

sotto la direzione di FERNAND BRAUDEL

# Prato storia di una città

2

*Un microcosmo in movimento (1494-1815)*

a cura di Elena Fasano Guarini

*Comune di Prato*

*Le Monnier*





## COMITATO SCIENTIFICO

*presidente*

FERNAND BRAUDEL  
Accademico di Francia

*coordinatore*

ALBERTO TENENTI  
Ecole des Hautes Etudes  
en Sciences Sociales di Parigi

*segretario*

GUIDO PAMPALONI  
Facoltà di Magistero, Università  
di Firenze

*componenti*

GIACOMO BECATTINI  
Facoltà di Economia e Commercio,  
Università di Firenze

ELIO CONTI  
Facoltà di Lettere, Università  
di Firenze

ELENA FASANO GUARINI  
Facoltà di Lettere, Università di Pisa

RAOUL MANSELLI  
Facoltà di Lettere, Università di Roma

GIORGIO MORI  
Facoltà di Economia e Commercio,  
Università di Firenze

*coordinatore organizzativo*

ALESSANDRO PASQUINI

sotto la direzione di FERNAND BRAUDEL

# Prato storia di una città

2

*Un microcosmo in movimento  
(1494-1815)*

a cura di Elena Fasano Guarini



Comune di Prato

---

Le Monnier



# Indice generale

<i>Ragioni di un'iniziativa</i> .....	V
<i>Premessa</i> .....	VII
<i>Piano dell'opera</i> .....	VIII
<i>Introduzione</i> .....	XI
<i>Elenco delle abbreviazioni</i> .....	XVI
<i>Tavola delle misure</i> .....	XVI
<i>Nota sul sistema monetario del tempo</i> .....	XVI

## Parte prima

### L'AMBIENTE E L'ECONOMIA

• <i>L'assetto del territorio</i> (Leonardo Rombai) .....	3
1. Il territorio pratese nel Cinquecento: strutture e congiunture .....	3
1.1. L'eredità del passato: un assetto territoriale maturo, 3. - 1.2. Dalle gore l'«oro bianco» di Prato, 5. - 1.3. Le strade e i ponti, 6. - 1.4. Il dissesto della metà del secolo, 9.	
2. La politica territoriale dei Medici .....	11
2.1. Il principe e i sudditi: obblighi e divieti, 11. - 2.2. Il dinamismo dei primi granduchi: le acque tra la metà del Cinquecento e l'inizio del Seicento, 13. - 2.3. Intorno alla diga, lavori e conflitti, 14. - 2.4. Le strade tra la metà del Cinquecento e l'inizio del Seicento, 16. - 2.5. Il Seicento: stagnazione o svolta?, 18. - 2.6. Vincenzo Viviani: uno scienziato in lotta contro le acque, 18.	
3. Nel Settecento: persistenze e trasformazioni .....	20
3.1. Le «strade anguste e aspre» e le ragioni dei militari, 20. - 3.2. Esigenze e progetti locali: un porto per Prato, 22. - 3.3. Sotto Pietro Leopoldo: una normativa nuova, 23. - 3.4. Il compimento della regimazione idrica, 25. - 3.5. La rivoluzione stradale, 26.	
NOTE .....	33



• <i>Gli insediamenti e la popolazione</i> (Marco Della Pina) .....	43
1. Gli insediamenti .....	43
1.1. «Terra», sobborghi e ville», 43. – 1.2. Il contado alla fine del Cinquecento: continuità e trasformazioni, 46. – 1.3. Una «terra» di monasteri e ospedali, 50. – 1.4. Verso un nuovo rapporto città-campagna, 54.	
2. L'evoluzione demografica .....	64
2.1. Prato in Toscana: una città e un territorio rivolti verso occidente, 64. – 2.2. Il popolamento rurale e la conquista della pianura, 74. – 2.3. Dalla città delle monache alla città industriale, 79. –	
3. La società pratese di fronte alla vita e alla morte .....	89
3.1. Il matrimonio, 89. – 3.2. Nascite e morti, 96. – 3.3. «Citelli e bastardelli». Aspetti e problemi dell'esposizione infantile a Prato, 103.	
4. Attività economiche e strutture familiari .....	109
4.1. La struttura sociale e professionale, 109. – 4.2. Famiglie di «lavoratori» e famiglie di «pigionali», 114	
NOTE .....	120
• <i>Agricoltura e proprietà fondiaria</i> (Andrea Menzione) .....	133
1. Le terre, la proprietà, i poderi .....	133
1.1. Proprietari cittadini e proprietari contadini fra '400 e '500, 133. – 1.2. Le terre e i poderi fra '400 e '500, 135. – 1.3. La proprietà dei Ceppi e le Cascine nel secolo XVI, 136. – 1.4. «Biografie» di poderi, 139. – 1.5. Terre e poderi «di monte»: l'utilizzazione del suolo, 144.	
2. Conduzioni e patti colonici .....	148
2.1. La gestione della terra nel '400, 148. – 2.2. Aspetti della mezzadria poderale, 149. – 2.3. Il seme, 152.	
3. Il grano e le «biade» .....	154
3.1. Premesse medioevali, 154. – 3.2. Il grano e le biade nel '500, 155. – 3.3. Il secolo XVII: raffronti esterni e interni, 158. – 3.4. Tendenze settecentesche nel movimento di lungo periodo, 161.	
4. La vite e il vino .....	167
5. Le «prata», i fieni e i pascoli. Animali di stalla e greggi .....	174
6. La terra, la famiglia, la società rurale .....	181
6.1. Pigionali nel secolo XVII, 181. – 6.2. La famiglia e la terra, 182. – 6.3. Nuovi aggravi e debito colonico, 188. – 6.4. Segni nuovi nelle campagne, 190.	

NOTE .....	193
Appendice: prezzi di cereali a Prato: 1589-1796 .....	206
NOTE .....	216
• <i>Le attività industriali</i> (Paolo Malanima) .....	217
1. L'industria pratese nell'economia toscana (1500-1650) .....	217
1.1. La formazione di un'economia regionale toscana, 217. - 1.2. Le industrie minori, 220. - 1.3. L'industria della lana pratese nella legislazione dello Stato, 223. - 1.4. L'organizzazione del settore laniero, 227. - 1.5. Il movimento di lungo periodo, 230.	
2. Crescita e trasformazione del settore industriale .....	232
2.1. Decadenza fiorentina e crescita pratese, 232. 2.2. Continuità e cambiamenti nella struttura dell'industria tessile, 235. - 2.3. La crescita del settore tessile, 248. - 2.4. L'espansione delle industrie cittadine minori, 258. - 2.5. Dall'industria rurale al sistema di fabbrica, 261.	
NOTE .....	270

## Parte seconda

## LE ISTITUZIONI E LA SOCIETÀ

• <i>Le forme del governo cittadino</i> (Enrico Stumpo) .....	281
1. Al tramonto della repubblica .....	281
1.1. Gli statuti del 1505, 281. - 1.2. I rapporti con la «dominante»: il ruolo del podestà, 282. - 1.3. I magistrati cittadini, 284. - 1.4. La «terra» e il suo contado, 287. - 1.5. Il sacco del 1512. Dalla sciagura ai privilegi, 288.	
2. Prato medicea .....	290
2.1. L'impronta del principe, 290. - 2.2. Il valore della carica pubblica, 292. - 2.3. La fiscalità statale, 298. - 2.4. Le finanze cittadine, 305. - 2.5. Da «terra» a «città», 311.	
3. Il tempo delle riforme .....	313
3.1. Il nuovo corso economico, 313. - 3.2. Il regolamento comunitativo del 1774, 315.	
4. I luoghi pii, «membri della Comunità», dal Cinquecento al Settecento .....	318
4.1. La rete assistenziale, 318. - 4.2. Le opere del Cingolo e delle Carceri, 320. - 4.3. Il Monte di pietà, 323. - 4.4. Gli ospedali, 327. - 4.5. I Ceppi: dalla realtà cittadina alla dimensione regionale, 330.	
NOTE .....	337



• <i>Il ceto dominante a Prato nell'età moderna</i> (Franco Angiolini) .	343
1. Il profilo del ceto a metà Settecento . . . . .	343
1.1. Esser nobili a Prato, 343. – 1.2. Nobili e cittadini, 345. – 1.3. Predominio economico e predominio politico, 346.	
2. Ricchezza e potere politico: continuità e mutamenti . . . . .	347
2.1. La concentrazione della ricchezza, 347. – 2.2. Le variazioni nel gruppo dei pratesi ricchi, 351. – 2.3. I riformatori, 356. – 2.4. I gonfalonieri, 358.	
3. Successi cadute recuperi . . . . .	364
3.1. Splendide ascese, 364. – 3.2. Il declino dei Cicognini, 366. – 3.3. La miseria del dottor Carlo Bocchineri, 368. – 3.4. L'esperienza di Agostino di Bindaccio Guizzelmi, 369.	
4. Dal sacco alla piena affermazione del principato mediceo: serrata oligarchica o chiusura cittadina? . . . . .	371
4.1. I disastri della guerra e il ricambio sociale, 371. – 4.2. Le «riforme» a metà Cinquecento, 373. – 4.3. Nuove «borse» e nuovi regolamenti, 375. – 4.4. Il controllo del governo locale e l'occupazione delle cariche, 378. – 4.5. Il senso del dovere civico, 379. – 4.6. La ragnatela dei benefici, 381.	
5. Prato nello Stato regionale . . . . .	382
5.1. I rapporti con Firenze e il principe, 382. – 5.2. Pratesi ai vertici dello Stato, 385. – 5.3. Uffici periferici e cariche minori, 387. – 5.4. Lontano, al servizio di potenti e signori, 388.	
6. I percorsi delle carriere e le relazioni con l'ambiente fiorentino . . . .	391
6.1. Lo Studio pisano, 391. – 6.2. L'attrazione verso Roma, 396. – 6.3. La corte granducale e la dinastia, 398. – 6.4. Pratesi e fiorentini, 400.	
7. Le novità settecentesche . . . . .	402
7.1. La legge sulla nobiltà e cittadinanza, 402. – 7.2. La riforma comunitativa, 404. – 7.3. Cittadini e possidenti, 408.	
8. A mo' di conclusione: verso un mondo nuovo . . . . .	410
8.1. L'esempio di Francesco Buonamici, 410. – 8.2. Alcuni nobili «giacobini», 411.	
NOTE . . . . .	413
• <i>Povertà e assistenza</i> (Giuliano Pinto e Ivan Tognarini) . . . . .	429
1. I problemi generali . . . . .	429
1.1. Definire la povertà, 429. – 1.2. Le regole dell'elemosina, 430. – 1.3. Il pane e i sussidi dei Ceppi, 434. – 1.4. Gli altri enti assistenziali, 437.	
2. I poveri della città . . . . .	440
2.1. La disgregazione urbana, 440. – 2.2. I poveri vergognosi, 451. – 2.3. L'evoluzione della povertà urbana, 454.	

3. I livelli di vita nella campagna .....	459
3.1. Per una carta della povertà rurale, 459. - 3.2. Le basi sociali dell'indigenza, 461.	
- 3.3. La distribuzione dei poveri, 464. - 3.4. I consumi alimentari e il problema delle carestie, 471.	
4. Verso un nuovo sistema assistenziale .....	478
NOTE .....	489

## Parte terza

## FORME E STRUTTURE CULTURALI

• <i>La Chiesa e la città</i> (Mario Rosa) .....	503
1. Le istituzioni: dalla «religione cittadina» alla fine dell'antico regime .	503
1.1. Lo «spazio sacro»: l'immaginario collettivo e le istituzioni, 503. - 1.2. La prepositura e la struttura beneficiaria, 507. - 1.3. Tra città e territorio: i conventi maschili dal ritorno all'osservanza alle riforme settecentesche, 514. - 1.4. Libri e letture nei conventi pratesi, 520. - 1.5. I monasteri femminili: popolazione monastica e «povertà», 525. - 1.6. Amministrazione ed educazione nei monasteri pratesi, 533. - 1.7. La «organizzata» devozione: le confraternite laicali, 535.	
2. Gli uomini: tradizione religiosa e riformismo illuminato .....	543
2.1. Pietà laicale e pietà clericale, 543. - 2.2. Controllo sociale, tentativi di riforma, cultura popolare tra '500 e '700, 548. - 2.3. Nel Settecento: il «tempo sacro» e le riforme, 559.	
NOTE .....	570
• <i>Luoghi e forme di vita collettiva e privata</i> (Elsa Luttazzi Gregori) .....	579
1. Gli spazi della vita collettiva .....	579
1.1. Dal volto della città alla storia urbana, 579. - 1.2. Gli spazi religiosi, 581. - 1.3. Gli spazi laici, 583. - 1.4. Il contado pratese: insediamento mezzadrile e rapporti con la città, 586. - 1.5. Le occasioni della vita collettiva, 591.	
2. Luoghi di lavoro e struttura abitativa .....	597
2.1. Botteghe e rete urbana, 597. - 2.2. Le case di città, 602. - 2.3. Le case di campagna, 607.	
NOTE .....	613
• <i>La cultura</i> (Leandro Perini) .....	623
1. La percezione di Prato nella cultura: la campagna, il castello, la città .....	623



2. Le categorie colte .....	636
2.1. Notai e giuristi, 636. - 2.2. Intellettuali al servizio dei Medici, 644.	
3. Le istituzioni culturali .....	651
3.1. Scuole e alfabetizzazione, 651. - 3.2. Nel Seicento un'istituzione europea: il collegio Cicognini, 654. - 3.3. Le accademie dalle «cicalate» alla scienza, 664. - 3.4. Fermenti e strutture nuove nel Settecento, 666. - 3.5. Dalla cultura alla natura: il teatro e la Fiera, 670.	
NOTE .....	676
• <i>Architettura e arti figurative</i> (Roberto Paolo Ciardi) .....	685
1. Premessa. La coscienza artistica nella tradizione locale .....	685
2. Dal completamento di S. Maria delle Carceri alla fine del Cinquecento: architettura pubblica e pittura antimanierista .....	692
2.1. La struttura e l'arredo urbano, 692. - 2.2. La pittura agli inizi del Cinquecento: fra Bartolomeo e i Ghirlandaio, 697. - 2.3. L'antimanierismo pratese, 701.	
3. Dalla fondazione della chiesa del Soccorso alla costituzione della città e diocesi: arte controriformata e aggiornamento culturale .....	707
3.1. Architettura religiosa e civile, 707. - 3.2. I dipinti pratesi di Santi di Tito, del Naldini, del Poppi; altre presenze significative, 710. - 3.3. Artisti minori e pittori locali, 714. - 3.4. Le esperienze artistiche del primo Seicento e il rapido aggiornamento culturale, 717.	
4. Ipotesi per una storia del collezionismo pratese .....	720
5. Dal barocco al neoclassicismo: la committenza profana e il nuovo volto della città .....	728
5.1. L'età di Cosimo III, 728. - 5.2. Due casi esemplari: l'edificio sul Mercatale e il collegio Cicognini, 732. - 5.3. Sculture e pitture del Settecento, 736. - 5.4. Verso il neoclassicismo, 739.	
NOTE .....	742

#### Parte quarta

### LA FINE DELL'ANTICO REGIME: LA DOMINANZA NAPOLEONICA A PRATO

• <i>La fine dell'antico regime: la dominazione napoleonica a Prato</i> (Giovanni Assereto) .....	759
1. I francesi in Toscana .....	759
1.1. Aspetti generali dell'età napoleonica in Toscana, 759. - 1.2. Le carriere imperiali e la relativa emarginazione dei pratesi, 764. - 1.3. Lo spirito pubblico, l'atteggiamento verso i francesi e le aspettative nei confronti del regime, 768.	

2. Un nuovo regime amministrativo e finanziario .....	773
2.1. Il prelievo fiscale straordinario ed ordinario, 773. - 2.2. Amministrazione comunale e finanza locale, 779. - 2.3. Spesa pubblica: strade, lavori, scuole, 781.	
3. Le trasformazioni economiche .....	785
3.1. Economia e «statistique»: l'agricoltura, 785. - 3.2. Economia e «statistique»: manifatture e commercio, 788. - 3.3. Disoccupazione ed assistenza: crisi delle opere pie e tentativi di riforma, 794.	
4. Progetti e fallimenti nel bilancio di un'epoca .....	798
4.1. Iniziative per la promozione industriale, 798. - 4.2. Beneficenza, istruzione professionale, ammodernamento produttivo, 801.	
Conclusioni .....	806
NOTE .....	810

## Sintesi conclusiva

## UN MICROCOSMO IN MOVIMENTO (1494-1815)

• <i>Un microcosmo in movimento (1494-1815)</i> (Elena Fasano Guarini)	827
1. Paesaggio e storia .....	827
1.1. Il quadro territoriale, 827. - 1.2. Acque e strade, 828. - 1.3. Insediamenti rurali e paesaggio agrario, 829. - 1.4. L'assetto urbano, 831. - 1.5. Il contesto regionale, 833.	
2. Il modello cittadino .....	835
2.1. Le dimensioni urbane, 835. - 2.2. Famiglia e comunità, 836. - 2.3. Economia e società urbana nei primi secoli dell'età moderna, 840. - 2.4. Vecchio e nuovo nella ripresa sei-settecentesca, 842. - 2.5. Mobilità sociale e ceto dominante, 844. - 2.6. Chiusura oligarchica e partecipazione cittadina, 845. - 2.7. I luoghi pii, cuore della città, 848. - 2.8. Istituzioni ecclesiastiche e vita religiosa, 850.	
3. Il contado, tra Prato e Firenze .....	853
3.1. La separazione amministrativa, 853. - 3.2. Agricoltura e mercati urbani, 855. - 3.3. La proprietà fondiaria, 857. - 3.4. Mezzadri e pigionali, 858. - 3.5. Le ragioni dell'industria cittadina, 860.	
4. La città e lo Stato .....	861
4.1. Una «terra» in una costellazione di città, 861. - 4.2. La percezione degli orizzonti regionali, 863. - 4.3. La Comunità e il principe, 864. - 4.4. La circolazione degli uomini e dei modelli culturali, 868. - 4.5. Prato nell'economia regionale, 870. - 4.6. Prato napoleonica, tra passato e futuro, 872.	
NOTE .....	876
<i>Indice delle illustrazioni</i> .....	883
<i>Indice dei nomi</i> .....	891



*Parte prima*

# L'ambiente e l'economia

- *L'assetto del territorio*
- *Gli insediamenti e la popolazione*
- *Agricoltura e proprietà fondiaria*
- *Le attività industriali*

# *L'assetto del territorio*

---

di Leonardo Rombai

## 1. Il territorio pratese nel Cinquecento: strutture e congiunture

### 1.1. *L'eredità del passato: un assetto territoriale maturo*

Solcato dal Bisenzio, che nel suo corso medio ne costituisce quasi l'asse trasversale, appoggiato ad oriente al crinale dei monti della Calvana ed a settentrione alla linea più incerta delle alture che da pian delle Vergini vanno fino al passo della Croce; poi digradante, insieme al fiume, verso la pianura, fino ad incontrare a sud-ovest il corso dell'Ombrone e a confluire ad est, senza altri ostacoli, nella valle dell'Arno, il piccolo distretto di Prato tra tempi comunali e tempi granducali non subisce mutamenti di estensione. I vincoli che legano al centro urbano, al di là dei sobborghi, le 45 ville dell'esiguo «contado» hanno radici antiche. Né vi furono qui quei duri interventi che altrove, modificando le circoscrizioni amministrative, tesero ad infrangere le vecchie compagini comunali e ad isolare le città – Arezzo, Pistoia, Pisa <sup>1</sup> – dalla loro campagna. Prato conservò intatto il proprio ambito territoriale, protetto forse dalle sue stesse dimensioni ridotte (131 km<sup>2</sup>), oltre che dalla minor rilevanza politica del Comune. Mentre altrove, in aree marginali, boschive o paludose e scarsamente popolate, i confini interni comunitativi, così come quelli esterni dello Stato, tra Cinquecento e Settecento sono ancora frequente oggetto di contese e di arbitrati, i confini che distinguono il Pratese dalle vicine Comunità del contado di Pistoia e, entro il contado di Firenze, da Montemurlo, Carmignano, le leghe di Calenzano e di Campi e le terre mugellane, sembrano ormai certi e pacifici. Solo in parte ancorati ad elementi naturali, essi sono stati già definiti in epoca comunale se non prima, precocemente consolidati dal popolamento relativamente denso del territorio; dalla sua concreta presa di possesso e dall'esteso sfruttamento delle sue risorse.



