggio del pittoresco, spogliano dei loro rami tutti gli alberi, tranne i castagni; sotto le loro mani, le querce asso-

migliano agli sventurati salici nello stato domestico. L'aspetto dell'Appennino, su questa strada, è più aspro che magnifico: al posto delle rocce si vedono pietre sparse e la vegetazione è grama» (L. SIMOND, *Voyage en Italie* cit.) [1828].

Pietramala

«Ci ha molto interessato la vista di un incendio, che è apparso a circa due miglia di distanza sul pendio di una montagna, alla nostra sinistra. Tale incendio appare spesso in questo luogo, specialmente quando il tempo è nuvoloso: e mi è sembrato, per un'intera ora, mentre stavo cavalcando, che si mantenesse tanto grande quanto lo era all'inizio e che fosse dello stesso colore incandescente (come una fornace) e di una perfetta forma circolare, non piramidale come le fiamme sono di solito. La gente di campagna chiama questo fuoco 'la bocca d'inferno', e secondo me, hanno ragione a chiamarlo così [...]. Con questa meteora fissa, ci siamo dimenticati del tedio della strada e siamo arrivati a Firenzuola» (R. LASSELS, *The voyage of Italy* cit.) [metà '600].

«Vicino a questo villaggio [Pietramala], a un mezzo quarto di lega da esso, fuori della strada, bisogna lasciare i cavalli ed andare a piedi: questo luogo è chiamato 'fuoco nel legno' [...]. È una fiamma così pura [...], senza alcun odore e che si innalza continuamente in mezzo a un cammino molto duro e sassoso, senza che vi appaia nessuna apertura. Le grandi piogge spongono questa fiamma ma essa rinasce un momento dopo più forte di prima. Le piogge mediocri la sollecitano e la rendono più bella e più viva. Vi spiegherò un'altra volta questo fenomeno, più ampiamente perché esso è a mio giudizio fra i più rari e io non trovo nessuno che ne abbia parlato» (M. MISSON, *Nouveau voyage d'Italie* cit.) [1688-91].

«Avendo ridisceso il Giogo e essendo giunti a Firenzuola di notte, vedemmo i fuochi in prossimità di Pietra Mala, che padre Kircher, nel suo *Mundus Subterraneus* [...], suppone siano *Spiracula Subterranei Ignis*, 'esalazioni di fuoco sotterraneo'. I fuochi sembravano ardere molto distintamente, in due luoghi. La combustione, ci dissero, è alimentata dalla pioggia [...]. La gente del luogo sostiene che sia una sorta di fiamma che lambisce il terreno, senza fumo, cosicché di giorno non si vede. Io stesso, prima di passare da quella strada, di giorno, non vidi nessuna traccia di fumo, sebbene vi facessi molta attenzione. Un barone milanese che viaggiava con noi in quel periodo, prima di giungere a quel luogo, ci aveva detto che nei dintorni appariva un fuoco nella notte, ma non sapeva se allora c'era troppa luce per poterlo vedere. Veramente, si deve anche considerare che le caratteristiche di questo luogo possono variare, come accade con il Vesuvio, che non sempre è attivo o fuma, anzi talvolta non lo è affatto. Inoltre, a causa del diverso nutrimento di cui il terreno può usufruire, quando si sviluppa il fuoco ci può essere più o meno grasso e quindi può essere emesso più o meno fumo» (E. WRIGHT, *Some observations made in travelling* cit.) [1720-22].

«Andai a vedere i fuochi della montagna nei pressi di Fi-

renzuola, di cui i naturalisti parlano con grande curiosità. La fiamma che si sprigiona è priva di fumo e fa lo stesso effetto dell'acquavite messa sul fuoco. Il terreno tutt'intorno è ben coltivato e le fiamme appaiono solo in un luogo che presenta una cavità di piccola circonferenza, ma con diverse crepe la cui profondità è sconosciuta. È sorprendente che, quando viene gettato un pezzo di legno nella cavità, anche se non può passare attraverso le crepe, si distrugge in un momento e che, sebbene il terreno intorno sia del tutto freddo, se vi si strofina un bastone con forza, questo emette una fiamma, che però non è né ardente né durevole come quella del vulcano [...]. Dopo aver osservato il vulcano, mi arrampicai per tutte le colline circostanti, in parte a cavallo e in parte a piedi, ma non trovai traccia di fuochi in nessuna di esse, anche se la voce comune darebbe ad intendere che in ognuna di esse vi sono dei vulcani» (Lady MONTAGU, *Letters of the right honourable Lady Montagu* cit.) [1740].

«In queste montagne (a soltanto un miglio dalla via e a circa metà strada tra Firenze e Bologna) esiste anche una fiamma che scaturisce continuamente dalla terra, ma così sottile che di giorno a malapena si intravede, mentre di notte si può vedere anche da 6 o 8 miglia di distanza. Arde in modo molto simile all'alcool che si trova nel vino, o al gas infiammabile che si sprigiona da una miniera di carbone; è situata ai piedi di un'alta e bella montagna, il terreno tutt'intorno è pieno di pirite, minerale di ferro, pozzolana e zolfo, cosicché non posso credere che l'acqua piovana che s'infiltra lentamente all'interno della montagna possa raggiungere gradualmente uno strato o giacimento di pirite così da infiammarla (come accade comunemente con i grandi mucchi di queste pietre refrattarie) e che la fiamma possa essere perpetua, non solo per la quantità di pirite ma anche per la difficoltà che la fiamma trova nel farsi strada attraverso una considerevole profondità del terreno» (A. WALKER, *Ideas suggested on the spot* cit.) [seconda metà '700].

«A un miglio dal villaggio [di Pietramala], in una specie di pianoro arido e bruciato, in forma di vallone, si scorge il vulcano. Il terreno che lo circonda è sabbioso, incolto e pieno di pietre. A misura che si avvanza, si sente il fortissimo calore e l'odore di rame e di carbone di terra ch'esso esala a più di cento passi tutt'intorno. Accostandosi, si vede il focolaio che brucia senza interruzione, ma forse più ardentemente quando piove. Al momento, questo focolaio non è aperto che per un perimetro di quindici-venti piedi. Ma la sua circonferenza totale è forse pari al doppio, e si può convincersene scavando la terra nell'intera superficie sopra menzionata. A misura che si scava all'interno di questo cerchio, il fuoco sembra accendersi sotto lo strumento utilizzato per rimuovere la terra. La terra presa nel mezzo del focolaio è cotta, consumata e nera. Quella presa tutt'intorno, ma entro la cinta del vulcano, è come l'argilla, e ha una certa umidità che la rende plasmabile a piacimento. Essa ha lo stesso odore del vulcano, ciò che non è vero della terra già calcinata. La fiamma che esce dal focolaio è estremamente ardente: brucia e consuma all'istante tutte le sostanze che vi vengono gettate dentro. Il suo colore è violaceo, abbastanza simile all'acquavite cui sia stato dato fuoco. Sulla destra di Pietramala, ai piedi delle montagne che contornano questa parte,

si trova un altro vulcano più o meno simile. La prateria che lo circonda è arida, bruciata e tutta cosparsa di fenditure. Questo vulcano non brucia ininterrottamente. Lo si accende a piacimento con un tizzone o una bugia, e allora s'infiamma con la più grande vivacità. Quando è piovuto, e quella sorta di cavità che lo costituisce si è riempita, si accende spontaneamente, brucia con maggiore ardore, e lo si scorge più chiaramente. Si osserva allora un fenomeno straordinario. L'acqua che riempie il vulcano s'innalza spumeggiando sopra la superficie del cratere, senza minimamente perdere la sua freschezza. È da temere che questi vulcani, il cui effetto sappiamo che va costantemente raddoppiandosi, provochino un giorno in Toscana devastazioni paragonabili a quelle del Vesuvio nel Regno di Napoli. Ne sono già oggi segno - si dice - un grande sconvolgimento che si scorge nel territorio di Scariacasino fino a Pietramala, e le scosse sismiche avvertite a Firenze» (D.A.F. Marchese di SADE, *Viaggio in Italia* cit.) [1775-76].

«Ho fatto una passeggiata al 'vulcano', come lo chiamano. È uno spettacolo eccezionale, sul pendio di una montagna, senza nessuna fessura evidente, né alcuna cosa che assomigli ad un cratere; il fuoco arde fra alcune pietre, come se esse fossero il suo combustibile; la fiamma riempie lo spazio di un cubo di circa 2 'piedi', oltre al quale ci sono 10 o 12 fiamme più piccole e poco vistose. Queste le ho spente nel momento menzionato da signor de La Lande, strofinando fortemente con un bastone tra le piccole pietre: la fiamma si riaccende dopo pochi minuti, in un modo che mi fa pensare che il tutto avvenga per lo sfogo di una corrente d'aria infiammabile. Questa teoria, del resto, come mi ha informato il Sig. Amoretti, è stata sostenuta recentemente anche da qualcuno che ha fatto degli esperimenti su Pietramala. La fiamma si riaccende con delle piccole esplosioni, simili a quelle dell'aria infiammabile che fuoriesce da una piccola fiala. Quando sono ritornato alla locanda, il locandiere mi ha mostrato quell'aria raccolta in una bottiglia, che egli fa ardere quando desidera, per mostrarla ai suoi ospiti. La causa di questo fenomeno è stata cercata quasi dappertutto eccetto che nella realtà. Mi meraviglio che il fuoco non sia adoperato per qualcosa di utile, per esempio, per bollire un grande bollitore di rame costantemente, senza spendere un soldino. Se io l'avessi a Bradfield, farei riscaldare con tale fuoco il mattone o la calce e insieme bollire o arrostitire le patate per i manzi e i maiali. Perché non costruirci una casa sopra in modo che il caminetto della cucina circondi la fiamma? Non ci sarebbe nessun pericolo, vivendo in una casa simile, almeno finché la fiamma continuasse a bruciare. È vero che l'idea di una miniera d'aria infiammabile, proprio sotto una casa, potrebbe mettere in allarme gli ospiti femminili; avrebbero paura che un deposito di aria 'vitale', a contatto con la fiamma, esplodesse facendo saltare in aria l'edificio 'economico'. Tutto considerato, l'idea è veramente troppo 'vulcanica', per Bradfield. L'Italia ha cose che vale assai più la pena d'importare delle montagne che bruciano» (A. YOUNG, *Travels during the years 1787* cit.) [1787-90].

«Il 'vulcano', come viene chiamato, ci sembrò, a una certa distanza, composto soltanto da una piccola fiamma con

luce simile a quella di una lucciola nel buio. Questa fiamma serve alle popolazioni delle vicinanze da barometro: cioè si intensifica all'avvicinarsi del cattivo tempo, fino a diventare vivissima per preannunciare un temporale. Fra qualche anno, questo vulcano potrà essere un pericolo per la zona: per il momento è solo oggetto di curiosità. Così, persino negli Appennini, si trovano i fuochi vulcanici dell'Italia!» (R. GRAY, *Letters during the course of a tour* cit.) [fine '700].

«Passando per il villaggio di Pietra Mala, ebbi l'opportunità di visitare quel luogo singolare da cui scaturiscono i fuochi vulcanici. Il terreno che emette queste straordinarie fiamme è piano, situato al termine di una notevole discesa, a circa mezza lega di distanza dal villaggio, presso un sentiero tortuoso e pietroso. Lo splendore del so-

le, essendo mezzogiorno, mi impedì di vedere il fuoco finché non giunsi alla pianura, al centro della quale si verifica questo fenomeno. Fiamme lambenti e sconnesse si alzavano dalla superficie del terreno, come baleni momentanei dalle ceneri di un falò. Queste fiamme potrebbero coprire un'area di sei piedi al quadrato. In terreno non presentava fenditure in nessun punto, e rastrellando via il terreno, non si produceva alcun effetto sul fuoco. Questo infiamma rapidamente qualunque sostanza combustibile e non viene estinto o ridotto dalle intemperie. «Non si spegne mai», era la parola chiave del mio ciccone. non dava altra risposta a qualunque domanda gli facevo [...]. Non potei scoprire, neppure colpendo con il piede, alcuna cavità del terreno, né la fiamma era in alcun modo sulfurea» (J. OWEN, *Travels into different parts of Europe* cit.) [1791-92].

Tra Arno e Appennini: i collegamenti da Firenze ad Arezzo in periodo leopoldino

Elisabetta Pieri

La Toscana seicentesca – ed in particolare quel frammento di Toscana orientale compresa tra i due poli di Firenze ed Arezzo che si articola tra la dorsale appenninica e la valle dell'Arno – presenta un sistema viario che denota chiaramente la totale inadeguatezza dei collegamenti rispetto alla ricchezza degli insediamenti urbani e del paesaggio agrario. Come dimostrano le Piante dei Popoli e Strade della fine del XVI secolo, ben poco è variato per questa parte di territorio rispetto alla viabilità medievale¹: le strade sono sovente semplici mulattiere anguste e tortuose che, evitando i più comodi percorsi di fondovalle, si snodano sui crinali o a mezzacosta nella totale indifferenza del naturale andamento orografico del terreno²; i ponti sono scarsi – fatto questo assai rilevante in aree come il Valdarno ed il Casentino ricche, oltre che di fiumi, di torrenti, borri e fossi – e molto spesso le vie coincidono con i letti dei corsi d'acqua, risultando esposte a frane e dilavamenti e di conseguenza impercorribili in alcuni periodi dell'anno. Per quanto concerne il fondo stradale, se si escludono brevi tratti lastricati ancora esistenti dell'antica viabilità romana e medievale, questo è nella maggior parte semplicemente sterrato e più raramente selciato, riservandosi tale tipo di pavimentazione all'accesso ai nuclei urbani.

È evidente che in tale panorama gli interventi di restauro e di manutenzione operati sul tracciato e sul manto stradale risultano del tutto inadeguati, mancando un progetto generale volto a definire una chiara gerarchia nei collegamenti e nuovi e più funzionali tragitti stradali. Questa realtà rimane sostanzialmente invariata per tutto il Seicento e per la prima metà del secolo successivo giacché i progetti ipotizzati dal governo mediceo finiscono per essere annullati dal mancato coordinamento delle

single unità amministrative e degli apparati tecnici³: soltanto l'avvento dei Lorena determinerà il radicale mutamento di un sistema, territoriale prima che viario⁴, cristallizzato da secoli, dotando la Toscana di funzionali collegamenti con gli altri regni della penisola e con i paesi d'oltralpe e conducendola finalmente dal medioevo alla modernità.

La «rivoluzione» stradale operata da Pietro Leopoldo, e perfezionata successivamente da Ferdinando III e Leopoldo II, si articola attraverso alcuni semplici e fondamentali principi: costituire agili collegamenti sia con l'esterno che con l'interno del Regno e porre la viabilità al servizio dell'economia così da rendere rapido e sicuro – e di conseguenza economicamente conveniente – il viaggiare delle merci. Strumenti indispensabili alla realizzazione di tale progetto sono la conoscenza puntuale del territorio tramite i sopralluoghi diretti dei tecnici e la messa a punto di una cartografia scientifica e sistematica; la riorganizzazione tecnico-amministrativa dell'apparato di gestione e controllo del sistema viario ed infine l'applicazione delle innovazioni tecnologiche relative a tracciati, sottofondo e manto stradale.

Con tali premesse viene dunque affrontata la ridefinizione del sistema viario che, partendo dall'estremità orientale della cerchia muraria fiorentina, giunge attraverso le due vallate del Valdarno e dal Casentino, separate dalla catena dei monti del Pratomagno, alle mura occidentali della città di Arezzo: tali collegamenti, articolati nei tre diversi percorsi della via Aretina, dei Sette Ponti e Casentinese, si differenziano sia per la giacitura orografica – rispettivamente di fondovalle, di mezza costa e di crinale – che per le finalità che essi vengono ad assumere a seguito della riconfigurazione settecentesca.

Alla via regia Aretina spetta il doppio ruolo di arteria commerciale fungente da collettore per i prodotti agricoli provenienti dal Valdarno e dalla bonificata Val di Chiana e di percorso, alternativo a quello senese, verso Roma. Questo secondo fattore, meno rilevante agli occhi del granduca rispetto a quello legato all'economia della regione, introduce un elemento che diverrà importante col tramonto della «età dei lumi», ovvero quello della panoramicità e della suggestione del viaggio-percorso: come nota un cronista dell'epoca, si può infatti arrivare a Roma «per una via poco nota agli stranieri; è quella che passa per Arezzo, Cortona, Perugia. È più lunga dell'altra e vi si trovano minori comodità ma si è ben ricompensati dallo spettacolo quasi continuo di una campagna fertile e da un paesaggio delizioso»⁵. La via Regia Casentinese, oltre a dare finalmente un'ossatura portante ai vari tratti di

raccordo tra le comunità della vallata, annullando così l'isolamento in cui quei territori versavano per buona parte dell'anno, risponde a due impellenti necessità: trovare un'ulteriore via di comunicazione attraverso gli Appennini con il settentrione e con i porti dell'Adriatico ed allo stesso tempo garantire il comodo trasporto su ruote della ricca produzione di legname e di lana dalla regione verso Firenze.

L'intervento che il governo lorenesse opera su queste due vie, con la collaborazione del matematico regio Piero Ferroni e degli ingegneri Giuseppe Salvetti e Anastagio Anastagi, non tende tanto alla cancellazione degli antichi tracciati quanto piuttosto ad un'attenta riconfigurazione del preesistente, con interventi puntuali per segmenti informati al principio di adattare il più possibile il percorso alla naturale conformazione del sito, evitando le



1/La vecchia via Aretina: Firenze e le fertili colline di Bagno a Ripoli nell'illustrazione di una viaggiatrice inglese dei primi dell'Ottocento (Miss Batty, *Italian Scenery from drawings made in 1817*. Tav. 16, Florenz from the road to Arezzo).

asperità oppure, dove ciò non fosse possibile, superandole grazie alle «opere d'arte e di ingegno», così da rendere l'intero tragitto barrocciabile. In ambedue le opere si fa strada il principio di garantire al percorso una sede il più possibile pianeggiante, sfruttando al meglio un elemento che ambedue le vallate, il Casentino ed il Valdarno, offrono naturalmente: le sponde dell'Arno. Quella che un tempo era considerata una sede insicura, e pertanto rifuggita, diviene per gli ingegneri settecenteschi l'ambito ideale dei nuovi assi stradali: emblematica al riguardo la riflessione del Ferroni che, incaricato di studiare un nuovo tracciato per l'Aretina, si domanda «perché mai i nostri antichi non

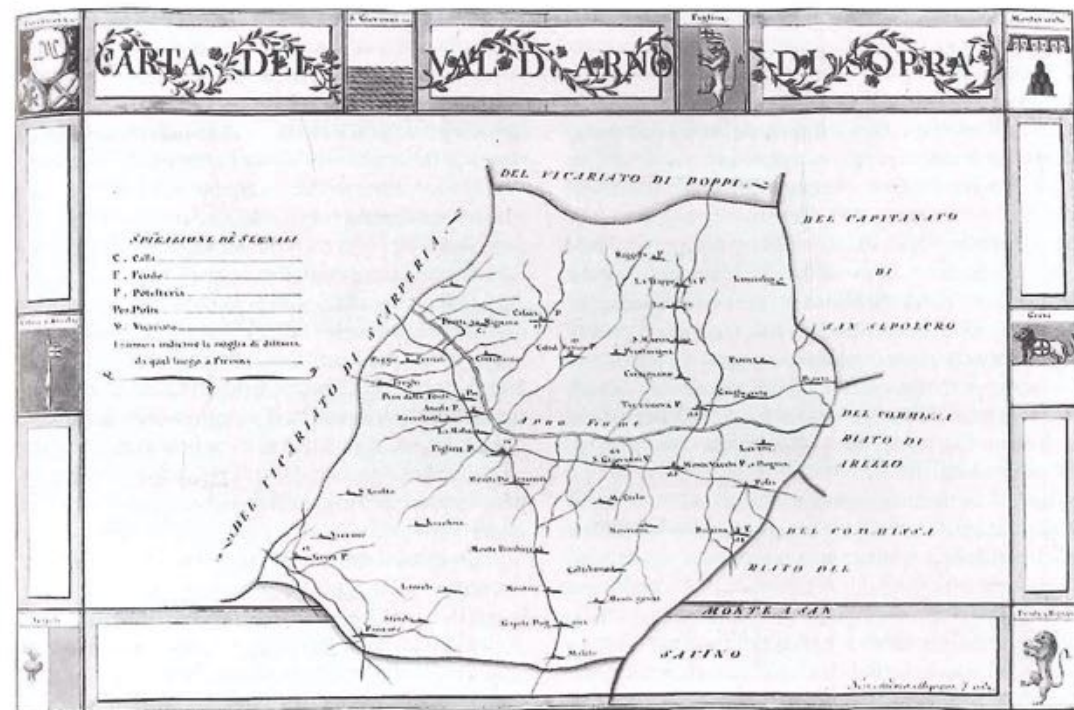


2/Veduta della Badia a Ripoli (Fontani Terreni, *Viaggio pittorico della Toscana*, 1801, vol. II. Tav. 88).

han veduto che in cambio del Poggio di San Donato, su cui sale adesso, e da cui discende la Strada Regia, la quale introduce nell'Umbria, la natura la richiamava piuttosto per divenir quasi piana a passare, venendo da Perugia, sotto l'Incisa dalla parte opposta dell'Arno mediante il ponte di Rignano ed a piè di Vallombrosa e sempre accanto al fiume congiungersi al Ponte a Sieve⁶.

Durante tutta la Reggenza ed il governo di Pietro Leopoldo la Strada Regia Aretina è interessata da numerosi progetti ed interventi: i nuovi tracciati ed i nuovi ponti, così come la riduzione della pendenza e la conseguente definizione di un disegno più sinuoso del percorso, cambiano sostanzialmente l'antico tragitto, giunto pressoché inalterato dal Trecento sino agli esordi del diciottesimo secolo⁷, rendendolo finalmente del tutto rotabile. Tale rinnovamento procede tuttavia, tra il 1761 ed il 1788, per fasi distinte e successive, compatibili con le caratteristiche del territorio e con l'urgenza degli interventi: si possono pertanto individuare tre diversi momenti coincidenti fisicamente con il tratto collinare tra Porta San Niccolò e la «gola» dell'Incisa, il percorso lungo la valle dell'Arno ed infine il tragitto, in parte collinare ed in parte pianeggiante, che collega la comunità di Levane con la città di Arezzo.

Il primo tratto di strada interessato al rinnovamento è quello che – lasciata la porta ed il borgo di San Niccolò ed i piccoli nuclei extraurbani di Case Nuove, Mattonaja e Paradiso – incontra la Badia, la Pieve ed il borgo di Bagno a Ripoli per poi salire, con un tracciato ripido ed in parte impraticabile, a San Donato ed all'osteria di Troghi. Sebbene la via fosse stata restaurata già nella prima metà del Settecento⁸, alla metà del secolo appare evidente la necessità di ridisegnarne in parte il tracciato. Nel giugno del 1761 l'ingegnere Anastagio Anastagi presenta uno studio di fattibilità⁹ per il tratto Porta San Niccolò-Incisa, prontamente approvato dai «Deputati sopra le Strade e i Ponti di Firenze», ed il luglio successivo i lavori vengono messi all'incanto. Dall'analisi della cartografia allegata e dalla comparazione con la precedente¹⁰, si nota come il percorso si trasformi radicalmente in alcune sezioni con tracciati più ampi ed a quote diverse: la prima variante, detta del Meoste, consente una salita più agevole da Bagno a Ripoli sino all'osteria e all'arco del Camicia; la seconda, dalla fonte del Pidocchio sino al punto d'innesto con la vecchia aretina detto delle Quattro vie, costeggia con ampia curvatura il versante occidentale del monte a Pili, declassando di fatto i due antichi e ripidi tracciati dell'ospedale



3/Carta del Val d'Arno di Sopra: la vecchia Aretina per Troghi sino a Levane con l'indicazione delle Potestierie (Incisa, Figline e Montevarchi), delle Poste (Pian della Fonte e Levane) e della Dogana (Montevarchi). BNF, Ms. Cappugi 167-168, *Selva di varie piante*, 1764, illustrazione di A. Neri e F. Mignoni, Tav. 19.

del Bigallo e dell'Apparita. Questo secondo percorso comporta lo sviluppo e la crescita del nucleo di Osteria Nuova; a partire dal 1761 infatti la vecchia casa turrita con osteria si trasforma in un vero e proprio borgo lungo strada. Il terzo tratto, dalle Quattro vie sino a San Donato in Collina, evita la discesa del fosso di San Giorgio e, tramite un percorso in costa situato più ad oriente, si dirige verso il nucleo di Bottega Nuova. L'ultima variante, tra tutte la più impegnativa per l'estrema pendenza del terreno, comporta un'ampia curvatura verso est per evitare l'impraticabile discesa verso l'osteria di Troghi ed il passaggio dell'angusto ponticello del fosso di Troghi.

Le varianti vengono realizzate rapidamente ed il nuovo tratto da Bagno a Ripoli all'Incisa può dirsi concluso nel 1766¹¹; il viaggiatore che esce dalla porta di San Niccolò – un tempo ampia e magnifica per l'antiposta che la guardava dal di fuori ed ora per la gran piazza che le sta dinanzi e si stende fin sopra l'Arno¹² – incontra una prima posta subito fuori le mura ed una seconda al Pian della Fonte¹³, località situata nella strada tra Troghi ed Incisa: questa seconda verrà eliminata a partire dal 1817, anno di realizzazione del nuovo tratto dell'aretina per Pontassieve sull'altra sponda dell'Arno, e tra-

sferita all'esterno del borgo dell'Incisa. Il fondo ed il manto stradale sono eseguiti conformemente alle prescrizioni dell'Anastagi, il quale consiglia la massciata – ovvero uno strato di sassi grossi – quando vi sia abbondanza e comodità di trasporto, un semplice strato di ghiaia di diversa granulometria se il terreno è resistente – ponendosi nel fondo li sassuoli più grossi che in esse si trovano, coprendosi poi con le ghiaie più minute, che tra gli uni e gli altri si alzano nel colmo dell'inghiarato dal mezzo braccio fino a tre. È già provato che anche gli inghiarati di questa natura, cioè senza la massciata, sono durevoli e resistenti ad ogni sorta di carreggio; in conseguenza di che non è sempre necessario il massciato¹⁴.

Il progetto di ristrutturazione del tratto successivo, da Incisa fino al borro di Malafrasca, si configura come un restauro per tratti dell'antico tracciato che, «inanelando» i borghi delle terre nuove di Figline, San Giovanni e Montevarchi, si articola parallelamente al corso dell'Arno. I lavori, secondo la relazione redatta ancora dall'Anastagi¹⁵, vengono deliberati nel febbraio del 1767 ed appaltati per singoli tratti: nel periodo di due anni l'intero tragitto sino a Malafrasca viene così ridotto «di buon grado e barocchiabile». Da Incisa a Levane si in-

contrano una dogana, a Montevarchi, e tre poste (rispettivamente a San Giovanni, Montevarchi ed a Levane, dove a detta del granduca «non si trovano mai cavalli») ed il percorso si svolge rettilineo e parallelo al corso dell'Arno, superando con ponticelli numerosi torrenti e borri. La cartografia redatta da Ferdinando Morozzi nel 1762¹⁶, cioè prima dell'avvio dei lavori di ristrutturazione di questo secondo tratto, illustra dettagliatamente il paesaggio agrario ed il percorso della via nelle comunità di San Giovanni e Montevarchi. Particolare attenzione è dedicata ai ponti che risultano un elemento connotante l'intero tragitto: sul borro di Fiacchereto è rilevato un ponte in mattoni (a schiena d'asino e con unico fornice ad arco policentrico) progettato dall'Anastagi e realizzato nel 1759¹⁷; in prossimità della chiesa della Madonna del Giglio la via aretina passa il torrente Ricasoli (affluente dell'Arno) su di un antico ponte, a tre fornici con arco a sesto ribassato, qualificato sulla testata settentrionale da un tabernacolo ed infine, in corrispondenza con il castello di Montevarchi, la porta Aretina e l'altra sponda del torrente Dogana sono collegate da un ponte, a due archi policentrici, la cui intersezione con la via maestra è segnata dall'edificio della dogana.

Nell'ottobre del 1769 Pietro Leopoldo intraprende un viaggio alla volta della Val di Chiana, preceduto dal senatore Nelli e dai matematici Perelli e Ximenes, che si traduce in una puntuale analisi del carattere dei luoghi, urbani come rurali, ed in un attento resoconto del livello dei collegamenti e dei servizi ad essi connessi (oltre allo stato di conservazione delle strade vengono infatti rilevati la presenza ed il livello di qualità di poste e osterie). Tale visita-sopralluogo coglie dunque il tracciato della nuova aretina in una fase intermedia, giacché i lavori di rinnovamento sono stati eseguiti a quella data soltanto sino alla terra di Levane: se per il tratto da Firenze all'Incisa il resoconto è molto sintetico – non vi è alcun riferimento alla qualità della via e le uniche annotazioni riguardano il paesaggio circostante «montuoso e quasi incolto fuori che a ulivi»¹⁸ ed il castello dell'Incisa, assai «grande e pulito» e con buone case – il racconto granducale diviene invece molto più preciso per il tragitto successivo sino a Levane, sebbene le poche annotazioni sulla strada si limitino ad evidenziarne semplicemente il buono stato di manutenzione e di carrabilità. Molto rilievo viene invece dato al paesaggio agrario ed al corso dell'Arno: l'intera «valle ha i terreni molto fertili ed è ottimamente coltivata e con diligenza, vestita a viti e alberi tanto nei piani che nelle colline. L'Arno vi va diritto ed è quasi incanalato, benché abbia poca acqua e che per il solito non sia navigabile; li argini, i quali è obbligato a mantenere il duca Salviati, si trovano in assai buon grado e ben

tenuti»¹⁹. Da Figline si arriva a San Giovanni «per tre miglia»²⁰ di strada tutta piana fra le più belle coltivazioni e successivamente a Montevarchi «per tre miglia corte di strada tutta piana, a mano manca della quale vi sono i diciotto poderi della fattoria di Montevarchi dello Scrittoio delle Possessioni, ben coltivati e tenuti in molto buon grado. [...] I terreni qui intorno sono molto fertili ed i vini molto buoni. E il mercato di bestiame che si tiene qui ogni giovedì è un oggetto importante e grosso»²¹.

Giunti al borgo di Levane si percorrono due miglia di strada «passabile» sino al bosco di Malafrasca, luogo in cui termina la via ristrutturata ed inizia il vecchio tracciato, «otto miglia di strada cattiva» sino alla città di Arezzo. Il granduca rileva come a quella data non sia ancora stata presa una decisione sulla direzione da darsi al resto della nuova via per superare le ripide salite del vecchio tracciato: questo infatti dal borro di Malafrasca continua sino al ponte del Romito, dove passa l'Arno, e da qui prosegue sulle sponde orientali del fiume, lambendo il castello di Laterina, per ripassare l'Arno al ponte di Buriano e giungere finalmente al borgo di Quarata ed allo stradone rettilineo che conduce alle mura di Arezzo; il percorso è assai ripido ed in generale non barrocciabile poiché «la calata del ponte a Romito è pessima, pericolosa e rapidissima, e non si può fare più dolce atteso che da una parte vi è un precipizio e dall'altra parte vi è l'Arno. Da lì poi si passa i poggi di Monfoglio, che sono cattivi come anche quella salita, e si fa un miglio e mezzo in un fosso stretto e profondissimo, dove v'è il fiume»²².

Appare chiara la volontà, da parte del governo granducale, di far procedere la nuova Regia Aretina per un tragitto del tutto diverso – a sud del corso dell'Arno e per terreni pianeggianti – e di ristrutturare la vecchia via, declassandola e rendendola funzionale al collegamento secondario²³. Il progetto del nuovo percorso, redatto nel 1770 dal senatore Nelli e dall'ingegnere Giuseppe Salveti²⁴, prevede un tracciato che, dal bivio con la vecchia aretina, si dirige a sud-est verso l'abitato di Ponticino, supera i fossi di Rimaggio, del Palazzo e del Palazzone, attraversa Pieve a Majano e da qui procede rettilineo per Pratantico e lo stradone di San Leo. I lavori, approvati nel luglio del 1770, vengono avviati subito dopo ma procedono molto lentamente e per tratti non congiunti, tanto che nel 1777 risultano realizzati il tratto di via sino al Cerro, località situata a cinque miglia di distanza da Arezzo, e l'inghiarimento del tratto extra-moenia di San Leo. Le cause di tali ritardi sono da attribuirsi più che alla frammentarietà dei finanziamenti, alla difficoltà di definizione del nuovo tracciato nel tratto finale, dal Cerro sino ad Arezzo: accanto all'ipotesi del nuovo stradone di Pratantico,

che peraltro non piaceva agli aretini giacché la città sarebbe rimasta «intieramente fuori commercio»²⁵, si fa strada l'ipotesi di una strada trasversale che dal Cerro si diriga direttamente verso Ponte a Chiani e la Val di Chiana. Nel 1778, dopo aver esaminato i progetti dell'ingegner Salveti²⁶, Pietro Leopoldo delibera la realizzazione di ambedue gli assi viari: per il primo si stabilisce che la costruzione del tronco Cerro-Pratantico ed il risarcimento dello stradone di San Leo siano a carico della Comunità di Arezzo; per il secondo che l'opera venga realizzata a spese dell'universale secondo il tragitto Cerro-Ponte a Chiani e Bastardo²⁷.