Anche l'assetto del territorio pratese quale si presenta nel secolo XVI – il notevole grado di maturità raggiunto dalla rete idraulica e dalle altre componenti essenziali dell'armatura paesistica (viabilità, insediamenti, uso del suolo) – sono il prodotto di una storia plurisecolare. I lunghi e dispendiosi interventi di bonifica idraulica, la costituzione di una chiusa sul Bisenzio a monte della città – il Cavalciotto –, l'escavazione e arginatura di fossi di scolo e di canali artificiali dall'andamento spesso rettilineo (come la Bardena-Dogaia-Fosso di Iolo) realizzati, in buona parte almeno, in età comunale, avevano reso possibile già alla fine del Duecento e all'inizio del secolo successivo il risanamento della pianura<sup>2</sup>.

Alla regimazione delle acque si era intrecciata, naturalmente, la definitiva presa di possesso del suolo, con la diffusione graduale delle coltivazioni promiscue, e delle case coloniche e padronali introdotte dalla proprietà cittadina con il sistema poderale. Proprio ai confini sud-orientali del distretto pratese, là dove tutto il sistema delle gore confluiva, prima di raccogliersi in Ombrone, sarebbero sorte tra Quattro e Cinquecento le tenute mediche – poi «Cascine» granducali – di Tavola-Poggio a Caiano.

Contemporaneamente si era sviluppata anche la viabilità. Posta allo sbocco della Valdibisenzio, nel morbido conoide che introduce all'aperta pianura fiorentina-pistoiese, la terra di Prato costituiva un importante nodo stradale già nell'età comunale, allorché ai più antichi e difficoltosi tracciati di colle si era affiancata una fittissima e più regolare trama di vie di piano, lungo assi ortogonali che in parte ricalcano la *centuriatio* romana. Qui dunque, in prossimità degli assi economici essenziali dei loro domini, i granduchi trovavano, come è naturale, un territorio già assestato, così nei suoi confini come nelle sue infrastrutture. Non è un caso che la viabilità sia rimasta sostanzialmente immutata nelle sue caratteristiche (salvo limitate variazioni locali di percorso) fino alla seconda metà dell'Ottocento: l'unica nuova cospicua realizzazione sarà, nel periodo che qui ci interessa, la strada Firenze-Pistoia per Peretola e Poggio a Caiano, tangente la parte meridionale del Pratese, aperta alla fine del Cinquecento. Non è neppure un caso che qui tra Cinquecento e Settecento gli interventi idraulici siano stati assai più limitati che in aree più periferiche e di più tardo sviluppo, come il contado pisano, la Valdinievole, la Valdichiana, le Maremme, teatro di grandi lavori di bonifica per i quali il distretto di Prato non offriva più materia.

E tuttavia non bisogna dimenticare che la rete idrica del Pratese continuava ad essere un sistema assai delicato, soprattutto nella bassa pianura sud-occidentale, dove nello spazio appena di 3 km confluivano in Ombrone, a breve distanza l'uno dall'altro, i torrenti di Calice, Calicino, Bagnolo, Ficarello ed il Fosso di Iolo. Qui, in particolare, dove la pianura presenta una pendenza assai debole, come ci ricordano i catasti e le decime del Quattrocento e del primo Cinquecento, «non ostante i risanamenti idrici dei secoli precedenti, di luoghi sottoposti alle inondazioni per le loro posizioni dovevano essercene ancora parecchi»<sup>3</sup>. Così nelle «ville» di Iolo, S. Giusto e Tavola si riscontrano terreni inondati ogni anno dalle piene e vere e proprie bassure acquitrinose ricoperte della tipica vegetazione igrofila e mesofila. Insieme alle coltivazioni, qui e altrove era periodicamente compromessa anche la viabilità.

Il sistema richiedeva quindi una manutenzione continua, capillare ed onerosa. Ad essa concorrevano le «diligenze», spontanee, sollecitate o coatte, degli abitanti, ed il rimedio dei piccoli lavori, intrapresi per iniziativa e sotto il controllo delle magistrature



dello Stato. Uno sforzo continuo, necessario, la cui intensità e le cui modalità mutano però nel tempo e dietro al quale si colgono talora tendenze divergenti, tensioni originate da interessi contrastanti. Apparentemente immobili, le infrastrutture territoriali del Pratese hanno dunque tra Cinque e Settecento tutta una storia la cui materia, al di là delle non rilevanti trasformazioni di cui esse furono oggetto, dei pochi progetti globali che pure furono formulati, sta soprattutto nella loro gestione per così dire quotidiana, nei criteri cui questa obbedì, nelle forme e nei modi con cui la si affrontò, nelle sue premesse e nei suoi risultati. Su questo piano si potranno misurare con chiarezza anche le novità, assai nette, della politica territoriale lorenese. Il Pratese non conoscerà né le grandi bonifiche, poiché non ve ne è materia, né le radicali trasformazioni della rete viaria, che pure, lungo le nuove direttrici transappenniniche, ne lambiscono i confini, con notevoli conseguenze economiche. Al suo interno la svolta si manifesterà però nella manutenzione assai più accurata della rete idraulica, nell'intensificazione dei lavori di arginatura, nell'allargamento e miglioramento dei fondi stradali, nella ricostruzione e costruzione di ponti; nel mutamento, infine, dei metodi applicati. Sarà una svolta profonda. Ma dietro alla nuova armatura paesistica, adeguata alle esigenze produttive leopoldine, sarà ancora decifrabile l'assetto dato al territorio dal Comune.

## 1.2. Dalle gore, «l'oro bianco» di Prato

Val la pena, dunque, di descrivere inizialmente l'assetto territoriale pratese, quale si presenta nel secolo XVI, per illustrarne gli aspetti strutturali, durevolmente iscritti nel paesaggio. Le descrizioni documentarie e cartografiche di fine secolo XVI – il *Plantario* redatto nel 1584<sup>4</sup>, per tutto il contado fiorentino – consentono di farlo per quella data con una nitidezza ed una ricchezza di particolari che non ha riscontro nelle fonti precedenti.

Colpisce in primo luogo il complesso sistema di disciplinamento e controllo delle acque del Bisenzio, un sistema che non ha equivalenti nelle altre aree descritte<sup>5</sup>. Poco oltre il punto dove il fiume abbandona la stretta valle per addentrarsi nell'alta pianura, un grandioso sbarramento in muratura, si è detto, la chiusa, o «pescaia» del Cavalciotto di Santa Lucia, deviava e incanalava una parte delle acque in un «gorone», che scorreva quasi parallelo alla strada di Valdibisenzio, tra questa e il fiume. Un miglio più sotto, davanti alla chiesa di Coiano, il canale maestro si divideva in due rami, azionando vari opifici, per poi tornare a riunirsi. Quindi ancora, giunto a breve distanza da Prato, in prossimità di porta al Serraglio, si spartiva in quattro gore.

La più occidentale di esse, la gora del Pero, oggi Bresci, evitava la città, e dopo aver rasentato il sobborgo di porta al Serraglio si dirigeva verso la «bassa» pratese, nel popolo di S. Giusto, per perdersi infine nell'area delle Cascine granducali, e defluire in Ombrone, come Filimortula, poco sopra il ponte che cavalcava la strada comunitativa proveniente da Cafaggio. Penetravano invece entro la cerchia muraria le altre tre gore, segnando nel tessuto urbano percorsi densi di mulini e di opifici: ad esempio, nel 1590-95 esistevano ben 8 mulini oltre a «conce da coame n. 7, tinte da panni n. 11, spurghi da panni n. 3»<sup>6</sup>.



Da porta al Serraglio, per piazza S. Agostino, fino all'ospedale scorreva la gora di Gello o di S. Agostino, oggi Mazzoni; lungo la base della fortezza, fino a sboccare tra porta S. Trinita e porta Fiorentina, la gora delle Romita, detta anche del Guanto o del Palasaccio, e, nel tratto urbano, della Porcellina; ed infine, attraverso piazza Mercatale, fino ad uscire di città tra porta Fiorentina e la sponda destra del Bisenzio, l'ultima gora, detta, nel tratto urbano, di S. Giorgio. Oltre la città si apriva nuovamente la pianura, lungo la quale i canali si diramavano, per confluire poi, di nuovo ravvicinati, nell'Ombrone, là dove si estendevano le tenute medicee. Solo il ramo di levante della gora di S. Giorgio, del Lupo o di Mezzana, oggi Bini, correndo parallelo al Bisenzio fino alla villa di Mezzana, divergeva poi per Colonica, e di qui usciva dal territorio della Comunità di Prato, per rendere infine le sue acque al Bisenzio, nelle vicinanze di Campi.

Cinquanta chilometri di canali, lungo i quali scorreva «l'oro bianco di Prato». Intorno ad essi si allargavano prima i fiorenti e rinomati orti urbani e suburbani; quindi, ai limiti sud-occidentali del territorio pratese, i prati e le risaie delle Cascine granducali. Le loro acque, alla fine del Cinquecento, azionavano almeno 8 mulini nella terra murata e 35 mulini e gualchiere nel territorio extraurbano, oltre alla vecchia cartiera della Briglia. Dieci mulini inoltre erano impiantati sull'alto corso del Bisenzio; altri sorgevano, insieme a conce e maceratoi, sui suoi affluenti, il Mulinaccio, Rio di Bronia e Fosso del Maglio, nonché sulla Bardena, il Calicino e sull'Ombrone a Bocca di Calice. Sulla riva sinistra del Bisenzio, infine, da una «pescatella» che ne attraversava il letto all'altezza del Palco, sotto il Rio di Filettole, aveva origine la gora di Gonfienti, che alimentava ancora undici mulini prima di tornare a confluire nel popolo omonimo.

Una rete di opifici assai fitta, non inferiore a quelle che si addensavano lungo i corsi d'acqua in altri solchi vallivi più lontani da Firenze, come in alcune parti del contado di Pistoia, o nel Pesciatino, o ancora nella Valdicalci, nelle vicinanze di Pisa <sup>7</sup>.

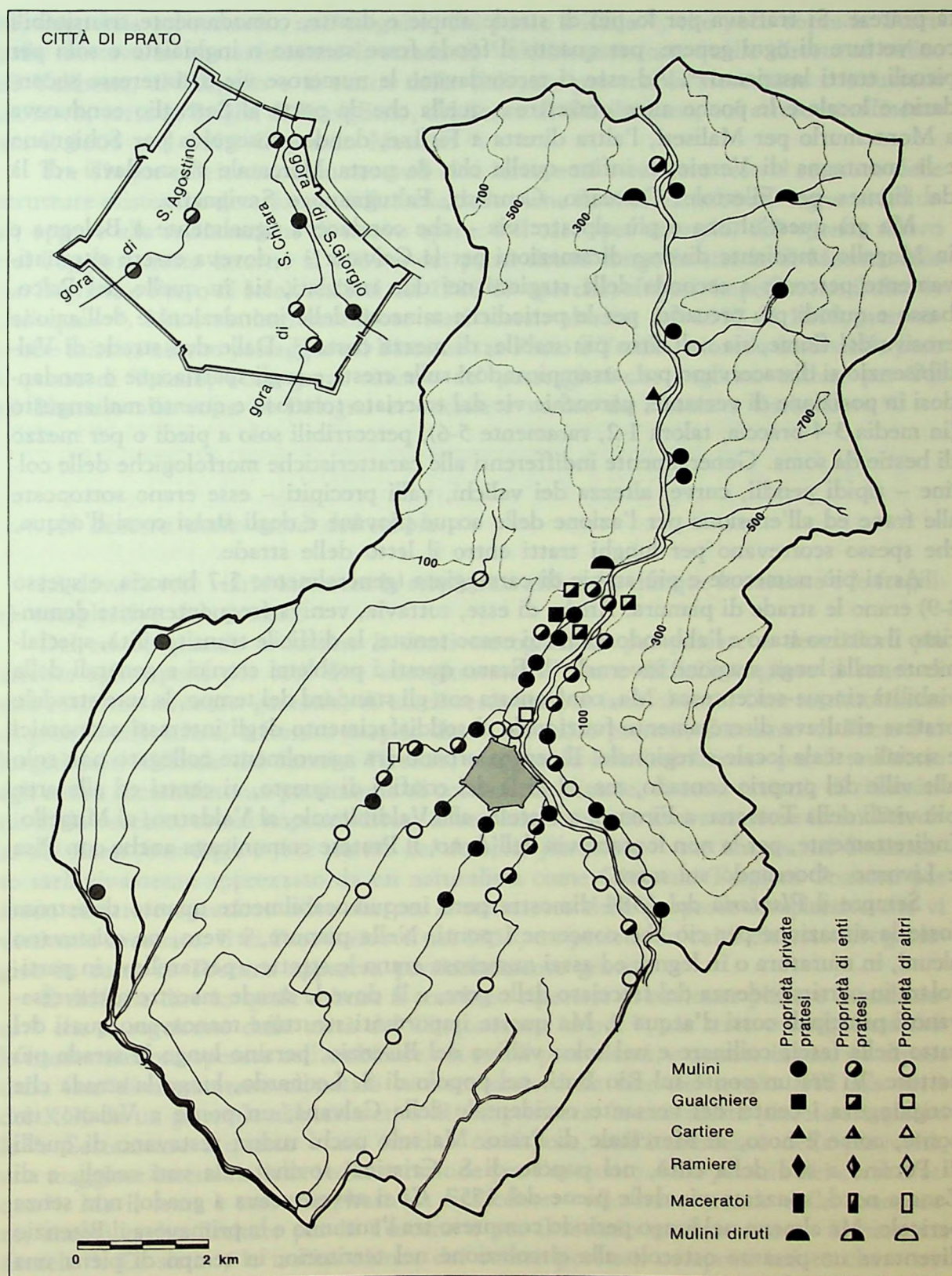
In questa ricchezza d'acque, che da tempo ci si era sforzati di disciplinare e di impiegare sia per l'irrigazione che per la produzione di forza motrice, era una delle condizioni dello sviluppo agricolo e manifatturiero del Pratese. Non a caso lungo il percorso delle gore si incontravano, come nodi essenziali, quelli che si possono considerare i due poli del territorio, il centro urbano ed il fiorentino complesso agricolo delle Cascine granducali.

### 1.3. Le strade e i ponti

Densa, nel *Plantario*, appare anche la rete viaria.

A Prato si incrociavano la direttrice di penetrazione trasversale che in un senso, sulla destra del Bisenzio, risaliva per Vaiano verso la Padania <sup>8</sup>, e nell'altro scendeva in due diversi rami verso il Valdarno di sotto, e l'asse di collegamento longitudinale Firenze-Pistoia-Lucca, anch'esso diviso in due diversi percorsi: quello «di sopra», che dal ponte Mercatale passava per Sesto, con diramazione per Barberino di Mugello, e quello «di sotto», da porta Fiorentina per Campi <sup>9</sup>. Era questo il fulcro della viabili-





1. I mulini e gli altri opifici idraulici del Pratese nel 1590.



tà pratese. Si trattava per lo più di strade ampie e diritte, comodamente transitabili con vetture di ogni genere, per quanto il fondo fosse sterrato o inghiaiato e solo per piccoli tratti lastricato <sup>10</sup>. Ad esse si raccordavano le numerose vie di interesse secondario e locale e le poche altre «maestre»: quella che da porta al Serraglio conduceva a Montemurlo per Maliseti, l'altra diretta a Figline, donde proseguiva per Schignano e la montagna di Vernio; e infine quella che da porta Mercatale si snodava «di là dal fiume» per Filettole, Carteano, Canneto, Faltignano e Savignano.

Ma già quest'ultima e più alpestre via – che conduceva ugualmente a Bologna e in Mugello, mediante diverse diramazioni per la Calvana <sup>11</sup> – doveva essere alternativamente percorsa a seconda delle stagioni nei due tracciati, sia in quello del Palco, basso e quindi più precario, per le periodiche minacce delle inondazioni e dell'azione erosiva del fiume, sia nell'altro più stabile, di mezza costa <sup>12</sup>. Dalle due strade di Valdibisenzio si distaccavano poi, arrampicandosi sulle creste e sugli spartiacque o snodandosi in posizione di versante, parecchie vie dal tracciato tortuoso e quanto mai angusto (in media 3-4 braccia, talora 1-2, raramente 5-6), percorribili solo a piedi o per mezzo di bestie da soma. Generalmente indifferenti alle caratteristiche morfologiche delle colline – ripidi pendii, curve, altezza dei valichi, valli precipiti – esse erano sottoposte alle frane ed all'erosione per l'azione delle acque piovane e degli stessi corsi d'acqua, che spesso scorrevano per lunghi tratti entro il letto delle strade.

Assai più numerose e più ampie di carreggiata (generalmente 5-7 braccia, e spesso 8-9) erano le strade di pianura. Anche di esse, tuttavia, veniva frequentemente denunciato il cattivo stato e l'abbandono in cui erano tenute, la difficile transitabilità, specialmente nella lunga stagione invernale <sup>13</sup>. Erano questi i problemi cronici e generali della viabilità cinque-seicentesca. Ma, confrontata con gli standard del tempo, la rete stradale pratese risultava discretamente funzionale al soddisfacimento degli interessi economici e sociali a scala locale e regionale. Il centro urbano era agevolmente collegato non solo alle ville del proprio contado, ma, al di là dei confini di questo, ai centri ed alle aree più vitali della Toscana: a Firenze, a Pistoia, alla Valdinevole, al Valdarno, al Mugello. Indirettamente, per la non lontana via dell'Arno, il Pratese comunicava anche con Pisa e Livorno, sboccando sul mare.

Sempre il *Plantario* del 1584 dimostra però inequivocabilmente quanto disastrosa fosse la situazione per ciò che concerne i ponti. Nella pianura, è vero, ne esistevano alcuni, in muratura o in legno; ed assai numerose erano le strette «passarelle», in particolare in corrispondenza del tracciato delle gore, e là dove le strade maestre attraversavano i principali corsi d'acqua <sup>14</sup>. Ma queste importanti strutture mancavano quasi del tutto nella fascia collinare e nel solco vallivo del Bisenzio, persino lungo le strade più battute. Vi era un ponte sul Rio Buti, nel popolo di S. Leonardo, lungo la strada che congiungeva i centri del versante occidentale della Calvana; un ponte a Vaiano; un ponte, come è noto, al Mercatale di Prato. Ma solo pochi ruderi restavano di quelli di Petrino a sud della città, nel popolo di S. Cristina, rovinato da vari secoli, e di Zana a nord, spazzato via dalle piene del 1557. Ci si avventurava a guado, non senza pericolo. Ma almeno nel lungo periodo compreso tra l'autunno e la primavera il Bisenzio diventava un pesante ostacolo alla circolazione nel territorio; in tempo di piena una vera e propria barriera.