La nuova Strada Regia Postale da Firenze ad Arezzo è così interamente conclusa nel 1788. Già agli inizi del nuovo secolo si fa tuttavia strada l'ipotesi di un percorso pianeggiante alternativo al primo tratto Bagno a Ripoli-Incisa: incaricato dello studio di fattibilità, il Ferroni²⁸ suggerisce di trasferirlo sull'altra sponda dell'Arno, preferendo un percorso più lungo e sinuoso ma pianeggiante al vecchio tragitto, più breve ma collinare. Il primo tratto della Nuova Strada Regia Aretina viene dunque a coincidere, sino a Pontassieve, con quello della Strada della Romagna per San Godenzo e della Casentinese: partito dalla Porta alla Croce, supera il rio Affrico ed il borgo di Rovezzano e si svolge, parallelamente al corso dell'Arno, attraverso le Comunità di Fiesole e Pontassieve, attraversando in successione i piccoli nuclei di Anchetta, Compiobbi, L'Ellera, Le Falle, La Nave, Sieci, Pieve a Remole, il Crobbio (dove è situata un'osteria) e Anghiari, per raggiungere finalmente il castello di Pontassieve (sede della stazione di posta). Questo primo tratto si articola per dieci miglia di «buona strada» in una zona estremamente vivace e fiorente, caratterizzata dal susseguirsi di osterie, case, botteghe e dall'intenso traffico di vetture adibite al trasporto di passeggeri e merci (prevalentemente lana e calzoleria) dalla Romagna e dal Casentino²⁹.

Superato il ponte sulla Sieve, la via procede sempre lungo l'Arno attraverso le terre delle Comunità di Pelago e Reggello, varcando numerosi fossi e borri; lasciato il bivio con la strada dei Sette Ponti, incontra l'antica torre degli Altoviti e piega ad occidente per raccordarsi al ponte sull'Arno e raggiungere finalmente l'Incisa.

I lavori del nuovo tratto, avviati congiuntamente con il prolungamento della via Casentinese dalla Consuma ad Arezzo, vengono ultimati nel 1817³⁰: a partire da questo momento la via per San Donato viene declassata e perde la sua qualifica di «Strada Regia Postale», titolo assunto invece dalla via Pontassieve-Incisa; stessa sorte era toccata, alla fine del Settecento, all'antico tracciato per il Ponte a Romito e Laterina (soppiantato dalla variante Ponticino-

Pratantico) che da Strada Regia Postale diviene semplicemente «Provinciale di I Classe». Circa dieci anni dopo la costruzione della nuova variante, interventi di restauro e manutenzione si rendono necessari sia sulla via postale che sui tratti declassati. Per quanto concerne l'Aretina per Pontassieve, tra il 1826 ed il 1827 vengono appaltati i seguenti lavori: nel tratto tra Firenze e Pontassieve si procede alla «costruzione di alcuni muri, di massicciate e zanelle; ricostruzione di un muro in luogo detto Le Sanguinaie; restauri e miglioramenti diversi»; tra Pontassieve ed il ponte dell'Incisa al «restauro dei ponti della Massolina e di S. Ellero; lavori di difesa contro le smotte; riparazioni e restauri e miglioramenti diversi» e tra Incisa e Figline alla «costruzione di un muro a difesa della strada, di un ponte sul botro detto il Fattojo e di un ponte sul Borrato; alla demolizione della Porta Fiorentina nel villaggio dell'Incisa ed all'allargamento della strada presso l'Incisa»³¹. Nel compartimento aretino si provvede, per il tratto San Giovanni-Levane, alla «costruzione di un ponticello sul fosso di Levanello; al restauro di due serre nel borro delle fornaci e al miglioramento sulla salita di Levane; alla costruzione del lastrico nella terra di San Giovanni», e tra Ponticino ed Arezzo «all'allargamento di un tratto di strada, costruzione di tre ponticelli, costruzione di alcune zanelle e chiaviche, allargamento del ponte sul fosso Cilone, restauri e miglioramenti diversi»³²: questo secondo intervento risulta il più impegnativo dell'intero tracciato, tanto da raggiungere la spesa di lire 485.901 per i nuovi lavori e di lire 9.689 per il mantenimento.

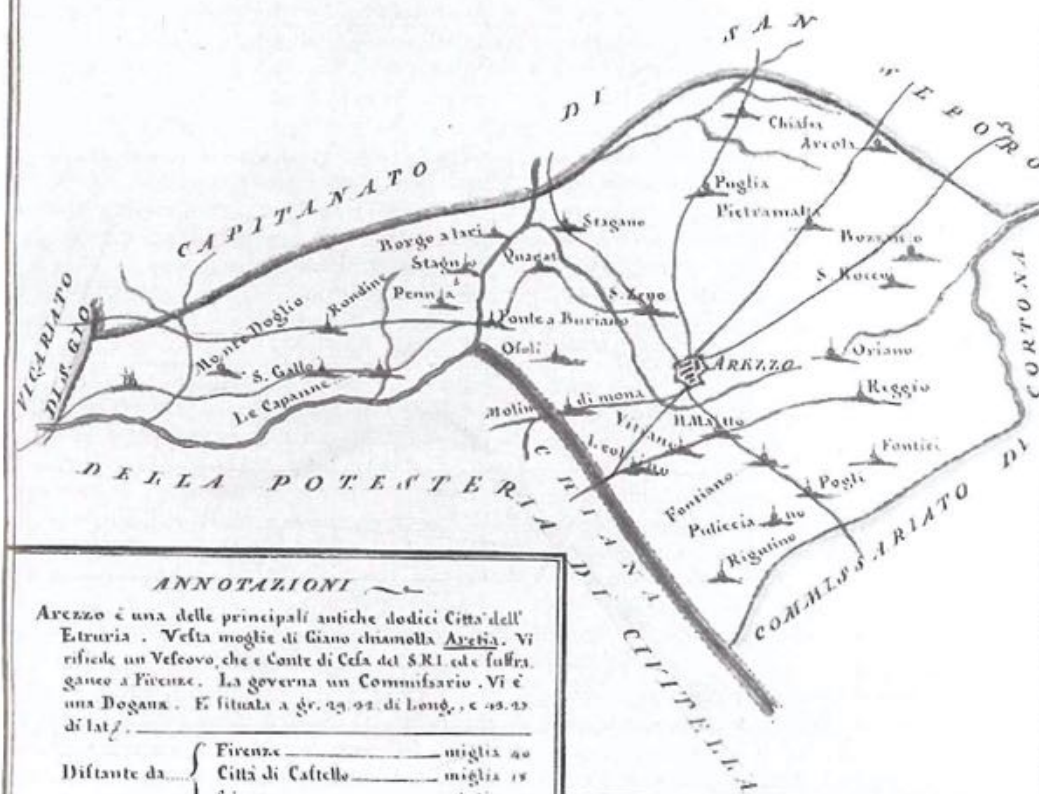
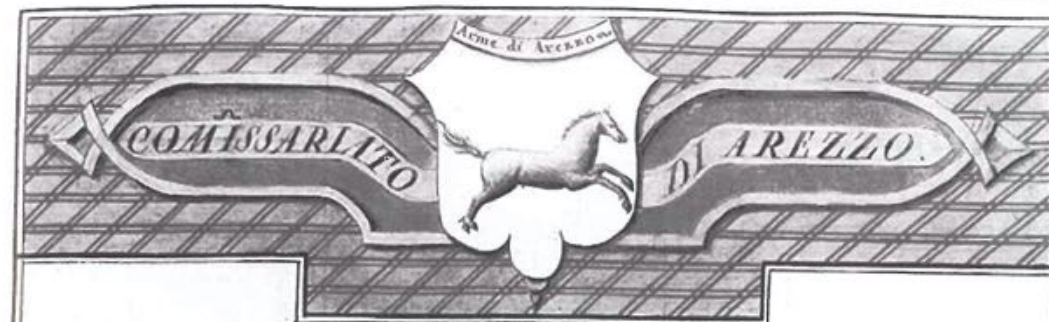
Per quanto concerne i due tratti declassati, sulla vecchia aretina per San Donato vengono indicati i seguenti interventi: per il circondario esterno alle mura di Firenze è previsto «l'allargamento della strada fra la porta di San Miniato e quella di San Niccolò, la costruzione di un muro a sostegno dei terreni superiori col concorso dei Padri Filippini, restauri e miglioramenti diversi»; tra Firenze e l'Incisa «lavori a difesa della strada, costruzione di parapetti, lavori a difesa della Pieve di Ripoli, restauri diversi e costruzione di una serra in luogo detto il Burchio»³³. I lavori di mantenimento della via, da porta San Niccolò all'Incisa, vengono affidati a Giuseppe Metti per una spesa di lire 4.797 per i nuovi interventi e di lire 3914 per la semplice manutenzione³⁴. Nel vecchio percorso per il Ponte del Romito, viene semplicemente indicata la necessità di «pronti restauri»; la scarsa attenzione in cui è ormai tenuta la via è testimoniata dalla presenza di corsi d'acqua ancora da guardare, quali i fossi Ontaneta e Ronco ed il borro Stefanelli³⁵.

Agli esordi dell'Ottocento, la fertile vallata a nord-ovest di Arezzo è dunque attraversata da tre strade

POTESTERIA DI
CIVITTELLA



N. A. H. 1764.



ANNOTAZIONI

Arezzo è una delle principali antiche dodici Città dell' Etruria. Velta moglie di Giano chiamata *Aretia*. Vi risiede un Vescovo, che è Conte di Cella del S.R.I. ed è suffraganeo a Firenze. La governa un Commissario. Vi è una Dogana. È situata a gr. 43. 02. di Long., e 43. 23. di lat.

Distante da...

Firenze	_____	miglia 40
Città di Castello	_____	miglia 15
Sienna	_____	miglia 33

Vi hanno avuti i natali i seguenti Uomini insigni

San Donato suo primo Vescovo martir.
 Accante _____
 Guy Benedettino inventore del Canto fermo DO RE MI FA SOL LA nell'XI secolo
 Pietro, detto l'Arezino Poeta Sc. _____

SEGUE DICONTRO

SEGUE

Francesco Albergotti _____
 Francesco Redi ed il _____
 Petrucci _____

I Fiorentini compararon Arezzo dal Conoscio Velle del Duca d'Angiò nel 1205. Si ribellarono gli Arezini e nell'istesso Anno se ne rimpolsero i Fiorentini. I migliori Vati Etruschi si dicono quelli d'Arezzo. N. A. H. 1764

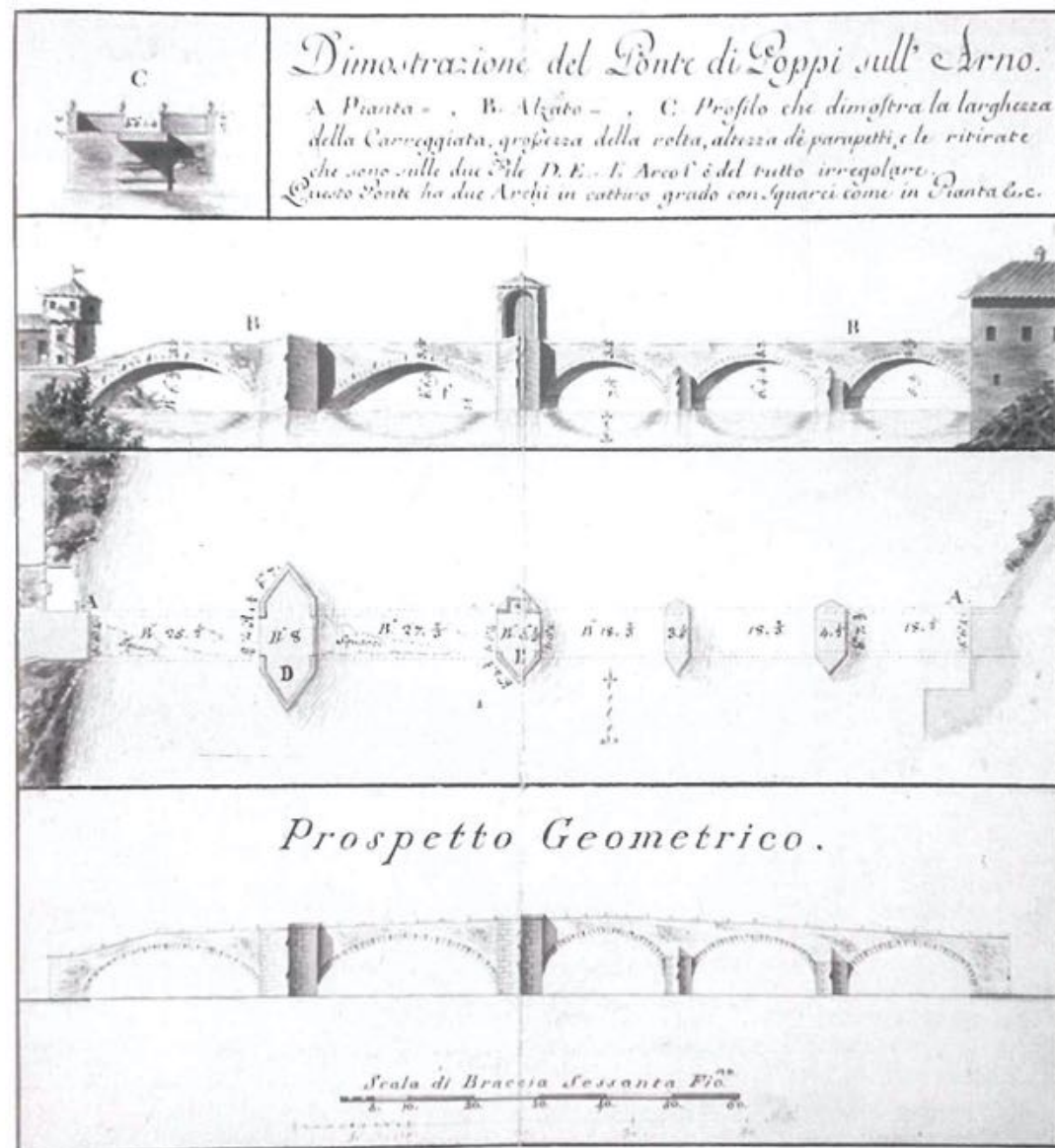
4/5/Potesterie di Civitella e Arezzo. La via che dalla terra di San Giovanni conduce in Val di Chiana passando per Ponticino prima della realizzazione della nuova Aretina ed i raccordi viari con Arezzo: a nord ovest della città sono raffigurati gli stradoni di Ponte alla Chiassa (via casentina), di Stagano (via di Sette Ponti) e di Quarata (via Aretina). BNF, Ms. Cappugi 167-168, *Selva di varie piante di Governi, dipartimenti della Toscana*, 1764, illustrazione di A. Neri. Tavole 13 e 33.

radiali, ampie e rettilinee, che – collegate tramite la viabilità trasversale esterna al circuito murario – arrivano sino alle mura della città: la Regia Aretina per Pratantico conduce attraverso lo stradone di San Leo alla porta di San Lorentino mentre la Regia Casentinese e la traversa per Quarata, nella quale si immettono i due percorsi della Sette Ponti e della vecchia Aretina per Laterina, conducono alla Porta San Clemente, ingresso nord-occidentale alla città.

Per quanto riguarda la via dei Sette Ponti³⁶, detta anche «provinciale urbinese», l'antico tracciato di mezza costa che collega i borghi situati sulle pendici occidentali del Pratomagno rimane inalterato durante l'intero governo lorenese: gli unici interventi rilevati riguardano il restauro ed il rifacimento del manto stradale e la generale manutenzione della via. Ciò è prevalentemente da attribuirsi al ruolo del tutto diverso che essa riveste all'interno del territorio: a differenza delle vie Regie Aretina e Casentinese, la Sette Ponti non è infatti una via di grande collegamento ma una semplice provinciale (di seconda classe a partire dal 1825) al servizio delle comunità poste a monte dell'Arno. Il percorso ha inizio nella Comunità di Reggello, all'altezza della torre dell'Altoviti; dal bivio con la Regia Aretina si indirizza verso il Ponte del Matassino e raggiunge il borgo di Pian di Scò, proseguendo poi nella Comunità di San Giovanni parallelamente al corso dell'Arno; attraversa i borghi di Castelfranco di Sopra, Loro Ciuffenna, San Giustino e Castiglion Fibocchi e da qui, passato il torrente della Bregine, si riunisce con la vecchia Aretina, in un luogo detto le Capannelle, e attraversa l'Arno al Ponte a Buriano³⁷. Elemento caratteristico del percorso è la grande abbondanza di corsi d'acqua: oltre ai sette ponti evocati dal toponimo³⁸ vi sono infatti numerosi borri e fossi, alcuni dei quali dotati di ponticello, altri da guadarsi. Tale situazione rimarrà in parte invariata per i primi tre decenni dell'Ottocento: come si rileva nell'analisi del Corpo degli Ingegneri, condotta tra il 1827 ed il 1831³⁹, nella comunità di Reggello sono da guardare il torrente Chiesinone ed borro del Papini e nel comprensorio aretino sono privi di ponte il borro di Castelfranco, il fosso del borro di Riofi ed il torrente Spina. Vengono pertanto deliberati, oltre a un generale «pronto restauro» della via, i seguenti interventi: nella comunità di San Giovanni la «costruzione di chiaviche, ponticelli, e di un ponte sul torrente Spina» ed in quelle di Terranuova e Loro il restauro e la costruzione di alcuni tratti murari, per una spesa totale di lire 27.044 di nuovi lavori e lire 2.282 per la manutenzione.

Di ben altro respiro ed impegno è invece il progetto di realizzazione della Strada Regia della Consuma da Pontassieve ad Arezzo, voluto da Pietro Leo-

poldo ma terminato soltanto tra il 1832 ed il 1836. Nel giugno del 1778 il granduca intraprende una gita nel Casentino che dalla fiorentina Porta alla Croce lo condurrà sino alla città di Arezzo: lo accompagnano tra gli altri Piero Ferroni ed alcuni disegnatori. Nel primo tratto collinare, che da Pontassieve arriva fino sopra Paterno, viene rilevato il buon livello delle colture e della strada. All'altezza del bivio per Vallombrosa il paesaggio cambia bruscamente: da agricolo diviene decisamente montano e le macchie di faggio e di abeti si sostituiscono alle viti, al grano ed agli ulivi. Poche sono le case che si incontrano lungo la strada, realtà questa confermata dalla cartografia redatta dai tecnici⁴⁰: l'unica architettura rilevata è la Casa di Monte Mignoli, di proprietà granducale e situata in una faggeta a valle della via, grande assai, con una sala a terreno ed una sopra con loggia, cucina, stalla e 7 o 8 stanze grandi molto buone e comode con i cammini in tutte le loro stanze. Intorno la casa, a 500 passi per parte nella valle, vi è una gran folta e bella macchia d'abeti ben tenuti e grandi, che sono di S.A.R.⁴¹. Una «pessima strada stretta in poggio» di quattro miglia si inerpica con aspre pendenze sino al valico della Consuma, limite del confine tra le comunità di Pontassieve e di Montemignai, caratterizzato da un'osteria che il celebre viaggiatore non esita a definire cattiva. Tutt'attorno a questo ripido tracciato, che pone non poche difficoltà alle vetture a ruote, si distendono monti segnati sulle vette da rigogliose faggette, fatto questo dovuto al divieto governativo di tagliare entro il miglio del crinale per prevenire frane e dilavamenti del terreno⁴². Il viaggio prosegue per la strada maestra, all'epoca detta fiorentina, sino al piccolo nucleo rurale dell'Uomo Morto, dopodiché si divide in due diversi tronchi: quello ad est si reca ai due borghi di Stia a Pratovecchio – castelli ben fabbricati e puliti⁴³ – mentre quello a sud conduce per quattro miglia di rapida scesa al decumano del paese di Borgo alla Collina e da qui, per tre miglia di «buona strada piana», alla pianura di Campaldino, dominata dal colle e dal castello di Poppi, dove le due vie si ricongiungono. Quest'ampia vallata, circondata da poggi coltivati a segale e grano e punteggiata da numerose case coloniche e macchie di castagni, è attraversata longitudinalmente dall'Arno che ha origine poco più a nord: il fiume incontra ambedue le vie provenienti dal valico della Consuma, ma se a Pratovecchio e Stia sono presenti due «bei ponti» in pietra (a «schiena d'asino» e con un solo fornice ad arco policentrico) in corrispondenza con la via di Borgo alla Collina è necessario procedere a guado. La mancanza di un ponte sull'Arno in quel tratto (mancanza che si protrarrà a lungo⁴⁴), non sembra aver colpito più di tanto il granduca, che ricorda semplicemente di averlo passato, né tantomeno impedito



6/Dimostrazione del Ponte di Poppi sull'Arno, rilievo di Piero Ferroni. Il ponte è raffigurato nel suo antico aspetto, precedente il rifacimento ottocentesco (BNF, Ms. Capugli 308, tav. XXXVI).

l'intenso traffico di uomini e merci da e per la Consuma: ciò è verosimilmente da imputarsi alla ridotta portata ed all'ampio letto del fiume, facilmente guadabile per la maggior parte dell'anno, ed alla presenza del percorso alternativo per Pratovecchio nei periodi di piena. Una volta adagiata nella valle, la strada «buona e piana» si avvia verso il castello di Poppi e, passato l'Arno su un ponte di pietra, lo raggiunge per una «salita lunga ma buona e selciata»⁴⁵. Questo ponte, «assai difettoso ed angusto» secondo l'analisi del Ferroni⁴⁶, presenta cinque fornici con pigne ed arcate di diverso disegno e dimensione ed ha una cappellina al centro: i due archi verso la via maestra sono in cattivo stato e pre-

zione, Pietro Leopoldo effettua un secondo sopralluogo della strada ed incarica il Ferroni di studiarne la prosecuzione sino alla valle del Casentino⁴⁹. Nel giugno del 1789 quest'ultimo presenta una relazione che illustra sia il proprio progetto che quelli di altri tre autori (il Soprasindaco Marmorai, il perito Luigi Sgrilli e Domenico Cancelli), divergenti sostanzialmente nel tracciato proposto. Prima di affrontare l'analisi «imparziale» delle quattro proposte, l'autore enuncia i principi che stanno alla base di un qualunque progetto viario:

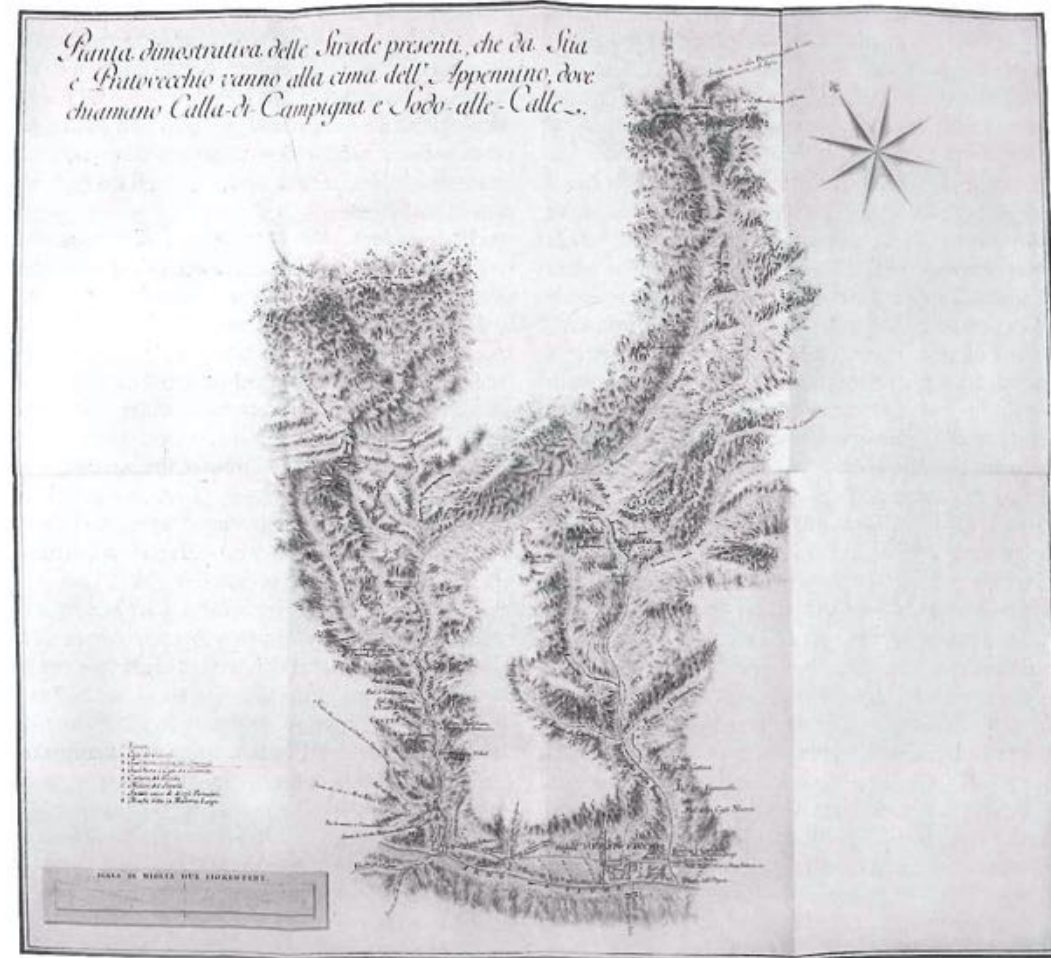
«I Principio. Merita d'esser preferita quella linea di strada che si sostenga per la minor lunghezza possibile sull'altura di aspre montagne. Dimostrazione: I monti sono la sede e bersaglio delle bufere. I venti, la pioggia, la neve la grandine e le tempeste si sperimentano più frequenti e pericolose verso la cima dei monti che nei luoghi bassi e difesi. Questi motivi fanno sì che qualora le strade pubbliche debbano valicare la cima delle montagne, lo facciano almeno per la minor lunghezza possibile. Se taluna volta l'esperienza dimostri che la neve e il gelo si trattengano maggior tempo in qualche forra o ristretta valle piuttosto che nella cima dei monti, ciò solamente accade dove le forre e le valli siano a bacio.

Il Principio - Deve anteporsi a tutte l'altre quella tal linea di strada ch'abbia pendenze più agevoli e meno continuate. Dimostrazione: Tanto le bestie da soma quanto le bestie da tiro provano difficoltà nel salire e nello scendere dalle montagne; ma questa difficoltà cresce o scema a proporzione delle pendenze e delle lunghezze di quei tratti di strada che sieno inclinati al piano dell'orizzonte. Spetta all'industria del savio architetto quando ordisca le strade nuove il moderare siffatta difficoltà; e questa moderazione consiste nel rendere più docili le pendenze, nell'interrompere le più disastrose con le più agevoli, e nel tramezzare dei passi difficili con dei tratti di strada perfettamente o quasi perfettamente orizzontali, onde dar riposo e respiro alle bestie e alle vetture. [...] Nessuno ignora che ancora nei monti sommamente scoscesi possano con l'aiuto dell'arte girar le ruote. Ma affine di rendere le strade agevoli dove manchi la pianta naturale nei monti, converrebbe farle moltissimo tortuose, serpeggianti ed in una parola piene di svolte e rivolte; lo che oltre all'incomodo di praticarle colle ruote, produrrebbe ancor l'altro una gravissima spesa.

III Principio - Trattando di strade destinate a ravvivare e ad accrescere il commercio d'una provincia, quella linea è più degna d'applauso che sia di maggior comodo distributivo alle diverse terre e Castelli principali della Provincia suddetta che è quanto dire quella linea che vada più prossima al centro della Provincia a cui debba giovare la strada. Dimo-

strazione: La strada che mena alla provincia dovendo essere una sola, ognuno vede che quando dirigasi al centro somministri il maggior comodo di derivare dalla medesima dei rami o bracci di strade secondarie che vadano a terminare all'altre terre e castelli per conseguire la comunicazione dovuta tra gli estremi ed il centro.

IV Principio - L'accoglienza del Governo conviene sopra tutte a quella linea di strada che poste eguali le altre circostanze sia di minore spesa possibile⁵⁰. Tali principi - preferenza dei percorsi di fondo valle a quelli di crinale, riduzione delle pendenze, scelta di un tragitto che sia a servizio degli insediamenti urbani e produttivi ed infine economia dell'opera - vengono tradotti in questo caso dal Ferroni in un percorso del tutto nuovo rispetto all'antica via esistente: dopo l'abitato della Consuma la strada da Ponticelli piega decisamente a sud passando per il borgo di Cajano fino ad incontrare la valle del torrente Rifigliuzzo, sfruttandone le sponde⁵¹, per piegare poi verso la terra di Strada e - dopo aver passato il torrente Solano - si avvia verso il Castello di Poppi costeggiando la sponda occidentale dell'Arno. Gli altri tre progetti, analoghi per il primo tratto dal valico ai Prati di Ponticelli, presentano le seguenti caratteristiche: il Marmorai ed il Cancelli ipotizzano di aggirare il Colle di Pomponi (sul cui crinale passava la vecchia fiorentina) con un tracciato meno ripido e più sinuoso, scansare la Macia dell'Omomorto e condurre la strada ai Prati di Vajano per poi scendere al ponte di Pratovecchio; il primo tratto, della lunghezza di cinque miglia, è da realizzarsi a spese del Regio Erario, il secondo (miglia due) delle singole comunità che ne verrebbero a beneficiare⁵². Tra le motivazioni addotte dal Cancelli a vantaggio di quest'ipotesi vi è il collegamento che si verrebbe a creare tra la nuova Casentinese e la via della Romagna che, a partire da Pratovecchio, sale gli Appennini sino al Gioigo del Sodo alle Calle e discende sul versante opposto verso Santa Sofia. Il progetto dello Sgrilli, la cui analisi parte dal presupposto che «qualunque direzione di strada si architetti sarà sottoposta a quegli inconvenienti da cui non vanno esenti le strade di poggio⁵³, prevede un tragitto che coincide per il primo tratto, da Ponticelli sino ai Prati di Vajano, con i precedenti: da qui poi la strada incontra la via del Borgo alla Collina (ovvero la vecchia fiorentina) che «ha il maggior partito della provincia e che secondando l'andamento dei poggi potrebbe ridursi barrocciabile⁵⁴. Dal Borgo sino all'imbocco della vallata vengono previste due ipotesi: realizzare una serie di bracci a spesa delle singole comunità verso le terre di Pratovecchio, Stia, Strada e Poppi⁵⁵ oppure, e per questa soluzione lo Sgrilli propende chiaramente



VEDUTA DALLA PARTE DEL CASENTINO
DELLA CATENA DEGLI APPENNINI
TRA LA COLLA DI CAMPIGNA
ED IL SODO ALLE CALLE.

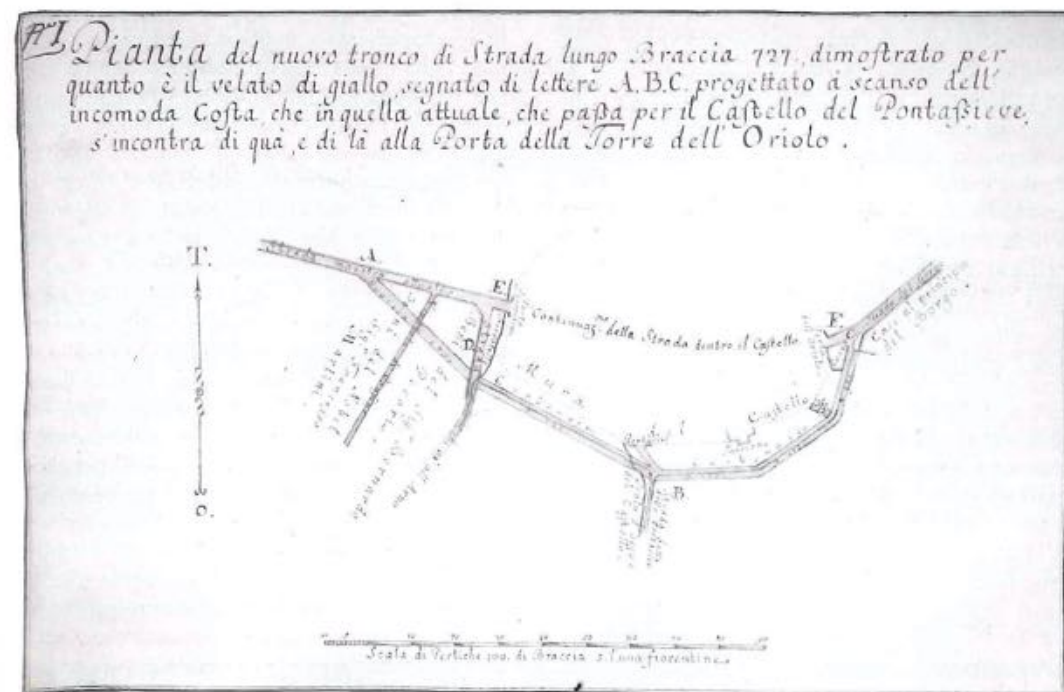
9/10/Pianta dimostrativa delle strade presenti che da Stia e Pratovecchio vanno alla cima dell'Appennino (rilievo di Piero Ferroni) e veduta della catena degli Appennini dalla parte del Casentino: in primo piano il fiume Staggia che sbocca nell'Arno a Stia (BNF, Ms. Cappugi 308, tavole XXXIV e XXXV).

te, dirigersi verso nord-est passando l'Arno in un punto non lontano dal colle di Romena, dove la larghezza del fiume è di 175 braccia. In questo caso si dovrebbe costruire un nuovo ponte «a 3 archi con le pile proporzionate, alto e talmente sfogato da alterare il meno possibile il letto del fiume che corre con rapida pendenza. La fabbrica del ponte importerebbe 28.000 scudi, compresa la costruzione dei muri a difesa dei fiumi; dalla parte sinistra del fiume si imbroccerebbe nella strada di Bibbiena e Poppi che è quasi barrocciabile e si migliora facilmente e seconda il fiume Arno e comunica anche con Pratovecchio e con Stia; dalla parte destra del ponte si verrebbe a salire nella direzione del Borgo alla Collina e precisamente nel podere della Cavezza in Camboffoli, distante dal Borgo due terzi di miglia e di poi si seguirebbe ai Prati di Vajano e di lì si verrebbe secondo l'andamento già descritto alla Consuma»⁵⁶. Quest'ultima ipotesi non convince affatto il Ferroni che, nel presentare le sue osservazioni, fa rilevare come il ponte ipotizzato dallo Sgrilli, oltre ad insistere su terreno instabile, dovrebbe avere arcate di larghezza uguale a quello di Santa Trinita, per un costo non inferiore a ventotto mila scudi: egli propone invece un nuovo ponte a tredici arcate sul Solano, all'estremità del poggio del Borgo alla Collina, facendo rilevare come «un ponte di maggior numero d'archi, ma di minor corda, è sempre di più facile esecuzione, sebbene meno magnifico, di un ponte di minor numero d'archi ma di maggior corda»⁵⁷.

Dopo aver valutato le diverse proposte, Pietro Leopoldo opta per una soluzione intermedia che, partendo dal tracciato della vecchia via fiorentina, introduce alcune varianti: il criterio prioritario di scelta sembra comunque quello dell'equità che porta a definire un asse baricentrico rispetto alle varie terre, senza privilegiarne nessuna in particolare, ed a scartare quelle ipotesi che introducano tragitti del tutto nuovi o finalizzati al collegamento di un unico castello o borgo. Viene dunque messa da parte l'ipotesi ferroniana di un percorso lungo la valle del Rifigliuzzo e (nel tratto sino a Borgo alla Collina) la nuova Casentinese si dispiega, come nel progetto dello Sgrilli, in un tragitto esposto a mezzogiorno e protetto alla tramontana dalle retrostanti alture: passa a sud dei monti di Pomponi e del gruppo di case dell'Omo morto, attraversa i prati di Vajano, lambisce il colle del castello di Romena e si introduce nel Borgo alla Collina, dove si trovano un'osteria ed un ospedale, per scendere poi all'Arno, senza che a quella data sia documentato alcun progetto di ponte. Nonostante il tragitto fosse stato deciso ed i lavori prontamente avviati, i tempi di realizzazione sono decisamente lunghi: come rivelano i

resoconti e la documentazione cartografica⁵⁸, nel 1832 il ponte sull'Arno non è ancora stato realizzato così come sono ancora da guardare i tre corsi d'acqua – fossi del Riporcajo e del Riovesine e fiume Sovà, dove è situato il porto del legname proveniente da Camaldoli – che la strada provinciale casentinese incontra sino al confine con la comunità di Bibbiena.

Parallelamente all'avvio dei lavori della nuova barrocciabile casentinese, viene affrontato anche il problema del transito in corrispondenza del castello di Pontassive, punto di passaggio obbligato non solo per il valico della Consuma ma anche per la via della Romagna e, a partire dal 1816, per la nuova Strada Regia Aretina: questo importante crocevia è infatti costituito da un angusto borgo, compreso tra le porte Fiorentina e dell'Orologio⁵⁹, che attraversa longitudinalmente il castello con una pendenza proibitiva per qualunque mezzo su ruote. Costatata l'assoluta inadeguatezza del tracciato rispetto all'intenso traffico, il granduca incarica l'Anastagi di studiare due diverse proposte: la riduzione della pendenza dell'antica via e la costruzione di un nuovo tronco di strada che, aggirando le mura del castello, si ricongiunga al ponte sulla Sieve. Nel luglio del 1788 l'Anastagi presenta i due studi⁶⁰, corredati di preventivo di spesa e cartografia: il primo progetto prevede semplicemente il ribassamento della quota stradale, la realizzazione di nuove fondazioni per i marciapiedi e di gradini per l'accesso agli edifici ed il rifacimento della selice, per una spesa totale di 450 denari⁶¹; viene inoltre suggerita la possibilità di riconfigurare l'antica porta orientale giacché «molti anni sono che la costa situata di qua e di là alla porta e torre dell'Orologio era inaccessibile con ruote e che per renderla carreggiabile vi fu fatto uno sbassamento di più braccia profondo; fino d'allora l'altezza di quella porta restò molto sproporzionata e più lo sarà con l'aggiunta del nuovo sbassamento di sopra proposto, al che potrebbesi provvedere con un nuovo arco di tutto sesto, da cui ne venga che l'altezza della detta porta sia ridotta a poco più di due quadri»⁶². Il secondo progetto consiste in un nuovo tratto pianeggiante, che asseconda il fronte meridionale del circuito murario, largo 12 braccia e lungo 727, per una spesa totale di 2.420 denari. Nella parte centrale, per una lunghezza di 175 braccia, la nuova strada è dotata su ambedue i lati di un «muro di calcina alto quattro braccia e con la testa tondeggiata», a divisione e protezione dei circostanti possedimenti agricoli⁶³; riguardo al manto stradale, l'Anastagi prescrive che «le zanelle di selice in calcina da farsi al piè di detti muri sieno larghe un braccio per parte. Nella larghezza di braccia 10 che resteranno fra questi muri e le zanelle laterali alla strada, facendovi l'inghiarato in mezzo largo braccia 7, in luogo



11/12/Il castello di Pontassive e la via Regia per la Romagna e il Casentino prima e dopo il progetto di 'circonvallazione' di Anastagio Anastagi (1788-1790). ACP, *Dimostrazione di tutte le strade comunitative esistenti nei popoli delle due antiche leghe di Monteloro e Diacceto, componenti la presente Comunità di Pontassive*, Carlo Raffaello Paganelli Agrimensore, 1774, tav. I; BNF, Ms. Cappugi 308, tav. I, Pianta della nuova strada «a scanso dell'incomoda costa» del castello di Pontassive, Anastagio Anastagi, 1788.

delle panchine di terra larghe un braccio e mezzo per parte e così una strisciola di nuda terra fra le dette zanelle e l'inghiarato, parrebbe piuttosto che convenisse custodire tutto quello spazio intermedio di ghiara e per ciò nella divista lunghezza di braccia 175; verrebbe l'inghiarato per questo solo tratto ad essere largo braccia 10, alto nel colmo 3/4 e dalle parti 2/5 di braccio andante⁶⁴. A circa metà del tragitto la strada attraversa un fosso – per il quale è previsto un ponticello lungo braccia 12, con luce di braccia 2, sue pile alte con il rinfiato di tutta la volta braccia 3, grosse 3/4 – e si immette nel tracciato preesistente, debitamente allargato da braccia quattro a braccia dodici e sostenuto da un nuovo muro di fondazione, spesso due braccia e dotato di feritoie per lo scolo delle acque; prosegue poi sino ad incontrare l'antica via corrente che, uscita dalla porta dell'Orologio, attraversa il borgo extra moenia e si raccorda al ponte mediceo sulla Sieve, nell'occasione debitamente restaurato⁶⁵. I muri di spalla dovranno essere dotati per l'intero tragitto di parapetti, alti braccia 1 e 1/3 e grossi 3/4, coperti con lastre o sassi grossi per commessi, e spianati con gli arriccioli per l'esito dell'acqua. [...] L'inghiarato dovrà esser largo braccia 7, alto nel colmo 3/4 e dalle parti 2/5, con buone guide e massicciata, coperto con ghiara, e panchine di terra di qua e di là del medesimo⁶⁶. I lavori di costruzione del nuovo tratto, secondo il progetto dell'Anastagi, vengono avviati già alla fine del 1788 e la via di «circonvallazione» del borgo di Pontassieve è già conclusa nel 1790.

Le memorie dei viaggiatori che affrontano il viaggio da Firenze ad Arezzo passando per il Casentino, danno interessanti indicazioni sulla condizione di percorribilità dell'intera strada all'epoca e permettono di ricostruire in qualche modo la percezione del viaggio e del percorso. Da un resoconto del giugno 1815 sappiamo che in prossimità dell'osteria della Consuma sono ben visibili le tracce di «una grande strada che sarebbe dovuta arrivare all'Adriatico e alla provincia della Romagna, purtroppo oggi abbandonata»⁶⁷, verosimilmente il tratto che secondo la volontà del granduca doveva condurre, attraverso i boschi di Camaldoli, a Bagni di Romagna⁶⁸. Una viaggiatrice inglese, che oltre all'immane tacchino di appunti porta con sé l'inscindibile anima romantica, così descrive il percorso da Firenze a Poppi nel 1818: «la strada che porta a Camaldoli da Firenze attraverso Porta La Croce serpeggia attraverso la fertile valle dell'Arno e per un buon tratto segue il corso del fiume. Sinché il viaggiatore non abbandona la strada maestra che conduce ad Arezzo, ci si trova attornati dallo stesso giardino che circonda Firenze. Poi si verifica un improvviso mutamento di scena. La campagna diventa più spoglia, le vigne si fanno più rade per

scomparire del tutto sul monte Somma. Da queste parti s'incontra l'Omomorto di cui parla Dante, un miserabile tugurio sulla vetta degli Appennini. Per quanto non si possano definire belli, questi luoghi selvaggi si rivelano interessanti all'occhio avvezzo a leggere la natura. La serie sconfinata di alture che si levano le une sulle altre, simili ai flutti del mare nell'incombere della tempesta, riceve mille luci diverse dalla singola nube o dal raggio di sole che la sovrasta con un effetto diverso da quello delle Alpi: esso ci parla della pittura italiana e di un'atmosfera che non ha eguali. Dal monte Somma a Poppi la strada è in discesa e la campagna mantiene le medesime caratteristiche finché raggiunge la valle, dove diventa più fertile e meno romantica. Da lontano si scorgono, sulla stessa linea dell'occhio, le due cittadine di Poppi e Bibbiena. Esse danno luogo a un bell'effetto, tipico del paesaggio italiano, a cui ricorsero spesso Giorgione, Tiziano ed altri pittori. A Poppi non c'è una vera e propria locanda, ma l'ospitalità degli abitanti supplisce alla mancanza»⁶⁹. Secondo il più asciutto resoconto granducale del 1778, da Poppi la strada prosegue «buona e piana» nella valle del Casentino verso Bibbiena – terra «ben situata, ariosa e con superba veduta, con ottimi terreni e coltivazioni intorno, che sono superbe nelle colline e nel piano, belli grani e belle viti»⁷⁰ – e da qui continua costeggiando l'Arno sulla sponda orientale. In questo secondo tratto, inserito in una vallata molto più angusta della precedente, il paesaggio muta considerevolmente: «tutte le montagne lungo il Corsalone dietro la Verna, Chiusi e Caprese sono spogliate affatto di macchie perché non vi è la proibizione del taglio, i fiumi sono pieni di sassi e massi, tutti i poggi e dirupi senza più pasture e con puri fossacci aridi e sterili e non più buoni a nulla, il che prova a favore delle proibizioni dei tagli nei crini di cui qui si vede visibilmente l'utilità essendo bene conservati e vestiti tutti quei luoghi ove il taglio è proibito»⁷¹. In generale la via, per tutto il tragitto da Bibbiena sino a Rassina, è agevolmente barrocciabile sebbene presenti alcuni borri e fossi⁷² che debbono essere passati a guado. Tale caratteristica si ripropone anche nel tratto successivo sino al Ponte alla Chiassa dove – se si escludono i due «bei ponti» di Rassina, il primo a tre fornici sull'omonimo torrente ed il secondo sull'Arno a sette archi – i corsi d'acqua minori sono tutti privi di ponticello⁷³. Nonostante questo inconveniente, l'intera via è agevolmente percorribile poiché è tutta larga e barrocciabile e «quasi piana, con piccole scese e salite, alcune delle quali sono ripide e selciate, le quali però potrebbero facilmente addolcirsi»⁷⁴; a Rassina ed al castello di Santa Mama sono situate «passeggeria e guardia di dogana» mentre l'unica osteria ricordata è quella di Spedaletto. Da Subbiano la strada maestra proce-

de, per un bel piano coltivato a viti e ulivi, sino al ponte della Chiassa dove ha inizio lo stradone rettilineo che conduce sino alla porta di San Clemente, accesso nord-occidentale alla città di Arezzo⁷⁵. Il buono stato di manutenzione del manto (in parte sterrato ed in parte selciato) e l'agevole praticabilità ai mezzi su ruote dell'intero percorso da Poppi ad Arezzo, stanno alla base della mancanza di progetti, sia di nuova costruzione che di ristrutturazione, per l'intero tratto: tale situazione rimarrà pressoché invariata sino al 1832, anno in cui vengono censiti i corsi d'acqua da guadarsi (gli stessi rispetto alla visita granducale) ed analizzati i lavori di manutenzione da eseguirsi: unico intervento importante previsto è la costruzione del tratto di strada da Rassina a Subbiano, per una spesa totale di lire 187.667⁷⁶.

Tra la fine del Settecento e gli esordi del secolo successivo il sistema stradale tra Firenze ed Arezzo raggiunge dunque una nuova definitiva configurazione che giungerà pressoché inalterata sino alla metà del ventesimo secolo: unica variante sostanziale del dopoguerra è l'autostrada da Firenze a Roma che, attestata sulla sponda orientale dell'Arno, di fatto toglierà alla strada aretina del Valdarno il ruolo di grande arteria di collegamento.

Note

¹ Sull'argomento vedi: AA.VV. *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare* (a cura di M. Boriani, A. Cazzani), Guerrini, Milano, 1993; G. Biffoli, *Antiche strade intorno a Firenze*, Olschki, Firenze, 1982; LEONARDO ROMBAI (a cura di), *Le strade provinciali di Firenze: geografia, storia e toponomastica*, Olschki, Firenze, 1992.

² Come ricorda ROMBAI (*op. cit.*, p. 92), le vie di mezzacosta o di crinale, larghe appena 2-3, raramente 4 braccia, potevano essere percorse solo a piedi, a cavallo o con bestie da soma. Le strade di pianura avevano invece una carreggiata più ampia (in media 5-6, talora 8-10 e persino 12 braccia) si da consentire anche il traffico delle vetture pesanti.

³ La gestione della viabilità toscana spettava agli Ufficiali di Torre prima ed, a partire dal 1549, ai Capitani di Parte Guelfa: il governo centrale della rete viaria era tuttavia fortemente inibito e talora paralizzato dalle resistenze delle amministrazioni locali, quasi sempre di ordine economico, cosicché i pochi progetti realizzati furono quelli a totale carico «dell'universale».

⁴ Sulla politica territoriale dei Lorena vedi: AA.VV. *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio e società*, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, 1989; C. Cresti, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, Pizzi, Milano, 1987; P. Vichi, *Le strade della Toscana granducale come elemento di organizzazione del territorio*, «Storia urbana», vol. 25, 1983.

⁵ J. J. BARTHÉLEMY, *Voyage en Italie, 1755-56*, diario del 20 settembre 1756; trad. it. in L. TONGIORGI TOMASI, A. TOSI, F. TONGIORGI, *La Toscana descritta. Incisori e viaggiatori del '700*, Pacini, Pisa, 1990, p. 91.

⁶ BMF, Manoscritti Acquisti Diversi, f. 53, ins. I, c. 37v.

⁷ Sull'antica aretina vedi: S. GUERRINI, *La strada aretina*, in AA.VV. *La terra benedetta*, Salimbeni, Firenze, 1983, pp. 291-302; M. SORELLI, *Aretina per San Donato*, in *Le strade provinciali di Firenze*, cit., pp. 207-222; D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Sansoni, Firenze, 1979, pp. 12-16.

⁸ ASF, Capitani di Parte, n.n., 194, a. 3, *Relazione del 6 novembre 1721 inviata ai Deputati sopra le Strade e Ponti della città di Firenze su ordine del Senatore Provveditore Gio. Battista Nelli*. Nel tratto da Firenze all'osteria di Troghi viene proseguito l'inghiarato ed in parte riposta in opera la selice: nelle prescrizioni del Nelli si legge «sia il sasso messo a culetto alto un terzo di braccia con le sue guide ben lunghe dalle parti».

⁹ ASF, Capitani di Parte, Pianta, XXII, *Profilo e misure della Nuova Strada Aretina dalla porta di S. Niccolò fino all'Inchisa*, mappa in 13 fogli con indicazione dei lavori e relazione dell'Anastagi, 30.6.1761.

¹⁰ ASF, Capitani di Parte, f. 1159, aprile 1747, e Pianta sciolte, 47.

¹¹ I lavori furono eseguiti dagli impresari Lorenzo Porri e Francesco Metti per la spesa di 48.793 scudi.

¹² FONTANI TERRENI, *Viaggio pittorico della Toscana*, Giuseppe Tofani, Firenze, 1801, vol. II, p. 13.

¹³ Sulla regolamentazione e l'assetto delle Regie Poste vedi: Biblioteca dell'ASF, Raccolta Bandi, vol. XIII, n. 132, notificazione del 22 marzo 1788.

¹⁴ ASF, Capitani di Parte, n.n., 1705; relazione di A. Anastagi ai Deputati sopra le strade di Firenze, 30 maggio 1765.

¹⁵ ASF, Capitani di Parte, n.n., 1705, *Relazione di lavori in resarcimento della Regia strada aretina dal borgo dell'Incisa fino a Pontesecco*, Anastagio Anastagi, 16.2.1767. I lavori furono appaltati a Francesco Metti da Incisa a Figline, a Giovanni Porri da Figline a San Giovanni, a Domenico Pesciulli e Giovanni Tortoli da Montevarchi a Levane e a Felice Tortoli da Levane in poi.

¹⁶ ASF, Direzione Generale delle Acque e Strade, 1504 m, *Pianta del Valdarno di Sopra*, Ferdinando Morozzi e Giovanni Ristori, maggio 1762.

¹⁷ *ibidem*, tav.V.

¹⁸ A.SALVESTRINI (a cura di), *Pietro Leopoldo d'Asburgo Lorena. Relazioni sul Governo della Toscana*, vol.II, Olshki, Firenze, 1969, p.183.

¹⁹ *Op.cit.*, vol.II, p.183.

²⁰ Per meglio si intende in questo caso quello Toscano, ovvero m.1653,61.

²¹ *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., p.188.

²² *Ibidem*, p.190.

²³ «Il male della nuova strada è che bisognerà mantenerne due: la vecchia strada di Quarata è cattiva, ma si potrà rimediare; le strade sono cattive ed è impossibile che una sola persona di Firenze diriga tutto questo. L'anno passato vi era qui vicino un ponte il quale stato era cattivo; si mandò capi maestri di Firenze e mentre si facevano le perizie rovinò il ponte ed invece di fare il lavoro con 200 scudi ce ne vuole ora almeno 1.500» (*ibidem*, p.200).

²⁴ ASF, Segreteria Finanze, ant.1788, 867 (ins.1770, I, Relazione di G.B.Nelli al granduca del 26 maggio 1779) e 868 (ins.1772, Relazione di G.B.Nelli al granduca del 25.1.1772). Il Nelli presenta, oltre al progetto per il nuovo tratto, una relazione con i lavori di restauro necessari a rendere carrabile il vecchio tracciato, che non verranno approvati a quella data.

²⁵ «Si può dire che i lamenti degli aretini sieno: di esser tenuti molto bassi ed in addietro nelle loro manifatture dai fiorentini; ed il progetto della nuova strada contro il quale tutto il paese aretino grida e se ne lamenta. Tutta la disputa di questa strada consiste che invece che la presente che da Malafrasca va da Laterina, Monsoglio e Quarata, quest'altra voltando al ponte di Malafrasca andrebbe per Prato Antico al Bastardo e di lì per lo stradone detto di Guido, di Pietramala e di Arezzo. Tutta la ragione che adducono gli aretini è che con questa maniera tutti i forestieri venendo di Romagna invece di passare per Arezzo taglierebbero subito su quella strada e resterebbe fuori la città d'Arezzo, ma avendo S.A.R. esaminato tutto l'affare ha trovato essere intieramente preferibile quelle di Prato Antico alla vecchia, primieramente perché in questo modo la strada si abbrevia almeno tre miglia, diventa tutta piana e si evita le salite di Monsoglio e ponte a Romito che non sono corrigibili per la natura del terreno; non è vero che la città di Arezzo resterà fuori perché passando la nuova strada alle porte di S.Lorentino d'Arezzo, chi ci vuol andare ci andrà sempre; e poi basta non rendere cassabile la strada traversa detta del Matto che diventa inutile, tutto è rimediato, con fare poi un pezzo di strada dal Canale Maestro al Bastardo, che è il posto ove finisce la navigazione del Canale, fino alla strada nuova, si otterrà che tutte le grasse di Val di Chiana che presentemente con molta spesa devono andare per soma, potranno arrivare col barocco a Firenze, il che sarà un oggetto considerabilissimo e gli aretini stessi vi guadagneranno. E tutto que-

sto lo fanno unicamente per ignoranza, per astio e perché Andrea Ginori ha una fattoria a Laterina la quale resterebbe fuori della strada. Insomma, da tutto quello che s'è osservato a Arezzo, si può concludere che la città è povera, la nobiltà troppa, oziosa» (*Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol.II, p.201).

²⁶ Il 17 novembre del 1777 l'ingegner Salvetti viene incaricato di visitare la zona ed approntare la cartografia necessaria per la realizzazione del nuovo tronco. Esaminati gli elaborati, il granduca in data 25 agosto 1778 ne ordina la realizzazione.

²⁷ Il progetto del Salvetti per il tratto Cerro-Pratantico viene presentato all'inizio del 1779 e comporta una spesa di 7.605 scudi. Alla fine del 1787 l'opera è sostanzialmente conclusa, anche se nel 1788 viene deliberata la ricostruzione del ponte alle Carcerelle, ad un unico fornice, sul torrente Castro (ASF, Segreteria Finanze ant.1788, ins.1788, lettera e relazione allegata del gennaio 1788). Il tratto Cerro-Ponte a Chiani, progettato da padre Cosimo Peintinger, è invece già concluso nel 1781.

²⁸ Manoscritti Acquisti Diversi, cit.

²⁹ *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol.II, p.449.

³⁰ *Le strade provinciali di Firenze*, cit., p.92.

³¹ ASF, Direzione Generale delle Acque e Strade, 1473, *Prospetto statistico delle strade regie, provinciali e comunitative del granducato di Toscana*, Soprintendenza del Corpo degli Ingegneri, 24 dicembre 1832. *Strada Regia Postale Aretina da Firenze per lo Stato Pontificio pel Ponte a Sieve e Arezzo*: per il primo tratto è prevista una spesa di lire 51.466 per le nuove opere e di lire 9.757 per il mantenimento; per gli altri rispettivamente di lire 11.805 e 4.139 e di lire 40.527 e 17.388. Nel dicembre del 1826 (ASF, Pianta della Direzione Acque e Strade, 1632: *Prospetto della divisione in Cantoni e dell'Accollo del Mantenimento della Strada Regia Postale Aretina da Firenze per Ponte a Sieve e Arezzo fino allo Stato Pontificio*) i lavori di manutenzione della strada vengono accollati, per l'intero compartimento fiorentino, ad Andrea Focacci per un importo effettivo annuo di lire 17.387.

³² *Ibidem*. Per il primo tratto è prevista una spesa di lire 31.842 per le nuove opere e di lire 6.554 per il mantenimento; per il secondo di lire 485.901 e 9689. Per il compartimento aretino, nel febbraio e aprile del 1827, i lavori di manutenzione della strada vengono accollati per i diversi tratti a Giuseppe Fabiani, Luigi Guardi e Antonio Tortoli, per una spesa rispettivamente di lire 11.531, 1.860 e 5.286 (*Prospetto della divisione in Cantoni*, cit.).

³³ Le spese previste sono per il primo tratto di lire 34.195 per i nuovi interventi e lire 1.562 per il restauro; per il secondo rispettivamente di lire 12.665 e 4.402 (*Prospetto della divisione in Cantoni e dell'Accollo del Mantenimento*, cit., *Strada Regia Aretina per San Donato*).

³⁴ ASF, Pianta della Direzione Generale delle Acque e Strade, 1633, *Prospetto della divisione in Cantoni e dell'Accollo del Mantenimento della Strada Regia Aretina per san Donato*. Accollo del 30.12.1826.

³⁵ *Prospetto statistico delle strade regie*, cit., *Strada provinciale detta Vecchia Aretina, classe I, che dalla città di Arezzo passando il ponte a Romito di Laterina giunge alla strada Regia Aretina presso le Due Vie*. I lavori ammontano ad una spesa totale di lire 18.084.

³⁶ Sull'argomento vedi: Maria Chiara Pozzana, *La strada dei Sette Ponti*, Regione Toscana, Firenze, 1985 e la sche-

da monografica in *Le strade provinciali di Firenze*, cit.

³⁷ ASF, Pianta della Direzione Generale delle Acque e Strade: 1650 m3, tav.n.15, *Pianta della Strada Casentinese che staccandosi dalla Strada Regia Aretina sopra il Pontassieve arriva la confine con la Comunità di Montemignao presso l'osteria della Consuma*; 1653 m6, tav.n.2, *Prosecuzione della strada provinciale Urbinese de' Sette Ponti e Riofi che girando la collina di Prenaccio per Riofi, Poggitazzi, Loro ed il Borro va a ricongiungersi con la strada provinciale vecchia Aretina in luogo chiamato le Capannelle*.

³⁸ I ponti passano, da ovest verso est, i torrenti Presco, Faella, Ciuffenna, Agna, Oreno e Bregine; il settimo è quello a Buriano sull'Arno.

³⁹ *Prospetto statistico delle strade regie, provinciali e comunitative del granducato di Toscana*, cit.

⁴⁰ BNCF, Ms. Cappugi 308, *Dimostrazione della Strada Nuova della Consuma*, Piero Ferroni, 30 giugno 1789. Tav.XXI (autore Luigi Sgrilli), *Pianta dimostrativa di una parte della provincia del Casentino*; tav.XXII (autore Piero Ferroni), *Tavola dimostrativa dei progetti delle due linee di strada che dalla Consuma andrebbero sino al fiume Arno nella provincia del Casentino*; tav.XXXIV, *Pianta dimostrativa delle strade presenti che da Stia e Prato-vecchio vanno alla cima dell'Appennino dove chiamano Calla di Campigna e Sodo alle Calle*.

⁴¹ *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol.II, p.452.

⁴² «Anche qui vi sono le solite proibizioni di tagliare nel miglio dentro il crine dei monti, ove vi sono i faggi: tutti se ne dolgono, si vede che per questo le pasture sul crine sempre si restringono e che i faggi giovani molto si aumentano, si fa processi e mangerie dall'ingegner Fei, tutti convergono che va permesso di tagliare ma non di arroncare, zappare né muovere la terra, ma lasciarla a prato, mentre allora tiene molto più il terreno che sotto i faggi, ove, essendo sciolta, l'acqua la porta via e non vi è pastura» (*Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol.II, pp.452-453).

⁴³ *op.cit.*, p.454.

⁴⁴ L'Arno veniva guadato poco al di sopra dello sbocco del Solano, in un tratto largo cinquecento braccia: pressappoco in questo punto verrà realizzato il ponte nella seconda metà dell'Ottocento.

⁴⁵ *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol.II, p.460.

⁴⁶ P. FERRONI, *Dimostrazione del Ponte di Poppi sull'Arno*, Ms.Cappugi 308, cit. Tav.XXXVI, *Pianta, alzato e profilo che dimostra la larghezza della carreggiata, grossezza della volta, altezza dei parapetti e le ritirate che sono sulle due pile D,E*. Il ponte ha 5 fornici, uno dei quali ha un arco dal profilo assai irregolare: i tre verso il castello di Poppi sono pressoché uguali ed hanno larghezza ciascuno di braccia 18 e 2/3 ed arco a sesto ribassato (le due pigne sono leggermente diverse); i due verso la via maestra hanno invece archi irregolari di braccia 25 e 1/2 e 27 e 2/3, due pigne diverse e molto più grandi delle altre (la più grande è larga braccia 8). Questo ponte verrà completamente riedificato soltanto dopo il 1832, quando raggiunge l'attuale configurazione a tre ampie arcate a sesto ribassato: verrà conservata e reinserita sulla carreggiata l'antica cappellina.

⁴⁷ Sul tracciato della nuova via Casentinese sino alla Consuma vedi: D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Sansoni, Firenze, 1979,

pp.33-34 e *La barroccabile casentinese: un'opera tipica*, «L'Universo», LIX, 1979.

⁴⁸ Sulla tecnica costruttiva settecentesca delle sedi stradali vedi: *Le strade provinciali di Firenze*, op.cit., pp.91-98.

⁴⁹ Il viaggio è dell'estate del 1787 e l'incarico al matematico viene attribuito il 7 settembre successivo (Ms.Cappugi 308, cit., Introduzione alla relazione di Piero Ferroni).

⁵⁰ Ms. Cappugi 308, cit., relazione di P. FERRONI.

⁵¹ «Se i fiumi e torrenti debbono essere, come veramente lo sono alcuna volta, la regola e guida per la miglior direzione delle pubbliche strade, mi parrebbe abusare del regalo che fa la natura aprendo sino da Ponticelli la valle del Rifigliuzzo, mentre si ricusasse di profittarne e si proseguisse piuttosto a rimanere sopra di altissimi monti (ibidem). A sostegno delle vie realizzate nell'alveo del fiume, il Ferroni cita la Strada Regia Pisana in Golfolina e la Strada di Romagna lungo la Sieve ed il fiume di Dicomano.

⁵² Comunità di Montemignao, Castel San Niccolò, Prato-vecchio e Poppi.

⁵³ Ms.Cappugi 308, cit.; doc.682, relazione di Luigi Sgrilli, 29 agosto 1787

⁵⁴ *ibidem*

⁵⁵ Attualmente, oltre il passare per il Borgo alla Collina, quei di Poppi, di Bibbiena e della Pieve guadagnano l'Arno poco al di sopra dello sbocco del Solano, la di cui larghezza è di braccia cinquecento, e poiché una tale strada non può negarsi che facesse un certo comodo alla popolazione in generale, ma bensì non passa direttamente da veruna delle terre principali, per altro da ciascuna di esse potrebbe condursi un braccio, e farsi una comunicazione, però ho creduto di dover considerare ciò che vi abbisognerebbe per l'esecuzione della medesima» (*ibidem*).

⁵⁶ *ibidem*

⁵⁷ Ms. Cappugi 308, cit. Relazione di P. FERRONI.

⁵⁸ ASF, Direzione Generale delle Acque e Strade: 1473, *Prospetto statistico delle Strade Regie, Provinciali e Comunitative del Granducato di Toscana*, 24 novembre 1832; 1653m, *Strade Provinciali del Compartimento di Arezzo*.