A più riprese si sarebbe progettato un nuovo «passaggio» sul fiume a nord di Pra-



to, dapprima col restauro, mai eseguito, del ponte a Zana <sup>15</sup>, che poco sopra la Torricella metteva in comunicazione la strada di Valdibisenzio con quelle dirette al valico di Valibona, al Mugello e ai centri della Calvana; poi con la sfortunata costruzione ex novo, sotto la Briglia di Popigliano, del ponte di Gamberame, cui attese inutilmente tra il 1601 e il 1603 Gherardo Mechini <sup>16</sup>.

Tra Cinque e Seicento innumerevoli altri interventi avrebbero teso al restauro delle strutture esistenti e deteriorate dalla furia delle piene fluviali, nonché dai legnami fluitati, oppure alla realizzazione di nuove opere: è il caso, per esempio, del «ponte nuovo del Poggio» eretto intorno al 1580 e dei ponti situati lungo la strada di Montemurlo (su Bagnolo e Fosso di Iolo), rialzati nel 1588-89 «perché, afogati, impediscono il chorso dell'aqua» <sup>17</sup>. Ma i risultati sarebbero stati scarsi: almeno dal 1597 al 1618, non sarebbe esistito nessun passaggio sul Bisenzio tra Prato e Vernio, essendo inservibile pure il ponte di Vaiano, «con grave sinistro de' passeggeri che vogliono andare per Val di Bisenzio alla volta di Bologna et andare e venire da Pistoia a Barberino» <sup>18</sup>.

#### 1.4. Il dissesto della metà del secolo

Là dove la rete viaria interseca la rete idrica affiorano dunque le carenze e le fragilità complessive del sistema.

Del resto, quando si lascino le fonti cartografiche per passare a descrizioni più attente agli aspetti per così dire «congiunturali» non è difficile cogliere il senso di una continua minaccia generale, di un dissesto sempre incombente. Una testimonianza di grande efficacia ci è fornita proprio da un idraulico pratese, Girolamo di Pace. Per lunghi anni ufficiale dei fiumi a Firenze, viaggiando infaticabilmente per il territorio egli aveva accumulato un patrimonio di conoscenze dirette, di osservazioni, di riflessioni. E da vecchio, ormai impossibilitato al servizio attivo, le aveva trasfuse in un *Discorso dei fiumi fossi laghi e foci marine del dominio fiorentino* <sup>19</sup> che ancora nel Settecento sarà vivamente apprezzato da un naturalista come Giovanni Targioni Tozzetti per il suo carattere «pratico» oltre che per la sensatezza delle proposte complessive che vi venivano avanzate. Il di Pace scriveva nel 1558, un periodo in cui il dissesto idrogeologico in tutta la Toscana appariva particolarmente grave.

È difficile dire in quale misura il continuo ripetersi di rovinose piene e inondazioni <sup>20</sup> che si seguirono dalla metà del Cinquecento in poi <sup>21</sup>, sia stato conseguenza delle trasformazioni operate nell'ambiente nei secoli precedenti, e quanto invece sia dipeso dalla fase di mutamento climatico caratterizzata dalla fine del secolo XVI alla metà del XIX da un generale abbassamento di temperatura: la cosiddetta piccola età glaciale <sup>22</sup>. Certamente a questa «fase umida» corrispose, coll'incremento della piovosità, una maggiore intensità della sedimentazione per l'aumento della portata dei corsi d'acqua <sup>23</sup>. Ma il tema è così complesso da richiedere – allo stato attuale delle conoscenze, ancora molto limitate per la Toscana e per il mondo mediterraneo – la massima cautela <sup>24</sup>. Di sicuro, le testimonianze dei contemporanei, compresi coloro che – come il di Pace – bene conoscevano la situazione d'insieme dell'idraulica del Fiorentino, chiamano in causa in primo luogo l'incuria e, soprattutto, il fenomeno dei di-



boscamenti e dell'avanzata dei coltivi «in alpe», o, viceversa, il processo di spopolamento montano, ed il conseguente abbandono di aree coltivate e delle stesse opere di regimazione<sup>25</sup>. In verità, solo il di Pace sembra avvertire anche un deciso aumento della piovosità: le «grandi abbondanze d'acque che è stato a' tempi nostri e a' tempi passati» gli sembrano da attribuire non solo alla degradazione degli scoli montani, ma anche alla «gran piova universale» che si è avuta in più paesi.

Quale che fosse la prima causa, dovunque, in ogni caso, le acque defluivano impetuosamente a valle, trascinando cospicue quantità di detriti; l'alluvionamento provocava il continuo interrimento dei letti fluviali, sempre più pensili rispetto alle campagne circostanti, con gli inevitabili «trabocchi» o «rotture», nonostante i ripetuti interventi alle arginature e alle altre «difese».

I disordini del sistema idrico del Pratese risultano evidenti nella relazione del di Pace.

Così, dal ponte a Vaiano e dall'Isola «i piani sono diventati letti del fiume»; di qui fino al Cavalciotto il Bisenzio «ha gran forza [...] in modo, che gl'ha fatto rovinar case, vigne, uliveti». Nei pressi della pescaia, l'innalzamento del letto del fiume ha distrutto più volte la strada che va a Vernio ed a Bologna. Oltre il Cavalciotto, «per insino a' confini di Prato e di Campi, vi è de' disordini in più luoghi, et massime uno [...] dove el fiume è padrone di tutto il paese, et quando va da una banda, et quando dall'altra, et quando nel mezzo, et quando danneggia uno mulino, et quando un altro». A sud di Prato, rotto l'argine di destra, il Bisenzio ha «invaso» la strada per Firenze e «di fossa in fossa quando per i campi et per le vie e praterie» ha allagato la pianura fino a confluire nello Ombrone.

Critica è anche la situazione dei fiumi minori, la Vella, il Fosso di Iolo, la Bardena o Bagnolo. Il letto di quest'ultimo, secco da circa 30 anni, è stato «disfatto e seminato» dai «circonvicini»; ora l'acqua in parte è confluita nel Fosso di Iolo, in parte «se ne va a beneficio di natura, danneggiando il paese». Tutti gli affluenti dell'Ombrone penetrano – parallelamente al suo corso ed a settentrione di questo – per quasi 10 km nella fattoria delle Cascine, confluendo infine nel fiume a sud di ponte all'Asse. Dogaia, Bardena e Ficarello, abbandonando i vecchi letti, e facendosi largo insieme per nuovi confusi percorsi, hanno interrotto la strada che da Prato porta a Pistoia.

Tutti questi fiumi – che, disalveati, mescolavano tra di loro le acque, «molto danneggiando el paese» – avrebbero dovuto, secondo il di Pace, essere sistematicamente allargati, raddrizzati e ripuliti dei depositi e della vegetazione. E la situazione non appariva meno disastrosa per quanto riguardava il loro unico «recipiente», l'Ombrone, a valle di Bocca di Calice. Esso

ha di gran disordine in più luoghi che è tanto stretto, che non vi cape et in qualche luogo, che i legnami che sono in sulle ripe da ogni banda si toccano l'una con l'altra; bisognerebbe tagliar detti legnami, come ho detto del fiume di Bisenzio, e allargarlo e levare i gombiti e drizzarlo più che fosse possibile.

Ma il problema non era soltanto locale e il di Pace arrivava lucidamente a prospettare un razionale e moderno programma di bonifica montana (costruzione di invasi, di serre traversanti i corsi d'acqua e di altre opere di imbrigliamento), la cui sola attuazione avrebbe potuto scongiurare, o almeno molto attenuare, la rovinosa e frequente ricor-



renza delle esondazioni fluviali in tutto il dominio. Inutile dire che la sua fu un'utopia idraulica, vanificata dai costi delle operazioni proposte, dal livello delle conoscenze tecnico-scientifiche richieste, dai limiti stessi delle capacità di intervento politico dei granduchi.

## 2. La politica territoriale dei Medici

### 2.1. *Il principe e i sudditi: obblighi e divieti*

Pur senza far proprio il programma organico pensato dal di Pace, il governo mediceo affrontò però con energia il dissesto della metà del secolo. Dal 1549 alla vecchia magistratura dei Capitani di Parte Guelfa<sup>26</sup> fu affidato il compito precipuo di sovrintendere ai lavori pubblici nel contado fiorentino, e dunque anche nel Pratese. Nacque così un organo esecutivo efficiente, in cui operarono tecnici di grande valore<sup>27</sup>. Nei decenni successivi, soprattutto per merito di Francesco I e di Ferdinando I la Parte avrebbe raggiunto «un grado di funzionalità tale da consentirle di affrontare programmi di vasto respiro»<sup>28</sup>, sia nel settore della riorganizzazione della rete stradale che in quello della sistemazione e regolamentazione dei fiumi, dove avrebbe operato al triplice fine di salvaguardare il territorio dalle alluvioni, di conquistare nuove terre alla coltura e di fornire acque per irrigazione e forza motrice.

Il «governo delle acque» appare senz'altro l'aspetto predominante della politica territoriale medicea, almeno fino ai primi decenni del XVII secolo. Tuttavia gli interventi furono eseguiti solo in minima parte col concorso finanziario dello Stato. Gli organi pubblici – la Parte, per l'appunto – ebbero il merito di approntare i progetti tecnici nei quali si tradussero le linee politiche del principato<sup>29</sup>. Ma, nel Pratese come altrove, in larghissima misura spettò alla Comunità e soprattutto ai possidenti e ai «lavoratori» realizzare i piani con gli strumenti, ambedue assai onerosi, delle «imposizioni» e delle «comandate». A questo proposito fu gradualmente emanata una serie di provvedimenti legislativi, rimasta sostanzialmente in vigore fino alla seconda metà del Settecento, che poneva sotto rigido controllo i due settori delle acque e delle strade.

I lavori ai corsi d'acqua continuarono ad essere considerati come «un interesse fra privato e privato e non mai un pubblico oggetto universale». Così la ripartizione preventiva delle spese gravò proporzionalmente «sopra quelli beni, che sentono o possono sentire il comodo di tale ripartizione rispetto al danno, che potrebbe loro causare il fiume». Solo eccezionalmente, in caso di rilevante squilibrio tra bilancio preventivo e consuntivo, si prevedeva il ricorso ad un'imposizione generale nella circoscrizione territorialmente interessata<sup>30</sup>.

E tuttavia nel 1550 i corsi d'acqua venivano posti sotto la tutela pubblica. Gravi pene erano previste per chi avesse osato danneggiare gli argini «personalmente o con bestie», o lavorarli, per sfruttarne la particolare fertilità; o ancora avesse compiuto, senza licenza, interventi tendenti a modificare il corso delle acque, come «cavar rena,



sassi e altro», «far nuovi ripari», o deviare la corrente <sup>31</sup>. Prendeva così avvio una legislazione coattiva non priva di precedenti, ma ora particolarmente intensa e rigorosa. Nel 1561 si intimava ai possidenti di rimuovere almeno una volta all'anno qualsiasi ostacolo (legnami, depositi alluvionali) che impedisse gli scoli nelle aree di loro proprietà <sup>32</sup>. Nel 1574, venivano definiti ed ampliati i poteri e doveri di controllo degli Ufficiali dei Fiumi. Ogni anno essi, insieme ai tecnici della Parte, dovevano effettuare una visita a tutti i fiumi, uno per uno, per progettare e decidere i lavori necessari alla loro manutenzione. Dovevano altresì prender nota di tutti coloro che avessero infranto i divieti posti nel 1550; o ancora avessero tagliato senza licenza gli alberi prossimi alle sponde dei fiumi, pregiudicandone la solidità. Nel 1581, infine, si autorizzavano gli ufficiali a spendere di propria iniziativa somme limitate «ne' casi urgenti di inondazioni e simili», addossandone il rimborso a chi ne avesse ricevuto utile, nonché «a comandare perciò huomini e bestie, e pigliare legnami e altre cose necessarie» <sup>33</sup>.

Per ciò che concerne la viabilità, l'onere della manutenzione spettava invece tradizionalmente alle circoscrizioni di base (popoli, ville, comunità). Nel 1565 gli ufficiali ingiungevano ai rettori fiorentini di far «acconciare o vero restaurare» sia le strade maestre che «il restante di tutte l'altre strade, stradelle, vie, viette» – con relativi «muri a secco e a calcina per spalla», ponti e fogne – in modo da consentire il transito di carri, traini ed animali. Le spese per i materiali, in questo caso, dovevano distribuirsi sopra la decima nel contado e sopra l'estimo nel distretto come le altre spese pubbliche, ma spettava agli uomini della circoscrizione eseguire i lavori con le loro bestie, «per via di comandate». Tutti i «lavoratori di terre» poi, a qualunque titolo lo fossero («a mezzo, o come padrone, o conduttore»), erano tenuti a scavare e ripulire tra maggio e ottobre «fossoni o fossati, o rij, rigoni, vignoni, borri, borratelli, dogae e tutt'altre simili in debita forma, a causa che le acque habbino i loro dovuti scoli fuori delle strade» <sup>34</sup>. Nel 1578, si ordinava a podestà, vicari e capitani di inviare annualmente alla Parte un rapporto sui lavori occorrenti nei popoli di ciascuna giurisdizione: gli ufficiali avrebbero disposto la loro esecuzione, coll'abituale sistema di «comandar tutte le persone e bestie solite intervenire ad acconciare dette strade» e a fine anno il provveditore e un capomastro dovevano controllare che tutto fosse «in buon grado» <sup>35</sup>. Per istituire uno stretto collegamento tra la magistratura della Parte e la periferia, nelle principali sedi comunitative dovevano essere eletti un provveditore dei fiumi e un provveditore delle strade. Le cariche talora potevano cumularsi nella stessa persona, ed a Prato troviamo Giovanni Michele Migliorati fino al 1597 e successivamente Vincenzo Geppi fino ai primi anni del Seicento <sup>36</sup>.

A proposito di altri sistemi fluviali di maggior portata come quello del Po, e degli impegnativi problemi di manutenzione e bonifica che essi ponevano ai principi, si è parlato di «principato idraulico», intendendo in questo modo definire una «forma particolare di potere politico» impegnato nel «controllo sociale di una forza naturale» <sup>37</sup>. L'espressione sarebbe eccessiva per il caso toscano, e più specificamente per quello pratese. Ma certamente anche lungo il corso del Bisenzio – come, a maggior ragione, lungo quello dell'Arno – la pratica degli interventi individuali ed arbitrari, l'uso disordinato, per non dire anarchico, di acque, argini e letti fluviali che non è difficile scorgere nella sua persistenza dietro al ripetersi dei divieti, dovettero cedere almeno in parte il passo ad una disciplina collettiva, imposta da una sorveglianza più vigile



e più intensa. Anche qui i sudditi sperimentarono la costrizione dall'alto a rigidi compiti comuni. La rete macroidraulica passò, e più precocemente che altrove, sotto il controllo dei principi; ed anche rispetto alla microidraulica interna alle unità culturali l'autorità pubblica si affiancò al potere dei proprietari, che nei patti colonici fissavano i doveri dei lavoratori in materia di fossi <sup>38</sup>.

Impossibile calcolare i costi che così gravarono sulle popolazioni rurali, attraverso le «imposizioni», il lavoro coatto, le multe per le frequenti infrazioni. Ma essi non furono irrilevanti.

## 2.2. *Il dinamismo dei primi granduchi: le acque tra la metà del Cinquecento e l'inizio del Seicento*

È invece possibile, benché non facile, dare un quadro degli interventi che si succedettero con grande frequenza tra Cinque e Seicento. Insieme all'intensità colpisce la frammentarietà che li caratterizza, il «continuo sovrapporsi di lavori, progetti [...] che a breve termine si dimostrano insufficienti» <sup>39</sup>. Si deviano e dragano letti fluviali, si tagliano gomiti; si innalzano opere di difesa, spesso inefficienti, argini, steccate, «roste», «posticce», «pescaie»; si proteggono con ripari e «muri di linea» i punti più soggetti all'erosione. Spesso si rifà, o si modifica ciò che è stato fatto poco prima.

Influiscono forse sulla frammentarietà del quadro sia il sistema non privo di rischi della delega ai sudditi, sia l'incertezza dei criteri tecnici applicati, spesso oggetto di accese discussioni. Tuttavia per il Pratese, come più in generale per il dominio di Firenze <sup>40</sup>, difficilmente si sfugge all'impressione che nelle loro grandi linee questi interventi, così come quelli analoghi relativi alla viabilità, siano stati sempre rigidamente decisi dall'alto, secondo gli interessi dello Stato ma anche e soprattutto quelli patrimoniali del sovrano.

In via prioritaria qui si trattava di dotare il «polo» delle Cascine di Tavola e Poggio a Caiano delle acque occorrenti per «rinfrescare» gli estesi prati naturali permanenti e per coltivare le vaste risaie, nonché per azionare i due mulini destinati alla trasformazione dei generi cerealicoli. Di qui i lavori per la regimazione degli affluenti d'Ombro-ne, del Bagnolo nel 1550 e successivamente <sup>41</sup> della Dogaia e del suo prolungamento artificiale, il Fosso di Iolo <sup>42</sup>. L'Ombrone e i fossi che conducevano nel fiume maggiore gli scoli delle risaie erano giudicati allora in buono stato dal confine pistoiese al ponte del Poggio. Ma alla fine del Cinquecento fu radicalmente raddrizzato e allargato il Calicino <sup>43</sup>: nel 1598 tutti gli abitanti delle ville vicine vennero «comandati» dal provveditore di Prato Geppi per lavori ai fossi Dogaia-Iolo, Bagnolo-Bardena e Ombrone <sup>44</sup>. Due anni dopo è la volta del fosso nuovo di Bagnolo, con «denari dell'imposizione» <sup>45</sup>. Contemporaneamente, si procedette al restauro dei ponti e delle principali strade della zona. Negli anni '90 si spesero così ben 11.593 scudi per gli affluenti di Ombrone nel solo territorio pratese, in verità senza grandi risultati <sup>46</sup>. Nel 1602 si concentrarono gli sforzi sulle arginature di sinistra del fiume: vi erano infatti state diverse «rotture appresso al Poggio [da cui] è uscita asai acqua, è schorsa per asai paese inondando asai beni chon pericholo grande di rompere l'argine delle prata della



Chascina di S.A.S.»<sup>47</sup>. Nel 1605, finalmente, si concluse la sistemazione del Bagnolo e degli altri corsi d'acqua vicini, con una spesa globale di circa 4.300 scudi<sup>48</sup>.

L'interesse per l'area delle Cascine fu quindi ininterrotto e forse preponderante fino a quando, almeno per qualche decennio, non fu risolto il problema del bacino dell'Ombrone.

Non mancarono però neppure gli interventi nel «cuore» idrico del Pratese, cioè lungo il Bisenzio. Già negli anni '70 (in particolare nel 1573 e nel 1576) erano state rafforzate le arginature, costruiti numerosi ripari e allargati alcuni tratti del fiume, sotto la direzione di Bernardo Buontalenti<sup>49</sup>. Un maggiore impulso si ebbe tra il 1586 e il 1597<sup>50</sup> e quindi nel 1600, in seguito a rovinose piene<sup>51</sup>. Ma pressoché ogni anno, non senza discussioni sui metodi da adottare, si dovette intervenire per rimediare a «corrosioni» e «rotte» manifestatesi in più settori poco a monte e a valle di Prato.