⁵⁹ Sulla viabilità a Pontassieve prima della ristrutturazione granducale vedi: MARIO MANTOVANI, *Popoli e strade nella comunità del Ponte a Sieve*, Pontassieve, 1987 ed in particolare *Dimostrazione di tutte le strade comunitative esistenti nei popoli delle due antiche leghe di Monteloro e Diacceto, componenti al presente la Comunità di Pontassieve*, C. R. PAGANELLI AGRIMENSORE, 1774.

⁶⁰ Ms.Cappugi 308, cit., *Relazione di una strada esterna a Pontassieve*, doc.XIX, Anastagio Anastagi, 9 luglio 1788.

⁶¹ «La maggior salita si restringa a B.31 di lunghezza che resta da poco sotto la predetta Porta in là verso il palazzo Pretorio, la quale la si declive soldi 1 e denari 11 a braccio. In seguito per la lunghezza di braccia 66 la si declive soldi 1: 8 e 6/11 a braccio. Di lì per altre braccia 48 di lunghezza il declive che là di presente è di soldi 1.3.1/8 per ogni braccio. Le tre misure che sopra si distendono B.145. Quindi tirata dal principio alla fine la linea GH se piace se fino a quella abbassare la superficie della strada, ne verrà che la maggiore inclinazione per tutta la detta lunghezza di braccia 145 avrà il declive di soldi 1.7.8/29 per braccio» (*ibidem*).

⁶² *Ibidem*.

⁶³ «La nuova via passa per i beni del nobile Francesco Martini, coltivati con ulivi e d'altre piante, ora cinti di muro

per lunga estensione, e di poi per quelli del Sig. Bernardo Pecori, che sono dell'istessa qualità e cinti come sopra. Questi due possessori domandano che sieno recinti con un nuovo muro di calcina i loro terreni e ambi le parti, atteso che di presente restano i medesimi difesi dai malfattori da quel solo muro che ora esiste lungo la strada attuale; cosicché la loro domanda conclude con la ricostruzione di 350 braccia di muri di calcina (ibidem).

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Dall'apertura del muro del Pecori con la misura di braccia 224 si perviene ad attraversare la strada della porta del castello, cosiddetta la portaccia; vi occorre per l'allargamento il muro per spalla, alto con il fondamento fino al piano della strada braccia 4, da elevarsi; e questo, e gli altri seguenti con la scarpa esteriore di un sesto a braccio ridotto in sommità a braccia uno, cuba braccia 1194. Presso questa porta occorre un ponticino per lo scolo dell'acque del castello, dovrà essere nelle sopra espresse misure, e per ciò in seguito il muro per spalla sarà alto con il fondamento braccia 6, grosso in pianta braccia 2, in sommità in braccia cube 1080 per essere lungo braccia 120. Con la misura di braccia 208 si perviene alla strada che passa per il borgo. Qui vi il muro i bisogna alto con il fondamento braccia 7, grosso in pianta braccia 2 e 1/6, in sommità ridotto a braccia 1, avvertendo di farsi a questo ed agli altri suddestriti le feritoie per gli scoli degli acquitrini, cuba braccia 2305. Alle strade provenienti dalle nominate due porte Fiorentina e Portaccia, siccome verranno ad essere intersecate dai muri terrapieni, che ricorrono per spalla alla nuova strada, e che resteranno tanto superiori ai depressi piani delle due sunnominate, così vi saranno necessari gli rispettivi sdruciolli con i muri e ripieni per loro sostegno a comodo degli uomini e delle bestie, quali muri occorrendovi da ambi le parti, ve ne bisogneranno braccia 140, alti 4 e 1/2 e grossi di ragguagliato braccia 1.8.4 cubano 892. Per la lunghezza di braccia 552 quanto si estendono i prescritti muri per spalla, non contati quelli degli sdruciolli, occorrendovi il ripieno, dovrà esser largo di ragguagliato braccia 7, alto 5, danno cube 19320 per una spesa di lire 3220 (ibidem). Il ponte sulla Sieve, fatto erigere da Cosimo I, è in mattoni ed ha due archi di 49 e 39 braccia di corda, con profilo a schiena d'asino (cfr. L. TORRIGIANI, *Il comune di Bagno a Ripoli*, Firenze, 1901).

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Sir R. COLT HOARE, *A classical Tour through Italy and Sicily*, Nawmann, London, 1815, p. 21.

⁶⁸ Sul tema dei collegamenti ipotizzati dai Lorena tra la Toscana e la Romagna vedi D. STERPOS (a cura di), *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma, 1973.

⁶⁹ C.M. BURY, *The Three Great Sanctuaries of Tuscany*, Murray, Londra, 1833, trad. it. in A. BRILLI, *Viaggio in Casentino. Una valle nello specchio della cultura europea e americana*, Ediprint, Città di Castello, 1993, pp. 37-38.

⁷⁰ «Si vede sotto Bibbiena il ponte sull'Arno che è rovinato ed era di pietra, e l'Arno se ne è allontanato; il pubblico desidererebbe che fosse rifatto ma la spesa sarebbe troppo forte». *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol. II, p. 468.

⁷¹ Ibidem, p. 474.

⁷² Tra Bibbiena e Rassina si devono guardare i torrenti Vessa e Corsalone ed il fosso della Croce e della Volta.

⁷³ In successione da nord a sud: fosso dell'Emorato, torrente Talla, fosso Gravena, fosso della Lendra, fosso del Palazzo, rio dell'Olmo e rio di Giovi.

⁷⁴ *Relazioni sul Governo della Toscana*, cit., vol. II, p. 476.

⁷⁵ Riguardo lo stato del manto stradale del tratto Santa Maria-Arezzo, nel 1721 era stata deliberata la realizzazione di «braccia cento di inghiarato da farsi in faccia della cantonata del Torrione prima di arrivare a quel Ponticino largo braccia cinque alto nel colmo tre quarti e dalle parti un quarto; sia messo in fondo sasso grosso, in cima ghiaia minuta e vi si facciano le sue panchine di erbate dalle parti» (ASF, Capitani di Parte, n.n., 1941, a 74; *Interventi in Arezzo e sue cortine*. Relazione del 6 novembre 1721 inviata ai Deputati sopra le Strade e Ponti della città di Firenze su ordine del Senatore Provveditore Gio. Battista Nelli).

⁷⁶ *Prospetto statistico delle strade regie, provinciali e comunitative del Granducato di Toscana*, cit.: per il circondario aretino tra Poppi ed Arezzo gli interventi, esclusa la nuova costruzione del tronco Rassina-Subbiano, si limitano alla costruzione di muri, di zanelle ed alla manutenzione generale: in totale è prevista una spesa di lire 5.317 per le nuove costruzioni e di lire 4.795 per la manutenzione ed il restauro.

Le grandi transappenniniche toscane: le strade carrozzabili bolognese e modenese

Giuseppina Carla Romby

Pochi decenni separano la realizzazione della carrozzabile Bolognese della Futa (1749-52) da quella Modenese dell'Abetone (1766-81), ma in quegli anni si verificarono profondi e sostanziali mutamenti nella politica del governo toscano in merito alla viabilità ed ai collegamenti all'interno del Granducato e nei confronti degli stati contermini; e mentre si può parlare di una «rivoluzione stradale» operata dai Lorena¹, è anche possibile individuare alcune peculiarità degli interventi che lasciano intravedere un certo cambiamento dell'ottica con cui si affrontava tale problema nel passaggio dal governo di Francesco Stefano di Lorena e della Reggenza del conte di Richécourt a quello di Pietro Leopoldo.

Per il primo l'interesse ad avere una strada carrozzabile che potesse permettere il passaggio dell'Appennino a tutti i veicoli e in qualsiasi stagione coniugava aspetti economici (rilancio dei commerci e promozione di zone fortemente impoverite) con l'esigenza di attuare un migliore collegamento con l'Impero austriaco e la sua capitale Vienna, anche se ciò comportava l'attraversamento dello stato della Chiesa (Legazione di Bologna) che non rinunciava a far valere i suoi privilegi.

La realizzazione della strada Modenese era, per Pietro Leopoldo l'occasione per attuare il collegamento con Vienna senza dover attraversare i territori ecclesiastici, (divenuti ostili dopo l'azione riformatrice del principe), avere un'arteria adatta al transito militare e valorizzare il formidabile potenziale economico del porto di Livorno che veniva considerato come il porto dell'Impero nel Mediterraneo.

La «tramutazione» della Bolognese attuata dalla Reggenza sembrava essere la migliore se non l'unica scelta possibile anche in virtù di costi contenuti e di

una certa rapidità di realizzazione (stante il riutilizzo di tracciati esistenti), condizioni indispensabili per le esauste finanze della Toscana; con la Modenese Pietro Leopoldo e i suoi ingegneri puntarono ad una maggiore rapidità degli spostamenti ed alla costruzione di un bacino internazionale di interessi e scambi che miravano a far divenire la Toscana interlocutore privilegiato degli stati europei.

La strada maestra postale Bolognese detta «della Futa»

Il collegamento Bologna-Firenze era stato assicurato, fino da epoca romana da una viabilità che superava l'Appennino a nord di Firenze in località detta Osteria Bruciata per scendere attraverso Galliano-Pratolino alle pendici di Fiesole dove si trovava la via etrusca pedemontana per Arezzo².

Nella stessa direzione, ma spostato più ad est, era il tracciato della transappenninica del Giogo di Scarperia, aperta nel corso del Trecento³ e divenuta il principale asse di collegamento tra Toscana ed Emilia fino al XVIII secolo, quando il valico venne spostato ad ovest per il passo della Futa.

Si deve ai difetti costituzionali del tracciato se, quando fu presa la decisione di rendere rotabile la Firenze-Bologna non venne, nel versante toscano, sistemato il tracciato esistente, ma si realizzò un «tramutamento» dell'intero tronco di montagna abbandonando il valico del Giogo.

Il problema dell'agibilità del percorso di valico si pose immediatamente al momento in cui il sovrano lorenese, Francesco Stefano, si apprestò a visitare il suo nuovo regno (1739). Per far passare il convoglio principesco formato di numerosissime carrozze cariche di equipaggi e bagagli, si provvi-

de ad eseguire vari lavori di spianamento, allargamento e sistemazione della carreggiata nel tentativo di migliorare la difficile ascesa dei mezzi tirati da buoi e aiutati da uomini e cavalli nei tratti più ripidi. A questi lavori soprintendeva il marchese Filippo Guadagni, Provveditore della Parte e Soprintendente delle Strade del Granducato, che nel suo ruolo di massimo responsabile della rete stradale dello Stato veniva investito, pochi anni dopo, dell'impresa di rendere carrozzabile la grande arteria di valico⁴.

Nel 1745 il Guadagni in compagnia di diversi periti effettuava numerosi sopralluoghi per studiare il tracciato migliore secondo cui far passare la strada, e nel 1747 lo stesso conte di Richécourt si recava sul luogo per decidere il tracciato⁵.

Scartata una prima idea che spostava il percorso su Prato, si stabilì di condurre la strada come quella esistente, a Le Filigare (punto di confine col Bolognese), migliorando il tracciato da Firenze a Novoli (S. Piero a Sieve) e costruendo da Novoli a Pietramala un tratto nuovo attraverso il passo della Futa (m. 903); anche se la strada arrivava al passo ad una quota più alta del Giogo, riusciva ad evitare la ripida salita da Scarperia al valico e la successiva discesa a Firenzuola (di circa 400 m.) che bisognava poi risalire. Invece da Pietramala alla Futa il tracciato stradale poteva camminare in quota, accostandosi a Monte Beni e Sasso di Castro su un terreno molto più stabile di quello del Giogo e inoltre si eliminava l'attraversamento del Santerno.

Sulle direttive di Richécourt e del Guadagni l'ingegnere Anastasio Anastagi compilò il progetto esecutivo per una strada con massicciata di 8 braccia (m. 4, 65) più le banchine di 2 braccia ciascuna (m. 1, 16).

Il percorso definitivo fu il seguente: Firenze, Porta S. Gallo - La Pietra - La Lastra - Trespiano - Pian di S. Bartolo - Fontesecca - Pratolino - Fontebuona - Vaglia - Carlone - Tagliaferro - Novoli (S. Piero a Sieve) - Trebbio - Cafaggiolo - Bilancino - villa delle Maschere - Cintoia - Erbaia - Montecarelli - Poggio Bianco - Monte di Fo - Futa - Sasso di Castro - Traversa del Covigliaio - Montebeni - Pietramala - Le Filigare; era lungo un totale di 35, 77 miglia.

L'Anastagi eseguì sopralluoghi e perizie di tutte le 35 miglia e le suddivise in 13 lotti di lavori⁶:

- 1) Dalla Porta S. Gallo fino a tutto il prato del Marchese Corsi;
- 2) Dalla villa del Marchese Corsi fino alla chiesa di Trespiano;
- 3) Dalla chiesa di Trespiano fino all'Osteria di Fontebuona;
- 4) Dall'Osteria di Fontebuona fino alla fornace di Novoli;
- 5) Dalla fornace di Novoli fino al fiume Sieve compreso il nuovo Ponte;

- 6) Dalla Sieve fino alla villa dei Leoni;
- 7) Dalla villa dei Leoni fino alle case di S. Martino;
- 8) Dalle case di S. Martino fino all'Osteria di Montecarelli;
- 9) Dall'Osteria di Montecarelli fino al Monte di Fò;
- 10) Dal Monte di Fò fino sopra detto Monte di Fò;
- 11) Da passato Monte di Fò fino all'Osteria della Traversa;
- 12) Dall'Osteria della Traversa fino alla chiesa di Covigliaio;
- 13) Dalla chiesa di Covigliaio fino a Pietramala.

Per ciascun lotto venivano specificati tutti i lavori necessari per «ridurre» la strada «che si pratica abitualmente» al tracciato della nuova arteria e si corredevano le relazioni dei disegni esecutivi necessari.

Nei primi quattro lotti, dalla Porta S. Gallo di Firenze fino alla fornace di Novoli, posta a circa 2 Km. da S. Piero a Sieve, il tracciato restava lo stesso della via postale Bolognese; i lavori consistevano soprattutto in allargamenti (Porta S. Gallo e Pellegrino), nella costruzione di muri e ponti, nella riparazione di ponti esistenti (Carzola, Carlone). Brevi ma importanti i nuovi tronchi: uno subito dopo il borghetto della Lastra, per ridurre la salita del Rigogli, uno dopo Fontesecca, dove si sarebbe aperta la strada nei prati a est, evitando la parte più ripida della salita dell'Uccellatoio.

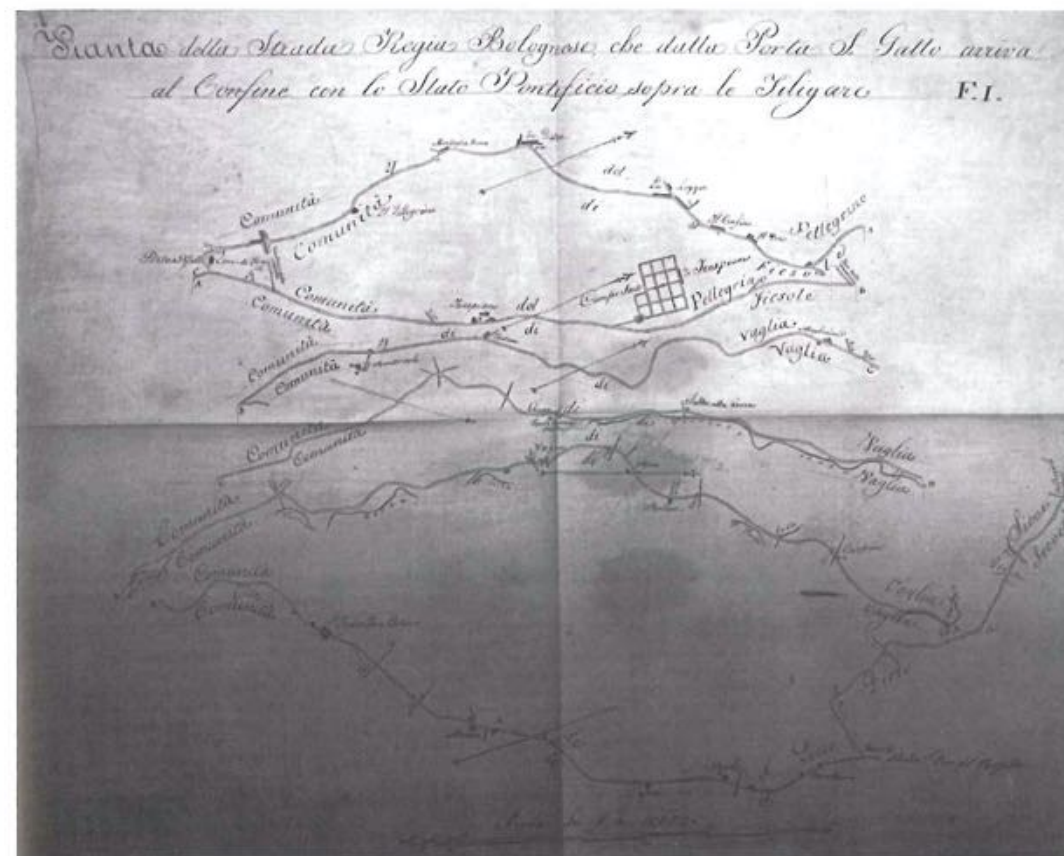
Gli interventi di questo primo tratto sono descritti nelle Relazioni nn. 1-47.

A Novoli iniziava il «tramutamento» cioè il nuovo tracciato distaccandosi dalla vecchia postale che proseguiva per S. Piero a Sieve - Scarperia - Giogo - Firenzuola. Parte del percorso utilizzava il tracciato di vie e viottole che collegavano le numerose ville disseminate nelle campagne, come si verificò per il viale dritto e pianeggiante che passava davanti alla villa di Cafaggiolo e che, allargato di 4 braccia, portava alla Sieve (Bilancino) dove era prevista la costruzione di un ponte, il manufatto più importante dell'intero tracciato (Relazione n. 5).

Il tratto dalla Sieve a Montecarelli ricalcava una vecchia strada che toccava le ville delle Maschere e dei Leoni, ma si dovevano introdurre due varianti importanti a Ghiereto e S. Martino ed occorreva allargare, livellare e rifondare un po' dappertutto il piano stradale (Relazioni nn. 6-8).

Dopo Montecarelli i lavori assumevano i caratteri tipici della strada di montagna: muri di sostegno, «scogliere» per creare un piano artificiale su cui far passare la carreggiata, moltissimi ponticelli e ponti sui vari borri che si incontravano lungo il tracciato (Relazioni nn. 9-11).

Se il tratto Montecarelli - La Traversa si presentava come quello di maggiore impegno, anche il successivo Traversa - Covigliaio - Pietramala, non era



1/Pianta della strada Regia Bolognese che dalla Porta S. Gallo arriva al confine con lo Stato Pontificio sopra Le Filigare. (ASF, *Capitani di Parte Pianta*, cartone VIII, f. D).

facile, nonostante la presenza di un tracciato stradale che poteva essere in parte seguito; venne prevista la costruzione di massicciata, «scogliere» e ponti di una certa ampiezza, sbassamenti e allargamenti (Relazioni nn. 12-13). Finalmente a Pietramala si riprendeva la strada Bolognese «già praticata» fino al confine con lo Stato Pontificio.

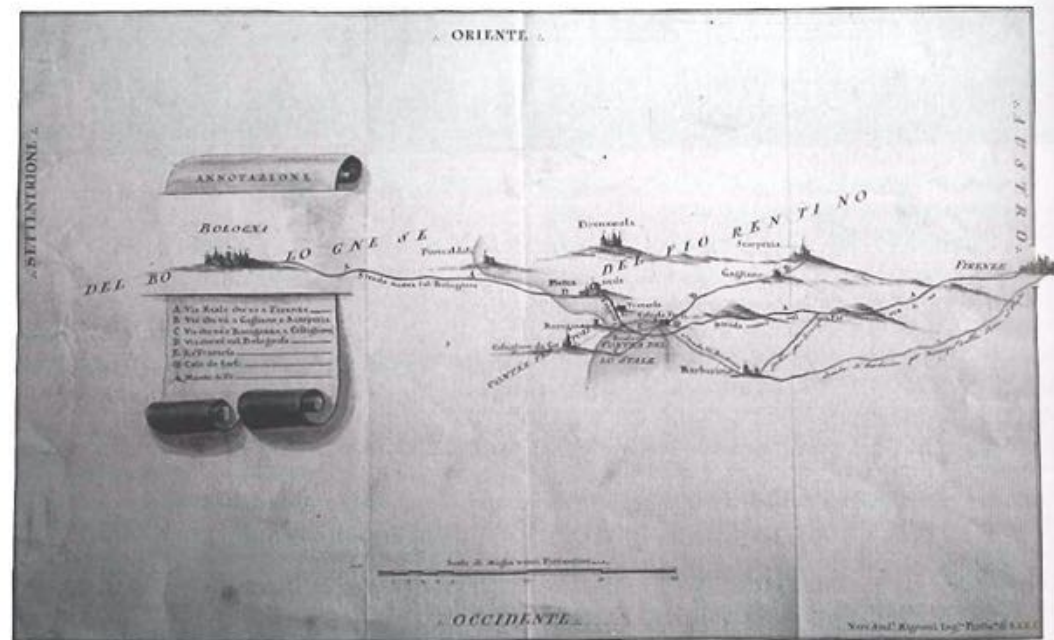
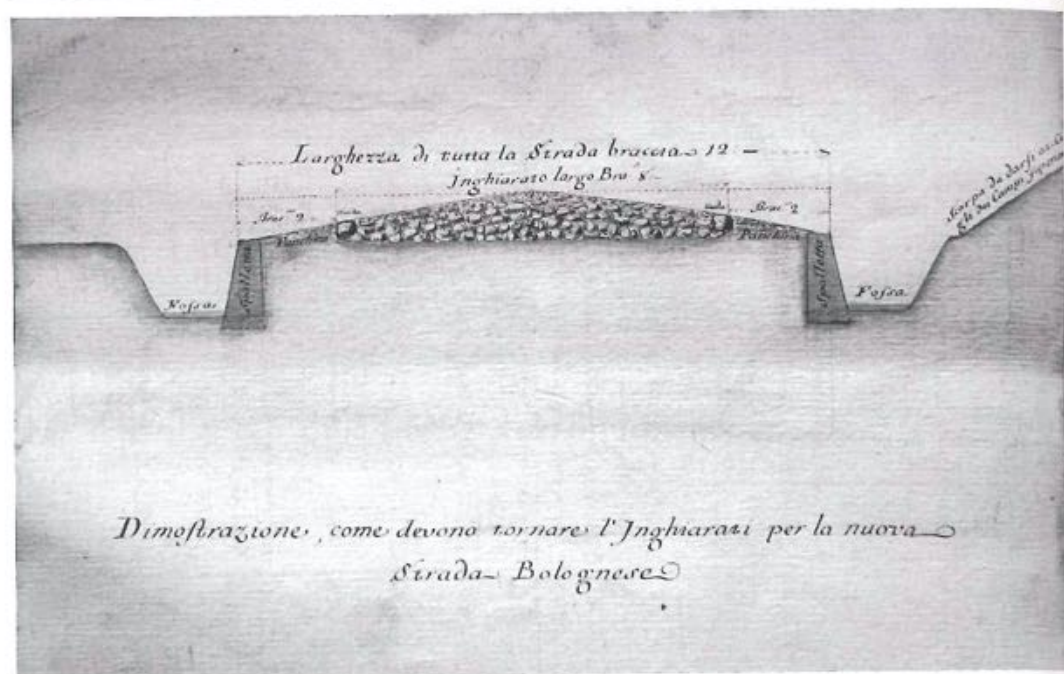
Il 29 gennaio 1749 un Bando rendeva pubblica la volontà granducatale di «ristabilire» la strada Bolognese, mentre si procedeva ad affidare i lavori tramite appalto pubblico; l'appaltatore fu il capomastro Giovan Battista Ventani di Laterina che vinse la gara con un'offerta di 84. 000 scudi.

Per provvedere alla copertura finanziaria necessaria si ricorse ad una «imposizione straordinaria» che interessava «tutte le comunità sottoposte alla giurisdizione del Magistrato dei Nove, e della città, contado e montagna di Pistoia, come pure sopra quelle delle case di Livorno e dei luoghi di Monte di

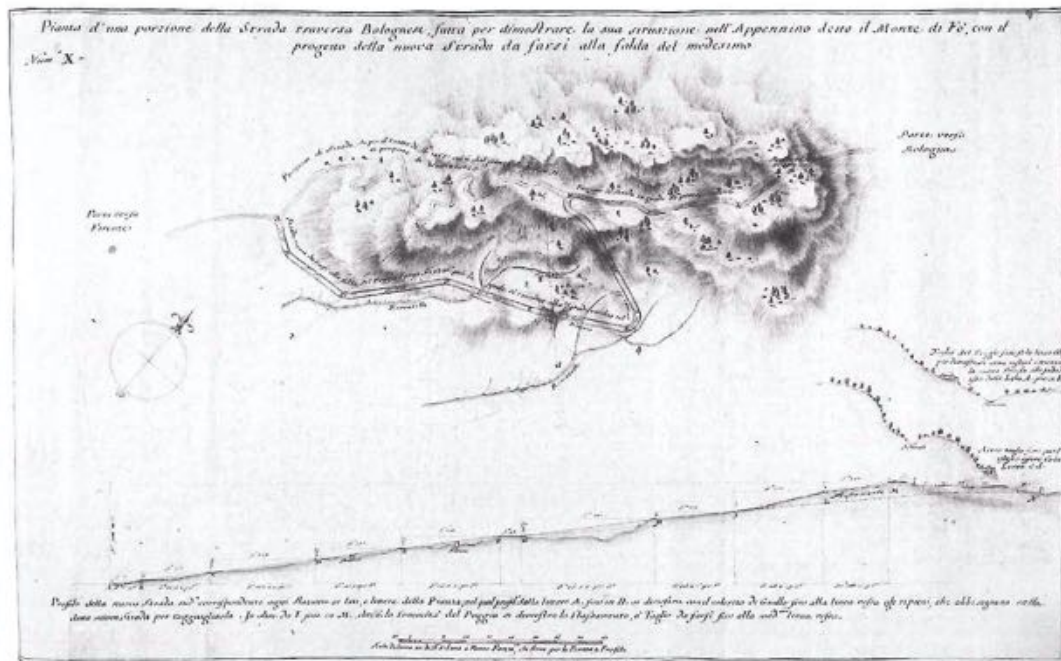
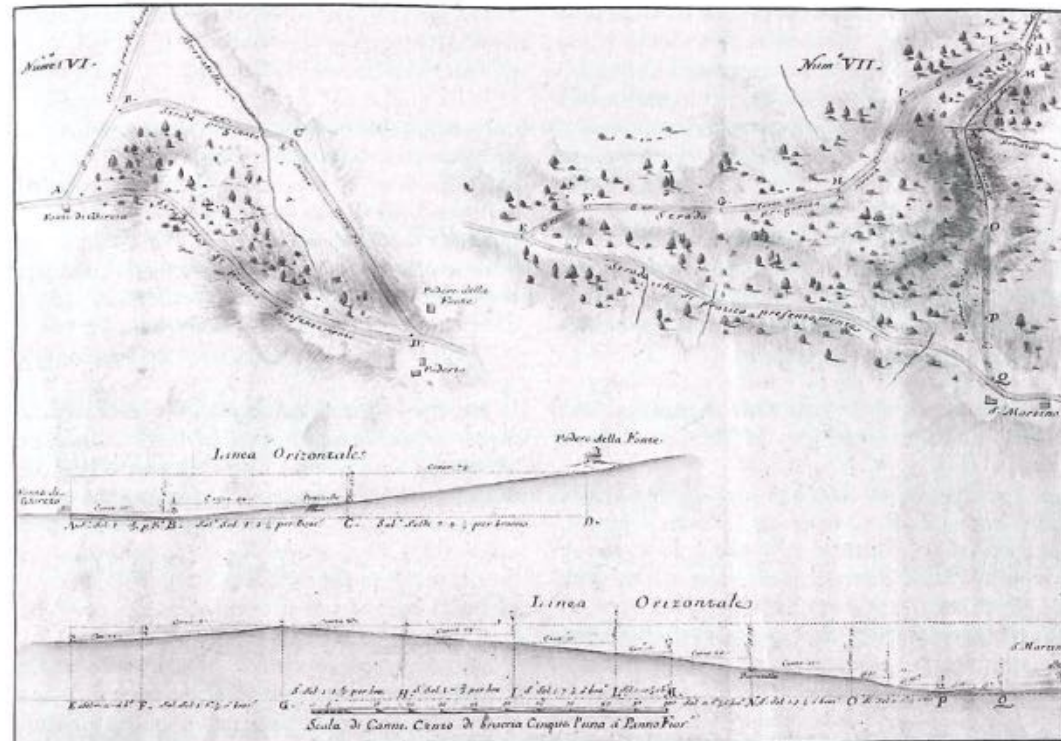
questa città⁸, considerando l'opera di generale utilità.

Al Ventani vennero concessi tre anni per portare a termine l'opera ed anche se la scadenza venne rispettata⁹, i lavori non vennero eseguiti secondo le norme contrattuali come ebbe modo di verificare l'ingegnere Anastagi inviato a controllare l'operato dell'impresario¹⁰.

Così la strada si presentava in precarie condizioni ancora prima di essere aperta e utilizzata; ciò apriva il grave problema della manutenzione che doveva essere a carico delle comunità attraversate, Scarperia e Firenzuola, le quali non risparmiarono proteste e ricorsi sottolineando il carattere di pubblica utilità dell'arteria e chiedendo che gli oneri di manutenzione fossero sostenuti dallo Stato. In tale situazione di conflittualità si provvide alla sostituzione dell'incaricato della manutenzione impegnandolo anche ad eseguire quella serie di lavori che il Ventani non aveva condotto secondo il progetto Anastagi¹¹.



2/Sezione della carreggiata della strada Bolognese (ASF, Capitani di Parte numeri neri, f. 1704).
3/Tracciato della nuova strada Bolognese con la rete stradale tra Firenze e Bologna (ASF, Capitani di Parte Pianta, cartone XII).



4/5/Strada Bolognese, esempi di rettifiche presso S. Martino (ASF, Capitani di Parte Pianta, cartone XII).



FRANCESCO

PER LA GRAZIA DI DIO

IMPERADORE DE' ROMANI SEMPRE AUGUSTO
RE DI GERMANIA E DI GERUSALEMME, DUCA DI LORENA E DI BAR,
GRAN DUCA DI TOSCANA &c.

Volendo Noi per universal beneficio della Toscana, e del Commercio, che si proceda prontamente alla restaurazione della Strada di Poita, che dalla Città di Firenze vada a' Confini del Bolognese, e a ridarla più agevole, e comoda per mezzo di quelle variazioni, che sono state progettate, e che si troveranno più proprie per facilitare la comunicazione del Traffico fra la Toscana, e la Lombardia, non meno che il passaggio a i Forestieri per il nostro Gran-Ducato: E riflettendo, che le Comunità, le quali sono particolarmente incaricate del rispettivo mantenimento di essa, non sono capaci di poter da per se sole soffrire tutta la spesa, che a tale oggetto, si rende indispensabile; Quindi è, che a fine, che possa eseguirsi con minor loro aggravio, ed anche in vista del vantaggio, ch'è per risultarne all'Universale, ci siamo determinati di far supplire alle spese per ciò necessarie con una Imposizione straordinaria, da porsi per questa volta solamente sopra le Rendite degli Effetti descritti alle Decime Gran-Ducali, e del Contado, e all'Estimo di tutte le Comunità sottoposte alla Giurisdizione del Magistrato de' Nove, e della Città, Contado, e Montagna di Pistoia, come pure sopra quelle delle Case di Livorno, e de' Luoghi di Monte di questa Città.

Vogliamo che questa Imposizione si esiga in due anni sopra le Rendite sopraddette alla ragione di tre per cento l'anno in tante rate rispettive, e secondo le scadenze de' tempi, ne quali si devono, e sogliono fare i pagamenti ordinari agli Uffizi predetti a forma delle Istruzioni da darsi a' Depositari di essa; all'effetto di che i Camarlinghi non faranno le Ricevute di saldo de' pagamenti delle Tasse ordinarie dovute agli Uffizi sopraccennati, se prima non resteranno saldate da ciascun Debitore le rate dell'Imposizione presente.

Intendiamo che restino compresi in questa Imposizione tutti gli Effetti, e Rendite della natura sopraccennata appartenenti a qualunque Persona, benchè forestiera, ed estere per qualsivoglia titolo, e privilegio, ancorchè fusse fondato sul numero de' dodici figliuoli, o qualunque altro di cui occorresse fare special menzione.