Il Bisenzio fu al centro di un'annosa querelle tra nemici e fautori del raddrizzamento, prova dell'incertezza dei principi idraulici sulla cui base si operava. Già nel 1586 il Buontalenti si era vivamente opposto ai 53 tagli proposti dall'ingegnere della Parte David Fortini, riuscendo a bloccarli. Nel Seicento una disputa analoga scoppiò tra due idraulici, il Bartolotti e il Fantoni. E infine, nel 1629 il granduca incaricò Galileo Galilei e l'architetto di corte Giulio Parigi, pratese, di preparare un progetto per la generale sistemazione del fiume<sup>52</sup>. Val la pena di ricordare che Galileo si oppose al raddrizzamento<sup>53</sup>.

«In passato si è speso assai e senza frutto» egli dichiarò in seguito. Meglio era «non lo rimuovere dal suo letto antico, ma solo nettarlo, allargarlo e per dirla in una parola, alzare gli argini dove trabocca, e fortificarli dove rompe. E quanto alle tortuosità, se si è alcuna oltremodo cruda, e che con qualche taglio breve, di poco incomodo e danno alle possessioni adiacenti, si possa levare, la leverei, benché il beneficio che si possa ritrarne, non sia di gran rilievo». Anche altre volte, infatti, si era «procurato e fatto allargare con giusta spesa, e con tutto ciò in breve è tornato come prima, e peggio»<sup>54</sup>.

I lavori proposti da Galileo furono in gran parte eseguiti a partire dal 1633-34, soprattutto nel basso corso<sup>55</sup>, e per circa due decenni il fiume non determinò più serie preoccupazioni. Ma è da notare come dalle parole del sommo fisico e matematico traspaia una serena consapevolezza della precarietà dei risultati che l'uomo allora poteva ottenere contro le acque.

### 2.3. *Intorno alla diga, lavori e conflitti*

Tenacia degli sforzi e precarietà dei risultati sono messi in luce anche dalla vicenda del nuovo Cavalciotto, una delle imprese più impegnative compiute nel Pratese tra Cinque e Seicento. Nella seconda metà del Cinquecento la pescaia e il gorone mostravano in pieno i segni della loro vetustà, e del martellamento delle piene del Bisenzio. Così nel 1574 e nel 1575 si verificarono delle rotture, e le acque, deviate, furono sottratte all'irrigazione ed ai mulini, con gravi danni dell'economia locale<sup>56</sup>.



Tra il 1586 ed il 1592 veniva messo a punto un progetto <sup>57</sup> per la costruzione di una nuova pescaia, a nord della vecchia, ormai gravemente danneggiata e ripiena di ghiaia e di sabbia. I lavori furono portati a termine alla fine del 1595, con una spesa di 14.392 scudi per la diga e il gorone, nonché probabilmente alcune opere di arginazione del Bisenzio nei pressi di Prato <sup>58</sup>. Ma nel corso dello stesso anno il nuovo sbarramento era già rotto: «se non vi si ripara presto – scrivevano gli ingegneri della Parte – oltre che son restate le risaie e le Cascine senz'acque con più di 30 edifitii che non lavorano, sarà spesa notevole» <sup>59</sup>. Nel 1596 le piene provocavano lo «spianamento» degli argini; tutto il piano di Campi fu allagato, ed il Cavalciotto nuovo appariva fessurato in più punti <sup>60</sup>. Due anni più tardi per ripararlo ed allargare il letto del Bisenzio fino alla sua confluenza con l'Arno si spesero ben 3.720 scudi. Tra il 1600 ed il 1607 quasi ogni anno vi furono interventi alla pescaia, «per sicurtà delle gore del piano e della terra di Prato» <sup>61</sup>.

Una serie impressionante di lavori e di spese, che non riuscì tuttavia a regolarizzare quel sistema vitale di derivazione idrico. Nel 1626, infatti, il Cavalciotto nuovo era già praticamente abbandonato, e in sua vece si era tornati ad utilizzare il vecchio <sup>62</sup>, pur bisognoso a sua volta di riparazioni, per impedire che le acque in caso di piena superassero la pescaia, senza entrare nella gora. «Il fiume Bisenzio sopra Prato al Cavalciotto, dove ora si piglia l'acqua per tutti gli edifizii e dove si son fatte spese grossissime di dozzine parecchie di migliaia di scudi [...] è nel più cattivo essere che sia mai stato», scriveva nel 1634 un altro idraulico della Parte, Giovan Battista Cennini. Per il restauro vi era chi proponeva progetti da 2.500 scudi; ma «potrebbe anche andar male come altre volte ha fatto», osservava il Cennini con scetticismo di stampo galileiano. E progettava e realizzava allora soltanto «una steccatella bassa bassa, dove si pigli l'acqua con spesa di 200 scudi» <sup>63</sup>.

Intorno alla diga, ed all'uso delle acque distribuite dalle gore, si manifesta un'ovvia conflittualità, ed emergono con chiarezza esemplare gli interessi contrastanti cui le acque dovevano servire. Non stupirà notare che preminenti e vincenti appaiono quelli delle Cascine granducali.

Fin dalla seconda metà del Quattrocento era stato impartito ai mugnai l'ordine di rimandare le acque usate dai mulini verso le Cascine, senza disperderle <sup>64</sup>; un ordine certo ribadito anche in seguito. Sul problema della dispersione si tornava però alla fine del Cinquecento con un rigore ed un'insistenza nuova. Nel 1594 il cancelliere comunitativo di Prato, Francesco Taglieschi, uomo di fiducia di Ferdinando I, scriveva al granduca di essere stato sollecitato dal fattore delle Cascine a provvedere affinché le vecchie disposizioni venissero rispettate e nessuno ardisse «mandare in Bisenzio per gli sciacquatoi l'acque delle gore che vanno a dette Cascine», od impedirne il corso <sup>65</sup>. Due anni più tardi, forse per suggerimento del Taglieschi, furono emanati dei nuovi *Ordini sopra la conservatione dell'acqua delle gore del nuovo Cavalciotto di Bisenzio*. Si adducevano in realtà allora gli interessi più generali di «gualchiere, cartaie, magli e mulini [...] che sono il mantenimento della terra e podesteria di Prato», ma dietro ad essi affioravano anche quelli specifici del lembo più meridionale del contado, occupato dalle tenute granducali. Non solo, infatti, si dava al locale provveditore dei fiumi l'incarico di vigilare affinché la concessione dell'acqua agli «ortolani, a' poponai et ad altri» avvenisse senza gli sperperi del passato; ma si ordinava ai padroni stessi degli



opifici di «murare e turare cateratte et altro che sfogano in Bisenzio o in altri luoghi per dove l'acque si perdono», perché queste potessero ritornare nelle gore e «gl'altri edifitij de' siti inferiori possin del continuo lavorare»<sup>66</sup>. In modo più esplicito gli interessi patrimoniali medicei emergevano nelle disposizioni date dal granduca al Taglieschi alcuni anni più tardi: «far di sorte che le risaie ancor loro non patiscino», e non sia «impedito l'acque già destinate alla bocca delli spartitoi»<sup>67</sup>; vietare ai contadini locali l'uso di seminare nelle gore e nei fossi, per il pregiudizio che ne veniva alle Cascine, «private del solito fieno, che si raccoglieva in detti luoghi»<sup>68</sup>.

Una controversia emblematica oppose - tra il 1595 e il 1606 circa - i proprietari degli opifici «di là di Bisenzio» alla Comunità e, indirettamente, ai fruitori delle gore «di qua di Bisenzio», tra i quali il primo era appunto il granduca. La nuova pescaia toglieva di frequente le acque al vecchio sbarramento, dal partitioio del quale si alimentavano «gli undici edifitij» scaglionati nella riva sinistra del fiume, «verso il Palco». E, d'altra parte, nei periodi di siccità, il fattore delle Cascine e la magistratura pratese provvedevano a chiudere la bocca del Cavalciotto vecchio o impedivano con la forza ai mugnai di servirsi delle risorse idriche loro necessarie<sup>69</sup>. Contro le pretese di questi ultimi la Comunità (e dietro la Comunità il granduca) sosteneva che «gli undici sitj» non avevano mai preso l'acqua dal vecchio Cavalciotto, rimasto quasi asciutto dopo la costruzione del nuovo, bensì più a nord in altri «vari luoghi che han potuto haverla»<sup>70</sup>. I mugnai «di là di Bisenzio» ottennero in realtà soddisfazione dagli Ufficiali dei Fiumi contro l'agguerrito schieramento, ma i superiori interessi «di S.A.S.» tornarono di frequente a prevaricare le loro ragioni. Così, nel 1606, il provveditore Geppi si giustificava per aver provveduto «che non s'apra e non si sturj lo sciacquatoio del Cavalciotto vecchio» con la ragione «che sarebbe di troppo gran danno e pregiudizio delle Cascine, risaie, e terra di Prato, e a tutti i siti che hanno concorso alle spese delle gore e del nuovo Cavalciotto»<sup>71</sup>. Nel 1622, in occasione di una «livellazione» fatta agli spartitoi delle gore per regolare la distribuzione delle acque, si riscontrava che la bocca della gora di Gello, che irrigava guarda caso le risaie di Tavola, era più bassa delle altre e perciò privilegiata: tanto da suggerire agli Ufficiali dei Fiumi di costruire «uno spartitoio giusto e reale qual dessi a ogniuno quella porzione di acqua che seli aspetta»<sup>72</sup>. Superfluo dire che l'operazione non fu attuata. Il granduca era un avversario di troppo peso per gli interessi locali.

#### 2.4. *Le strade tra la metà del Cinquecento e l'inizio del Seicento*

Per quanto non si possa parlare - per il territorio di Prato - di un vero e proprio progetto di riassetto generale della viabilità, non c'è dubbio però che nella seconda metà del Cinquecento si assista a innumerevoli interventi alle strade della pianura. I piccoli lavori di ordinaria manutenzione (inghiaiaturo, ecc.) e quelli volti al restauro e al rialzamento del fondo in occasione delle frequenti, disastrose alluvioni prevalgono però nettamente sulle realizzazioni di rilevante importanza; la viabilità che solcava il «cuore» del Pratese doveva essere ritenuta in buono stato o comunque sufficientemente funzionale ai bisogni del tempo.



Al centro degli interventi furono, naturalmente, le principali arterie di collegamento tra le varie «province» e la capitale: in particolare, la tradizionale direttrice Pistoia-Prato-Firenze nei suoi due rami per Sesto e per Campi <sup>73</sup> e il nuovo percorso più meridionale da Peretola per il Poggio a Caiano, con il braccio di collegamento da porta S. Trinita al Poggio, per Signa.

La strada pistoiese che passava per Poggio a Caiano, fino agli ultimi anni del secolo di importanza nettamente secondaria rispetto ai rami che attraversavano Prato <sup>74</sup>, fu radicalmente migliorata a partire dal 1579, allorché i Capitani di Parte dettero ordine «che si rassetti tutte quelle strade pubriche che fanno chomodo a S.A.S.» intorno alla sua villa prediletta <sup>75</sup>. Almeno nel tratto Poggio-Firenze si doveva trattare, in pratica, di una vera e propria nuova costruzione con i relativi ponti: i lavori proseguirono per parecchi anni ed ebbero un ulteriore impulso nel 1594, quando la strada venne «livellata e inghiajata» <sup>76</sup>. Essa assunse un'importanza sempre maggiore, in quanto metteva direttamente in comunicazione i Medici con le loro fattorie delle valli d'Ombrone e di Nievole e fungeva altresì da asse privilegiato per i trasporti dei prodotti ferrosi dagli stabilimenti magonali della Maremma a quelli del Pistoiese e viceversa.

È questo un aspetto della vita «politica viaria» che va tenuto ben presente: sino al periodo lorenese gli interventi sulle arterie maggiori, più ancora di quelli in campo idraulico, furono sempre decisi in sede centrale ed ebbero grande peso gli interessi patrimoniali dei principi. Difficilmente le comunità periferiche ed i proprietari anche cittadini – che pure erano tenuti a gravosi esborsi in denaro per la realizzazione delle opere pubbliche – riuscirono a far sentire la loro voce.

Per alcuni aspetti le scelte granducali portarono ad una emarginazione di Prato, esclusa a favore di Poggio a Caiano dai percorsi più diretti tra Firenze e Pistoia. Di contro tuttavia furono decisi ed effettuati anche lavori, suggeriti da una nuova visione generale dello Stato, di non trascurabile importanza per gli interessi pratesi. Così lungo la mulattiera transappenninica di Valdibisenzio per Vaiano e Montepiano furono costruiti muri a sostegno dalle smotte, fatti restauri e riedificati ponti <sup>77</sup>. Rilevanti gli interventi alle due arterie di collegamento con l'Arno e il porto di Livorno: lo stradone del Guanto, che correva «tutto dritto, sotto una volta d'alberi», come dice Montaigne <sup>78</sup>, collegando Prato e, attraverso la Valdibisenzio, il Bolognese, con lo scalo di ponte all'Asse sull'Ombrone e con quello ben più importante di Signa sull'Arno; e l'itinerario più orientale, cioè il braccio Prato-Campi con il suo prolungamento per S. Piero a Ponti e Signa <sup>79</sup>, abitualmente usato dai pratesi – noterà un funzionario della Parte nel 1627 – per «condurre da Pisa le mercanzie e le robbe che sostengono il nostro contado».

Furono scelte dettate verosimilmente dal disegno di rendere più scorrevoli le vie del grano, nonché di potenziare, tra Cinque e Seicento, il secondo polo economico dello Stato, allora in via di formazione, quello pisano-livornese. Nel lungo termine esse però avrebbero aperto anche a Prato nuovi orizzonti, regionali e internazionali. Risaliti agli inizi del Seicento dai rifornimenti che, negli anni di penuria, giungevano dal mare alla terra ed al contado, questi percorsi sarebbero stati più tardi frequentemente ridiscesi dai prodotti delle manifatture pratesi, in cerca di proficui nuovi mercati.



### 2.5. *Il Seicento: stagnazione o svolta?*

Al fervore di progetti ed interventi manifestatosi a cavallo tra Cinque e Seicento, subentra, in concomitanza con gli anni di crisi economica e di declino demografico intorno al 1630, una fase in cui ci si limita a gestire l'organizzazione territoriale maturata al tempo dei primi granduchi. La sporadicità dei riferimenti documentari (relativi, per quanto esistono, a lavori di normale manutenzione) non sta certo a dimostrare che le due fondamentali infrastrutture avessero ormai raggiunto un grado ottimale o almeno soddisfacente di funzionalità: anzi, fino alla esecuzione dei grandiosi lavori pubblici leopoldini si continuò a sottolineare l'assoluta trascuratezza di strade e corsi d'acqua. E tuttavia, per quanto riguarda il governo delle acque nel Pratese e in diverse altre zone della Toscana, la crisi seicentesca non sembra dopotutto né molto lunga né eccessivamente profonda. Già alla metà del secolo si avvia una ripresa dei lavori, che per alcuni aspetti sembra anche una svolta.

### 2.6. *Vincenzo Viviani: uno scienziato in lotta contro le acque*

A dirigere e coordinare l'opera di decine di valenti tecnici della Parte si trova allora occupato, in pianta stabile, per oltre un cinquantennio (almeno dal 1647 e fino a tutto il 1698), uno scienziato, il celebre matematico Vincenzo Viviani<sup>80</sup>. Nell'area pratese l'allievo di Galileo dovette sobbarcarsi l'onere di perlustrare a più riprese, palmo a palmo, il territorio<sup>81</sup>, per procurarsi gli indispensabili elementi conoscitivi onde approntare un progetto di più organica sistemazione delle «difese» sugli interi bacini dell'Ombrone e del Bisenzio: si cercava così di superare la logica degli interventi «a pioggia» fin lì attuata e si estendeva «alle cose d'acqua» la «circolarità di teoria e pratica, propria della procedura degli scienziati appartenenti alla scuola galileiana»<sup>82</sup>.

Nel bacino dell'Ombrone, le attenzioni si concentrarono sul fiume maggiore per il quale - dopo i primi parziali allargamenti di cui era stato oggetto nel 1597, nel 1630 circa e nel 1648-52 -<sup>83</sup> il Viviani giunse ad elaborare una lunga, sistematica serie di progetti. Non ebbe attuazione l'idea da lui avanzata nel 1678 «di divertire l'acque d'Ombrone e suoi scoli con nuovo canale, che sbocchi in Arno a ponte a Signa in vicinanza di Bisenzio»<sup>84</sup>; ma tra il 1681 e gli ultimi anni del secolo fu realizzato un nuovo piano di irrobustimento degli argini, di allargamenti e raddrizzamenti degli alvei<sup>85</sup>, sia pur come sempre con difficoltà e ritardi: nel 1697 il Viviani denuncia la lentezza con cui proseguivano i lavori «di sgomitare, tagliare e addirizzare [...] stante le insorte difficoltà del riscuotere l'imposizione generale dei possessori dei beni»<sup>86</sup>. Identici ostacoli incontrarono i lavori di arginatura del Fosso di Iolo, progettati nel 1679 e approvati nel 1681 dal granduca, che avrebbero dovuto porre «in coperto e in salvezza tutta la campagna sotto Aiolo et Ombrone (estendendosi a molte miglia quadrate di pianura), dalle incursioni et inondazioni dell'acque, che per le rotture de' fiumi e scoli superiori del Pratese, del Pistoiese, capitando tutte ad Aiolo, di frequente lo traboccano». L'opera fu ultimata tuttavia tra il 1697 e il 1698 con la piantazione di centinaia di alberi, destinati non solo a consolidare le sponde, ma anche, preveggentemente, a servire



di munizione e capitale «per eventuali futuri lavori»<sup>87</sup>. Ma è lungo il Bisenzio, nelle sue sponde comprese tra ponte a Zana e Gonfienti e oltre, che dalla metà del secolo si registrano pressoché annualmente i più massicci interventi agli argini, ai muri e alle altre «difese»<sup>88</sup>. Ciò nonostante, l'impeto delle acque appare spesso inarrestabile con danni disastrosi alle pescaie e alle gore, alle strade, ai coltivi e a non poche case e opifici: vengono erose le sponde e asportati interi tratti delle strade per Vaiano e per Sesto.

Ci si può di nuovo interrogare sulle ragioni del dissesto. Non erano soltanto cause naturali, pur rilevanti, ad esempio, nel tratto della Torricella, dove «il corso precipitoso del fiume scappa da quella ripidissima valle» attraverso la strozzatura di ponte a Zana, senza avere «alveo abbastanza»<sup>89</sup>. Senza che sia qui possibile analizzare più approfonditamente il fenomeno, va rilevato che a sud della Torricella-S. Lucia, parte del letto del fiume e delle sue «spalle» era stato progressivamente privatizzato dai frontisti e variamente utilizzato per fini agricolo-pascolativi, dopo l'indispensabile «isolamento» con difese di ogni genere. Il Bisenzio vagava sinuosamente tra le «ghiare» e i «vetricaj» (pronto a mutare periodicamente il suo corso) ma, nella stagione invernale, lo spazio rimasto a sua disposizione non era più sufficiente: di qui le inondazioni. Nel 1690 il granduca incaricò una deputazione di studiare la «terminazione o larghezza che deve avere il fiume» e come rimetterne l'acque «nel letto assegnatoli»<sup>90</sup>. Nei sopralluoghi compiuti dalla confluenza del Bisenzio in Arno fin sopra Prato, l'alveo fu ritrovato ovunque «molto ristretto e pieno di tortuosità, con avere anche le sue ripe piene di varie sorte di posticce, consistenti in legname grosso e minuto». Dal 1691 in poi furono effettuati lavori di raddrizzamento ed allargamento del letto, fino a portarlo a 65-75 braccia, con una spesa di «più migliaia di scudi»<sup>91</sup>. Sotto Cosimo III si manifestava così, anche nel Pratese, quella rinnovata attenzione per l'agricoltura e le infrastrutture destinate a sostenerla che ad alcuni storici è parso un tratto degno di nota del suo governo<sup>92</sup>. E del resto tra le ragioni del dissesto cui si cercava di por rimedio vi era già stata – val la pena di notarlo – quella spontanea e non controllata fame di terre coltivabili, che si sarebbe poi fatta sentire con più forza nel secolo XVIII.