E solamente eccettuiamo i Beni descritti all'Estimo delle Comunità esistenti nelle Cancellerie di Fivizzano, e Castiglione del Terziere, e quelle delle Contee, le quali dispensiamo dal concorrere alla spesa della Strada sopraddetta.

Eleggiamo il Senatore Acazio Sanminiati Soprintendente de' Monti, il Senatore Neri Venturi Sopraffidato de' Nove, e il Senatore Filippo Goudagni Provveditore della Parte per Deputati della presente Imposizione, della quale particolarmente gli incarichiamo, autorizzandoli a dare tutti gli ordini opportuni, e a prendere quei provvedimenti, che crederanno necessari per la buona direzione, e regolamento di essa; Siccome a fare qualunque dichiarazioni occorrenti, e a decidere ogni controversia, che potesse insorgere sopra la medesima.

Gli diamo inoltre facoltà di prevalersi per gli effetti suddetti di tutti i Cancellieri, e Camarlinghi, e di qualunque altro Ministro degli Uffizi soprannominati, i quali saranno particolarmente tenuti a prestar loro ogni puntuale, ed esatta obbedienza, acciocchè il tutto sia regolato, ed eseguito nelle forme più proprie, e questa Imposizione riesca all'Universale di quel minore aggravio, che sarà possibile a forma delle nostre Patente intenzioni. Fatto in Firenze li ventiquattro Marzo 1749.

IL CONTE DI RICHECOURT,

FRANCESCO PECCI.

PAGNINI.

In Firenze, l'Anno 1749. Nella Stamperia Imperiale.



NOTIFICAZIONE.

Per l'Impresa del Ristabilimento della Strada Bolognese.

E Sindaci S. M. C. benignamente compiaciuti di comandare, che la Strada Maestra Bolognese dalla Porta a S. Gallo fino al confine venga ristabilita con permutarla in alcuni luoghi, sicchè torni più piana, e più comoda, non solo per beneficio de' Passeggeri, ma anco a vantaggio del pubblico Commercio: A tal' effetto è stata data l'opportuna commissione agli Ingegneri della Parte, quali dopo varie operazioni, e riflessioni da essi fatte, finalmente ne hanno data la loro relazione, in cui si propone il lavoro da farsi, divisa tal relazione in più parti, che repartendo il lavoro da luogo a luogo comprendono l'intero di detto lavoro: Laonde dovendosi adesso dar esecuzione alla precitata relazione, con deputare le opportune Maestranze, acciò venghino effettuati i lavori prescritti nella relazione suddetta, Quindi è, che di comandamento espresso ricevuto dalla predetta S. M. C.

Per la presente pubblica Notificazione si fa sapere a qualunque Persona, che volesse applicare a fare detto lavoro, che si presentasse alla nostra Cancelleria ad oggetto di vedere il contenuto di detta relazione, e se gli assegna tempo, e termine di un mese da cominciare a decorrere il giorno della pubblicazione della presente Notificazione, a fine di fare la sua offerta in carta sigillata, che riguardi, o l'intero lavoro, o sì vero alcuna delle sue parti, da esibirsi tal' offerta in questa nostra Cancelleria unita colla nomina di un Mallevadore idoneo da darsi da ciascuno Oblatore, qual Mallevadore deva esserli in valida, e conosciuta forma appresso gli atti del Tribunale, che il lavoro, che si prenderà a fare dall'offerente sarà fatto con tutte le buone regole dell'Arte, fedelmente in conformità del prescritto nella relazione, con più il mantenimento di esso lavoro per il tempo, e termine, di che in appresso. Dopo le quali offerte, e nomine di Mallevadore da farsi entro il suddetto mese per la presente istella nostra Notificazione si fa intendere, e s' intima a qualunque persona, che non fare la sua offerta nel modo, e forma sopraddivisa, qualmente faremo esporre in una mattina da destinarsi nella nostra solita Residenza nel Tribunale della Parte al pubblico Incanto da farsi davanti di Noi l'impresa del suddetto lavoro di detta nuova strada Bolognese per rilasciarla a quello, che proporrà condizioni, che ridondino in maggior vantaggio del Pubblico, salva l'approvazione di S. M. C. a cui dovrà parteciparsi da Noi.

E fanno sapere quanto sopra, acciocchè chiunque vorrà offrire sappia le particolarità, almeno le più essenziali di detta impresa; Per la medesima nostra presente Notificazione si dichiara

I. Che la detta ordinazione è divisa in n. 13. capi di lavoro, come appresso; Cioè

1. Dalla Porta a San Gallo, fino a tutto il Prato della Villa del Marchese Corfi.
2. Dalla Villa del Marchese Corfi, fino sotto la Chiesa di Trespiano.
3. Dalla Chiesa di Trespiano, fino all'Osteria di Fonte buona.
4. Dall'Osteria di Fonte buona, fino alla Fornace di Nuovoli.
5. Dalla Fornace di Nuovoli, fino al Fiume Sieve, compresi il nuovo Ponte.
6. Dalla Sieve, fino alla Villa de' Leoni.
7. Dalla Villa de' Leoni, fino alle Case di San Martino.
8. Dalle Case di S. Martino, fino all'Osteria di Monte Carelli.
9. Dall'Osteria di Monte Carelli, fino a piè di Monte di Fd.
10. Da Monte di Fd, sopra detto Monte di Fd.
11. Da passato Monte di Fd, fino all'Osteria della Traversa.
12. Dall'Osteria della Traversa, fino alla Chiesa del Covigliajo.
13. Dalla Chiesa del Covigliajo, fino a Pietra mala.

II. Che otto giorni avanti, che debba farsi l'Incanto sarà esposto in Tavoleta affisso alla Porta della nostra Residenza la somma, sulla quale sarà posto all'Incanto ciascheduno de' sopraddetti Capi di lavoro, e sotto della quale sarà permesso agli Oblatori fare offerte più vantaggiose nel di dell'Incanto fino alla liberazione.

III. Che in detta Tavoleta sarà parimente indicato il giorno certo, e l'ora, in cui dovrà farsi il detto pubblico Incanto.

IV. Che qualunque Persona si presenterà in Oblatore dovrà fare il lavoro in Cotrimo dentro quel termine di tempo, che sarà dichiarato poter esser sufficiente per l'esecuzione di ciaschedun Capo di lavoro, e dovrà obbligarsi al mantenimento di esso lavoro, per Anni tre, talmente che l'effetto sia, che due volte almeno ogni Anno del Trionno dovranno ricolmarli, e ristorarli gli Inghierati, ristabilirsi lo Muraglie, e spaltere sì di sasso, come di terra, e racconciarsi i fessure de' Pietri, che dovranno espressamente essere incaricati di riconoscerla prima, che ne succeda l'intero lido.

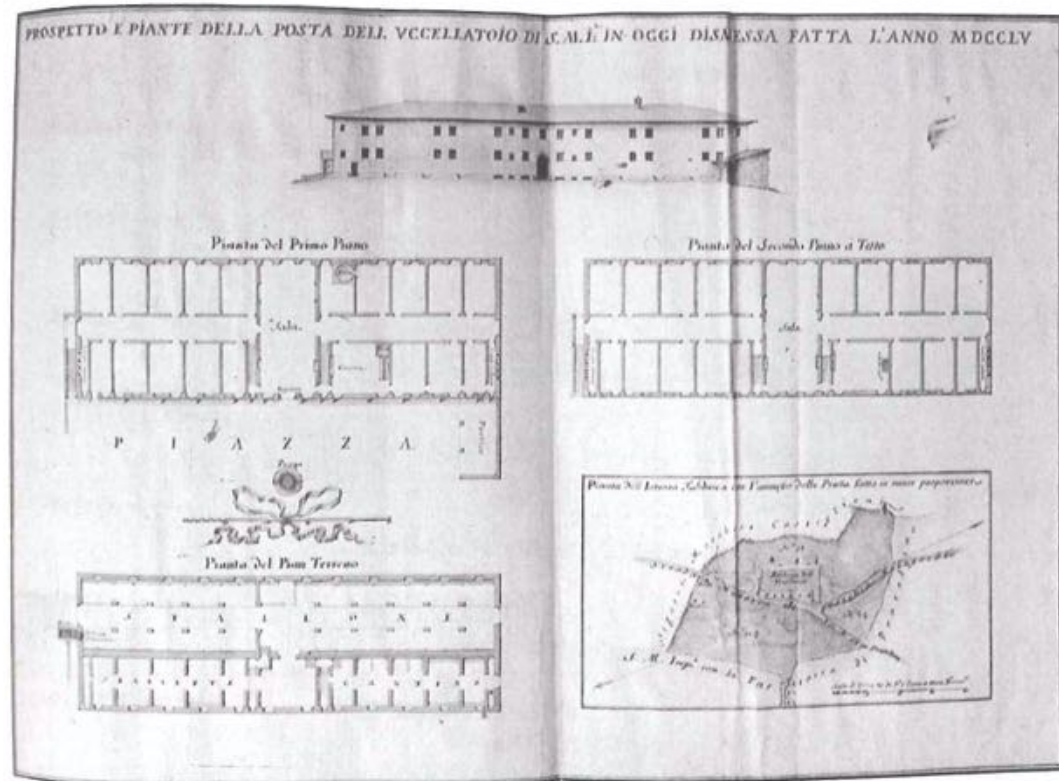
V. Che non sarà accettata veruna offerta, che si faccia da terza Persona pro Persona nominata, volendo, che si vorranno dire all'Incanto prima della liberazione; E tutto mandantes &c. Dalla nostra solita Residenza li 17. Gennaio 1749. ab Inc.

I Deputati sopra le Strade, e Ponti
Della Città di Firenze.

Francesco Maria Cecellini SCMC.



9/Libro di spese della nuova strada Bolognese (ASF, Capitani di Parte numeri neri, f. 1709).



10/Prospetto e piante della Posta dell'Uccellatoio di SMI in oggi dismessa fatta l'anno MDCCLV (ASF, R. Possessioni, t. 4).

scambievolmente alla mercatura e commercio che è, e può essere della Toscana con la Lombardia» e «soccorrere scambievolmente colle milizie i territori che stavano per unirsi sotto lo stesso Duca di Parma¹⁵.

Cambiato lo scacchiere politico e passata la Toscana sotto il dominio lorenese (1737) il vecchio progetto Fantasia fu ripreso (1742-43) dall'ingegnere lorenese Jadot che ispezionò i tracciati e iniziò alcuni lavori, presto interrotti.

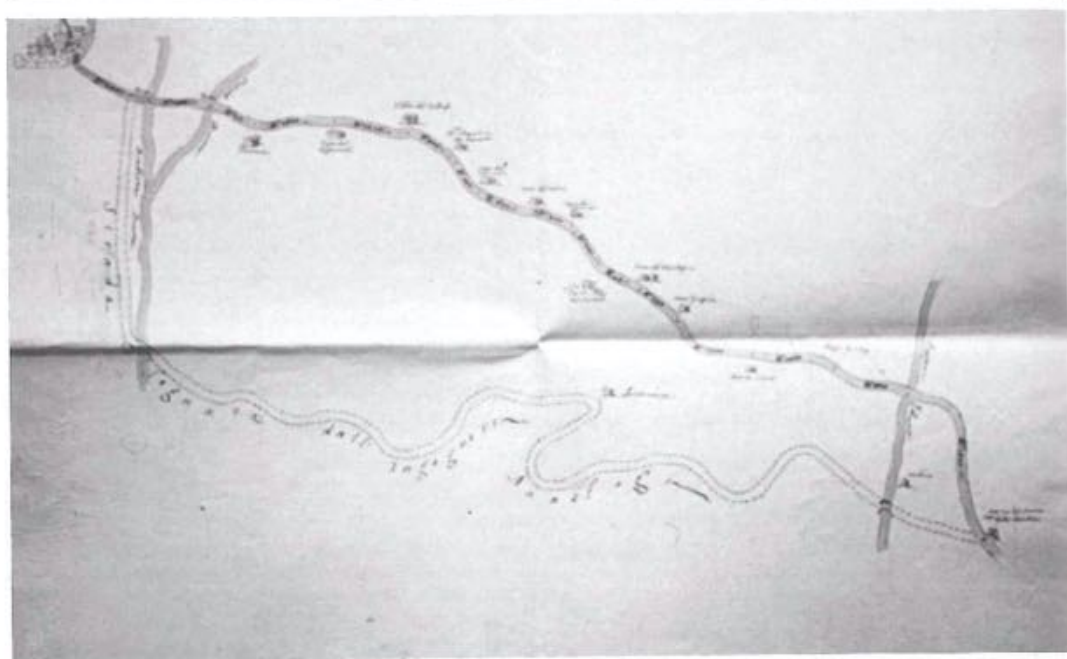
Il rilancio dell'idea della carrozzabile per Modena doveva avvenire qualche anno dopo e in conseguenza di un generale inasprimento dei dazi applicati dal governo di Bologna sui beni toscani in transito per lo Stato¹⁶; ciò aveva prodotto sensibili danni al porto commerciale di Livorno (a cui facevano capo le merci provenienti dal nord Italia e dall'Impero austriaco) e la Reggenza lorenese, constatata la impossibilità di trovare accordi con la Santa Sede, decise di procedere d'urgenza alla realizzazione del percorso Pistoia - Modena del tutto esterno alla Legazione bolognese.

Nel 1763 Vienna comunicava ai ministri modenesi e toscani la decisione di costruire la nuova strada

secondo il piano voluto dallo stesso Imperatore che mirava «ad aprire una comoda via di commercio da Pistoia a Modena, rendendo carrozzabile la preesistente mulattiera, ciascun sovrano nel rispettivo Stato, ed in accordo reciproco per un discreto ribasso dei dazi per gli stati Ducali e del Mantovano¹⁷. Si voleva inoltre una strada militare che permettesse il rapido movimento di truppe dalla piazzaforte austriaca di Mantova agli stati al di qua e al di là dell'Appennino.

Nel frattempo e fino dal 1758 il governo toscano aveva incaricato l'ingegnere Anastagi insieme al De Naville (Ispettore ambulante dell'appalto) e al capomaestro Andrea Tosi, di effettuare i sopralluoghi e redigere il progetto del nuovo tracciato; l'Anastagi proponeva un percorso che da Pistoia doveva condurre a S. Marcello e Mammiano seguendo il più possibile le valli fluviali (dell'Ombrope, Reno, Maresca e Limestre), mentre da S. Marcello in avanti si ponevano le alternative del valico di Boscolungo o dell'Acqua Marcia (per Lizzano - Cutigliano - Melo e Conio) con arrivo a Fano¹⁸.

Si evidenziava comunque come «il minor disastro-



13/Disegno della strada Modenese (ASF, Segreteria di Finanze ante 1788, n. 1086).

so transito degli Appennini fosse per la serra delle Motte o Boscolungo¹⁹.

Subito dopo la decisione di Vienna le delegazioni toscana e modenese²⁰ cominciarono ad incontrarsi per decidere principalmente sul punto di valico, ma i tecnici delle due parti si trovarono su posizioni contrapposte fino a che non intervennero i due governi che stabilirono il valico a Boscolungo, riconosciuto come il più adatto anche dai celebri matematici Giuseppe Ruggero Boscovich e Paolo Frisi chiamati a dare il loro parere. Il Frisi non esitava ad affermare che «per una strada che possa comodamente e in qualunque tempo praticarsi dai calessi e dai carri resta la sola foce di Boscolungo»²¹.

Solo con il governo di Pietro Leopoldo i lavori presero realmente il via, non senza una generale revisione del progetto Anastagi affidata al matematico Leonardo Ximenes²² che insieme al Provveditore delle Strade di Siena, Belisario Bulgarini, doveva non solo riconoscere il lavoro già fatto, ma anche esaminare quel che resta da farsi secondo la relazione, piante e profili dell'Ingegnere Anastagi²³.

Secondo lo Ximenes era necessario ampliare la larghezza della carreggiata da 8 a 10 braccia, variare il tratto iniziale passando per Cireglio e Le Piastre, e costruendo il ponte sull'Ombrone a monte dell'esistente ponte Asinaio di Gello, anziché seguire il

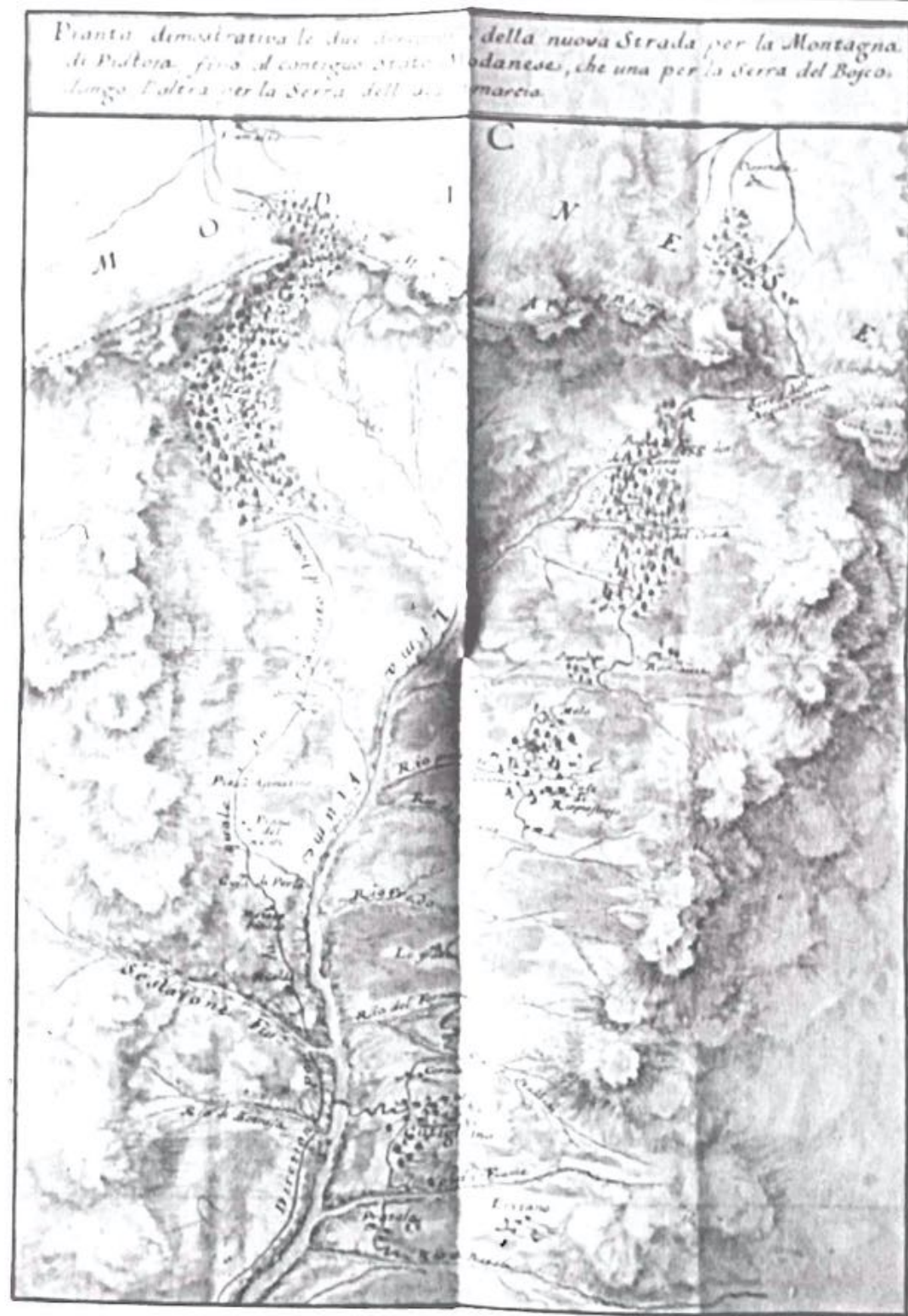
tracciato Le Panche - S. Maria delle Grazie - Saturnana, previsto dall'Anastagi. Inoltre venivano introdotte le varianti tra il fiume Reno e il passo dell'Oppio e soprattutto si affermava la scelta del valico a Boscolungo.

Dopo l'approvazione sovrana, il 27 febbraio 1767 fu ordinato di dare inizio ai lavori -dalla Porta di Pistoia alla filiera di Capo Strada e al ponte nuovo sul fiume Ombrone- e il 23 giugno veniva approvata la prosecuzione del tracciato fino al valico.

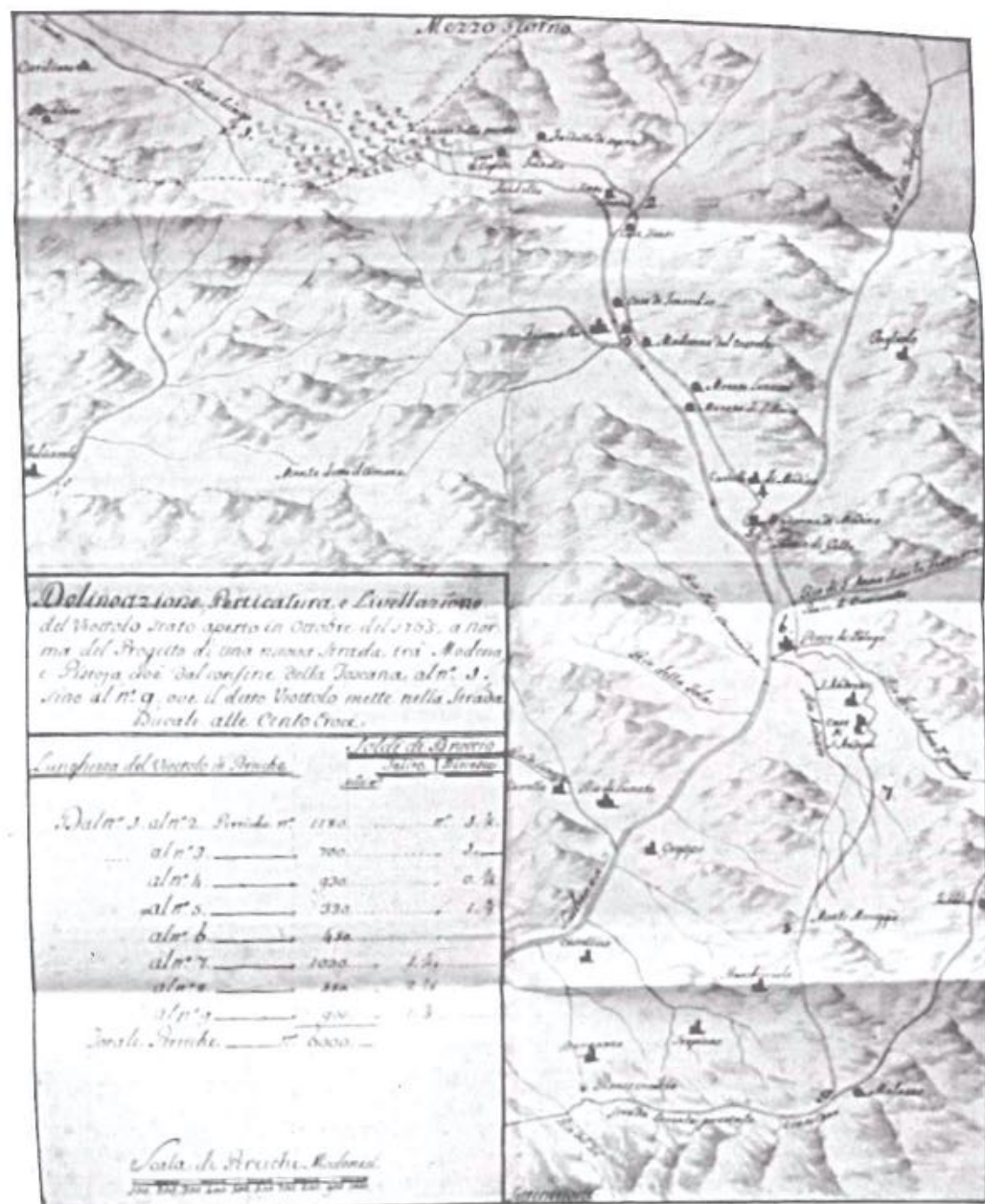
Leonardo Ximenes era nominato direttore dei lavori e affiancato dal capomaestro Andrea Tosi, mentre Alessandro Nini diveniva assistente ai lavori, esautorando completamente l'ingegnere Anastagi, primo progettista dell'opera²⁴.

Per la esecuzione dei lavori l'intero tracciato venne suddiviso in quattro tronchi: Pistoia - Le Piastre, Le Piastre - Lima, Lima - Sestaione, Sestaione - Confine di Stato, attribuiti ad altrettanti impresari che si sarebbero alternati in lotti successivi di lavoro²⁵; l'opera venne finanziata dalla cassa del Monte Pio di Pistoia, dalla cassa dei Nove e da una «imposizione straordinaria» bandita con Motuproprio del 4 agosto 1767.

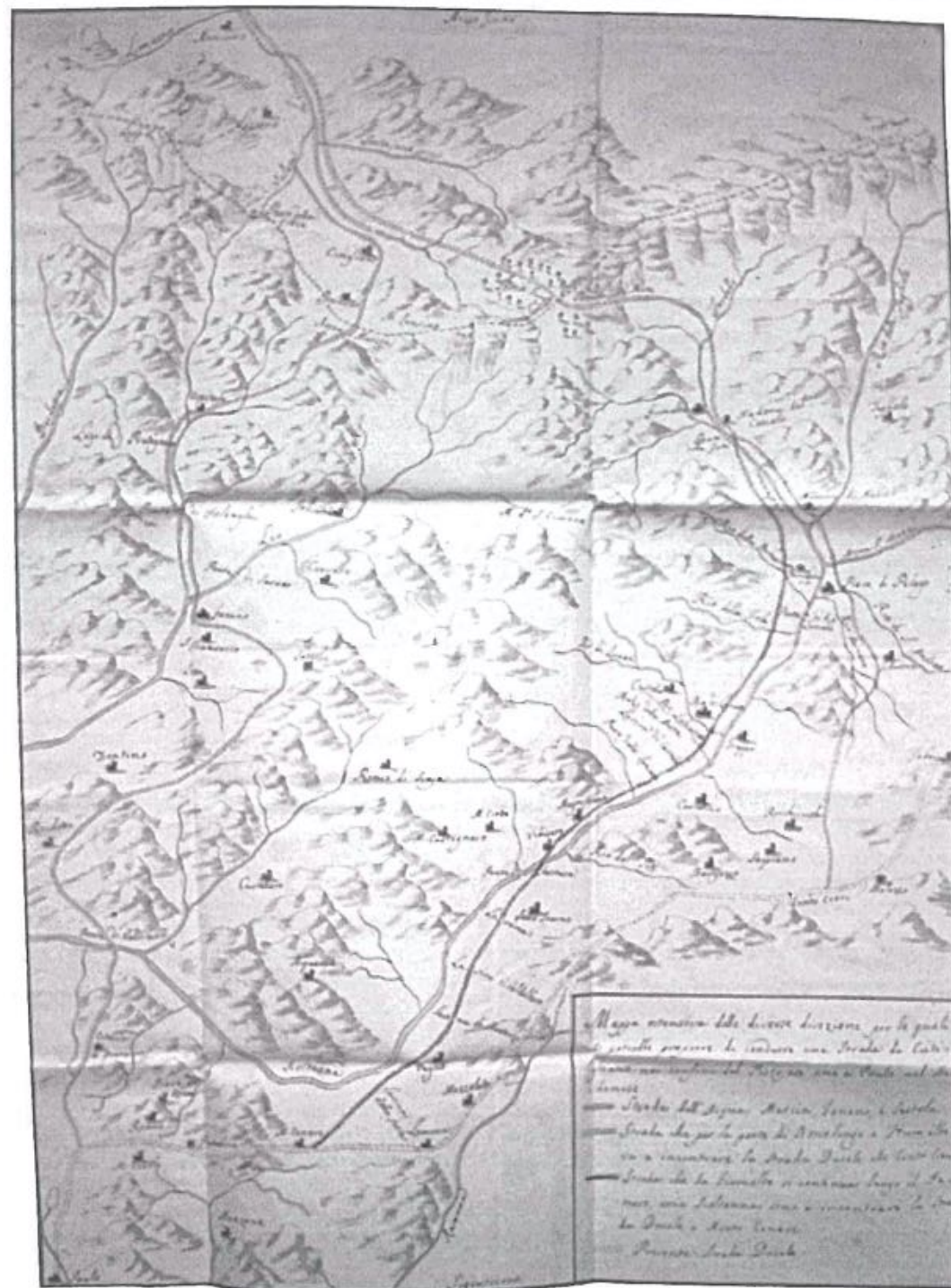
Nel primo anno dei lavori (1766-67) venne eseguito il «taglio» di circa 6 miglia lungo il fiume Lima da S. Marcello al piano detto «delle Lombarde»; nei tre anni successivi gli interventi interessarono il tronco Pistoia - Le Piastre con la sistemazione della stra-



14/Pianta dimostrativa le due direzioni della Nuova Strada per la Montagna di Pistoia fino al contiguo Stato Modenese, da una per la Serra del Bosco Lungo, l'altra per la Serra dell'Oceano marcia (ASF, Segreteria di Finanze ante 1788, n. 1087).



15/Perticatura e livellazione del viottolo stato aperto in ottobre 1763 (ASF, Segreteria di Finanze ante 1788, n. 1087).



16/Mappa ostensiva delle diverse direzioni per le quali si potrebbe proporre di condurre una strada da Cutigliano nei confini del Pistoiese sino a Paullo nel Modanese (ASF, Segreteria di Finanze ante 1788, n. 1087).



17/Una delle piramidi innalzate sul confine tra lo Stato Toscano e Modenese nel punto di valico dell'Abetone.

da esistente ampliando la carreggiata, raddrizzando il tracciato e costruendo tutte le opere in muratura per il drenaggio delle acque. Nel 1768 era terminato il ponte sull'Ombrone e nel 1770 si stava costruendo il ponte sulla Lima.

Il tratto da Pistoia al Fosso di Botraia era costruito nel 1771 e quello successivo fino al valico dell'Abetone con il monumentale ponte sul Sestaione, venne progettato da Ximenes e Nini nel 1772 ma fu approvato dal Sovrano solo nel 1774, vista la complessità e onerosità dell'intervento.

Nell'estate del 1775 passarono i primi viaggiatori a cavallo e con calesse o barroccio, ma la carreggiata non fu completata prima dell'autunno del 1776 e nel 1777 venne sparsa la ghiaia sulla massicciata costruita in pietra.

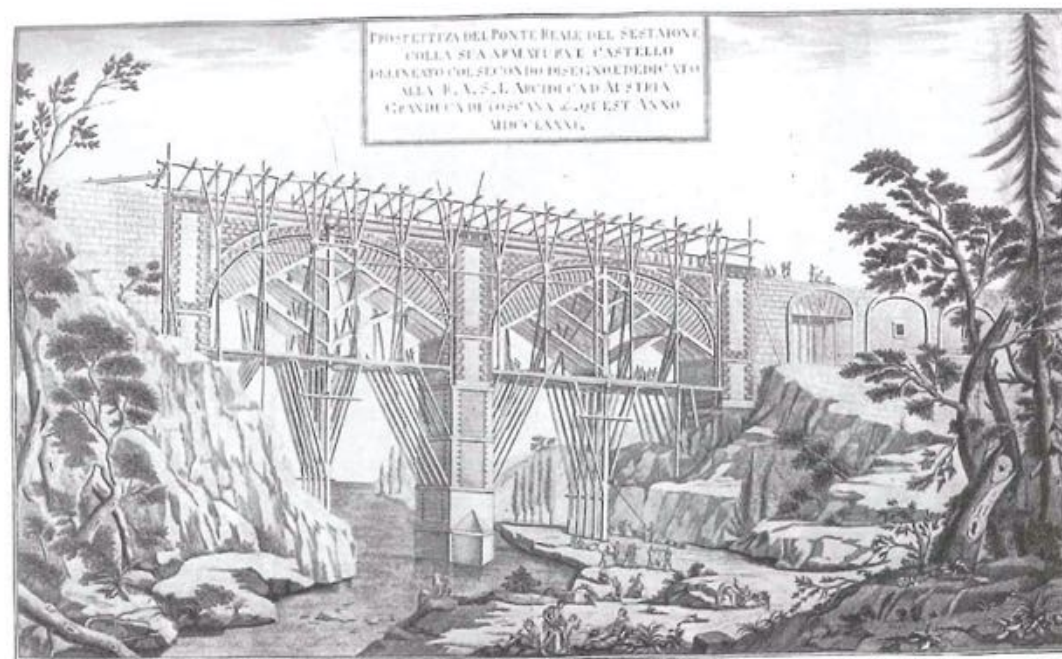
A questa data il ponte sul Sestaione era ancora in costruzione e restavano da terminare gli edifici delle Poste a Le Piastre, S. Marcello, Pianosinatico e Boscolungo, nonché numerosi manufatti come parapetti e muri di sostegno a protezione della via e le numerose fontane costruite ex novo per la comodità dei viaggiatori.