Restava nodale il problema del Cavalciotto. Le due chiuse erano andate praticamente fuori uso da diversi anni. Oltre alle «Cascine della villa del Poggio di S.A.S. con stiora 3.000 di prata e stiora 1.000 di risaie con brillatoio, vivai e 300 capi di bestie grosse» erano così in pericolo – ci dice una relazione del 1693 – anche «una cartaiia, 7 gualchiere, un maglio di rame, 3 ruote ad acqua, 2 macinelli da colori, 45 mulini, 7 conce da coiami, 11 tinte da panni e 17 lavatoi, 36 orti, 10 monasteri, 4 conventi, 2 abbazie, 2 spedali, un abbeveratoio, 4 macellerie e 204 case di particolari pratesi con infinite comodità»<sup>93</sup>.

Già posta all'ordine del giorno nel 1679 e nel 1684 (con lavori rispettivamente per 2.970 e 1.742 scudi), la situazione si fece di nuovo critica nel 1689<sup>94</sup>. Nel 1690 il granduca affidò ad una deputazione affiancata dal Viviani e dai migliori tecnici dello Stato l'incarico di elaborare un progetto globale e risolutivo. La discussione fu lunga e complessa. Si trattava di decidere se rifare o no il Cavalciotto nuovo, e con quali strumenti restaurare eventualmente il vecchio. Fortunatamente per coloro che dovevano sostenere la spesa, prevalse il parere dello scienziato, il Viviani. Inutile rifare il Cavalciotto nuovo «essendo insussistente tal fabbrica, per l'instabilità del sito», malauguratamente scelto a suo tempo «alla foce della valle superiore, donde esce Bisenzio



tanto precipitoso». Meglio risarcire il Cavalciotto vecchio: ma non metteva conto, come altri proponevano, spendere non meno di 2.000 scudi per costruire un imponente sbaramento attraverso il fiume. Bastava, con la modica spesa di poco più di 500 scudi, «mantener l'acqua alla bocca del Gorone nel modo praticato sino ad ora, con riprese fatte a mano»; alzare il muro e gli sproni del Cavalciotto vecchio di un braccio e mezzo e costruire, attraverso il fiume, «una pescaia di modesta altezza, ma di gran pianta e con grande scarpa», per togliere al Bisenzio «l'eccessiva forza e il vigore che ha di far tante, sì varie e strane mutazioni repentine del suo corso per quel piano di sopra e di divertirsi dal Poggio di S. Lucia dove è necessario il tenerlo per servizio dell'edifici». La «pescatella» avrebbe salvaguardato le strutture della vecchia diga, lungo le quali «camminerebbe l'acqua più placida e con più facilità avrebbe il suo ingresso perpetuo dentro il Gorone per il caterattone a ciò destinato»<sup>95</sup>.

Per buona sorte il progetto del Viviani incontrò il favore del provveditore Pietro Guerrini e fu eseguito con successo, nonostante l'opposizione di alcuni<sup>96</sup>. Fu potenziata la vecchia diga e definitivamente abbandonato il Cavalciotto nuovo<sup>97</sup>. Sulla base della prudente applicazione della scienza galileiana e di una più concreta ed attenta considerazione dell'ambiente naturale, si raggiunse così un nuovo equilibrio abbastanza durevole. E lungo le gore poterono più tranquillamente fiorire non solo le Cascine, con le loro «prata», risaie, animali: ma anche quel mondo vario e vivace degli imprenditori rurali legati all'uso della forza idraulica, di cui la relazione appena citata ci ha consentito di cogliere le sorprendenti immagini sul declinare del secolo XVII.

### 3. Nel Settecento: persistenze e trasformazioni

#### 3.1. Le «strade anguste e aspre» e le ragioni dei militari

Con l'avvento del secolo XVIII, nel Pratese gli interventi sui fiumi e sulle gore tornano a farsi sporadici. Del Bisenzio viene allora sistemato il basso corso, in territorio fiorentino, da Capalle alla foce, insieme a quello degli affluenti in tale tratto<sup>98</sup>, mentre nel Pratese nessuna opera sembra segnalarsi al di sopra dell'ordinaria manutenzione. Grandi lavori si realizzano nel Pistoiese per il «generale allargamento d'Ombrone»<sup>99</sup>, ma nel territorio di Prato si segnalano solo modesti restauri alle sue arginature nei punti più critici (la cateratta della Filimortula, il Fosso di Iolo, e il ponte del Mulino del Poggio a Caiano)<sup>100</sup> e alle «difese» dei principali affluenti: il Fosso di Iolo<sup>101</sup>, il Calice, il Ficarello, la Goraccia di Palarciano e soprattutto il Bagnolo. È difficile pensare che il fenomeno sia dovuto soltanto al marcato miglioramento della situazione e non anche al disimpegno della Parte, del principe, come lascerebbero supporre le vicende degli affitti della fattoria delle Cascine di Tavola<sup>102</sup>. L'opera più cospicua fu realizzata su progetto elaborato nel 1741 da un altro scienziato, il matematico Tommaso Perelli per riparare alle rotte del Bagnolo<sup>103</sup>. Al solito, però, i lavori andarono molto a rilento se l'imposizione «per l'allargamento» fu fatta a più riprese nell'arco di ol-



tre un ventennio: tra il 1761 e il 1769 questa fruttò ben 83.575 lire e soltanto intorno al 1770-75 il Bagnolo poteva dirsi completamente «rettificato».

Quando si guardi alla viabilità, si ha l'impressione di una stagnazione ben più lunga. Nessuna realizzazione di rilievo giunse a modificare nel corso del Seicento e nella prima metà del Settecento l'assetto maturato nei secoli precedenti. Neppure sotto la reggenza il Pratese venne interessato ad alcuna delle ragguardevoli iniziative allora promosse nel settore viario della Toscana, benché per un breve momento ciò fosse parso possibile. È noto che sin dal 1745 Francesco Stefano decise di costruire una nuova «direttissima» transappenninica completamente carrozzabile, al fine di stabilire più agevoli comunicazioni tra granducato e domini padani di casa d'Austria. Fu dapprima ventilata l'idea di un nuovissimo tracciato passante per Prato; ma poi si ripiegò su un percorso simile al vecchio, per Le Filigare <sup>104</sup>. La sistemazione della nuova Bolognese per il passo della Futa (1749-64) fece dunque naufragare il progetto della carrozzabile Livorno-Bologna attraverso Prato, benché questa fosse la soluzione caldeggiata dai legati pontifici, e certamente sarebbe stata la più favorevole agli interessi pratesi.

Restava dunque la vecchia rete stradale, sufficientemente articolata, ma sempre precaria. Una bella relazione inviata nel 1747 da un ufficiale di fanteria allo stato maggiore toscano <sup>105</sup> ci consente di avere un'immagine assai limpida della viabilità appenninica pratese di quel tempo.

L'unica transappenninica diretta era, naturalmente, quella di Valdibisenzio per Montepiano, da Prato fino a S. Martino e a S. Lucia «tutta piana, tra vigne ed oliveti praticabile anche per i carriaggi». Le prime difficoltà, per altro non insormontabili, si incontravano nel tratto successivo, verso la Briglia, dove «si principia a camminare lungo le falde della montagna». Dalla Briglia «per tenere la strada più piana si traversa il fiume (cosa che non si può fare in ogni tempo attesa l'escrescenza dell'acqua) e si cammina sopra dei campi posti in eminenza e poi si ripassa il detto fiume vicino a Vaiano sopra un ponte di pietra». Di qui iniziava la discesa «per le falde della montagna» verso Usella, e si proseguiva quindi per Colle e Carmignanello per «una strada tutta selciata, larga e calessabile». Meno transitato era il ramo definito «strada maremmana», «selciata in alcuni luoghi e in alcuni altri stretta, che volendo si potrebbe rompere facilmente, montuosa e scoscesa, percorribile anche con la cavalleria e battuta dai contrabbandieri»; sulla sinistra della valle che da Prato sale al Palco, passando per Quercetino e S. Leonardo, essa scendeva poi a Gamberame e proseguiva fino al ponte a Vaiano per immettersi quindi nella strada maestra di Valdibisenzio.

Altre vie, battute da mercanti e contrabbandieri, erano dirette nel Bolognese tramite il Mugello, quali la via di Valdimarina «selciata e poco montuosa» e percorribile, sia pur con difficoltà, con i calessi. Molteplici mulattiere e sentieri risalivano poi il versante occidentale della Calvana, come quelli che portavano a Valibona da Colle oppure da S. Leonardo e Gamberame.

A Montecuccoli confluivano – diretti a Montepiano – vari itinerari di cresta della Calvana, provenienti da Valibona, Faltugnano e Savignano: in particolare, la via «parte piana e parte montuosa» per il Palco e per il Monte di Valibona, montagna assai aspra dove si cammina fra balze e poi fra prati, ed ancora la variante che da Montecuccoli portava alla Consuma, «che non è altro che un'osteria vicina a Mangona», e poi, attra-



versando l'Appennino a Tavianella, alla Madonna di Bocca di Rio, Baragazza, Pianoro e Montefredente.

A differenza delle strade di piano e interne, tutte transitabili anche con i carri, le numerose «vie e viottole» pedonali e mulattiere che, partendo da Prato, s'inerpicavano nella sua montagna e risalivano i versanti appenninici verso la frontiera, ancora nel secolo XVIII erano «molto aspre, come ancora strette»<sup>106</sup>. Ma curiosamente ciò non sembrava un fatto negativo all'ufficiale che aveva steso la relazione del 1747. Se «malagevole impresa stata sarebbe quella d'impedirne colla forza dappertutto il transito» alla fanteria ed anche alla cavalleria, egli osservava però, rallegrandosene, che in caso di bisogno «con somma facilità» sarebbe stato possibile «renderle impraticabili»<sup>107</sup>. Le ragioni di sicurezza strategico-militari prevalevano nettamente ai suoi occhi su quelle economico-commerciali. E ciò aiuta forse a comprendere perché ancora a quel tempo<sup>108</sup> la viabilità appenninica fosse mantenuta nelle sue caratteristiche di precarietà. In quello stato all'occorrenza essa si prestava singolarmente alla difesa.

Una rete fitta, dunque, e tuttavia trascurata, ancora arcaica. In quest'ambito nel Pratese la «svolta» avverrà soltanto allorché, svanite o fortemente attenuate le preoccupazioni militari, si affermeranno invece con prepotenza quelle legate alla riforma in senso liberistico del sistema economico toscano. Sarà una svolta interamente leopoldina.

### 3.2. *Esigenze e progetti locali: un porto per Prato*

Intanto però, in ambito locale, particolarmente sotto la Reggenza lorenese, affioravano anche progetti di segno ben diverso, espressione di nuove vivaci esigenze, collegate alla ripresa manifatturiera settecentesca.

Per gran parte delle loro esigenze commerciali, in rapporto al Valdarno di sotto e agli scali del litorale tirrenico, Prato e il suo territorio gravitavano sulla fondamentale idrovía rappresentata dall'Arno, dalla sua foce (o dall'imboccatura del canale dei Navicelli per le merci che andavano e venivano da Livorno) al porto di Signa, con la appendice secondaria del tratto inferiore dell'Ombrone fino allo scalo di ponte all'Asse<sup>109</sup>. Anche l'inchiesta leopoldina del 1767 confermerà che la via fluviale era assolutamente privilegiata rispetto a quella terrestre, per il minor costo del trasporto. Il porto labronico era il centro in cui confluivano i prodotti delle manifatture pratesi, «e buona quantità dei panni lini, tinti e non tinti»; e le merci che vi venivano dirette «si trasportano per soma e per barroccio sino a Signa, ove s'imbarcano nei navicelli per Arno»<sup>110</sup>.

Nessuno dei tanti corsi d'acqua e dei canali artificiali che solcano la pianura pratese in direzione dell'Arno fu mai utilizzato, almeno in età moderna, per la navigazione interna; i fiumi – a partire dal Bisenzio – «sono bastanti al trasporto di legnami, in specie di abeti che dagl'Appennini [...] vengono a foderi condotti, e servono per edificii e fabbriche, ed altri usi di questo Stato», ma non si potevano «ridurre capaci di prestare il comodo della navigazione», soprattutto per il loro carattere torrentizio. Le gore, che invece erano contrassegnate da una portata relativamente costante, venivano escluse da un simile uso per la motivata preoccupazione che «la navigazione impedirebbe il lavoro di molti edificii» da esse azionati<sup>111</sup>.



Eppure, l'esigenza vitale per Prato di stabilire un collegamento diretto per via d'acqua con gli scali di Signa e di ponte all'Asse, diminuendo costi e tempi di trasporto, e, grazie a questo, di annodare altresì più stretti legami con la «Lombardia», è ben testimoniata dall'idea maturata da un anonimo scrittore pratese di cose economiche poco prima della metà del Settecento: quella, appunto, di costruire un'idrovia navigabile da Cafaggio all'Ombrone, approfondendo e «ampliando gore e canali già esistenti e convogliandovi le acque di cui era ricca la zona» <sup>112</sup>.

L'autore mette in relazione la crisi che nell'età moderna aveva investito la locale «arte della lana» anche con le scelte di politica stradale fatte dai Medici a fine Cinquecento <sup>113</sup>, che avevano «allontanato» Prato e il Pratese dai principali circuiti commerciali interni ed esterni allo Stato, quello longitudinale per Pistoia-Lucca e quello trasversale per la Padania secondo la naturale direttrice della Valdibisenzio. Egli rileva d'altra parte che «le mercanzie di Livorno circa a sei mesi dell'anno non possono giungere per il fiume Arno a Firenze, benché esse per questo fiume possano venire in ogni tempo a bocca del fiume Ombrone [...] onde avviene, che ad una quantità di navicellai e di vetturali manca il lavoro, e conseguentemente le Dogane molto ne perdono, e in particolare a cagione del transito che in essi mesi non può seguire per Bologna e per il resto della Lombardia». Ecco che allora, sotto la nuova ed «europea» dinastia dei Lorena, gli sembra possibile stabilire «una più agevole via per Livorno» direttamente da Prato <sup>114</sup>, percorribile anche d'inverno, che tagliasse fuori Firenze e accorciasse considerevolmente il tragitto.

Mediante questo nuovo asse non era illusorio pensare che «le merci, attraverso la Valdibisenzio, s'inverranno facilmente a Mantova, per una strada tutta diritta e la più breve, meno nevosa d'inverno e la più facile che consente il trasporto di colli di qualunque peso sui barrocci, mentre per le altre strade attraverso l'Appennino non passano colli superiori alle 250 libbre». Non si trattava, in fondo, di un'idea nuova. Già il di Pace, e prima di lui Leonardo, avevano vagheggiato la costruzione di un «canale che si potrebbe andare con navicelli da Firenze a Pistoia», a valle di Prato, con lo scopo altresì di regimare l'intera pianura <sup>115</sup>. La costruzione della nuova Bolognese per la Futa fece d'altra parte naufragare questo audace progetto locale, probabilmente riferibile proprio al dibattito apertosi negli anni '40 sul tracciato della transappenninica, su cui Prato si illudeva di poter incidere, con l'indicazione della propria Bolognese per la Valdibisenzio. Val la pena di notare come ad un'aspirazione forse antica si desse ora voce in modo più concreto, con una più viva attenzione ai problemi posti dai traffici pratesi ed un senso più acuto della rilevanza che le vie di comunicazione avevano per lo sviluppo economico; con una più precisa consapevolezza del contesto territoriale nel quale, tra Padania e Livorno, Prato poteva trovare lo spazio di una propria particolare fortuna.

### 3.3. Sotto Pietro Leopoldo: una normativa nuova

Come si è già accennato bisogna però attendere il periodo leopoldino per avere il senso di una svolta, netta e irreversibile. Vi è sotto Pietro Leopoldo una ripresa in grande stile dei lavori a strade e acque che s'inquadra pienamente nella sua politica amministrativo-territoriale ed economica. In relazione a questa si spiega il ruolo propulsivo assegnato ad una viabilità adeguata e potenziata <sup>116</sup> e ad una rete idrica compiuta-



mente regimata, nell'ambito delle iniziative liberistiche assunte nell'agricoltura e nei settori manifatturiero e commerciale.

Così il nuovo *Regolamento generale per le comunità* del 23 maggio 1774 (poi rivisto il 27 marzo 1782), oltre al riordinamento amministrativo del Pratese, ed all'unificazione della Comunità del contado con quella della città e sobborghi <sup>117</sup>, prevedeva tutta una serie di adempimenti e di controlli su strade e acque, anche più rigidi di quelli previsti dalla vecchia legislazione. Essi però ora venivano calati nel nuovo quadro di potenziamento delle autonomie amministrative periferiche. Accurate visite annuali dovevano essere compiute dai locali provveditori in compagnia del vicario e/o del cancelliere comunitativo, per decidere i lavori da eseguirsi in un quadro d'insieme, nonché vigilare contro l'occupazione di suolo pubblico e contro gli attentati «alla conservazione e sicurezza delle strade, al libero corso di fiumi, rii e scoli, alla manutenzione dei loro argini, ripe, scarpe e panchine». Qualsiasi licenza per costruire o per ampliare abitazioni e opifici lungo i corsi d'acqua sarebbe stata concessa d'ora in poi dalla Comunità e non più dalla Camera di soprintendenza comunitativa, che nel 1769 <sup>118</sup> aveva rilevato i compiti della soppressa magistratura della Parte.

Per ciò che riguardava i fiumi e le gore più importanti perduravano le tradizionali «imposizioni», ora applicate però da un deputato liberamente eletto, con piena autonomia amministrativa <sup>119</sup>, mentre per i corsi minori l'obbligo della manutenzione gravava ancora sui soli proprietari frontisti, «che dai lavori medesimi ricavano immediatamente beneficio ed utilità» <sup>120</sup>. Le comunità dovevano contribuire alle spese solo proporzionalmente ai beni di loro spettanza: terreni agricoli, piazze, strade.

Quanto alle strade, «ponti e loro annessi, che sino al presente sono state mantenute, risarcite e rifatte a spese de' popoli», esse dovevano «in avvenire essere parimenti fatte e mantenute a spese delle rispettive comunità». Erano escluse dalla manutenzione locale solo le strade regie, di spettanza della Camera, e le vie «vicinali» che collegavano le case e i terreni privati alle strade maestre. Come prima queste dovevano essere accudite dai proprietari interessati: questi però, si aggiungeva, non avrebbero potuto privatizzarle, poiché il provvedimento tendeva solo a «sgravare le comunità dal mantenimento di queste strade, e non già al fine di impedirne il libero e pubblico transito» <sup>121</sup>.

Mutavano profondamente metodi e strumenti adottati per compiere i lavori. Si abolivano le «comandate» dei contadini per le opere pubbliche stradali <sup>122</sup>, previste dai bandi cinquecenteschi, e si introduceva il sistema «a denari contanti, ossia coll'effettivo pagamento di tutte le opere», anche nell'intento di dar sollievo alle masse dei «pigionali» disoccupati o sottoccupati. La nuova legislazione del 1774 lasciava sussistere, per «qualunque contadino o lavoratore di terre», l'obbligo di mantenere nella dovuta forma le fosse di scolo ed i corsi d'acqua nei tratti confinanti con i loro beni o scorrenti lungo le strade pubbliche. Ma nel 1786 anche questa pesante corvée – «mera comandata o servitù personale» <sup>123</sup> – fu abolita; e l'obbligo, tra proteste e resistenze, fu trasferito sui proprietari.