Il completamento dei lavori si ebbe tra il 1776 e il 1781; venne terminato il ponte sul Sestaione (1777), poste le colonne miliaie (1778-81), innalza-

te le piramidi al valico (1776-78); il 1 maggio 1781 la strada fu ufficialmente inaugurata da corrieri e poste²⁶.

Durante i 15 anni di realizzazione della strada, oltre a dover superare le difficoltà legate alla asperità dei luoghi, si dovette affrontare il difficile rapporto con i proprietari dei terreni su cui doveva passare la strada che furono danneggiati non poco; oltre all'esproprio dei terreni dovettero subire tutti quegli effetti distruttivi che un cantiere di tali dimensioni comportava: scarichi di terra e sassi gettati nei terreni contigui al piano stradale, taglio di alberi, frane e dissesti provocati anche dall'uso massiccio di esplosivi adoperati per tagliare le pareti montane più accidentate. L'occupazione dei terreni coltivabili poi, provocò lamentele e malcontenti²⁷ e nell'ottobre 1769 si vietò agli agricoltori confinanti di mettere a coltura le discariche poste ai lati della strada.

Insieme alla larghezza della carreggiata ed alla pendenza costante, ottenuta con numerosi tornanti, per permettere il passaggio di veicoli di grandi dimensioni, la agibilità della strada che si muoveva tra vallate strette e profonde e notevoli rilievi, era assicurata dai grandi ponti costruiti rispettivamente sull'Ombrone, sulla Lima e sul Sestaione.



18/Prospettiva del Ponte Reale sul Sestaione di Leonardo Ximenes, 1781.

La costruzione dei ponti, soprattutto quelli montani (Lima e Sestaione) costituì un impegno progettuale e tecnico fuori del comune e richiese una capacità di organizzazione del cantiere e del lavoro altrettanto impegnativa.

Oltre alla messa a punto della sezione degli archi più adatta alle diverse condizioni geo-morfologiche, era necessario prevedere tecniche di costruzione che consentissero rapidità di montaggio ed utilizzo dei materiali recuperabili in loco, come il legname necessario per il lavoro di carpenteria e di centinatura.

Quest'ultimo punto costituì una delle maggiori preoccupazioni dello Ximenes che studiò variegate soluzioni per l'armatura dei grandi ponti arrivando a definire dimensioni delle travi maggiori e minori, connessioni delle tavole (per casseforme), rinforzi e controventature, utilizzando legname di dimensioni limitate più disponibile sui luoghi di lavoro e che comunque era necessario procurarsi con un certo anticipo, come avvenne per la costruzione del ponte sulla Lima per cui si era «molto penato a trovare travi di braccia 22 (m. 12, 76) per sostenere l'armatura»²⁸.

Per il ponte sul Sestaione, in cui i due archi erano impostati ad altezza notevole, l'armatura aveva ri-

chiesto il trasporto di ingenti quantità di legname che erano servite per realizzare le due grandi centine collocate sopra i cavalletti e messe in opera tramite ponteggi, con numerosi puntelli e incatenamenti per reggere il peso delle volte.

Un altro aspetto tecnico particolarmente delicato era quello della forma migliore da dare agli archi; considerato che l'ampiezza del ponte doveva essere proporzionale alla portata del fiume e all'occorrenza si poteva ampliare la luce per evitare strettoie e turbolenza delle acque, erano pensabili variazioni delle curve degli archi in modo da alleggerire e ridurre le spalle e quindi gli oneri di costruzione dei manufatti²⁹.

Ma accanto agli aspetti costruttivi veniva dedicata particolare attenzione alle qualità architettoniche dei Ponti Reali; così «volendo ridurre il ponte del Sestaione a qualche ordine di architettura il più adatto sarebbe l'ordine jonico, che è più gentile degli altri due anteriori, cioè il toscano e il dorico, e conviene tal gentilezza alla elevazione di detto ponte che sollevasi di braccia 52 sopra il fiume», mentre per il ponte sulla Lima la soluzione adottata con l'unica arcata rivestita in bugnato rustico e coronato di elementi statuari (edicole e piramidi) sembra alludere alla grandiosità di un arco trionfa-



19/Costruzione di una strada di comunicazione da Cutigliano al confine modenese (ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, n. 1086).

le il cui oggetto celebrativo sarebbero le acque del torrente Lima³⁰.

D'altra parte anche le soluzioni adoperate per le fontane e per gli edifici delle Poste, miravano ad unire efficacia funzionale a ricerche formali che dovevano contribuire a qualificare la grande arteria viaria transnazionale e che perciò voleva essere l'immagine della politica illuminata della Casa di Lorena.

Resta da vedere se furono raggiunti gli obiettivi da cui l'impresa aveva preso il via; dal punto di vista commerciale i miglioramenti previsti tardarono a farsi sentire anche perché se da parte toscana il porto di Livorno inviava mercanzie in abbondanza verso il modenese e la Lombardia, altrettanto non si verificava da queste regioni al porto labronico.

Peraltro è vero che la strada ebbe sicuramente effetti positivi nel commercio e nelle attività locali e nella ridefinizione degli assetti insediativi.

Se ne avvantaggiò l'industria siderurgica della Montagna pistoiese, con gli insediamenti produttivi di Mammiano, Pontepetri, Sestaione e Cutigliano, collocati lungo la strada, rispetto a localizzazioni come Pracchia e Maresca, ora divenute marginali, e più in generale la realizzazione della Modenese segnò l'avvio di un progressivo spostamento degli interessi economici verso la valle della Lima³¹. Persero di importanza gli abitati di Piteglio, Lizzano, Lancisa e Gavinana, e, al contrario si verificarono sensibili incrementi demografici in quelli di Pontepetri, Bardalone, S. Marcello e Mammiano; si formarono nuovi insediamenti lungo la strada a Limestre, La Lima, Pianosinatico e Boscolungo.

Dal punto di vista politico, invece, la costruzione della Modenese fu una efficace risposta all'esigenza di poter disporre di un canale di collegamento privilegiato con Vienna, e di facilitare le comunicazioni col porto di Livorno che di fatto diveniva lo sbocco a mare dell'Impero.

Note

¹ L. ROMBAI, *Per una storia della viabilità provinciale di Firenze: la «rivoluzione stradale» dell'età comunale, gli interventi dei governi granducali, la gestione provinciale*, in L. ROMBAI (a cura di), *Le strade provinciali di Firenze*, Firenze, Olschki, 1992, pp. 83-115.

² D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze*, Novara, De Agostini, 1961; ID., *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985, pp. 7-22; C. AGOSTINI, V. DI CESARE, F. SANTI, *La strada Flaminia militare*, Bologna, Studio Costa Ed., 1989; AA. VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo*. Atti del Convegno, Firenze - S. Benedetto Val di Sambro, 28 settembre - 1 ottobre 1989, Bologna, Studio Costa Ed., 1992.

³ D. STERPOS, *op. cit.*, 1961; G. C. ROMBY, E. DIANA, *Una «terra nuova» nel Mugello. Scarperia*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985.

⁴ D. STERPOS, *op. cit.*, 1961, p. 127 - 131; ID., *op. cit.*, 1985, p. 16.

⁵ ASF, *Capitani di Parte numeri bianchi*, f. 37.

⁶ Le Relazioni e rispettive perizie furono presentate il 24 gennaio 1749, cfr. ASF, *Capitani di Parte numeri neri*, f. 1704 e per i disegni ASF, *Capitani di Parte piante*, C. 12.

⁷ Cfr. Appendice.

⁸ D. STERPOS, *op. cit.*, 1961, p. 136.

⁹ Dal settembre 1752 cominciò a decorrere la manutenzione.

¹⁰ ASF, *Capitani di Parte numeri bianchi*, f. 37, *Relazione del 18 agosto 1749*. «...Nel passeggiare che feci più volte detta nuova strada, osservai sul Monte Beni che per lungo tratto non vi è stato fatto l'inghiarato nel modo dimostrato in detto profilo ma gli semplici sbassamenti e taglio per la larghezza della strada che dove resta di passaggio br. diciotto, e dove br. venti incirca, onde ritrovandosi in detto luogo la qualità del terreno di sua natura resistente e breccioso, ha creduto per tale motivo il Ventani potersi esimere da farvi l'inghiarato nel mezzo a forma del suddetto per la supposta resistenza del suolo, che quanto a me parrebbe che anco in detto luogo vi si dovesse fare l'inghiarato per maggior cautela, e sicurezza della strada, come si protestò di fare nel decorso di tempo che deve mantenerla. Suggesti parimente all'istesso Ventani di dare maggiore scarpa al terreno superiore dove cadono gli tagli ed allargamenti, poiché in diversi luoghi essendovene stata lasciata sì poca, mi da motivo di credere che inzuppato che sia detto terreno dall'acque, in specie dove non vi è sasso, possono facilmente cadere delle frane nella strada...».

¹¹ ASF, *Capitani di Parte numeri neri*, ff. 1705, 1706; su sollecitazione di un gruppo di proprietari di Scarperia che proponevano come appaltatore per la manutenzione l'imprenditore Romolo Noferini, il Ventani venne sostituito con atto del 28 marzo 1764 e il Noferini assunse la manutenzione della Bologna-Firenze nel territorio del Granducato fino al 31 agosto 1772, a decorrere dal 1 settembre 1763.

¹² ASF, *Senato, Assunteria di Governo, Strada di Toscana*, 16.

¹³ G. CASALI, *I luoghi di sosta e di controllo: poste e dogane nei sec. XVIII - XIX*, in AA. VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985, pp. 63-76.

¹⁴ ASF, *Capitani di Parte numeri bianchi*, f. 37, Ins. 6, *Lettera di Andrea Corsini*:

«Signor Mio Signore e Padrone Colendissimo Avendomi speranzato il nostro Ill. mo Sig. re Soprintendente Generale con sua lettera de 14 stante, che in questa presente settimana ella sarà dal medesimo spedita per qui, sperando che Lei riconoscerà questi gravi danni, che ci ha fatto Ventani non solo alle boschiglie, ma ai terreni e piante, che mi par milleanni, che Lei si porti quà per riconoscere il gran pregiudizio che detto ha apportato anche all'Ufficio, ma se Lei pole non venga in fretta per l'amor di Iddio, e venga presto per causa di questo stradone, il quale è tutto sottosopra, e non so che regola tenermi per rimetterlo che possa esser veduto; di grazia perdoni il mio troppo ardire, e se vaglio a servirla mi comandi e resto aspettandola a braccia aperte facendogli umilmente reverenza.

Cafaggiolo 19 marzo 1752

Soggiungo che se a caso avanti di partire per qui potesse discorrere con il S. re Andrea Bandini potrebbe essere che gli dicesse qualche cosa di come Lei deve operare nei danni dati dal Ventani, e che ne patisce il fittuario; compatisca di nuovo e sempre ansioso di vederla qui in breve resto.

Umilissimo et Obbedientissimo Servitore

Andrea Corsini

(Indirizzata all'Ing. Angelo Mascagni, Firenze)

¹⁵ L. ROMBAI, G. C. ROMBY, *Le antiche strade della Montagna Pistoiese e la via Regia Modenese*, Pisa, Pacini, s. d. (1987).

¹⁶ S. GEMMI, *La costruzione della transappenninica per Modena: aspetti diplomatici e finanziari*, in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra 700 e 800: viabilità e bonifiche*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 1990, pp. 119-149.

¹⁷ S. GEMMI, *op. cit.*, p. 121-22.

¹⁸ L. ROMBAI, G. C. ROMBY, *op. cit.*, p. 8.

¹⁹ S. GEMMI, *op. cit.*, p. 122.

²⁰ La Delegazione toscana era formata dall'ing. Anastagi, De Naville, Tosi, quella modenese dall'ing. Giardini, Spezzani, Zanini.

²¹ ASF, *Segreteria di Finanze anteriore al 1788*, f. 1086, lettera di P. Frisi a Botta Adorno, 15 febbraio 1766.

²² Per una monografia completa sul matematico cfr. D. BARSANTI, L. ROMBAI, *Leonardo Ximenes, uno scienziato nella Toscana lorenesse del Settecento*, Firenze, Ed. Medicea, 1987.

²³ S. GEMMI, *op. cit.*, p. 126.

²⁴ L. ROMBAI, G. C. ROMBY, *op. cit.*, p. 11; per gli altri tecnici impegnati nell'opera cfr. ASF, *Segreteria di Finanze anteriore al 1788*, f. 1087, in cui sono registrati oltre a Alessandro Nini e Andrea Tosi, l'ing. Gregorio Ciocchi e l'abate Francesco Puccinelli, Giuseppe Salvetti, Filippo Grobert, Vincenzo Favi, Donato Fini, Agostino Gamberai.

²⁵ Gli impresari erano i fratelli Pesciulli, Gamberai, Cini, Porri, cfr. ASF, *Pratica Segreta di Pistoia*, f. 792.

²⁶ S. GEMMI, *op. cit.*, p. 134.

²⁷ ASF, *Pratica Segreta di Pistoia*, f. 792, *Registro (libro) dei dannificati del 1770*, cfr. G. C. ROMBY, *Le fonti, in -Il territorio Pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: Viabilità e Bonifiche. Repertorio documentario cartografico e bibliografico*, Pistoia, 1987, pp. 8-51.

²⁸ G. C. ROMBY, *La progettazione delle strade fra arte e tecnica. Il manoscritto «Dell'Architettura delle Strade di Leonardo Ximenes*, in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 1990, pp. 93-100.

²⁹ G. C. ROMBY, *op. cit.*, 1990, Appendice.

³⁰ G. C. ROMBY, *op. cit.*, 1990, p. 97.

³¹ R. BRESCHI, *Attività economiche e modificazioni territoriali: gli effetti dei provvedimenti leopoldini nella Montagna pistoiese*, in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 1990, pp. 191-199.

Appendice documentaria

ASF, *Capitani di Parte numeri neri*, f. 1704
Inserito Strada Bolognese (1748 - 49; 1762 - 63)

La filza contiene le tredici relazioni eseguite il 24 gennaio 1748/49 dall'ing. Anastasio Anastagi sui rispettivi tronchi della strada Bolognese.

Regesto

RELAZIONE I

Dalla Porta di San Gallo a tutto il Prato della villa del Signor Marchese Corsi; che sono braccia 3731.

Lavori da eseguirsi

- sistemazione della piazza antistante l'arco di Trionfo con la demolizione del bastione, demolito il quale la piazza resterà di forma circolare;
- demolizione e ricostruzione di una delle due -diacchiere e messa a dimora di cipressi distanti l'uno dall'altro br. 2;
- arricciatura e intonacatura dei muri dei Bagni dell'Arte della lana;
- messa a dimora di olmi nello spazio davanti alla Madonna della Tosse, previo allargamento;
- inghiaratura della strada dall'Arco di Trionfo al Ponte Rosso e ricostruzione del marciapiede;
- sistemazione delle acque che ristagnano alle pedate del Ponte Rosso;
- selciatura del Ponte Rosso;
- diminuzione della salita davanti alla Casa dei Monaci di Badia;
- rifacimenti di spallette in più punti;
- allargamento della strada davanti alla chiesa del Pellegrino;
- costruzione di ponticini;
- selciato di macigno alle case della Pietra;
- ragguaglio della via S. Marta agli inghiarati della via Nuova;
- selciato da farsi davanti alla villa del Marchese Corsi;
- cordoni di pietra per la salita del Pellegrino;
- stabilire, rifondare e rialzare con muro a calcina la suddetta salita.

RELAZIONE II

Dalla villa del Signor Marchese Corsi fino sotto la chiesa di Trespiano che sono braccia 4625.

Lavori da eseguirsi

- allargamento della strada previa demolizione di esistenti montascendi davanti alla villa del sig. Castelli;
- sistemazione di pendenza e di marciapiedi esistenti davanti alla Macelleria della Loggia;
- allargamento della strada dopo la casa del Duca Salviati;
- tramutamento del percorso nei beni del Sig. Rigogli con costruzione di un nuovo tronco tutto fuori del terreno fondato in oggetto su archi di luce di 22 braccia e impostati su pile di 6 braccia;
- altro tramutamento per ulteriore riduzione della salita;
- demolizione di muro della villa del Sig. Carducci e realizzazione di selciato in sasso macigno;

RELAZIONE III

Dalla chiesa di Trespiano fino all'Osteria di Fontebuona che sono braccia 10945.

Lavori da eseguirsi

- inghiarati da sotto la chiesa fino all'Osteria di Trespiano;
- inghiarato nuovo dopo la villa Porcellotti;
- sbassamento e ripieno dopo l'Osteria;
- inghiarato, spallette e fosse alla villa del Sig. Vignali e sbarramenti e riempimenti;
- fossa con spalletta da farsi a Montorsoli;
- riempimento dopo la chiesa e casa di Fontesecca per rendere più mite la salita;
- tramutamento da farsi tra Fontesecca e Montorsoli collocando la strada in luogo più basso verso levante, poco distante dalla strada che già c'è;
- tramutamento più avanti davanti al podere delle Poggiuola del Sig. Principe di Foiano per evitare il poggio dove è situata e bisognerà fare i necessari allargamenti per unire la strada;
- tramutamento dall'Uccellatoio vecchio si dovrà lasciare la strada che si pratica presentemente e farne un'altra per i prati, tenendosi lontani dal Borro quanto si può e dovendola collocare per i campi dovranno essere fatti tutti i necessari sbassamenti (questo tramutamento si distende braccia duemila novecento venticinque);
- inghiarato all'Osteria di Fontebuona e allargamento della strada dalla parte del poggio fino a braccia dodici con rifacimento del muro e spallette.

RELAZIONE IV

Dall'Osteria di Fontebuona fino alla Fornace di Nuovoli che sono braccia 16575

Lavori da eseguirsi

- selciatura del ponte alla Carzuola e allargamenti presso il primo ponte di Vaglia;
- tramutamento dopo Vaglia dove la strada è troppo stretta e su un lato si trova la gora di un mulino;
- inghiarato al secondo ponte di Vaglia detto del Moro;
- tramutamento dopo il mulino di Vaglia e allargamento della strada a braccia dodici;
- tramutamento nel campo dei Sig. Borghi dirimpetto al podere detto La Casa Maggiore;
- allargamento alla casa del Guardia del Carlone;
- allargamento del Ponte del Carlone;
- lungo il fiume Carza la strada resterà di braccia dieci e saranno fatte spallette e muri;
- inghiarato nel luogo detto da Pescaia o il Toro di Tagliaferro riducendo la strada a braccia dodici con fosse e spallette;
- allargamenti da braccia due a braccia tre fino allo sbocco della strada che porta a Cafaggiolo e esecuzione di inghiarato;
- alla Fornace di Nuovoli ove lasciar devesi la strada che si pratica presentemente andando di lì alla volta di Cafaggiolo.

RELAZIONE V

Dalla Fornace di Nuovoli fino al fiume Sieve che sono braccia 7135

Lavori da eseguirsi

- braccia ottocentocinquante di inghiarato da incominciarsi dalla Fornace;
- tramutamento dopo il luogo detto il Cantone: la strada si doverà del tutto tramutare lasciando quella che di presente si pratica dovendola far passare per di sopra alla Fornace di Cafaggiuolo e poi di sotto il paraia dovendosi ritornare nella strada al Ponte della Ragnaia di Cafaggiuolo nel quale tratto vi occorrerà inghiarato e fosse con spallette;
- edificazione del ponte sul fiume Sieve: il ponte dovrà essere composto di tre pile distanti una dall'altra braccia venticinque lunghe braccia nove e mezzo, grosse braccia sei, alte quanto occorre e bene piantate nel sodo quale non trovandosi prima di muovere il fondamento vi si doverà fare ad ogn'una la sua palafitta con pali di pino e quercie lunghi l'uno braccia dieci e quanto sia per comportare la fitta con il castello, grossi nelle sue testate braccia mezzo, posti in distanza l'uno dall'altro braccia mezzo, bene collegati con catene e tombe, riempiendosi tra l'uno e l'altro con sassi grossi murati a stretta, con buono smalto. Fatto che sarà il fondamento di dette pile si doveranno alzare fuori del medesimo fino all'impostatura dell'arco braccia tre e quivi impostare numero due archi che abbino di luce braccia venticinque l'uno di rigoglio braccia sette e mezzo, con volta della grossezza di tre quarti di braccio con suo collarino di pietra suo basamento e ogni altro che resta delineato nell'ingiuato prospetto e pianta del medesimo segnata di numero V. Le spallette da farsi lungo il detto ponte dovranno essere alte braccia uno e mezzo, grosse tre quarti di braccio, coperte sopra con panchina di pietra alta un quarto lavorata da tre faccie, murata in calcina e collegata assieme ciaschedun pezzo a coda di rondine....

RELAZIONE VI

Dal fiume Sieve fino alla villa de' Leoni che sono braccia 7345

Lavori da eseguirsi

- inghiarati fino al podere di S. Croce;
- tramutamento prima del ponte sul Tavaiano per imboccarlo rettamente;
- tramutamento dopo il ponte sul Tavaiano per addirizzare la nuova strada traversandola per i campi fino alla fonte di Ghiereto;
- tramutamento dalla fonte di Ghiereto fino al podere della Fonte e inghiarati fino al Castello delle Maschere;
- inghiarati e allargamenti alla capanna che è dopo l'Ospedale dei Pellegrini;
- inghiarati e muro di sostegno fino al podere della Torre e lo stesso fino al podere detto La Collina;
- muro per reggere la strada sotto la chiesa delle Croci.

RELAZIONE VII

Dalla villa de' Leoni fino a S. Martino che sono braccia 4545

Lavori da eseguirsi

- costruzione di un tratto nuovo attraversando il prato davanti alla villa dei Leoni e imboccando una viottola della villa stessa fino a ritrovare la strada esistente dopo braccia duecento quaranta;
- allargamento presso il Tabernacolo;

- dal Tabernacolo al luogo detto Le Case inghiarati e muro di sostegno;
- sbassamenti e riempimenti fino al castagneto che si trova prima di arrivare a S. Martino;
- tramutamento prendendo il poggio dalla parte di ponente fino sotto a S. Martino dove si incontrerà di nuovo la strada esistente;
- costruzione di due «serre a mezzaluna» nel borro che traversa la strada per impedire lo sprofondamento della stessa;
- inghiarati, sbassamenti e ripieni fino a S. Martino.

RELAZIONE VIII

Dalle Case di S. Martino fino all'Osteria del Monte Carelli che sono braccia 4685

Lavori da eseguirsi

- sbassamenti e riempimenti per diminuire la salita esistente sotto le case di S. Martino;
- inghiarati e sbassamenti fino alla villa di Erbaia;
- tramutamento lasciando la strada e prendendo lo stradone della villa di Erbaia procedere ad allargamenti, sbassamenti e inghiaratura;
- in questo tratto occorrono tre ponticelli;
- proseguimento del tramutamento tenendo la strada al di sopra del tabernacolo e fonte che si trova più avanti; si rientra nella strada maestra alle Case denominate lo Spedale;
- dalle Case dello Spedale altri sbassamenti, ripieni e inghiarati;
- inghiarati e muro di spalla alla strada fino all'Osteria di Monte Carelli.

RELAZIONE IX

Dall'Osteria di Monte Carelli alla Falda del Monte di Fo che sono braccia 5200

Lavori da eseguirsi

- per braccia mille seicento si dovrà fare l'inghiarato largo braccia otto, alto nel colmo braccia uno, e dalle parti un terzo;
- allargamenti per portare la strada a braccia dodici;
- raddrizzamento del tracciato passato le prime case che si trovano dopo l'Osteria di Monte Carelli, passando per i campi;
- esecuzione di una scogliera di sassi dopo le dette case per portare la strada in piano;
- allargamento della strada fino a Poggio Bianco;
- sotto Poggio Bianco si dovrà fare una scogliera di sassi per spalla della strada che si dovrà allargare;
- in questo tratto occorrono numero quattro ponti.

RELAZIONE X

Tramutamento nel Monte di Fo che è lungo braccia 1785

Lavori da eseguirsi

- sbassamento o taglio da farsi alla sommità del Poggio per diminuire la maggior salita;
- costruzione di muro lungo quanto l'intero tramutamento e murato a calcina nella parte esterna e a secco con intervallate riseghe e feritoie nella faccia più interna;
- costruzione di scarpa per evitare la caduta di frane sulla strada;
- inghiarato largo braccia dodici per tutto il tratto.

RELAZIONE XI

Dalla Cima di Monte di Fo fino all'Osteria della Traversa che sono braccia 6165

Lavori da eseguirsi

- inghiarato dal monte di Fò fino al primo borro che si incontra andando verso l'Osteria;
- esecuzione di un ponticino sopra il borro;
- riempimenti per addolcire la salita;
- ponte da edificarsi al Fosso di Batistone; -dovrà essere di luce braccia cinque lungo braccia dieci ed a ciò che resti sollevato le pile su cui dovrà impostare la volta siano alte braccia quattro, grosse braccia uno e mezzo; la volta dovrà essere grossa braccia mezzo e fatta con lastre, sopra la sua selce in calcina da farsi con sasso morto, sue spallette laterali alte braccia uno e un quarto, grosse braccia mezzo »;
- costruzione di altri ponticelli, esecuzione di scogliere, sbassamenti e inghiarati;
- viste le salite e scese si dovranno fare cordoni di pietra agli inghiarati in modo da incassare tutta l'altezza degli stessi.

RELAZIONE XII

Dall'Osteria della Traversa fino alla Chiesa del Covigliaio che sono braccia 6770

Lavori da eseguirsi

- dall'Osteria della Traversa fino alla Partita occorre scassare e allargare la strada di braccia cinque e costruire una scogliera;
- per tutto il tratto fino al Covigliaio inghiarato largo braccia otto alto nel colmo braccia uno e dalle parti un terzo;
- sbassamenti e ripieni per tutto il tratto;
- costruzione di un ponte con luce di braccia dieci prima di arrivare alla Partita;
- costruzione di una serra circolare nel borro sotto il medesimo ponte;
- costruzione di sette ponticini nel tratto con le scogliere;
- costruzione di altro ponte con luce di braccia sedici, sul borro prima di arrivare al Sasso di Castro;
- costruzione di una serra nel borro sotto il detto ponte;

- inghiarati, sbassamenti e riempimenti fino al Sasso di Castro;
- scogliera di sassi per tutta la lunghezza;
- costruzione di altri tre ponticelli.

RELAZIONE XIII

Dalla Chiesa del Covigliaio fino a Pietramala che sono braccia 8690

Lavori da eseguirsi

- per settecento cinquanta braccia dopo la chiesa di Covigliaio occorrono sbassamenti e ripieni;
- dalla Chiesa al primo borro costruzione di tre ponticelli;
- costruzione di ponte con luce di braccia dodici;
- costruzione di una serra di forma circolare sotto il detto ponte;
- altro ponte sul secondo borro con luce di braccia dodici;
- serra sotto il secondo ponte;
- costruzione di un ponte di braccia cinque di luce;
- costruzione di braccia dugento di scogliera;
- nel tratto che gira sotto Monte Beni occorrono allargamenti, sbassamenti, scogliere;
- costruzione di due ponticelli nel tratto sotto Monte Beni;
- costruzione di un ponte di braccia quattro di luce, sul borro passato Monte Beni;
- ponticelli, allargamenti e sbassamenti;
- costruzione di un ponte di braccia cinque di luce;
- raddrizzamento della strada passando per il campo per evitare il terreno franoso;
- allargamenti, sbassamenti, inghiarato alla Casa detta Del Cerro;
- sbassamenti fino al Mulino di Pietramala;
- costruzione di un ponte con luce di braccia otto;
- inghiarati fino a Pietramala.

* Il regesto è parzialmente compreso nella tesi di laurea di Marzia Puccetti «La strada maestra postale bolognese della Futa (1749-1752)», AA. 1991-92 Rel. prof. G.C. Romby.

La via Pisana. Biografia del tratto fiorentino

Gabriele Corsani

La nascita e la prima decadenza

La via Pisana collega Firenze al mare dal primo secolo della nostra era, con un percorso vicino o addirittura contiguo all'Arno. La via d'acqua ha preceduto la via di terra: l'Arno era navigato stabilmente dagli etruschi fino all'altezza di Fiesole, cioè fino al suo scalo nei pressi dell'attuale Ponte Vecchio di Firenze, che costituiva il limite per le barche da carico che risalivano il fiume. Il percorso parallelo di terra, a sud del fiume, esisteva solo in brevi tratti, per la difficoltà di realizzare e di mantenere un tracciato di contro-crinale che attraversava numerosi affluenti dell'Arno e zone impaludate. L'apertura della via Pisana ad opera dei romani coincide con l'affermazione di Firenze come capoluogo dell'Etruria e permette la congiunzione fra la via Cassia che raggiungeva Firenze da sud attraverso Siena e la via Aurelia, che costeggiava il litorale tirrenico.

La distanza coperta dalla strada fra Firenze e Pisa è di 49 miglia, pari a circa 81 chilometri (il miglio toscano è 1.653 metri). Il percorso, quasi del tutto in piano, ha un punto critico a circa 15 chilometri da Firenze quando l'Arno si immette nella gola della Golfolina e scorre fra scoscesi versanti di colline rocciose per circa 13 chilometri. L'attraversamento di questa gola con una sede stradale al riparo dalle piene del fiume ha costituito un problema risolto stabilmente solo alla metà del secolo XVIII. Ciò porta alla formazione, già alla fine dell'impero romano, di una variante fra i centri attuali di Lastra a Signa e Montelupo per aggirare l'ostacolo. La variante risale la vallecchia del Rimaggio, ricalcando un tratto della viabilità etrusca fra l'Arno e la Pesa, piega poi a sud-ovest per la collina di Malmantile; all'altezza di San Piero in Selva ridiscende verso

l'Arno e ritrova il tracciato principale a Montelupo. L'aggravio per le ripide pendenze e la maggiore lunghezza era notevole, ma non esistevano alternative e d'altra parte il tempo non costituiva ancora una variabile importante.

Nella *Tabula Peutingeriana* la via Pisana presenta in quel tratto il toponimo *In portu* che, a prescindere dalla sua esatta ubicazione, conferma il legame fra via d'acqua e via di terra. Comunque il ruolo dei collegamenti fra Firenze e Pisa era diventato assai secondario e si mantiene tale almeno fino al X secolo quando la riaffermazione di Firenze come maggiore centro della Toscana, nonché i mutati equilibri territoriali del centro Italia rendono di nuovo importante un collegamento trasversale, decaduto a favore degli assi viari nord-sud, la via Aurelia e la via Francigena¹. Questa ripresa si accompagna anche a una crescita, valutabile in termini di popolamento, del versante collinare che gravita sulla Pisana e sull'Arno, fino ad allora in sottordine rispetto a quello parallelo alla Pesa poiché quest'ultimo prospettava su un tratto importante di viabilità etrusca fra il sud e il nord della confederazione che, attraversato l'Arno in guado, proseguiva per l'Appennino verso Marzabotto.

Poco prima della Golfolina fra la riva destra di Signa e quella sinistra di Gangalandi, all'inizio del XII secolo, viene costruito il primo ponte sull'Arno sotto Firenze ed è attivo un vivace porto. Il ponte mette in collegamento la Pisana con la strada fra Firenze e Pistoia e con la strada militare per Bologna attraverso Barberino di Mugello. Il porto segnava il limite della navigabilità del fiume con barche di una certa consistenza e la prosecuzione delle merci verso Firenze avveniva su scafi più piccoli o via terra. Poco a valle esisteva un altro minuscolo scalo, Porto di mezzo², fino al quale la strada era

ancora carrozzabile. I versanti collinari della riva sinistra, nel tratto fino al porto più a valle e ancora poco oltre, sono solcati da una fitta rete di strade vicinali che portano a villaggi, case, ville, cappelle e chiese.

Dall'altro lato della Golfolina, a Montelupo, la Pesa confluisce nell'Arno e la via che la affianca si immette nella Pisana; passato di poco Empoli, a Osteria bianca, troviamo ancora un sistema parallelo fiume-strada, l'Elsa e la via per Castelfiorentino, che si collega con la Francigena. Anche in questo caso si tratta di raccordi importanti per l'espansione commerciale e la crescita della potenza di Firenze, in quanto permettono il collegamento con la Maremma e con Roma.

La via Pisana, che dopo Empoli devia verso sud fino al passaggio dell'Elsa, torna vicina all'Arno e supera altri affluenti: l'Egola, la Cecinella, che segna il confine fra la provincia fiorentina e quella pisana, l'Era; subito prima dell'arrivo a Pisa, a Portone, incrocia la via Aurelia.

L'effimera ripresa nel medioevo

L'espansione commerciale di Firenze nel Duecento e nella prima metà del Trecento è tale da decidere della riapertura stabile come via *carrareccia* del tratto fra il ponte a Signa e Montelupo, ridotto a una mulattiera. Lo Statuto fiorentino del Capitano del Popolo del 1322-25, che risale con probabilità alla fine del Duecento, parla della importante *strata per quam itur Pisas quae sumitur a porta seu burgo Sancti Frediani*, nel libro 4° cap. X, c'è un'aggiunta importante, che riguarda il tratto attraverso la Golfolina: *manutenere illesam et incorruptam stratum novam carrarecciam confectam a Ponte de Signe ad pontem Pese de Monte Lupò*³.

Una provvisione della Signoria del 6 agosto 1369 riguarda ancora la *via nuova prope flumen Arno et prope locum, cui dicitur la Pietra Golfolina, per quam cum curribus iri et rediri possit usque ad Montelupum*⁴.

Quest'ultima menzione come «via nuova» dell'antico percorso, che sembrerebbe alludere a nuovi lavori di cui non abbiamo notizie specifiche, coincide con l'inizio di una lunga recessione, attraversata da poche riprese, per tutto il territorio toscano. L'effetto sulle campagne è pesante, anche in una zona prospera come questa parte del contado di Firenze. Da un documento del 1375, un atto d'accusa relativo ai piccoli imbrogli del vagabondo Sandro di Vanni detto Pescione originario di Carcheri (Lastra a Signa), possiamo intravedere il clima di insicurezza e di disgregazione sociale e il disagio economico diffusi in buona parte delle campagne

toscane nei decenni successivi alla metà del Trecento⁵. La meccanica delle gesta di Pescione mostra una inversione del rapporto canonico fra la strada di fondovalle come luogo d'azione e le colline, come rifugio sicuro di fuga. In quella realtà le chiese e le case meno misere sono appunto in collina, mentre nel mondo connesso alla strada (stazioni di posta; osterie; case di navicellai, pescatori, barrocciai) c'era ben poco da predare. Pescione opera nelle colline e trova riparo proprio lungo la strada, che percorre a volte fino a Pisa e a Firenze per collocare con maggior vantaggio oggetti di un qualche valore.

La parabola della recessione non risente della conquista di Pisa da parte di Firenze (1406), né di un episodio assai più significativo per le implicazioni economiche e assolutamente eccezionale come la fondazione della città-porto di Livorno, tra la fine del XVI e l'inizio del XVII secolo. La ripresa dei traffici con Firenze dà origine alla variante della Pisana da Fornacette, subito fuori Pisa, a Livorno, ma non risulta così decisiva come alla fine del Duecento e la deviazione collinare, con la posta di Malmantile, continua a svolgere il suo ruolo consueto.

L'ostinata manutenzione dal Cinquecento al Settecento

L'avvento del principato apporta una modernizzazione delle magistrature medievali che soprintendono all'assetto del territorio. Le strade e i fiumi sono la materia principale, ove più chiaramente si nota che, al di là di alcune innovazioni tecniche, il principato non fece altro che riprendere il sistema legislativo e gestionale creato al Comune di Firenze con la «rivoluzione stradale» duecentesca⁶. L'ufficio dei Capitani di Parte Guelfa, che ha lasciato un fondo ricchissimo di documenti scritti e grafici (conservato all'Archivio di Stato di Firenze), diventa «una sorta di ministero dei lavori pubblici del Granducato di Toscana»⁷ per le province di Firenze e di Arezzo.

Il *Bando et ordinatione che le strade pubbliche si mantenghino sempre in buon essere*, del 19 marzo 1580, è il documento principale del nuovo corso, anche se i «Comandamenti per le strade» in esso contenuti risulteranno di difficile applicazione, dato che postulano l'armonizzazione dell'interesse pubblico (articolato in quello dello stato e in quello della comunità) con quello dei privati, in una situazione generale povera di risorse. Per la via Pisana fra Firenze e il porto di Signa varie testimonianze tra la metà del Cinquecento e l'inizio del Seicento, confermano che in quel tratto la piana è spesso inondata durante l'inverno, mentre nella parte vi-

cina al porto di Signa e al Porto di mezzo le acque dell'Arno oltre a sommergere erodono le opere d'arte di contenimento della sede viaria. Così nel marzo 1554 «la povera comunità di Ghanghalandichiede al «Signor Duca», Cosimo I, che le spese per le riparazioni, già fatte, e che in due riprese assommano a £ 284, siano messe in conto al Vicariato «o dove a quella piace perché non possono comportare tanta spesa per essere tutti poveri et tanti bisognosi». Un'altra missiva della Comunità di Ghangalandi del giugno 1573 (Cosimo I è diventato intanto «Serenissimo Gran Duca») argomenta la richiesta di aiuto pecuniario con maggiore dignità. A fronte di un preventivo di riparazioni per 300 scudi compilato da «Maestro Lorenzo Vestrucci agente sopra la cura delle strade», «essendo questa una strada maestra più frequentata et maxime dalle carra che qualunque altra strada», si chiede che intervenga per un terzo il Vicariato di Certaldo, nella cui giurisdizione si trova la comunità, con il concorso anche del vicariato di S. Miniato dato che i suoi abitanti «venendo a Firenze non possono fare altra via». Analoghe richieste scandiscono l'ultimo scorcio del XVI e il XVII secolo¹⁰.

Nel XVIII secolo si realizza in Toscana un progressivo miglioramento di tutto il sistema delle strade che si inquadra, come è noto, in un'ampia serie di riforme. I problemi dati dalla manutenzione sono sempre in primo piano e l'insistenza sul buon ordine dell'assetto viario, con perizie sempre più frequenti e dettagliate, costituisce una premessa alla modernizzazione della strada, cioè al rifacimento del tratto decaduto della Golfolina e alle varianti di percorso per un più agevole scorrimento. In questo fervore di «resarcimenti» e di varianti, spicca intorno alla metà del Settecento l'opera dell'ingegnere Anastasio Anastasi, dell'amministrazione granducale, attivo non solo in questo tratto della Pisana.

All'inizio del 1750 l'Anastasi presenta ai «signori deputati sopra le strade e ponti» una perizia per interventi di consolidamento del fondo e del manto superficiale, sia nel tratto della variante collinare per la salita di Rimaggio, che in quello nei pressi del ponte a Signa, «per la strada di Golfolina», fino al Porto di mezzo. La spesa è imputata direttamente al Vicariato di Certaldo, senza partecipazione alcuna della comunità locale¹¹.

Ancora nel 1750, in tre perizie del 29, 30 e 31 maggio, l'Anastasi propone un'ampia serie di interventi, fra cui il rifacimento di un piccolo ponte sul Rio della Guardiania fra il torrente Vingone e il castello della Lastra e varie rappesature in quel tratto di strada, nonché «per la salita di Malmantile». Nel 1753 si interviene ancora nel tratto vecchio da Lastra a Malmantile¹².

Fra Empoli e Osteria Bianca nell'estate del 1756 e

fra Montelupo ed Empoli, per riparare i danni inferti dalle piene dell'Arno della fine del 1756, si propone di rialzare il livello della carreggiata, «restata sommersa dall'acque in più luoghi»¹⁴.

Le modifiche di percorso alla metà del Settecento

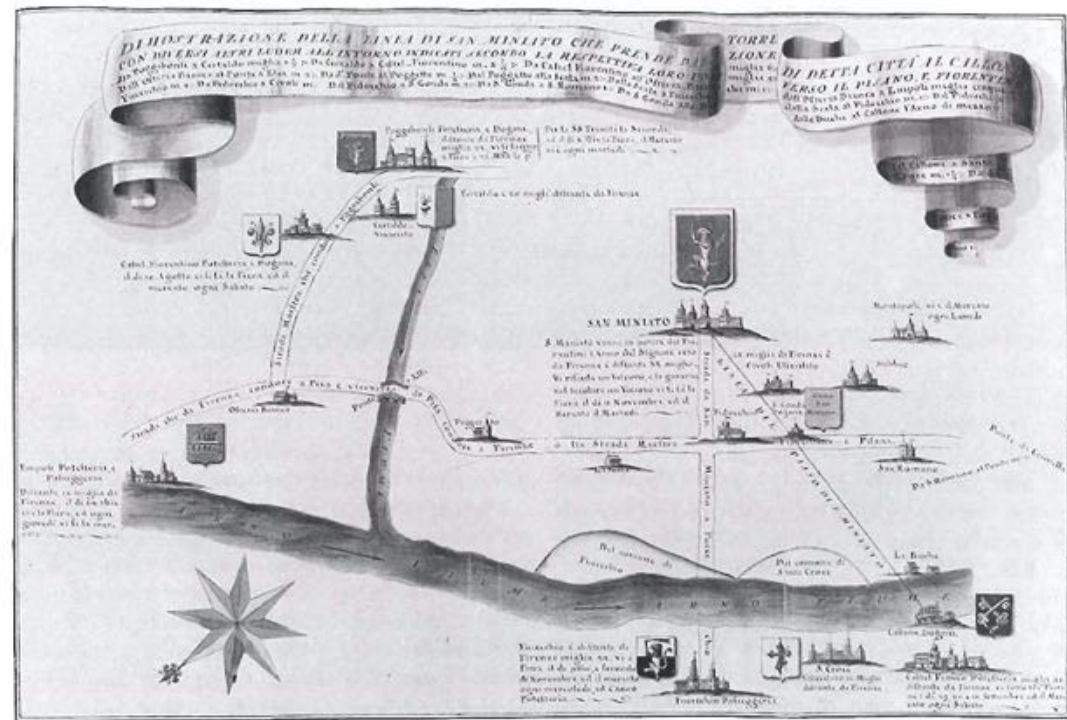
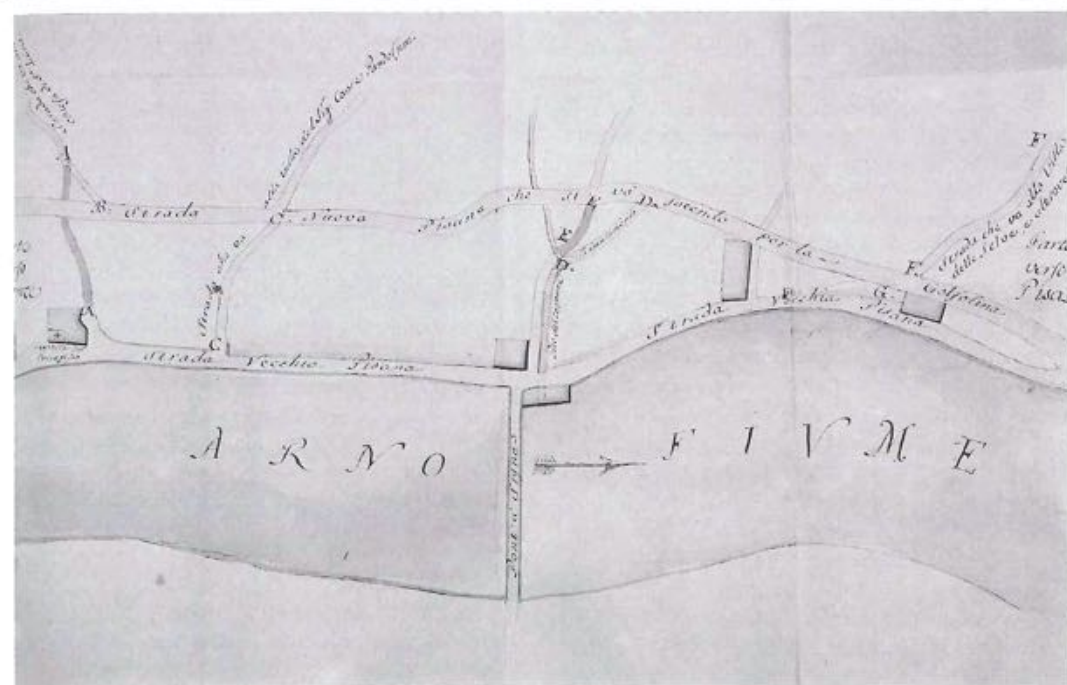
Gli interventi più significativi nel tratto fiorentino della via Pisana, realizzati proprio in quegli anni, sono la variante di percorso fra Lastra e Ponte a Signa e la riapertura del tratto fra il Ponte a Signa e Montelupo.

La Golfolina, luogo attraverso il quale in epoca preistorica il «lago di Firenze» aveva trovato la via per il deflusso delle acque, come già Leonardo aveva capito, si rivela nel Settecento un vero topos naturalistico¹⁵, minutamente ritratto in alcune incisioni di Giuseppe Zocchi, edite nel 1744, pochissimi anni prima dell'inizio dei lavori.

La precisione sempre maggiore della cartografia e dell'iconografia in genere fa diventare d'ora in poi consueta, senza un rapporto specifico di causa-effetto, la sequenza fra raffigurazioni di città e di territori e una serie di trasformazioni che vanno ad incidere su quelle realtà dopo stasi secolari. Le quattro immagini della Golfolina – le uniche dedicate a un «monumento» naturalistico sulle cinquanta che compongono le *Vedute delle ville e d'altri luoghi della Toscana* (anche se è una Toscana estesa poco oltre la corona dei colli fiorentini) – presentano un angolo di mondo pittoresco in cui gli aspetti paesaggistici fanno da quietta cornice alle attività che si svolgono sulle rive (pesca; taglio delle pietre della cave adiacenti che formano i fianchi scoscesi delle colline; trasporto di mercanzie sul fiume). La via Pisana, allo stato di sentiero, appare un «accidente» artificiale ri-naturalizzato e nulla la individua come asse viario dal passato glorioso e dal promettente futuro.

Il medico e naturalista fiorentino Giovanni Targioni Tozzetti inizia dalla via Pisana il primo dei suoi viaggi naturalistici e storici ed espone la vicenda ultima del nuovo tratto di strada:

«Viaggio da Firenze alla Golfolina. Sabato 29 settembre 1742 partii di Firenze a ore 18 per la Porta S. Friano, e m'incamminai per la Via Regia, o come volgarmente dicesi, Maestra Pisana. La nebbia e la minuta pioggia che m'accompagnò per quasi sette miglia di viaggio, mi privò del piacere d'osservare la faccia e la natura della campagna adiacente. Giunto che fui al Castello detto *la Lastra*, ed anche *la Lastra a Signa*, a distinzione del Villaggio detto *la Lastra vicino a Firenze* sulla via Bolognese, lasciai a mano manca la Via Regia che allora attraversava il Monte di *Malmantile* e proseguì il cammi-



1/ASF, Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1440. *Variazioni della viabilità vicinale nella zona fra la cappella del Crocifisso e la strada per le Selve a seguito della costruzione della nuova via Pisana. Relazione dell'ingegnere Anastasio Anastasi, 20 settembre 1755.*

2/BNCF, Ms. Cappugi 167-168, *Selve di varie piante, illustrazione di A. Neri e F. Mignoni, 1765. Tav. 22, Dimostrazione della linea di costruzione della torre di detta città al Callone.*

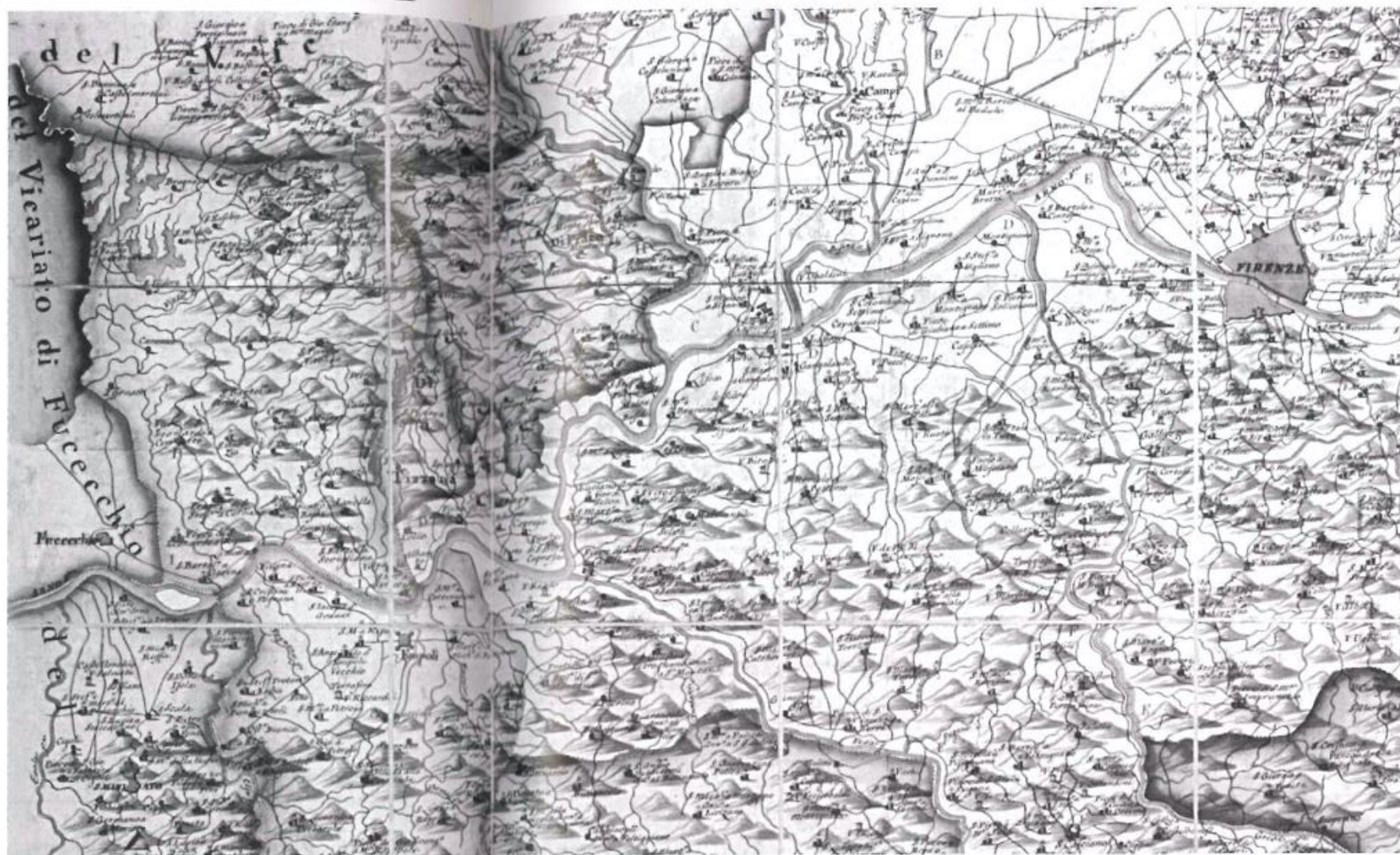
no per altra Via pur Pisana, meno ripida, ma più angusta, ed in certi luoghi non calessabile, che chiamasi la *Strada della Golfolina*, e che poi è diventata la Strada Maestra. Ella attraversa il Castello della *Lastra*, e dopo d'aver per lo spazio di quasi 5 miglia secondato il tortuoso corso dell'*Arno*, si ricongiunge coll'antica principale e Regia, dentro al Castello di *Montelupo*¹⁶.

La notazione «che poi è diventata la Strada Maestra» si riferisce al fatto che il passo citato appartiene alla seconda edizione dei *Viaggi*, del 1768, con «copiose giunte» rispetto alla prima del 1751, quando la situazione non era cambiata rispetto al 1742, data del viaggio.

Le trasformazioni erano state realizzate in un intervallo di tempo minore rispetto a quello 1751-1768, ovvero rientrano negli anni '50 e più precisamente nella prima metà del decennio. Secondo il redattore del *Diario di ricordi e memorie* del Convento di Santa Lucia a Montorlando, dei frati minimi riformati di San Francesco, su una collina che domina il tratto lungo il Rimaggio della variante per Malmantile, nel 1753 il nuovo tracciato è già tutto in funzione: i frati infatti, pur riconoscendo il cambiamento assai utile, si rammaricano di esser rimasti privi del piacere di osservare il passaggio dei viandanti dai finestrini del loro convento¹⁷.

Da un'ennesima relazione dell'Anastasi, del settembre 1755, corredata da una pianta (ill. n. 1) sappiamo dei lavori per la variante del tracciato fra Lastra e Ponte a Signa, che ora non attraversa più i due abitati. Può allora darsi che sia stato eseguito per primo il tratto della Golfolina, così che comunque fosse agibile il percorso Lastra a Signa - Montelupo lungo l'Arno, e subito dopo si sia messo mano all'altro miglioramento. Infatti l'Anastasi, a proposito della «porzione di nuova Strada Pisana che attualmente si va facendo dalla Posta della Lastra a Signa (...) fino a Montelupo», si riferisce al tratto esterno all'abitato del Ponte, ove alcune piccole strade vicinali che per via dei lavori eseguiti sono rimaste senza raccordo con la sede della «nuova Strada Pisana che attualmente si va facendo dalla Posta della Lastra a Signa, per la Golfolina fino a Montelupo»¹⁸.

Il «nuovo corso» di tutta la via Pisana può dirsi compiuto con il 1757, quando viene emanato un nuovo regolamento e una nuova tariffa delle poste, che dovette poi essere modificata. Il Cantini, nella sua *Legislazione toscana*, commenta così la situazione: «Il pessimo stato in cui si trovava la Regia Strada che da Firenze conduce a Pisa fece risolvere il Governo a ordinare il riattamento per comodo de' viaggiatori, e del commercio: in tale occasione fu dato in qualche luogo alla medesima un diverso giro, per cui divenne più lunga; questa variazione diede luo-



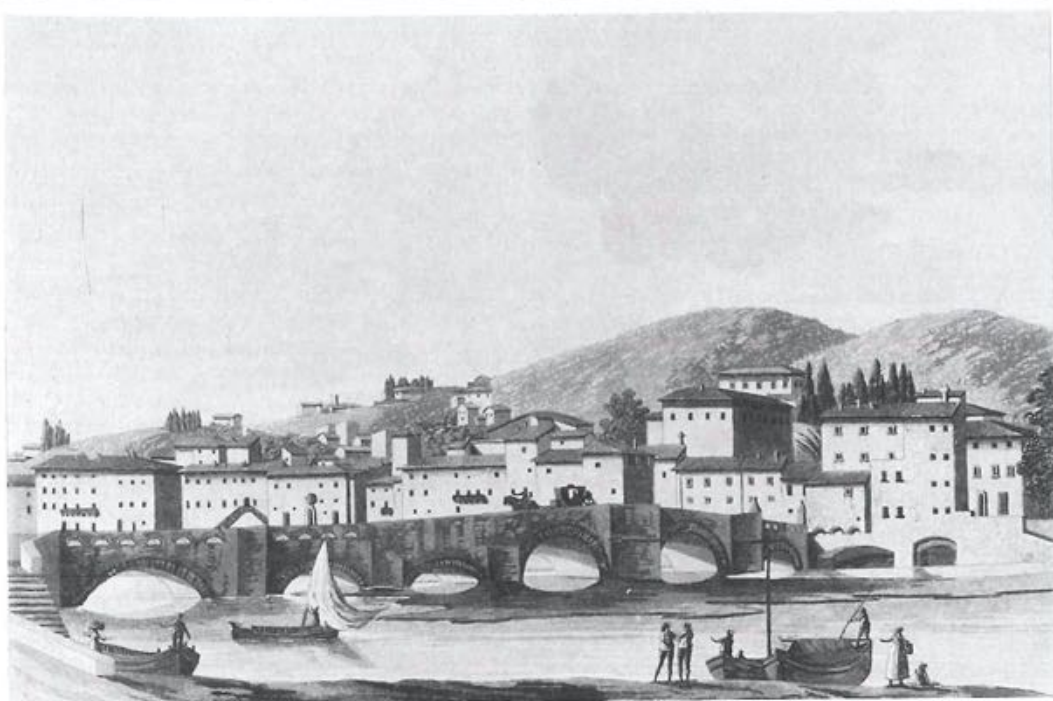
3/ASP, Pianta del Supremo Tribunale di Giustizia di Firenze e dei Vicariati di Prato e d'Empoli, ciascuno di essi diviso nelle loro potestierie. Luigi Giachi fece nell'anno 1798 (Catalogo della mostra La Toscana dei Lorena, n. 86)

go a diversi reclami de' postieri, per acquietare i quali fu necessario stabilire una nuova tariffa, che fosse maggiore dell'antica¹⁹.

La stabilità del nuovo assetto, sia per l'usura crescente sia per i nuovi standard qualitativi, richiede una vigilanza maggiore che nel passato. Il 6 ottobre 1760 l'Anastasi compila un rapporto generale sul tratto fiorentino, con la specificazione di tutti gli interventi di ripristino²⁰. La strada, finalmente tutta in piano, viene considerata con un'ottica unitaria. È il preludio di un altro cambiamento. Nello stesso 1760 «il Governo toscano è venuto nella determinazione di dare in Appalto la restaurazione, e mantenimento della Strada Regia Pisana, la quale è tanto necessario, che si conservi sempre in buono stato, per comodo non solamente dei viaggiatori, dai quali è molto battuta, ma eziandio per il vantaggio del Commercio²¹». Con il 1761 si procede a bandire

la gara per la manutenzione, vinta dall'impresario Agostino Gamberai; il 29 luglio viene rogato l'atto relativo al *Cottimo di riattamento, e mantenimenti della Strada Regia Pisana*, dalla porta a San Frediano di Firenze fino al ponte sulla Cecinella, per la durata di dieci anni²².

Non si ottengono gli effetti sperati, forse per lo scarso zelo del Gamberai, certo anche per il sovrapporsi di altre cause di «strapazzo» della sede stradale, specie nel tratto della Golfolina di più difficile manutenzione. In quella zona esistono numerose cave di pietre e gli scalpellini per abitudine secolare fanno rovinare a valle, cioè verso l'Arno, i detriti della lavorazione e anche, in parte, i blocchi destinati alla vendita, dato che essi venivano trasportati per via d'acqua come appare anche nelle vedute dello Zocchi. Nonostante siano state lasciate delle apposite interruzioni nei parapetti della strada



4/Fontani Terreni, *Viaggio pittorico della Toscana*, 1801, vol. I, Tav. 8; Veduta del Ponte a Signa.

dal lato del fiume, in corrispondenza delle cave, per far continuare quell'usanza, gli scalpellini non mostrano alcun rispetto e non solo danneggiano i muretti, ma trovano assai comodo occupare parte della sede stradale come luogo di stoccaggio delle pietre²³.

Da «carrozzabile» regionale a grande arteria

La via Pisana rafforza il suo ruolo con il grande sviluppo di Livorno che dalla fine del Settecento è la città toscana economicamente più vivace. Inoltre essa presenta una buona sintesi di qualità assai apprezzate: la comodità del tracciato e l'amenità delle vedute. Così, come esempio di strada importante e ben fatta, la presenta l'architetto fiorentino Zanobi Del Rosso, con zelo laudatorio rivolto al granduca regnante Pietro Leopoldo: «E chi sarà qui ora, che non comprenda con quanto ingegno, ed arte fu ritrovato il sito per la nuova strada, che da Firenze conduce a Pisa, ove essendosi abbandonata quasi del tutto l'antica situata in luoghi disastrosi, ed in parte ancora incolti, è stata questa costruita in piano quasi tutta, e spesso alle sue radici bagnata

dall'Arno, e passa in mezzo a gran numero di terre e Castelli, oltre quelli, ch'ella si lascia lontano su l'un fianco, e l'altro (...) Di questa strada (...) dobbiamo dare lode mai sempre al fu Augustissimo Imperatore Granduca mosso a ciò fare dalle premure di un ministro di rare cognizioni, e di talento ripieno, quale era il sempre memorabile Conte di Richécourt²⁴.

Dopo oltre mezzo secolo Emanuele Repetti, nel suo *Dizionario*²⁵, descrive accuratamente tutto il percorso, con una sintesi di grande intelligenza storica e topografica.

Dalla fine del Settecento la Pisana diventa anche una delle vie preferite dagli stranieri in visita alla Toscana, specialmente da quelli che arrivano via mare a Livorno, visitano Pisa e prendono poi la carrozza per Firenze. Senza dire della numerosa colonia straniera che risiede stabilmente a Livorno e intrattiene strette relazioni con il capoluogo toscano. Se il treno mette fine rapidamente al trasporto fluviale, fra strada e ferrovia non si stabilisce un duello mortale, neanche quando alle carrozze e ai carri si sostituiranno automobili e camion.

Per tutto l'Ottocento e oltre lunghe file di barocchi, con merci varie, soprattutto derrate alimentari, at-



5/Fontani Terreni, *Viaggio pittorico della Toscana*, 1801, vol. I, Tav. 19: Veduta del Ponte d'Era.

traversano giorno e notte la via, con i riti delle soste ai caffè e alle osterie disseminate lungo tutto il percorso.

La deviazione collinare per Malmantile, liberata dal traffico, torna dopo molti secoli al ruolo di strada di penetrazione nelle colline, lenta e tranquilla, ricca di prospettive mutevoli alla piccola e alla grande scala. È ancora percorsa da cittadini, specie nei mesi estivi, per la villeggiatura o per una gita. Diventa allora naturale soffermarsi davanti a questo o quel quadro naturale, reso più suggestivo da un taglio di luce o dalla particolare trasparenza dell'aria:

«La strada, serpeggiando lungo un torrente, saliva su ripida framezzo ad amene collinette, in parte coltivate a vigneti, in parte rimaste selvatiche. Dopo aver percorso un lungo tratto della verdeggiante e popolata pianura valdarnese, quel luogo svariato e alquanto solitario e alpestre diveniva anche più gradevole; e il cielo sereno, l'aria purissima, la fragranza delle piante aromatiche e le ginestre e le scope fiorite accrescevano la bellezza della campagna e il diletto di passeggiarvi.

Dopo aver salito un bel pezzo, ecco l'orizzonte a poco per volta più largo, e a destra, sull'opposta riva dell'Arno, sorgere in lontananza le pittoresche

cime d'Artimino, di Pietramarina e di Montalbano; e a sinistra i gioghi della Romola, e di faccia di quando in quando il castello di Capraia, o la veduta di una porzione della pianura Empolese. Dove la campagna montuosa apparisce meno fertile e meno coltivata, in quella vece fanno più spicco le vallette scoscese, e le fettucine di terreno verdeggianti messe a frutto più qua e più là dall'industria; e l'occhio è ricreato grandiosamente dalla veduta di molte miglia di paese lontano, dallo spettacolo delle boschiglie di pini che incoronano i monti slanciando le folte chiome nell'azzurro del cielo, e dai gioghi maestosi dell'Appennino che in maggior lontananza incorniciano il quadro²⁶.

Alla fine dell'Ottocento la situazione di vantaggio, storicamente consolidata, del tratto piano fino a Lastra, o Ponte a Signa, rispetto a quello fino a Empoli, appare mutata: «Strada Firenze-Empoli-Pontedera-Pisa: piuttosto cattiva, polverosa o fangosa o malamente imbrecciata e senza banchine e assai frequentata da barrocci sino a Lastra, poi un po' migliore sino a Empoli²⁷.

Negli anni '20 la via Pisana conosce un'altra serie di modifiche, con la realizzazione del nuovo tratto di ingresso a Firenze (attuale Via Baccio da Montelu-

po), con un nuovo ponte sulla Greve. Altre piccole varianti interessano tutto il percorso. Con la ripresa economica del dopoguerra la strada diventa una delle più transitate d'Italia. Solo negli anni '70, con esito qualitativamente incerto, viene realizzata una via alternativa, la superstrada Firenze-Pisa-Livorno.



Note

¹ Solo a partire dal medioevo l'Arno diventa l'arteria vitale della Toscana; questa divenne importante per le comunicazioni e il commercio solo quando il collegamento di Roma con la valle del Po e i paesi del nord cessò di passare, come nell'antichità, per la Flaminia, attraverso l'Appennino Umbro e oltre, per la Via Emilia», F. SCHNEIDER, *L'ordinamento pubblico nella Toscana medievale*, Firenze, 1975, p. 35.

² Il luogo in antico era chiamato «Mezzana sotto Signa» (E. REPETTI, *Dizionario Geografico, Fisico, Storico della Toscana*, vol. IV, 1841, p. 611). Si trova anche il nome *porto di sotto*, per distinguerlo dal porto principale di Signa.

³ R. STOPANI, *Il contado fiorentino nella seconda metà del Duecento*, Firenze, Salimbeni, 1979, p. 25

⁶ Giovanni Inghirami, Carta geometrica della Toscana ricavata dal vero nella proporzione di 1: 200.000 e dedicata a S.A.I. e R. Leopoldo II.