Pur nel decentramento dei poteri decisionali, persisteva dunque e anzi si consolidava la rigida gabbia dei doveri e dei divieti già predisposta in materia idraulica e stradale dai Medici. Emergeva però una concezione assai diversa del lavoro da usarsi per gli interventi: una concezione ormai svincolata da ogni residuo di costrizione feudale, modernamente adeguata al livello delle forze produttive ed agli ideali economici leopoldini.



### 3.4. Il compimento della regimazione idrica

Il *Campione di tutti i fiumi et altri recipienti che si ritrovano nel circondario della Giurisdizione civile del vicariato di Prato fatto nell'anno 1787*, secondo il *motu proprio* dell'8 novembre 1786<sup>124</sup>, ci conferma che a quell'epoca la rete idraulica aveva raggiunto ormai un assetto definitivo: il corso dei fiumi, dei fossi e delle gore, risulta infatti pressoché identico a quello otto-novecentesco, con l'eccezione del Calicino o Fiumarello e del Ficarello o Fossetto allora defluenti entrambi nell'Ombrone alle Caserane, mentre oggi il primo confluisce nel Bagnolo e il secondo nel Fosso di Iolo. Ma non per questo il territorio pratese poteva dirsi privo di problemi.

Pur essendo ormai definitivamente scomparsi le «raccolte di acque stagnanti» e i terreni permanentemente «infrigiditi» che caratterizzavano i popoli di Iolo, di Tavola e S. Giorgio a Castelnuovo ancora all'inizio dell'età moderna, nella seconda metà del Settecento – in questi settori della bassa pianura pratese – permanevano sempre notevoli difficoltà di «scolo delle acque piovane». «Difetto» che la maggior parte degli osservatori riteneva senza rimedio «per l'interramento degl'alvei de' fossi e dell'Ombrone»<sup>125</sup>. Dal 1787 – allorché, ottemperando al *motu proprio* sopra ricordato, il provveditore Francesco Bizzochi e il vicario Bartolomeo Cioni iniziano ad esplorare in modo capillare tutti i corsi d'acqua della loro giurisdizione – disponiamo di una impressionante serie di rapporti e di conseguenti lavori<sup>126</sup> che mostrano lo stato ancora critico in cui questi corsi si trovavano.

Alle cause naturali si aggiungono ancora una volta cause umane, cui bisogna dare il dovuto risalto, perché rinviano a processi sociali, economici, demografici capaci di incidere profondamente sulle strutture paesistiche. Spesso, gli argini erano stati disfatti dai contadini, letteralmente affamati di terra, per ampliare gli spazi coltivabili (seminati e incorporati senz'altro nei loro piccoli poderi)<sup>127</sup> oppure ridotti a canneto e «piantati» con gli stessi alvei a pioppi, ontani, vetrici. Si erano dunque intensificate, sotto la spinta della crescita demografica, tendenze in atto già nel secolo precedente, rischiose per gli equilibri ambientali.

In ogni caso «trabocchi» o «rotte» sono ovunque generalizzati, per l'interrimento degli alvei e per la «corrosione» degli argini e dei muri di linea. Ma, dappertutto, ora – a supporto del vivace sviluppo agricolo in corso – si segnalano anche lavori di rafforzamento ed innalzamento delle arginature, per migliaia di braccia all'anno; «con buona rena o dell'Agna o del Bisenzio» e «con piote e terra ben battuta», si rialzano o si edificano ex novo muri a calce a protezione degli argini stessi (oltre 1.200 braccia nel solo 1787), si costruiscono altre «difese» come le «palizzate», costituite da «palafitte con forti paloni di quercia o di olmo tessute strettamente di frasche e vimini», poste a piè dell'argine e colmate internamente «con terra e piote ben battute»<sup>128</sup>.

Tra le opere di maggior rilievo, vi sono gli allargamenti d'Ombrone e di Bagnolo nei pressi della loro confluenza (decisi nel 1787) e del Ficarello, il cui basso corso fu poi deviato e condotto nel Fosso di Iolo nel 1789<sup>129</sup>, e gli ulteriori interventi al Cavalciotto vecchio e al tratto del Bisenzio compreso fra questo e Prato. Anche i frutti dell'intervento del Viviani erano stati soltanto temporanei. Già l'inchiesta leopoldina del 1767 denunciava la drammaticità delle condizioni di quest'area: la corrente del fiume si era accostata al canale maestro delle gore in misura tale da far temere che



quest'ultimo potesse non reggere sotto la pressione delle acque con «notabil danno e pregiudizio a tutti gli edificii»<sup>130</sup>.

Nel settembre 1786 si dava avvio alla costruzione di una nuova «grande serra di muro a calcina fatta ad uso di pescaia attraverso il fiume a Santa Lucia» e all'impianto della relativa «cateratta con due sportelli di legno impeciati» per dare acqua al Gorone e, dopo un miglio, agli spartitoi da cui avevano origine le gore, costituiti da «un muro andante con cinque piccole cateratte». Le gore ora, con qualche variazione in meno rispetto alla fine del Cinquecento e del Seicento, servivano «116 edificianti, cioè n. 39 mugnai, 5 gualchierai, 20 tintorie, 52 ortolani, e le risaie di Sua Altezza Reale e brillatoio, come pure diversi particolari»<sup>131</sup>.

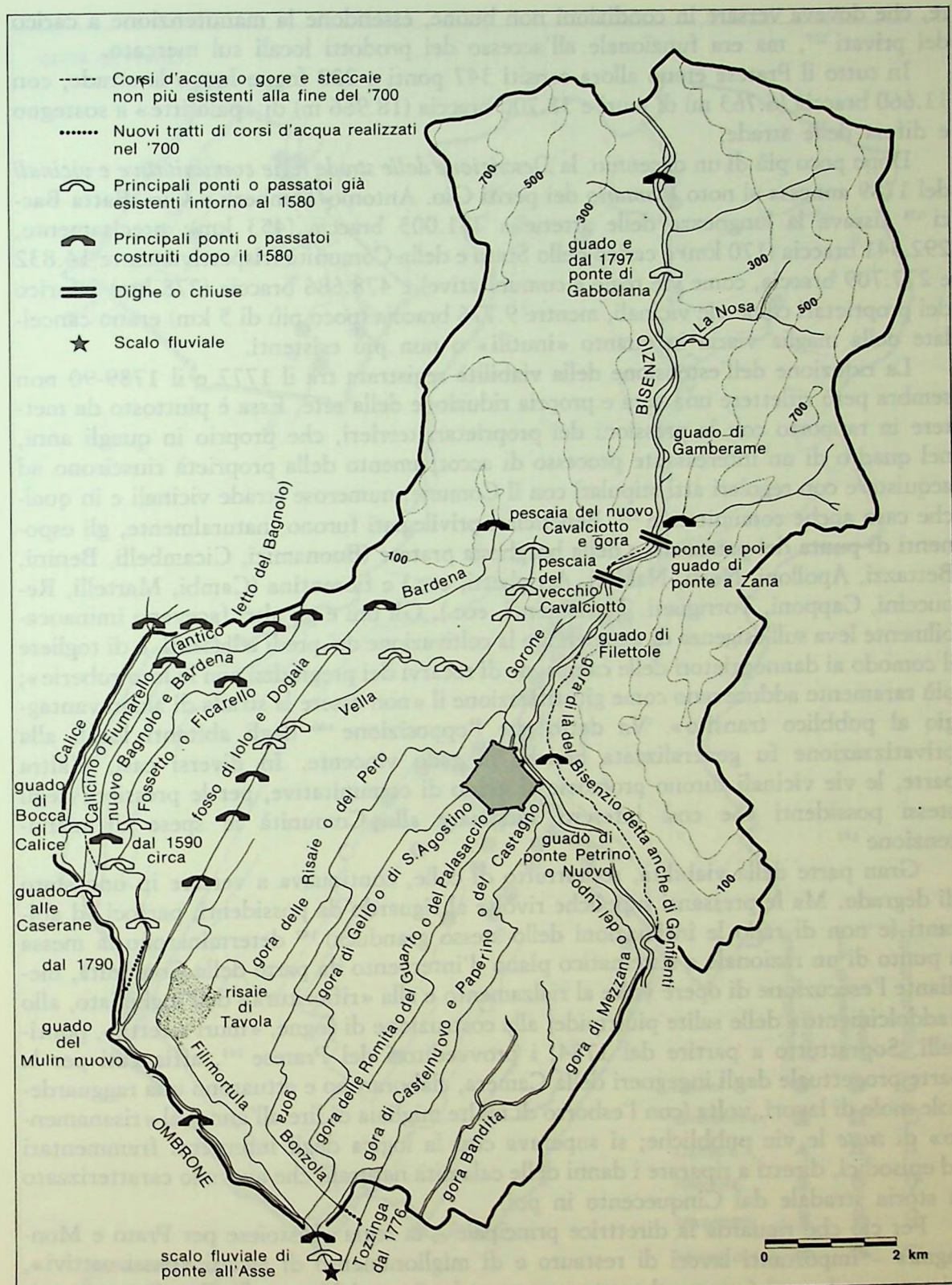
Anche successivamente si tornò a lavorare per completare le opere difensive: così, nel 1791, si spesero 381 scudi alle arginature fra la Torricella e la città e nel 1795 ancora 309 scudi alla pescaia del Cavalciotto<sup>132</sup>. Contemporaneamente cresceva la mole dei lavori eseguiti privatamente dai possidenti non senza esplosioni di un'annosa conflittualità. Ma a partire dal 1790 circa la situazione appare decisamente migliorata, come dimostrano la netta diminuzione della mole dei lavori e delle relative spese e il giudizio - «fu ritrovato stare a dovere» - che è sempre più frequente rinvenire a conclusione delle «visite» annuali<sup>133</sup>. La precarietà idraulica dell'antico regime dava finalmente luogo ad una situazione di più durevole equilibrio.

### 3.5. *La rivoluzione stradale*

L' incisiva ristrutturazione della viabilità, promossa dalla Reggenza, e soprattutto da Pietro Leopoldo con la costruzione delle prime transappenniniche agevolmente e interamente carrozzabili in tutte le stagioni - Bolognese per la Futa nel 1749-52, Modenese per Pistoia e l'Abetone nel 1766-79, al fine di «migliorare radicalmente le comunicazioni con la Valle del Po e con l'Austria» -<sup>134</sup> e con «la generale remissione in buon grado» della Lucchese da e per Pistoia (1782-83) insieme all'appendice della nuova Traversa di Valdinievole da Borgo a Buggiano a Pisa-Livorno (1780-85), pur non rispondendo ai desiderati pratesi, ebbe certamente un notevole riflesso sulla realtà economico-produttiva di quel territorio: il Pratese veniva allora a trovarsi, infatti, assai meglio collegato al circuito commerciale che faceva capo all'emporio labronico e al vasto mercato padano.

Già l'inchiesta del 1767<sup>135</sup> ricorda gli intensi flussi commerciali (prodotti agricoli e bestiame, manufatti) che si sviluppavano nel fitto reticolo viario del Pratese verso il suo capoluogo e Firenze oppure verso lo scalo di Signa per Livorno, «essendo tutte le strade barrocciabili e carreggiabili [...] a riserva di quelle della collina alta che sono tutte praticabili a soma, né si possono ridurre barrocciabili». E, in effetti, una statistica del 1777<sup>136</sup> dimostra il grande sviluppo delle vie della pianura, assai maggiore di quello della collina (rispettivamente il 72% e il 28% della lunghezza della rete stradale, globalmente misurata in 794.269 braccia, pari a 461 km), ma anche la particolare incidenza delle vie secondarie e dei «vicoli» (insieme il 60% del totale) rispetto alle «strade maestre» pubbliche. Vi era dunque nella campagna pratese una diffusa viabilità mino-





2. La rete idraulica del Pratese tra l'inizio del '500 e la fine del '700.



re, che doveva versare in condizioni non buone, essendone la manutenzione a carico dei privati <sup>137</sup>, ma era funzionale all'accesso dei prodotti locali sul mercato.

In tutto il Pratese erano allora censiti 347 ponti e 220 fogne lungo le strade, con 11.660 braccia (6.763 m) di muri e 32.700 braccia (18.966 m) di «palafitte» a sostegno e difesa delle strade.

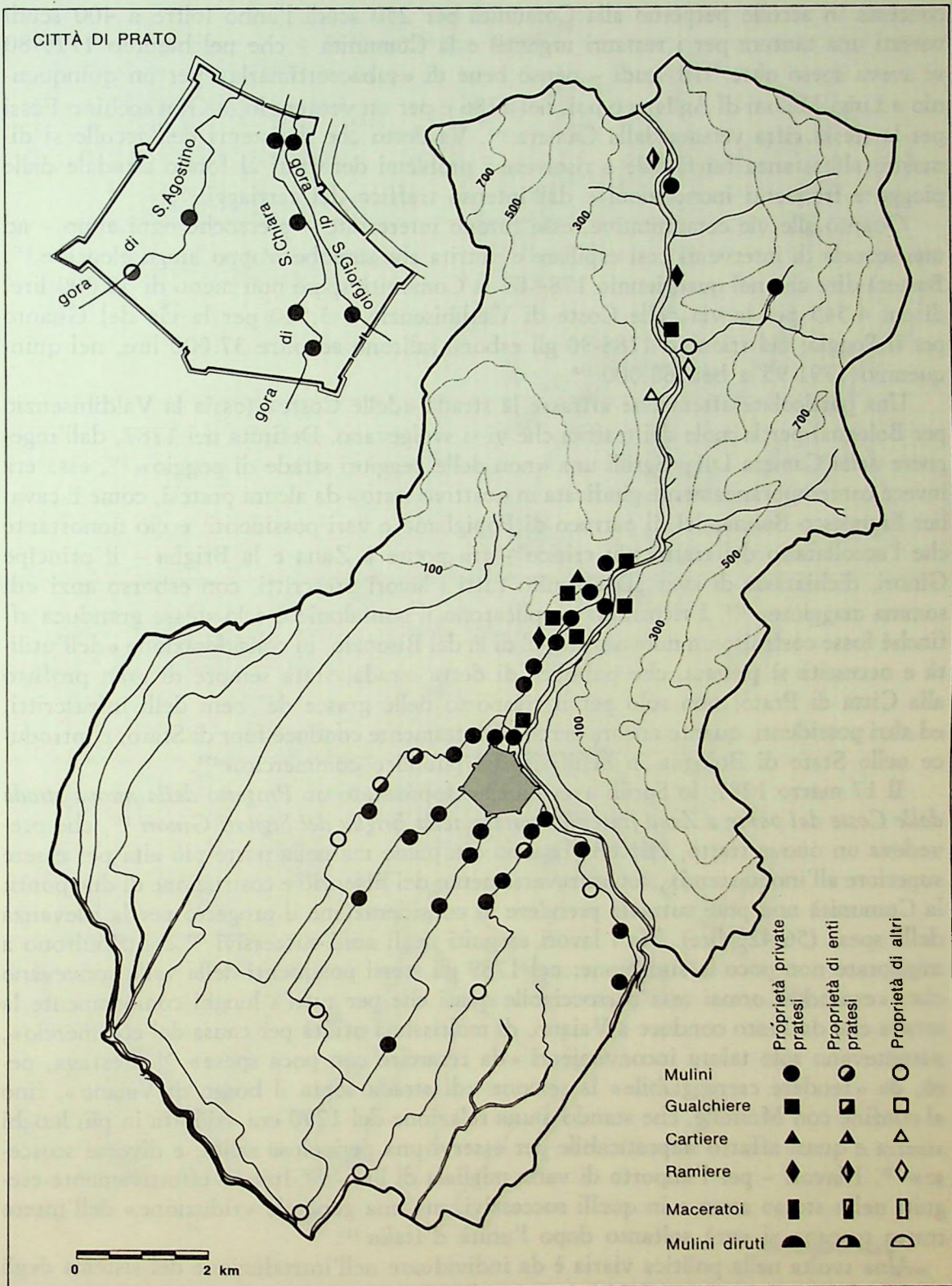
Dopo poco più di un decennio, la *Descrizione delle strade regie comunitative e vicinali* del 1789 annessa al noto *Plantario* dei periti Gio. Antonio Tomberli e Gio. Batta Bacci <sup>138</sup> fissava la lunghezza delle arterie a 781.003 braccia (453 km): precisamente, 292.541 braccia (170 km) a carico dello Stato e della Comunità (rispettivamente 14.832 e 277.709 braccia, come vie regie e comunitative) e 478.686 braccia (278 km) a carico dei proprietari come vie vicinali, mentre 9.776 braccia (poco più di 5 km) erano cancellate della maglia viaria in quanto «inutili» o non più esistenti.

La riduzione dell'estensione della viabilità registrata tra il 1777 e il 1789-90 non sembra però riflettere una vera e propria riduzione della rete. Essa è piuttosto da mettere in rapporto con le pressioni dei proprietari terrieri, che proprio in quegli anni, nel quadro di un interessante processo di accorpamento della proprietà riuscirono ad acquistare con regolari atti stipulati con il Comune, numerose strade vicinali e in qualche caso anche comunitative <sup>139</sup>. Beneficiari privilegiati furono, naturalmente, gli esponenti di punta del patriziato e della borghesia pratese (Buonamici, Cicambelli, Benini, Bettazzi, Apolloni, Nesti, Naldini, Arrighetti, ecc.) e fiorentina (Cambi, Martelli, Rennuccini, Capponi, Torrigiani, Tornaquinci, ecc.). Gli uni e gli altri facevano immancabilmente leva sull'esigenza di «aumentare la coltivazione de' predi adiacenti, e di togliere il comodo ai danneggiatori delle campagne di recarvi dei pregiudizi con le loro ruberie»; più raramente adducevano come giustificazione il «non essere la strada di alcun vantaggio al pubblico transito». Va detto che l'opposizione <sup>140</sup> degli abitanti locali alla privatizzazione fu generalizzata benché di rado vincente. In diversi casi, d'altra parte, le vie vicinali furono promosse al grado di comunitative, per le pressioni degli stessi possidenti che così intesero addossare alla Comunità le spese di manutenzione <sup>141</sup>.

Gran parte della viabilità, soprattutto di colle, continuava a versare in uno stato di degrado. Ma le pressanti suppliche rivolte al riguardo da possidenti, parroci ed abitanti (e non di rado le intimidazioni dello stesso granduca) <sup>142</sup> determinarono la messa a punto di un razionale e sistematico piano d'intervento da parte della Comunità, mediante l'esecuzione di opere volte al rialzamento e alla «rifioritura» dell'inghiaiato, allo «addolcimento» delle salite più ripide, alla costruzione di fogne, «muri a retta», ponticelli. Soprattutto a partire dal 1784, i provveditori del Pratese <sup>143</sup>, affiancati per la parte progettuale dagli ingegneri della Camera, elaborarono e attuarono una ragguardevole mole di lavori, volta (con l'esborso di molte migliaia di lire all'anno) al «risanamento» di tutte le vie pubbliche; si superava così la logica degli interventi frammentari ed episodici, diretti a riparare i danni delle calamità naturali, che avevano caratterizzato la storia stradale dal Cinquecento in poi.