⁴ E. REPETTI, *Supplemento al Dizionario ...*, 1846, voce *Gonfolina*, o *Golfolina*, p. 114.

⁵ G. PINTO, *La Toscana nel tardo medioevo. Ambiente, economia rurale, società*, Firenze, Sansoni, 1982, p. 399.

⁶ L. ROMBAI, *Introduzione al Libro vecchio di strade della repubblica fiorentina*, a cura di Gabriele Ciampi, Firenze, 1987, p. 5.

⁷ C. VIVOLI, «I lavori pubblici sotto Cosimo III», in *La Toscana nell'età di Cosimo III*, Firenze, 1993, pp. 225-239; il saggio è assai utile anche per seguire l'evoluzione delle magistrature preposte alle strade fino a tutto il Seicento.

⁸ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 702, n. 278, 12 marzo 1554.

⁹ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 733, n. 161, 20 luglio 1573.

¹⁰ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri: f. 712, n. 194, 9

maggio 1562; f. 760, n. 68, 5 aprile 1590, ove si cita una relazione sottoscritta da «Bernardo Buontalenti higegnieri»; f. 783, n. 109, 7 luglio 1613. L'elenco è chiaramente esemplificativo.

¹¹ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1435, *Ordini dell'Anno 1750 stile comune*.

¹² A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri; anno 1750: 29 maggio, f. 1999 (filze del ragioniere, 1751-1759); 30 e 31 maggio, f. 1435.

¹³ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 2006, n. 13, 16 ottobre 1753.

¹⁴ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1442 (*Ordini dell'anno 1757*).

¹⁵ Per le vicende della Golfolina rimando al mio *Lastra a Signa*, Atlante storico delle città italiane. Toscana 1, Roma, Bonsignori Editore, 1993, passim.

¹⁶ *Relazione del viaggio fatto dal dottor Giovanni Targioni Tozzetti nell'autunno dell'anno MDCCXLII per li territori di Pisa, Livorno, Volterra, e Massa di Maremma, in Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Edizione seconda, con copiose giunte, tomo I, Firenze, Cambiagi, 1768, pp. 1-2.

¹⁷ *Diario di ricordi e memorie spettanti al Venr. Convento di Castel Montorlando o sia Santa Lucia della Lastra a Signa de' Minori Osservanti Rif. di S. Francesco a profitto de' Posterì distese dal R.P.L. Serafino da Signa dello stesso Ordine e Provincia cominciate l'anno MDCCXXXV e continuate negli anni susseguenti fino al dì 7 del mese di maggio dell'anno 1780*, cc. 54-56.

¹⁸ A.S.F., Capitani di parte, Numeri neri, f. 1440 (Filza d'ordini, 1755).

¹⁹ *Regolamento e tariffa delle poste per la strada da Firenze a Pisa e Livorno del dì 26 marzo 1757*, in L. Cantini, *Legislazione toscana*, tomo XXVII, Firenze, 1807, p. 126).

²⁰ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri bianchi, f. 33, cc. 569r-581v (numerazione moderna).

²¹ L. Cantini, *cit.*, p. 315.

²² A.S.F., *Notarile moderno*, n. 27.691, notaio Francesco Antonio Pellegrini.

²³ A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1705 (Filza di negozi e strade e ponti, 1762-1765), *Per le cave della Golfolina*, 25 ottobre 1763

²⁴ *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 di Toscana col minor dispendio possibile ec. di Zanobi Del Rosso architetto della Real Corte della Toscana*, Firenze, 1780, pp. 22-23.

²⁵ E. REPETTI, *Dizionario*, vol V, 1843, voce «Via Regia Postale Livornese per Pisa», pp. 720-21.

²⁶ P. THOUAR, *Le tessitore. Racconto*, Firenze, Galileiana, 1844; Cap. *La scampagnata*, p. 47.

²⁷ Guida Itineraria del Touring Club Italiano compilata da V. BERTARELLI, *Strade di grande comunicazione dell'Italia*, Fascicolo II - Italia Centrale e Meridionale, p. 50.

Appendice documentaria*

A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1435 (*Ordini dell'Anno 1750 Stile Comune*)

Strada Pisana, e di Golfolina con spesa di lire 623.6.8

30 gennaio 1750 Stile Comune

Illustrissimi e Clarissimi Signori deputati sopra le strade e ponti della città di Firenze

Oltre a tanti altri resarcimenti proposti con altre mie relazioni alla Clarissima Loro Deputazione nella strada Pisana ve ne occorrono ancora per la medesima verso Lastra a Signa, e parimenti è necessario resarcirvi gli seguenti passi cattivi, che si trovano per la strada di Golfolina a prima.

Strada Pisana

Braccia dugento quadre selice da impiegarsi tutta per resarcimento di buche e guidi nella strada Pisana passato la Lastra a Signa su per la salita di Rimaggio, sia fatta tutta con sasso alto, e macigno, si considera il suo valore a soldi sei il braccio quadrato.

Strada di Golfolina

Braccia ottanta andante selice larga braccia cinque, si deve fare per la strada che dal Pont' à Signa va in Golfolina dalle cantine de Sig. Bicchierai, sia fatta tutta con sassi posti per coltello ed a filari, si considera il suo valore a lire una e soldi dieci il braccio andante.

Braccia cento inghiarato largo braccia quattro, alto nel colmo tre quarti, e dalle parti un quarto, si deve fare per la medesima strada in seguito della suddetta selice, si valuta a lire una il braccio andante.

Braccia dugento andante inghiarato largo braccia otto, alto nel colmo braccia uno, e dalle parti un terzo, si deve fare per detta Strada prima d'arrivare al Pont' à Signa da beni de' Signori Pandolfini, e Vignali, sia fatto non tanto questo che il suddetto con sassi grossi in fondo e con un filare dei medesimi dalle parti per formare la sua buona guida, con panchine di terra si valuta a lire una soldi tredici, e denari quattro il braccio andante

Tutto gli sopra espressi lavori ascenderanno alla somma di lire settecento venti due, soldi dei, denari otto da pagarsi dal Vicariato di Certaldo, e faccio Loro Umilissima Reverenza.

Anastasio Anastasi Ingegnere

Piero Pandolfini Deputato

Sebastiano Lomi Cancelliere

A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1999 (Filza del ragioniere, 1751-1759)

- Ponte di Ripetetolo nella strada Pisana alla Lastra a Signa con spese di £ 1126

A di 29 maggio 1750 Stile Comune

Illustrissimi e Clarissimi Signori Deputati sopra le strade, e ponti della città di Firenze

S'è talmente rialzato l'alveo del Rio della Guardiana, che essendo restato in buona parte oscurato l'arco del Ponticino, che cavalca detto Rio esistente nella strada Pisana, in luogo detto Ripetetolo, che non potendovi evacuare liberamente le sue acque, ne accade che in ogni piccola escrescenza alzandosi di livello traboccano dal recipiente loro prendendo il loro corso per detta strada in grave pregiudizio della medesima, e dei lavori, che vi si son fatti, ed atteso ancora l'istanze, che vengono fatte per il risarcimento del medesimo m'han dato motivo di proporre alle Signorie Loro Illustrissime e Clarissime tale rialzamento per che saranno necessari i seguenti lavori.

Braccia trenta due andante muro a calcina, alto braccia uno, e tre quarti, grosso braccia uno si deve fare per rialzamento delle Pile di detto Ponte che doverà farsi sull'istesso piombo di muri vecchi, senza alterare la sua luce di braccia cinque, e mezzo, si valuta a £ due soldi sei, e denar otto il braccio andante importa £ 74.13.4

Braccia novanta due quadre volta della grossezza di mezzo braccio si deve impostare sopra gli detti muri per coprire il suddetto Ponte si valuta a £ due soldi tredici e denari quattro il braccio andante importa £ 246.6.8 (...)

La spesa del rialzamento di questo Ponte nel modo prescritto ascenderà alla somma di £ mille cento venti sei da pagarsi dal Vicariato di Certaldo e faccio Loro Umilissima Reverenza.

Delle Signorie Loro Ill.me e Clar.me

Umilissimo e Obbligatissimo servitore

Anastasio Anastasi Ingegnere

Pietro Pandolfini Deputato

Sebastiano Lomi Cancelliere

A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1435 (Filza di Ordini dell'Anno 1750)

- Strada Pisana a Malmantile con spesa di £ 1213

31 maggio 1750

Ill.mi e Clarissimi Signori Deputati sopra le strade e ponti della città di Firenze

Avendo io visitata la strada Pisana per descrivere alle Clarissime Loro Deputazioni gli lavori necessari per il suo mantenimento, ho riconosciuto che verso Malmantile vi occorrerebbe quanto in appresso mi do l'onore proporre, cioè

Braccia dugento venti andante inghiarati largo braccia sei alto nel colmo tre quarti e dalle parti un quarto si deve fare per la salita di Malmantile lungo la selice nuova che vi è, ad effetto di allargare la strada, dovendovi impiegare tutti gli sassi della selice vecchia, con farvi le sue guide dalle parti, e sopra vi si ponga ghiara minuta, si considera il suo valore a soldi tredici e denari quattro il braccio andante 133.6.8 (...)

Si devono far buone à maestro Gio. Battista del Fante lire quarantasei per tanti spesi dal medesimo in risarcimenti di diverse buche per la strada Pisana e di che avendone tenuta nota come appare dalla medesima che è qui in giunta, importo della somma di lire quarantasei.

* La redazione dell'Appendice documentaria è a cura di Angelo Bertoni.

La spesa dei lavori di sopra appresi ascenderà di lire mille dugento tredici da pagarsi dal Vicariato di Certaldo.

Umilissimo e Obbligatissimo servitore
Anastasio Anastasi Ingegnere
Piero Pandolfini Deputato
Sebastiano Lomi Cancelliere

Diario di ricordi e memorie spettanti al Vener. Convento di Castel Montorlando o sia Santa Lucia della Lastra a Signa de' Minori Osserv. Rif. di S. Francesco a profitto de' Posteristi distese dal R.P.L. Serafino da Digna dello Stesso Ordine e Provincia cominciate l'Anno M.DCCXXXV e continuate negli anni susseguenti fino al dì 7 del mese di maggio dell'anno 1780.

Nell'Anno 1753. Guardiano il suddetto P. Lett. Giuliano da Pistoia, fu privato il Convento, e Religiosi dello spasso, e divertimento, che godevano, in vedendo da finestroni, e finestre il continuo passaggio de' forestieri a cavallo, in calesse, e in carrozza, per la strada che da Pisa conduce a Firenze, detta volgarmente Strada Pisana; essendo stata di nuovo aperta, per ordine della reggenza di Firenze, a beneficio de' Passeggieri, altra strada, che dalla Posta della Lastra passando alquanto dal Ponte a Signa distante, fino al Porto di Mezzo; e di lì quasi sempre su la riva del fiume Arno fino a Brucianese, e Samminiato, portasi di poi a riscontrare in Monte Lupo l'antica strada Pisana. Ella è per vero dire, questa nuova molto più comoda dell'antica, che passava, e tuttora passa in fondo alla Clausura di questo nostro bosco, essendo tutta piana da Firenze a Pisa; ma non fu già di piccolo incomodo pe' Padronati de' terreni, per dove essa passa, avendo per ciò disfatto campi; tagliati pioppi, e viti; disfatti orti; rovinati muri, guastate sementi da per tutto, e che so io. La ricompensa di questi gravi danni, non fu che piccola per tutti i danneggiati; e a taluni non fu data cosa alcuna, per esser questo, come dicevano, un beneficio comune. Capi maestri del lavoro, in queste parti di vigna fino alla metà della Golfolina, furono i Picciulli della Loggia sopra Firenze, per la strada Bolognese, che conduce all'Uccellatoio; e non fu terminata, che nell'anno seguente; e come parimente nello stesso tempo fu terminata l'altra parte, dalla Golfolina fino a Montelupo da Giambattista Ventani e Figliuoli di Laterina, per la parte di Arezzo, che ne furono i Capi maestri. Avrebbero voluto farla passare a dirittura pel Castello della Lastra, e pel Ponte a Signa e sarebbe tornata meglio; ma si opposero in primo luogo i Signori Pontesi con un loro Memoriale prevedendo che tutti i piani delle loro case sarebbero restati sotterrati, e diventate cantine; ma non fu questo tutto il motivo di farla altrove. L'ostacolo principale furono le inondazioni dell'Arno, che non di rado nell'inverno, avrebbero impedito il transito a Passeggeri; che se non hanno con tutto ciò potuto impedirle in tutta questa nuova strada, fu idea di Sua Eccellenza il signor Gaetano Antinori, per avere il piacere di vedere dalla sua Villa di Luciana il transito de' Passeggieri, e potervi andare in carrozza, senza fare la salita di Malmantile. Alla spesa di questa nuova strada fu supplito con un Balzello universale. La strada vecchia è conservata nel suo posto, quale procurano rassettare, qualora in qualche luogo si guasti; ed ora non vi passano, che pochi a piedi, e talora qualche Calesse vuota.

A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1440 (Filza di Ordini, 1755)

Podesteria della Lastra a Signa spesa di £ 1694.16.8.

A di 20 settembre 1754

Ill.mi e Clarissimi Signori Deputati sopra le strade, e ponti della città di Firenze

Nel costruersi la porzione di nuova Strada Pisana che attualmente si va facendo dalla Posta della Lastra a Signa, per la Golfolina fino a Montelupo, nel tratto tramutato sopra al Pont-à Signa, sono restate tagliate da questo tramutamento, più strade che conducono a diverse ville, e altri luoghi, ed è perciò anco restato impedito il libero transito per le medesime, stante che la superficie di detta nuova strada, per gli riempimenti fattivi, trovasi assai più alta d'alcune di quelle che già vi erano.

(...) Umilissimo me l'inchino

Anastasio Anastasi Ingegnere

A.S.F., Capitani di Parte, Numeri neri, f. 1442 (Filza di Ordini dell'Anno 1757)

10 luglio 1756

- Risarcimento dei lavori fatti alla Strada Pisana per il tratto che va dall'Osteria Bianca a Empoli.

Primo dicembre 1756

- Risarcimento per lavori fatti alla Strada Pisana da Montelupo a Empoli: rialzamenti da farsi nei luoghi dove la strada si trova bassa per impedire le piene dell'Arno -essendo restata sommersa dall'acque in più luoghi la Strada Pisana, tal che restava impedito in ogni modo il transito (...).

Strada Pisana alla Lastra a Signa e Podesteria di detto luogo £ 1188.6.8.

12 luglio 1757

Nella strada Pisana verso Lastra a Signa, et in Podesteria di detto luogo occorrerebbero gli resarcimenti che mi l'onore descrivere alla Clarissima Loro deputazione Strada Pisana

Braccia centosessanta andante spalletta in calcina alta ragguagliata braccia quattro e mezzo, grossa in fondo braccia uno e un quarto, in cima ridotta a tre quarti, con un accollato di mattoni ben cotti sopra, con suo ripieno lungo la medesima occorre in proseguimento delle spallette già fatte prima d'arrivare all'Osteria del Leone, dovendosi addrizzare più che si potrà la medesima strada nello sfilarsi dette spallette, perché deve farne braccia cento dalla parte del fiume Arno, e le rimanenti braccia sessanta dalla parte opposta sicché in tutto deve essere braccia centosessanta che valutato tutto assieme, e compresi detto ripieno a lire cinque soldi tredici e denari quattro il braccio andante che importa £ 913.68

(...)

Anastasio Anastasi Ingegnere

Filippo Scali Deputato

Pier Francesco Vecchi Cancelliere

A.S.F., Notarile moderno, n° 27697, notaio Pellegrini Francesco Antonio

cc. 14v.-18r. [A sinistra: Cottimo di riattamento, e mantenimento della Strada Regia Pisana]

1761, luglio 29

Atto rogato in Firenze nel tribunale dei Signori Capitani di Parte e Ufficiali dei Fiumi posto nel popolo di S. Biagio

«Essendosi degnata Sua Maestà Imperiale di comandare, che la Strada Regia Pisana sia riattata, e restaurata ovunque il bisogno richiede dalla Porta a S. Frediano di Firenze fino al Ponte della Cecinella, che fa confine fra le due provincie Fiorentina, e Pisana per dovere tutto il detto tratto esser mantenuto in buono stato per anni dieci, e che s'effettui ciò per via d'impresa da rilasciarsi al Pubblico Incanto a chi offerir condizioni più vantaggiose all'imposizioni interessate a tali lavori (...)

c.15r. (...) Et essendo che principatosi detto incanto, seguissero più, e diverse offerte tanto per il riattamento, e restaurazioni da farsi in detta strada, quanto per il mantenimento Decennale di essi lavori, ma finalmente all'offerta fatta da Agostino Gamberai di scudi tremila dugento novantacinque per quello che riguarda il riattamento, e restaurazioni di scudi diecimila dugento novanta, per quel che riguarda il mantenimento Decennale non essendo stata fatta da verun altro ulterior offerta, ne seguisse in detto di 17 marzo 1761 la liberazione a favore di detto Agostino Gamberai salvo però sempre l'approvazione di S.M.I. (...)

cc.15v.-16r. (...)

1°: che quest'Impresa consista, e in essa vi si comprenda il riattamento, e restaurazioni di tutti quei pezzi di strada, che sono descritti nella relazione del Perito Anastasio Anastasi segnata 6 ottobre 1760 con più il mantenimento per anni dieci dal di della stipulazione del presente strumento di tutto l'intero corso della strada dalla suddetta Porta di S. Frediano fino al Ponte della Cecinella confine delle due Provincie Fiorentina, e Pisana, nessuna porzione eccettuata alla riserva per di tutti quei lavori, che bisogneranno per restaurare, e sempre meglio assicurare i muri, che sostengono il tratto di strada lungo la Golfolina dal Masso delle Fate fino alle Fornaci di S. Miniello perché questi si doveranno fare a mano secondo gl'ordini, che verranno dalla predetta Clarissima Congregazione di strade, e ponti senza alcun aggravio dell'Impresario. c.16r.

2°: che rispetto ai lavori de' riattamenti, e restaurazioni suddette il prefato Agostino Gamberai deva in tutto, e per tutto attendere la suddetta relazione dell'Anastasi de' 6 ottobre 1760, e ciò tanto per la quantità di lavori, quanto ancora per la qualità, misure, e metodo.

3°: che il suddetto Agostino Gamberai Impresario deva aver terminato di riattare tutti i pezzi di strada descritti in detta relazione dell'Anastasi dentro il tempo, e termine d'un anno dal di della stipulazione del presente strumento, con dovere allora farne la prima consegna (...), l'altra consegna poi deve seguire insieme con tutto l'intero corso della strada spirato il decennio del mantenimento, inteso sempre che non cadono sotto questa obbligazione i suddetti muri lungo la Golfolina da rimanere a carico come sopra della predetta Clarissima Congregazione di strade, e Ponti. c.16r.v.

4°: che all'effetto di assicurare sempre meglio la stabilità del lavoro deva il predetto Impresario Gamberai pendente il tempo del mantenimento Decennale ricolmare, e rifiorire gl'inghiarati, e rivedere, e risarcire, muri, ponti, spallette, e parapetti, tanto da' ponti, che sulla ripa d'Ar-

no eccettuati sempre detti muri lungo la Golfolina affinché terminati gl'anni dieci del mantenimento sia consegnata tutta la strada in uno stato perfetto a senso degli'ingegneri, che saranno incaricati di riconsegnarla prima che all'Impresario ne sia fatto l'intero saldo, e che oltre alla ricolmatura, e rifioritura d'inghiarati (...) deva esso Impresario Gamberai riparare, e provvedere opportunamente alle buche, et altri guasti, che succederanno in tutte, e ciaschedune parti dell'intero corso di detta strada (...)

c.16v.
5°: che quantunque non debbano essere a carico dell'Impresario i lavori occorrenti si pel resarcimento, che pel mantenimento de' muri suddetti lungo la Golfolina, con tutto ci sia deva esser obbligato esso Impresario Gamberai a riattare attualmente ove occorra secondo la detta relazione dell'Anastasi, e a mantenere per anni dieci a propria spesa il piano della strada andantemente, siccome i ponti, fogne, et altri scoli d'acqua lungo detti muri nel modo stesso come è tenuto il resto dalla Porta S. Frediano di Firenze sino al Ponte della Cecinella.

ZANOBI DEL ROSSO, *Memoria che serve di soluzione al problema proposto dalla Real Accademia dei Georgofili di Firenze nell'anno 1777 e riproposto nell'anno 1778, sopra la maniera di costruire, resarcire, e mantenere le strade della Toscana col minor dispendio possibile ec.*, Firenze, Gaetano Cambiagi stampatore, 1780, pp.22-23

Tralascio il dire, che sarà non tanto utile, che piacevolissima quella strada, che attraverserà Villaggi, si accosterà a Fiumi, o al Mare, e salendo dolcemente alla montagna darà nuovo pascolo ai viandanti poggiando loro sempre materia di cose nuove, onde potervi far sopra delle riflessioni, e graziosi ragionari, alleviandosi molto in tal guisa la noia, che suol arrecare un troppo lungo, e talvolta disastroso viaggio.

E chi sarà qui ora, che non comprenda con quanto ingegno, ed arte fu ritrovato il sito per la nuova strada, che da Firenze conduce a Pisa, ove essendosi abbandonata quasi del tutto l'antica situata in luoghi disastrosi, ed in parte ancora incolti, è stata questa costruita in piano quasi tutta, e spesso alle sue radici bagnata dall'Arno, e passa per mezzo a gran numero di terre, e Castelli, oltre quelli, che ella si lascia lontani dall'un fianco, e l'altro, di tal sorta, che da per tutto arreca ai passeggeri un'amenità di vedute quant'altra mai esser possa, o sia sul fiume per le barche del trasporto, o sia per le campagne adiacenti coltivate all'ultima bellezza, o per i castelli popolatissimi e pel commercio di vario genere rispettabili al segno maggiore. Di questa strada, che fu la seconda in Toscana costruita di pianta dopo la Bolognese, di cui parleremo più a basso, dobbiamo dar lode mai sempre al fu Augustissimo Imperatore Granduca mosca a ciò fare dalle premure di un ministro di rare cognizioni, e di talento ripieno, quale era il sempre memorabile Conte di Richcourt.

J. BUCKHARDT, *Vedute d'Italia*, (Traduzione e cura di Luca Farulli), Firenze, Vallecchi, 1991, pp. 76-78
Toscana, I, Pisa

Eran le tre di mattina, quando venimmo svegliati dal vetturino; prendemmo subito posto nella carrozza e facemmo un giro per mezza città onde raccogliere i passeggeri. Giungemmo così in una piccola piazza davanti ad una

chiesa che, assieme ad un edificio di fronte, formava un vicolo assai stretto attraverso il quale saremmo dovuti passare. I cavalli presero la curva troppo stretta e la ruota anteriore andò a finire sul ciglio del marciapiede. Il vetturino li fece indietreggiare facendo forza sulla tiarella, ma non a sufficienza ed il passaggio fallì per la seconda volta. (...) Infine, al quinto tentativo, si riuscì a passare. Io comunque avevo fatto un'esperienza in più: avevo visto un italiano in preda alla rabbia ed ancor oggi ci ripenso con un brivido di terrore. Attraversammo il ponte mediano sull'Arno e poi. Entrando ed uscendo per vicoli bui, ci dirigemmo fuori della porta.

A circa venti minuti dalla città, notai, fra acacie ed olmi, alcune case vicine alla strada, ricoperte in modo grazioso di pergolati e, non lontano da queste, un bivio. Volevo giust'appunto domandare ad un gioielliere che viaggiava con noi dove portasse la strada a destra, quando questi si appoggiò alla finestra della carrozza e, fissando fuori nel crepuscolo del mattino, cominciò a parlarmi sottovoce: Vede quella pietra miliare? Lì vicino ieri l'altro notte, verso la mezza, la stessa carrozza in cui noi viaggiamo è stata aggredita da briganti e svaligiata da cima a fondo; il vetturino lo hanno gettato a terra e maltrattato colpendolo con il calcio del fucile tanto che egli credeva di dover render l'anima al Signore; adesso ci guida suo fratello ed è ancora abbastanza buio. A queste parole egli si fece il segno della croce e, lasciati passare alcuni istanti, continuò: Si tratta solo di questi dannati contadini che abitano in quel covo laggiù, chiamato Riglione, i quali però sono tutti quanti sotto speciale controllo di polizia; ma a che serve? Ce l'hanno nel sangue di correr dietro alle carrozze di notte! - E con ciò si rintuzzò nel suo angolo stringendosi addosso il mantello. - E se questi signori ci facessero una visita? Pensai io e mi calai con il pensiero nei panni di un asialito. Presto sorse però il sole e tramontarono i timori; quella paradisiaca valle dell'Arno ci accolse con le sue ricche colline coltivate fino alle cime, con le sue cittadine raggruppate pittorescamente sulle rupi, con le sue pinete e i suoi gruppi rupestri.

Il vetturino ci aveva promesso che saremmo stati prima di mezzogiorno a Firenze (questa dista diciassette ore da Pisa), e parve voler mantenere la parola: infatti procedemmo a gran velocità per lo splendido paese, di cui peraltro io avrei potuto veder ben poco, se non fossi salito, poco dopo il sorgere del sole, sulla parte scoperta della vettura. Chi, tra quelli che hanno compiuto questo tragitto, dimentica la posizione di San Miniato ed Empoli oppure Monte Lupo che troneggia sulle irte rupi? Chiudevo di quando in quando gli occhi per riaprirli di nuovo all'improvviso, un giuoco che, nel continuo mutare dei dintorni, mi riserbò sempre nuove sorprese e mi fu di grande profitto dal momento che il paesaggio si faceva di minuto in minuto sempre più bello e così giunse un momento in cui lasciai chiusi gli occhi e mi addormentai; la partenza di buon'ora e la continua attenzione per i dintorni mi avevano reso stanco. All'improvviso la carrozza si fermò, balzai su e vidi che ci trovavamo di fronte ad un gigantesco edificio, sul quale era posto un giglio e quando mi informai:

era una porta della città di Firenze.

(Uhlend)

Dal foglio di accettazione per i passaporti venni a sapere che si trattava della Porta San Frediano; giusto in quel mo-

mento le campane del vicino convento dei Carmelitani suonavano un canone, che è possibile sentire spesso nelle città d'Italia; il sole risplendeva ruggiente e caldo attraverso l'ampia strada. Erano le undici e mezzo.

E. REPETTI, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, vol. V. Firenze, 1843, pp. 720-721

Via regia postale livornese per Pisa.

È la strada più frequentata di tutte le altre postali, sia per le merci, sia per le vetture che vi passano, sia per il comodo, largo e ben tenuto stradale, come ancora per la frequenza de' villaggi, de' borghi e delle Terre che essa attraversa, per i ridenti e ben coltivati bacini dell'Arno, in mezzo ai quali essa per 49 migl. Di cammino da Firenze a Pisa percorre, ed è in tutte le stagioni dell'anno di non troppo rigida né troppo calda temperatura, in un clima saluberrimo, talché può dirsi senza tema di esagerare, che nel tragitto di queste 49 miglia consista il vero giardino della Toscana.

Esce cotesta via dalla porta S. Frediano di Firenze, e passando in mezzo ad un popoloso borgo suburbano costeggia la deliziosa base settentrionale del monte Oliveto, e del boschetto Strozzi, sul di cui confine estremo trova il borgo di Monticelli, al quale attestano le due lunghe borgate di Legnaja innanzi di arrivare all'altra del Pont'a Greve, per poi passare per quel ponte alle due miglia e tre quarti a pon. di Firenze. Di là dal Ponte a Greve la via s'inoltra per il piano della Casellina e di Settimo lasciando alla sua destra la Badia e la Pieve omonima, mentre mostrasi alla sua sinistra la grandiosa villa signorile de' Riccardi, già *Castel-Pulci*, fino a che passato sul nuovo ponte il tor. *Vingone*, arriva al pomeriggio del Cast. della Lastra, le cui mura costeggia dal lato orientale fino alla prima stazione postale da Firenze che trova sotto Gangalandi fra il sesto e il settimo miglio dalla capitale. Di costà la *Strada regia postale* si dirige sulla ripa sinistra dell'Arno cui si riunisce la *vecchia* passato il borgo del Pont'a Signa, dopo aver lasciato da un lato e dall'altro deliziose ville e vaghi casini.

Giunta la Via suddetta a congiungersi con l'antica, che attraversava il castello della Lastra e la contigua borgata del Ponte a Signa, prosegue il cammino verso il borgo del Porto di Mezzo, finché passata l'*Osteria della Lisca* trova uno sprone settentrionale del poggio di Malmantile che rasenta per entrare nell'angusta e tortuosa foce della Golfolina. La quale percorre in quel tragitto dal borghetto di *Lamole*, ossia di *Brucianese*, o per i possessi di Lusciano, di dove si avvicina al Val d'Arno inferiore dopo attraversato i paesi di San-Minatello e Monte-Lupo. All'uscita da quest'ultimo essa passa sopra un ponte di pietra la fiumana del *Pesa* per quindi inoltrarsi all'*Ambrogiana*, dove trova presso la *R. Villa omonima* sulle 13 miglia a pon. di Firenze la seconda posta de' cavalli. Qui si apre la spaziosa Valle inferiore dell'Arno e qui l'occhio si bea nel percorrere vaghe coltivazioni di campi circondate da colline vestite di vigneti e oliveti siccome sono quelle che il viandante scorge, tanto alla destra dell'Arno nei poggi deliziosi di Bibbiani, come alla sinistra del fiume e della *Strada postale* nelle colline di Samontana e del Cotone, finché poco dopo attraversato il borgo di Pontormo entra nella grossa terra di Empoli, paese assai favorevole al commercio per la sua centralità relativamente alle principali città della Toscana.

Da Empoli continuando il pianeggiante cammino dopo 3 miglia trova un quadrivio all'*Osteria Bianca*, dove la *Strada regia postale Pisana*, ossia *Livornese*, è tagliata da quella che innestasi alla *postale Traversa*, appellata *anticamente Via Francesca*, la quale rimonta verso scir. La Valle dell'Elsa per recarsi a Poggibonsi e di là a Siena; mentre la *postale Pisana*, o *Livornese*, continuando il cammino a pon. arriva sul ponte a Elsa e di là alla terza posta della *Scala*, che trova alla base settentrionale del poggio su cui risiede la lunga città di San Miniato.

Proseguendo il camino presso la ripa sinistra dell'Arno lascia alla destra del fiume la popolosa Terra col sottostante borgo di Fucecchio, e poco appresso quelle di Santa-Croce e di Castel-Franco-di-sotto, di-rimpetto ai quali ultimi paesi la Via postale percorre sul lato sinistro dell'Arno le vaghe collinette di *San Romano* e delle *Capanne* restando al suo pon. e lib. il castello di Marti e la Terra di Montopoli per scendere sulla *Chibiccinella* e di là avvicinarsi alla grandiosa villa di Varramista, passata la quale trova la quarta posta de' cavalli a Castel del Bosco.

Da Castel del Bosco alle Fornacette, dov'è la quinta posta de' cavalli la *Strada postale* attraversa il borgo della Rotta e dopo migl. 2 l'animatissima Terra di Pontedera.

Dalla Rotta fino a Pisa la strada postale è molto larga, pianissima e ridentissima per l'amenità delle adiacenti cam-

pagne, per i frequenti borghi, villaggi e castelli che attraversa o che avvicina per le deliziose pendici del Monte-Pisano che per molte miglia, sebbene nella ripa opposta dell'Arno, da Vico-Pisano al ponte di Zambria lambisce, fino a che dopo attraversato il popolato borgo del Portone essa entra in Pisa ed alle 49 miglia da Firenze trova la sesta posta. Costi si cambiano i cavalli sia per continuare per Porta a Mare lo stradone che guida a Livorno, sia per escire da Porta Lucchese dov'entra nella ridente spaziosa via che per i Bagni di S. Giuliano e di Ripafratta incamminarsi a Lucca.

La stazione delle poste per coteste tre vie regie postali è stata calcolata come appresso, senza aver bisogno mai di un terzo cavallo.

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1. Da Firenze alla Lastra | poste 1 |
| - Da Pisa a Livorno miglia 12.33 pagando posta | |
| 2. Dalla Lastra all'Ambrogiana | poste 1 |
| | doppia poste 2 |
| 3. Dall'Ambrofiana alla Scala | poste 1 |
| 4. Dalla Scala a Castel Bosco | poste 1 |
| - Da Pisa a Lucca (idem) miglia 14 e sino al confine del Granducato miglia 10.46 | poste 2 |
| 5. Da Castel del Bosco alle Fornacette | poste 1 |
| 6. Dalle Fornacette a Pisa | poste 1 |
| Totale da Firenze a Pisa | poste 6 |