Per ciò che riguarda la direttrice principale – la regia «Pistoiese per Prato e Montagna» – importanti lavori di restauro e di miglioramento di alcuni «passi cattivi», tristemente famosi (come nel tratto compreso fra i ponti Mazzone e Bocci), sono registrati a partire dal 1775 <sup>144</sup>. Il 4 maggio 1776 il granduca ordinò poi che la strada fosse





3. I mulini e gli altri opifici idraulici del Pratese nel 1790.



concessa in acollo perpetuo alla Comunità per 250 scudi l'anno (oltre a 400 scudi versati una tantum per i restauri urgenti) e la Comunità - che nel biennio 1779-80 vi aveva speso oltre 918 scudi - pensò bene di «subaccottimarla» per un quinquennio a Luigi Meloni di Agliana e poi, nel 1786 e per un ventennio, a Giovacchino Fossi per la stessa cifra versata dalla Camera<sup>145</sup>. Va detto che il sistema dell'acollo si dimostrò abbastanza funzionale a risolvere i problemi derivanti al fondo stradale dalle piogge e frequenti inondazioni e dall'intenso traffico dei carriaggi<sup>146</sup>.

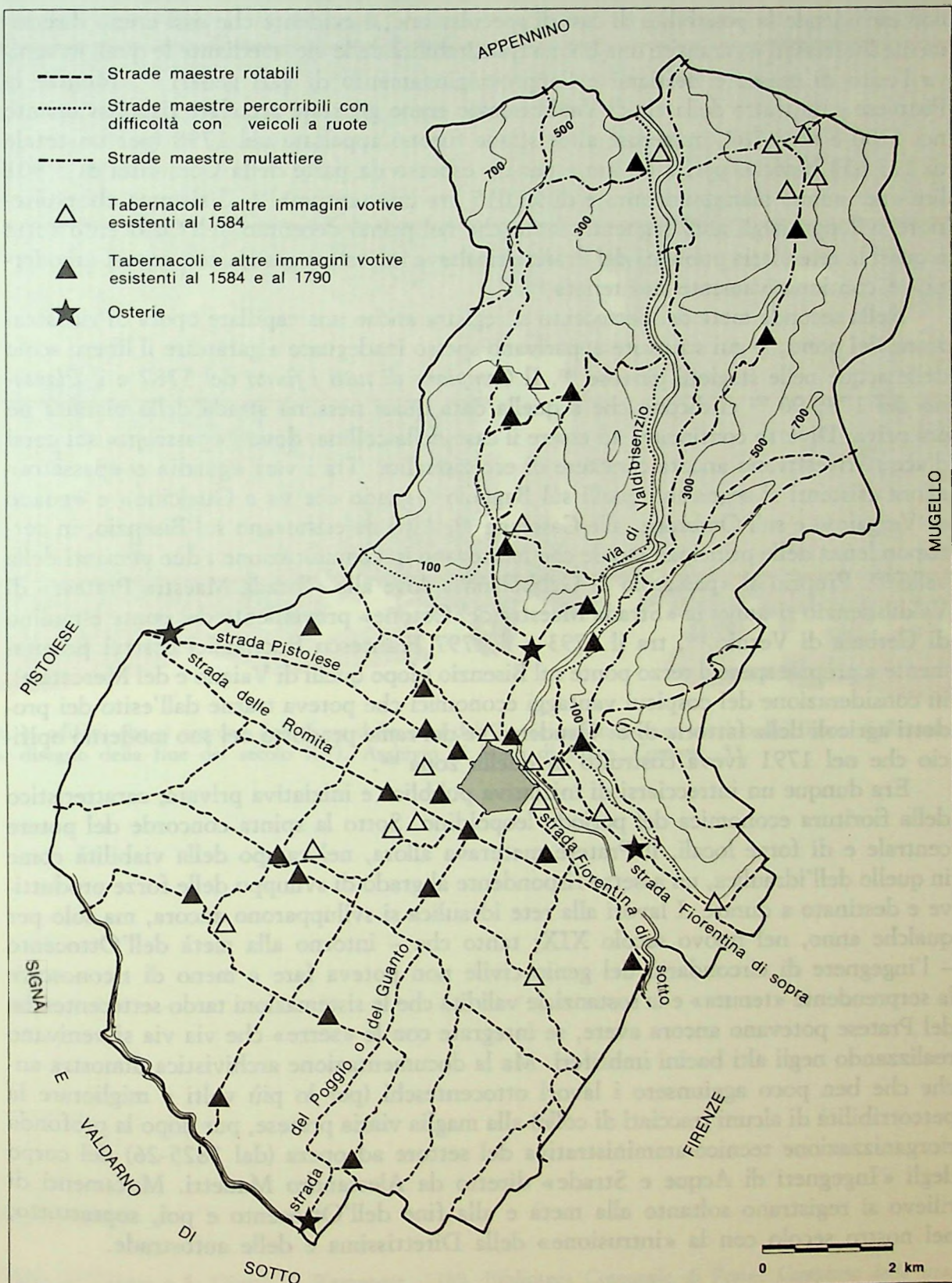
Quanto alle vie comunitative, esse furono interessate - pressoché ogni anno - ad una sequela di interventi così capillare e nutrita che sarebbe troppo lungo elencare<sup>147</sup>. Basterà dire che nel quadriennio 1784-87 la Comunità spese non meno di 30.000 lire, di cui 4.545 per la via delle Coste di Valdibisenzio e 3.510 per la via del Guanto per il Poggio; nel triennio 1788-90 gli esborsi salirono ad oltre 37.000 lire, nel quinquennio 1791-95 a ben 60.000<sup>148</sup>.

Una particolare attenzione attrasse la strada «delle Coste» (ossia la Valdibisenzio per Bologna) per la mole dei traffici che vi si svolgevano. Definita nel 1787, dall'ingegnere della Camera Luigi Sgrilli una «non delle peggiori strade di poggio»<sup>149</sup>, essa era invece contemporaneamente giudicata in «cattivo stato» da alcuni pratesi, come il cavalier Francesco Buonamici, il parroco di Popigliano e vari possidenti; e ciò nonostante che l'accollatario del tratto più critico - fra ponte a Zana e la Briglia - il principe Ginori, dichiarasse di aver già eseguito tutti i lavori prescritti, con esborso anzi «di somma maggiore»<sup>150</sup>. I ricorrenti supplicarono il gonfaloniere e lo stesso granduca affinché fosse costruito un nuovo tratto al di là del Bisenzio, in considerazione «dell'utilità e necessità sì privata, che pubblica di detta strada, stata sempre di gran profitto alla Città di Prato, non solo per il trasporto delle grasce de' beni delli infrascritti, ed altri possidenti, quanto ancora perché direttamente conduce fuor di Stato, e introduce nello Stato di Bologna in beneficio del pubblico commercio»<sup>151</sup>.

Il 17 marzo 1787, lo Sgrilli aveva anche approntato un *Progetto della nuova strada delle Coste dal ponte a Zana fino alla cartaia della Briglia dei Signori Ginori*<sup>152</sup>, che prevedeva un nuovo tratto, di 3.887 braccia «in piano ma nella parte più alta per essere superiore all'inondazioni», con attraversamento del Bisenzio e costruzione di due ponti; la Comunità non poté tuttavia prendere in considerazione il progetto per la rilevanza della spesa (56.425 lire). Ma i lavori eseguiti negli anni successivi<sup>153</sup> contribuirono a migliorare non poco la situazione: nel 1789 gli stessi possidenti della valle scrivevano che, «essendosi ormai resa barrocciabile quasi che per tutti i luoghi comodamente la strada che da Prato conduce a Vaiano, di moltissima utilità per causa del commercio», sussistevano solo taluni inconvenienti «da resarcire con poca spesa»<sup>154</sup>. Restava, però, da «rendere carreggiabile» la sezione «di strada sopra il borgo di Vaiano», fino al confine con Montale, che stando a una relazione del 1790 era «ridotta in più luoghi stretta e quasi affatto impraticabile per esservi una pericolosa salita, e diverse scoscese»<sup>155</sup>. I lavori - per l'importo di varie migliaia di lire -<sup>156</sup> furono effettivamente eseguiti nello stesso anno e in quelli successivi, ma una generale «riduzione» dell'intero tratto toscano si avrà soltanto dopo l'unità d'Italia<sup>157</sup>.

Una svolta nella politica viaria è da individuare nell'introduzione del sistema degli accolli che assicurò senza dubbio una migliore manutenzione. I titolari furono quasi sempre i possidenti locali e fiorentini dei maggiori tenimenti agricoli del Pratese: pur





4. La grande viabilità del Pratese tra l'inizio del '500 e la fine del '700.



non escludendo la possibilità di casi di speculazione, è evidente che essi erano direttamente interessati a garantire una buona transitabilità delle vie, mediante le quali avveniva l'esito di grasce e bestiami e l'approvvigionamento di vari generi <sup>158</sup>. Mentre la Pistoiese e un tratto della via di Valdibisenzio erano già state accolte rispettivamente nel 1780 e nel 1787, numerose altre strade furono appaltate nel 1798 (per un totale di 113.634 braccia, pari a 66 km e per un esborso da parte della Comunità di 3.801 lire «per annuo mantenimento» e di 56.015 lire una tantum) <sup>159</sup>. Il sistema ebbe ulteriore sviluppo negli anni seguenti, tanto che nel primo decennio dell'Ottocento tutta o quasi la rete viaria pubblica del Pratese risultava in pratica gestita con criteri «moderni» e continuativamente mantenuta <sup>160</sup>.

Nella seconda metà del Settecento si registra anche una capillare opera di ricostruzione dei ponti, le cui strutture apparivano spesso inadeguate a garantire il libero scolo delle acque nelle stagioni piovose <sup>161</sup>. Il *Campione di tutti i fiumi* del 1787 e il *Plantario* del 1789-90 <sup>162</sup> ci dicono che a quella data quasi nessuna strada della pianura ne era priva. Diverso continuava ad essere il caso della collina, dove i «passaggi» sui corsi d'acqua rivestivano ancora carattere di eccezionalità. Tra i vari «guadi» o «passatoi» allora esistenti si segnalano quelli sul Bagnolo («guado che va a Gualcino» e «guado di Vergaio») e sull'Ombrone, alle Caserane <sup>163</sup>. Altri ne esistevano sul Bisenzio, in corrispondenza delle principali strade che mettevano in comunicazione i due versanti della valle <sup>164</sup>. Proprio al «passatoio di Gabbolana», dove alla «Strada Maestra Pratese» di Valdibisenzio si univa la «Strada Maestra del Cotone» proveniente dal ponte e mulino di Cerbaia di Vernio <sup>165</sup>, tra il 1793 e il 1797 Francesco Buonamici costruì privatamente a proprie spese il terzo ponte sul Bisenzio (dopo quelli di Vaiano e del Mercatale), in considerazione dei cospicui vantaggi economici che poteva trarne dall'esito dei prodotti agricoli della fattoria di S. Gaudenzio e del rame prodotto nel suo moderno opificio che nel 1791 aveva costruito in quella zona <sup>166</sup>.

Era dunque un intrecciarsi di iniziativa pubblica e iniziativa privata, caratteristico della fioritura economica del periodo leopoldino. Sotto la spinta concorde del potere centrale e di forze locali, il Pratese maturava allora, nel campo della viabilità come in quello dell'idraulica, un assetto rispondente al grado di sviluppo delle forze produttive e destinato a durare. I lavori alla rete idraulica si svilupparono ancora, ma solo per qualche anno, nel nuovo secolo XIX; tanto che – intorno alla metà dell'Ottocento – l'ingegnere di circondario del genio civile non poteva fare a meno di riconoscere la sorprendente «tenuta» e la sostanziale validità che le sistemazioni tardo-settecentesche del Pratese potevano ancora avere, se integrate con le «serre» che via via si venivano realizzando negli alti bacini imbriferi. Ma la documentazione archivistica dimostra anche che ben poco aggiunsero i lavori ottocenteschi (per lo più volti a migliorare la percorribilità di alcuni tracciati di colle) alla maglia viaria pratese, pur dopo la profonda riorganizzazione tecnico-amministrativa del settore ad opera (dal 1825-26) del corpo degli «Ingegneri di Acque e Strade» diretto da Alessandro Manetti. Mutamenti di rilievo si registrano soltanto alla metà e alla fine dell'Ottocento e poi, soprattutto, nel nostro secolo con la «intrusione» della Direttissima e delle autostrade.





1. «Siti et edifizii che si servono dell'acqua delle gore del Cavalciotto nuovo et vecchio del fiume di Bisenzo verso Prato», disegno della fine del secolo XVI. Archivio di Stato di Prato, *Comune*, 53.

Alle pagine seguenti:

2-3. Piante di Vaiano e S. Giusto in Piazzanese, 1789. Biblioteca Comunale di Prato, *Campione delle strade della Comunità di Prato*, cc. 20 e 37.

4. Pianta del corso del fiume Bisenzo tra Vaiano e S. Gaudenzio: copia del 1750 dall'originale della fine del secolo XVII. Archivio dell'Ospedale di Prato, *Piante di beni*, c. 44.

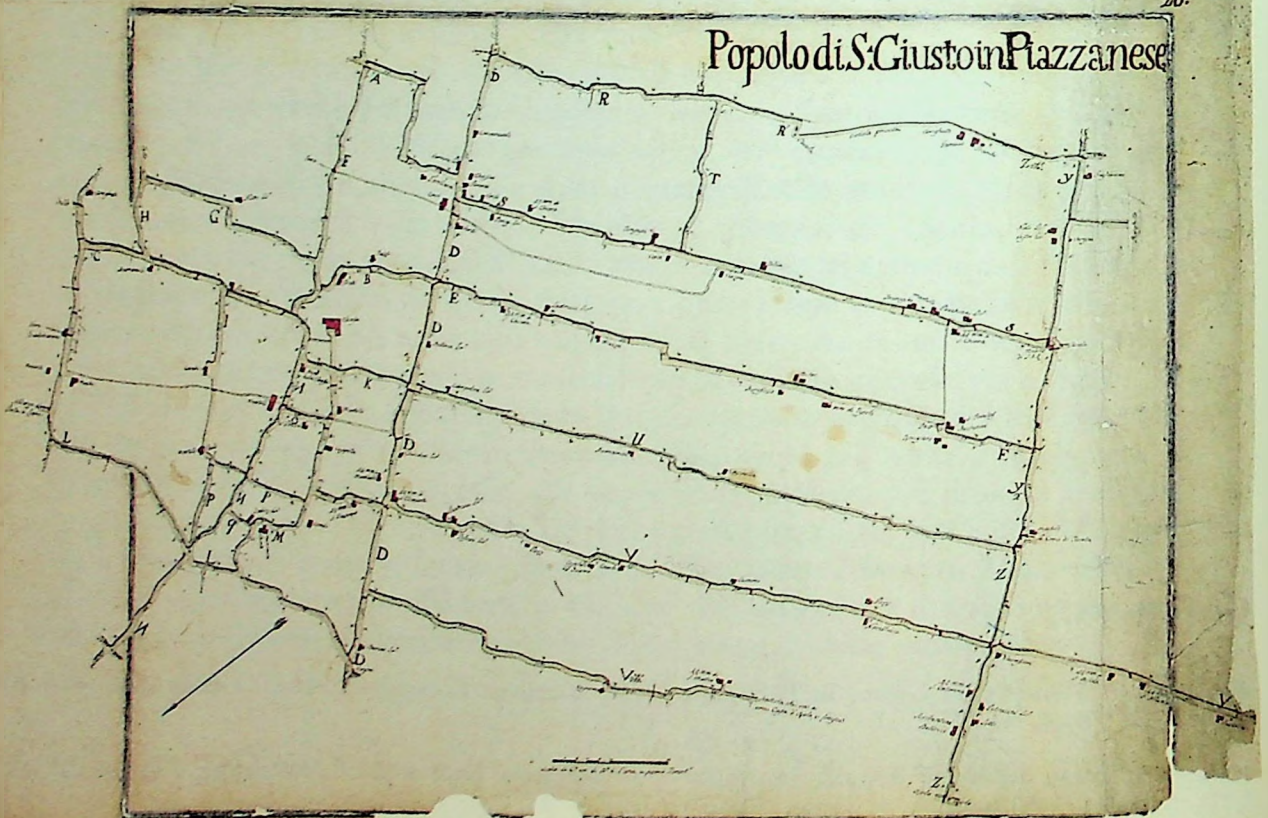
5. Pianta del corso del Bisenzo nella zona di Gabbolana, 1696. Archivio dell'Ospedale di Prato, *Piante di beni*, c. 38.



Popolo della Badiadi S. Salvat<sup>re</sup> a Vaiano.



Popolo di S. Giustoin Piazzanese

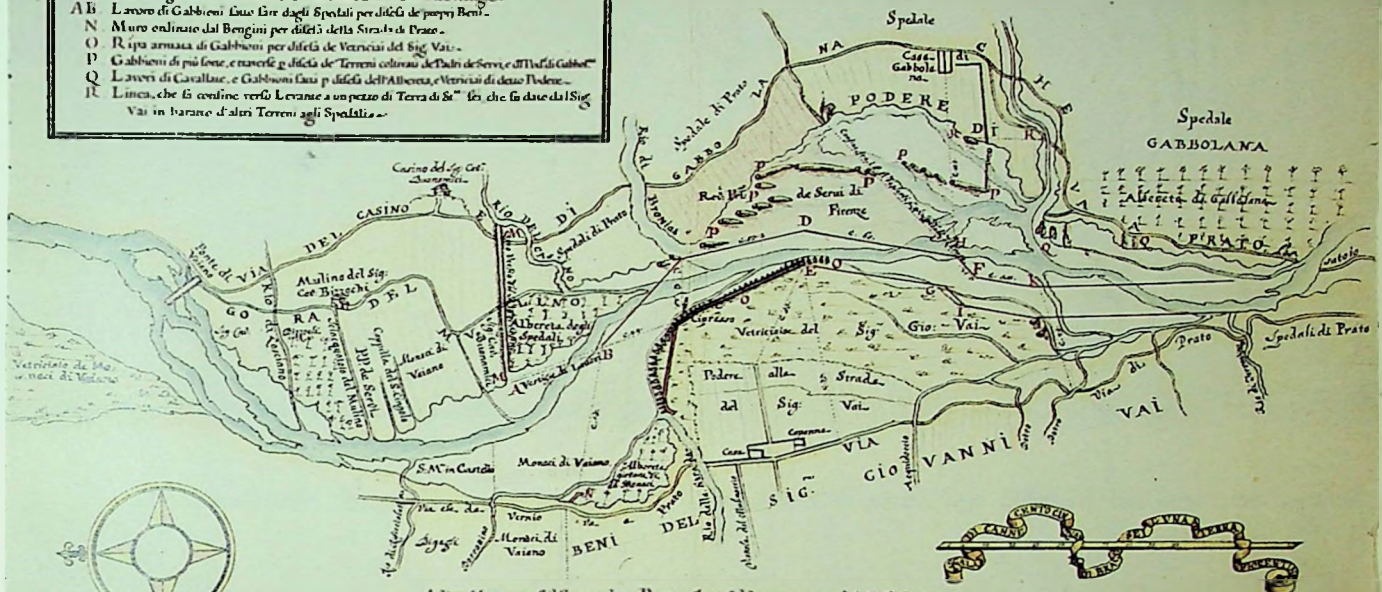




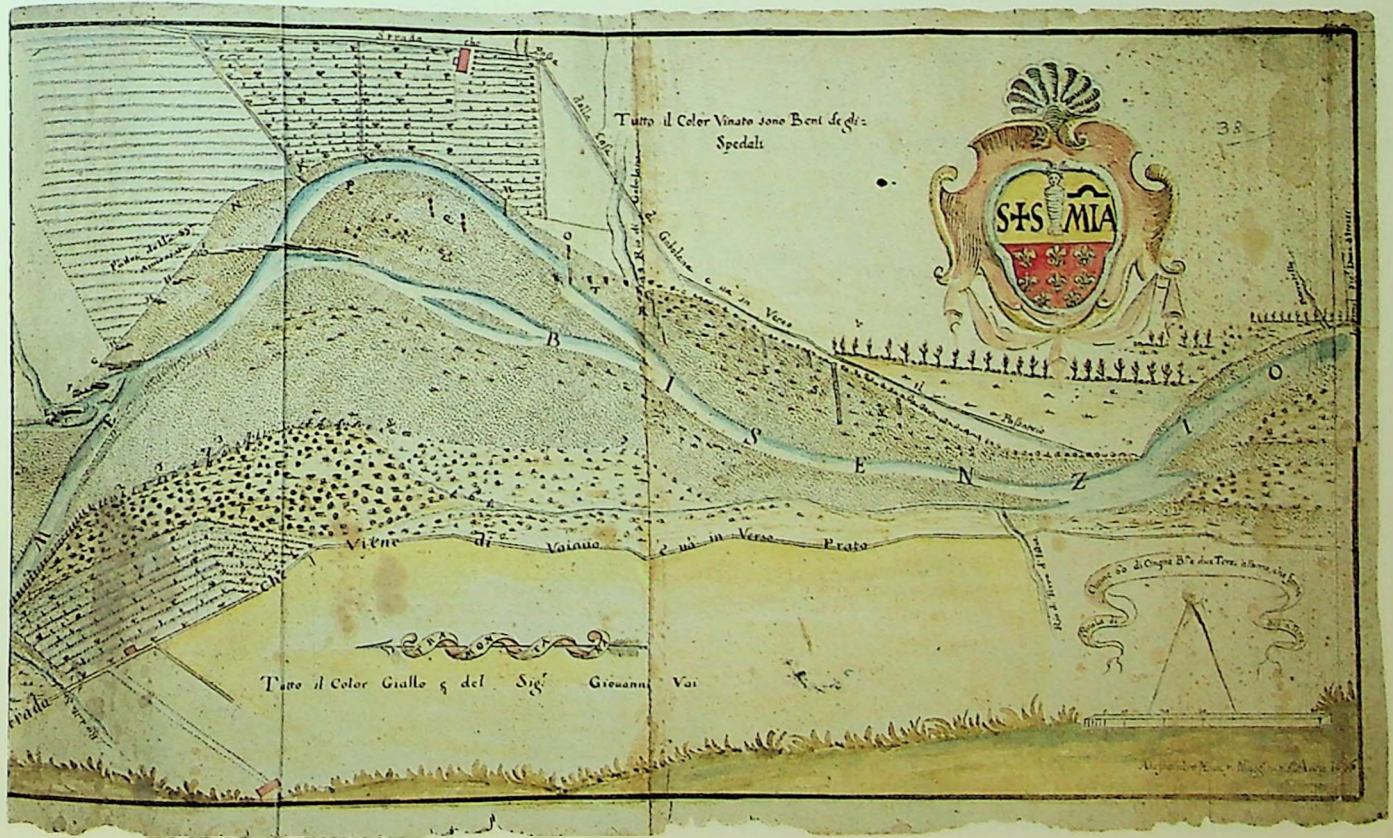
PIANTA DEL FIUME BISENZIO DAL PONTE DI VAJANO FINO AL RIO DI TERRAVISTIO, FATTA  
PER DIMOSTRARE ALCUNE DIFFERENZE VERTENTI FRA' VENERAB. SPEDALI DELLA  
MISERIC. E DOLCE DI PRATO, ET IL SIG. GIO. VAI NEL XV. DIC. MDCXCVIII.

Note per la spiegazione delle cose particolari della prefata Pianta.

- M. Sito ove già fioriva il Rio del Casone, come dimostrano le sue Vestigie.  
A B. Lavoro di Gabbioni fatto dai Spedali per difesa de' propri Beni.  
N. Muro ordinato dal Bengini per difesa della Strada di Prato.  
O. Ripa armata di Gabbioni per difesa de' Verricci del Sig. Vai.  
P. Gabbioni di più forte, e maseffe di difesa de' Terreni coltivati de' Padri de' Servi, e di M. Gabb.  
Q. Lavori di Cavallotti, e Gabbioni fatti per difesa dell'Alberca, e Verricci di detto Podere.  
R. Linea, che li confine verso Lavane a un pezzo di Terra di S. M. che fa parte del Sig. Vai in barone d' altri Terreni agli Spedali.



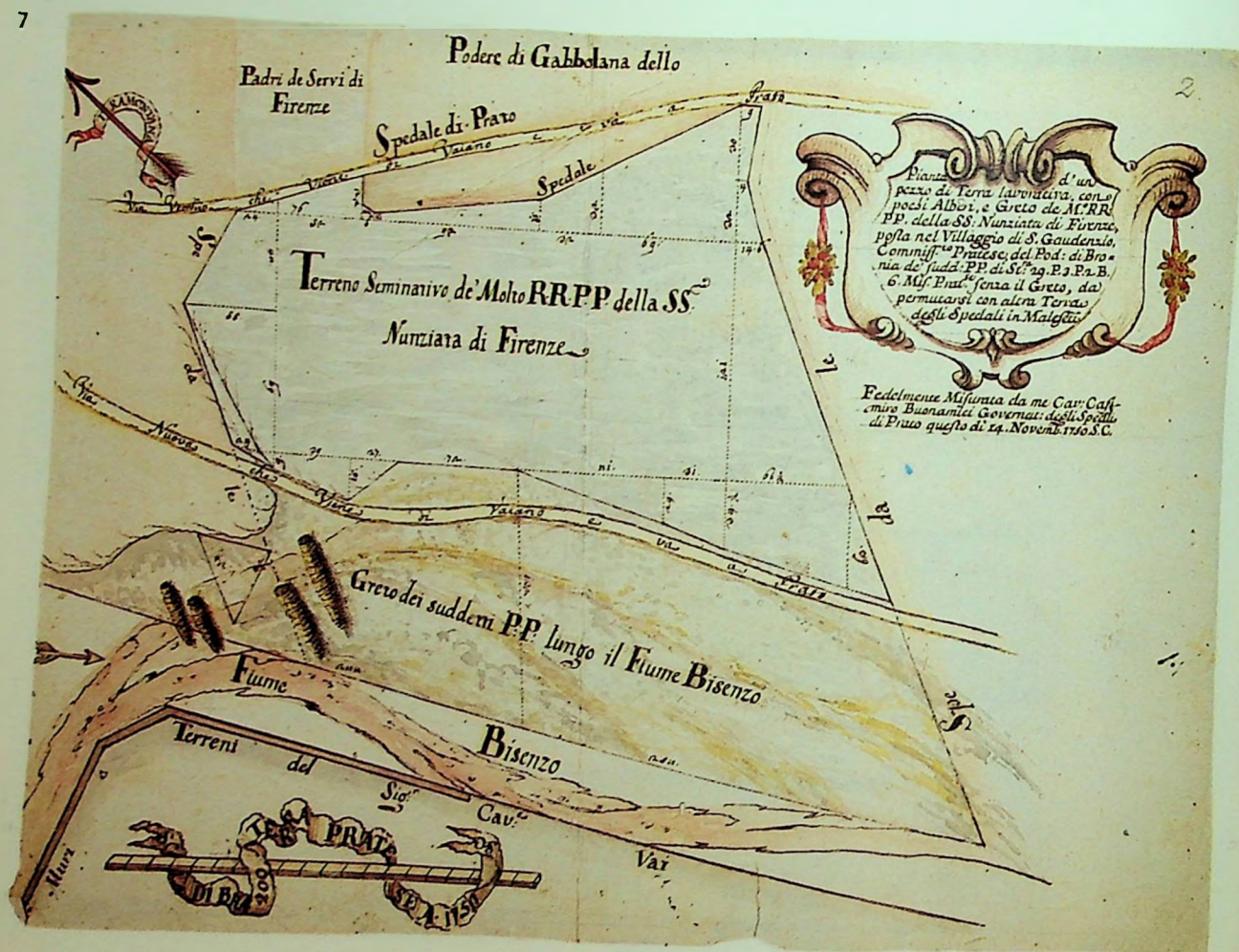
Adi 10 Marzo 1750 Sul Comune della Pianta è stata fedelmente copiata dal C. Casimiro  
Bianchini, al presente Governatore degli Spedali di Prato dal suo Originale esistente nell' Archivio  
del Sig. Gio. Stefano Vai di detta Città.







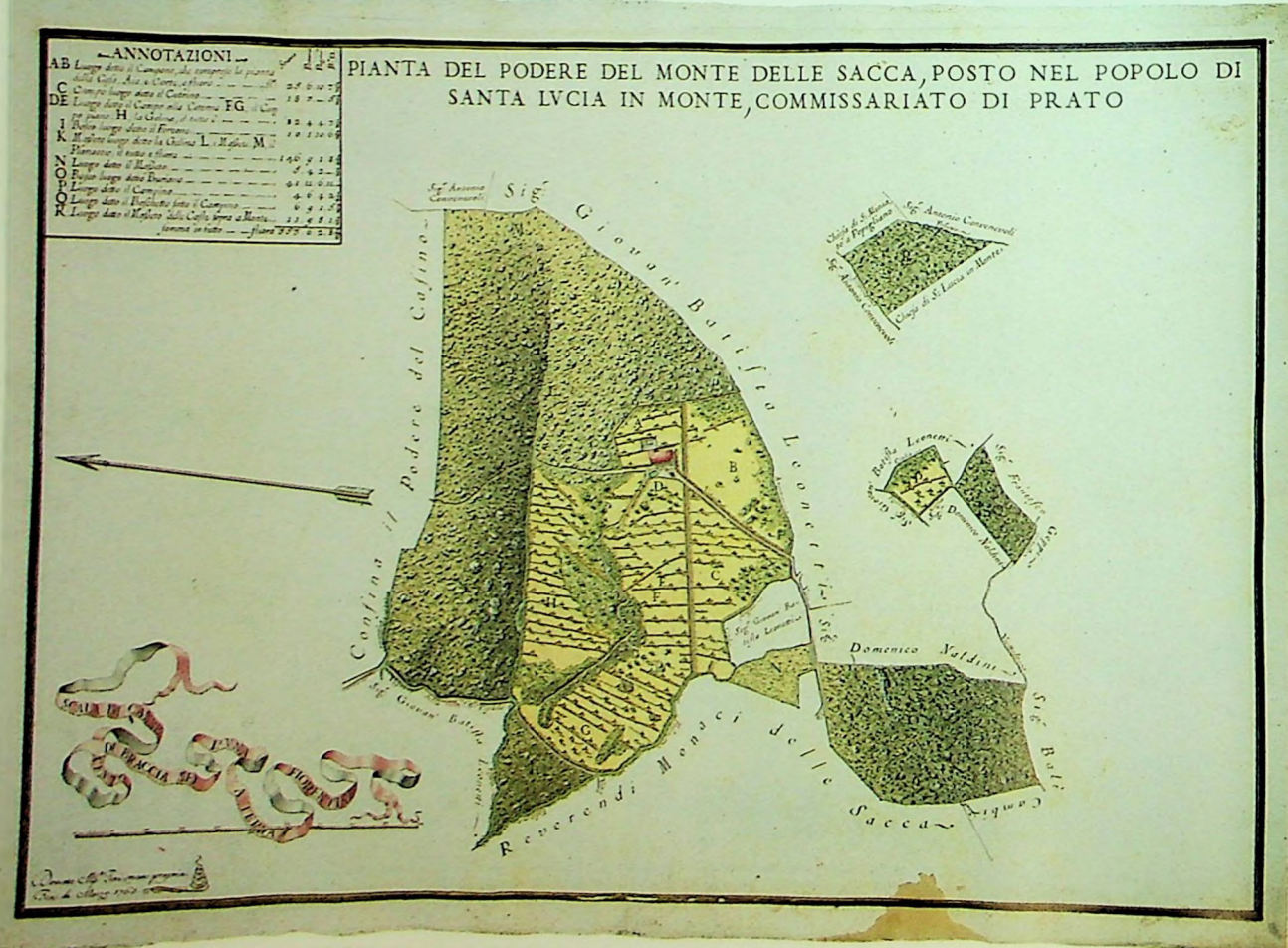
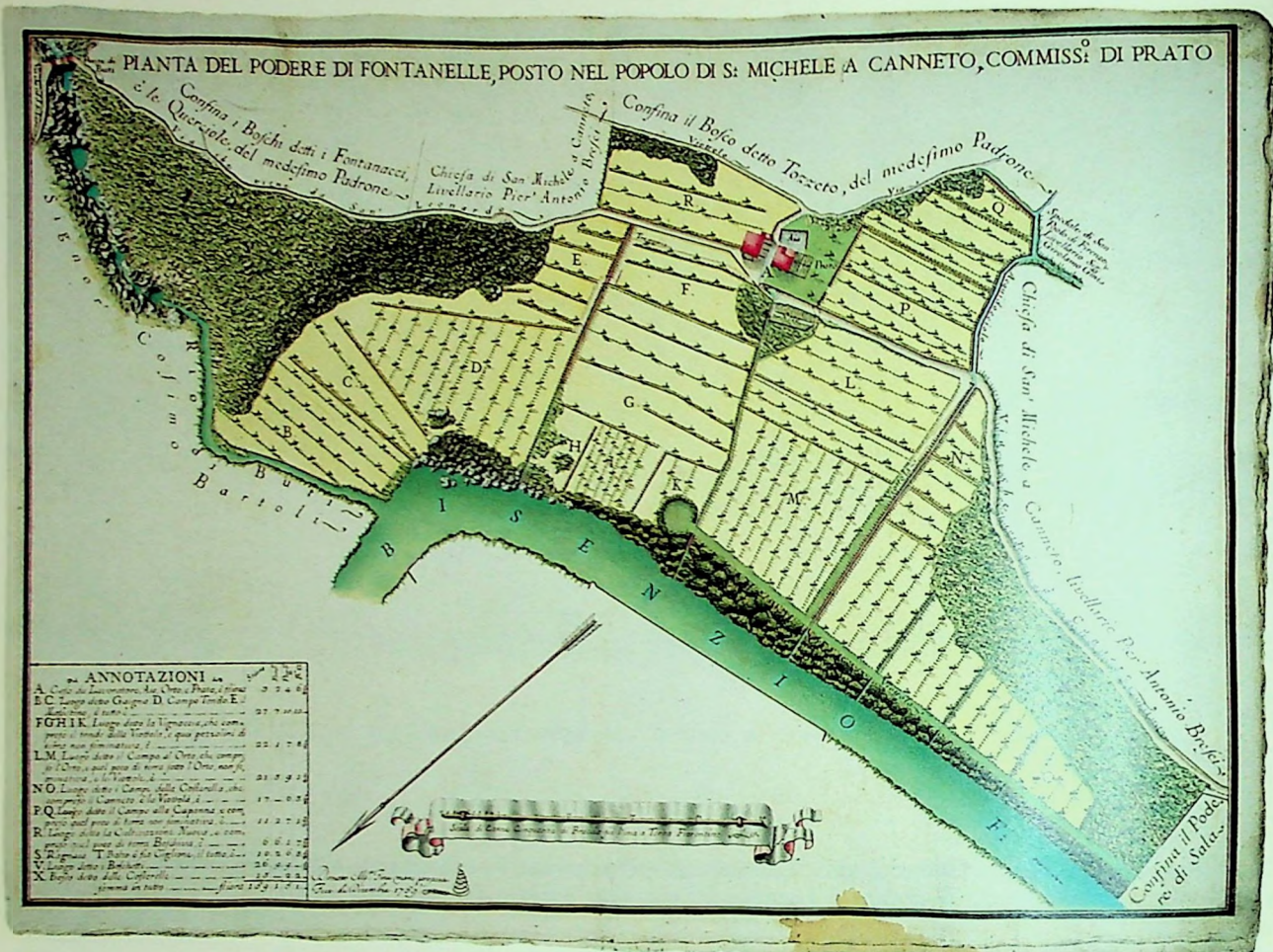
6. Pianta del corso del Bisenzio tra Vernio e Gabbolana. Archivio di Stato di Prato, *Novellucci*, 54.



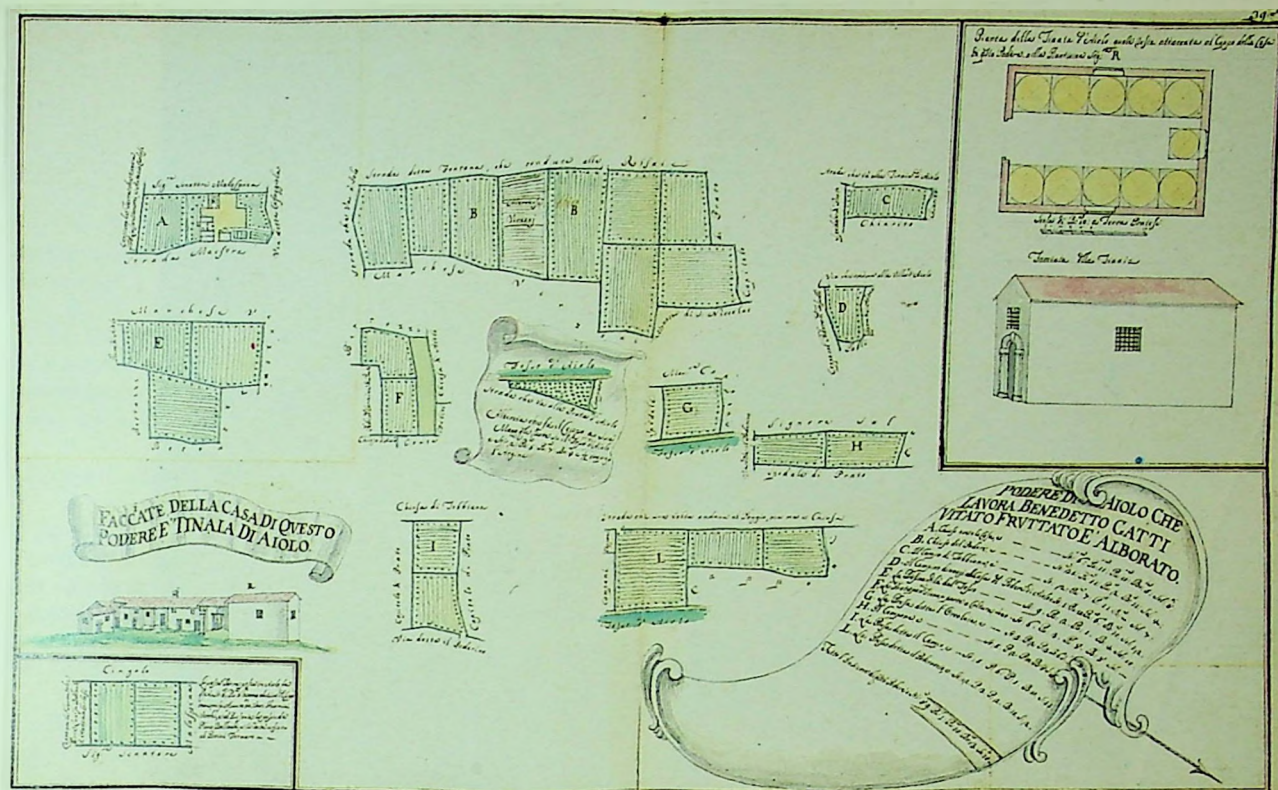




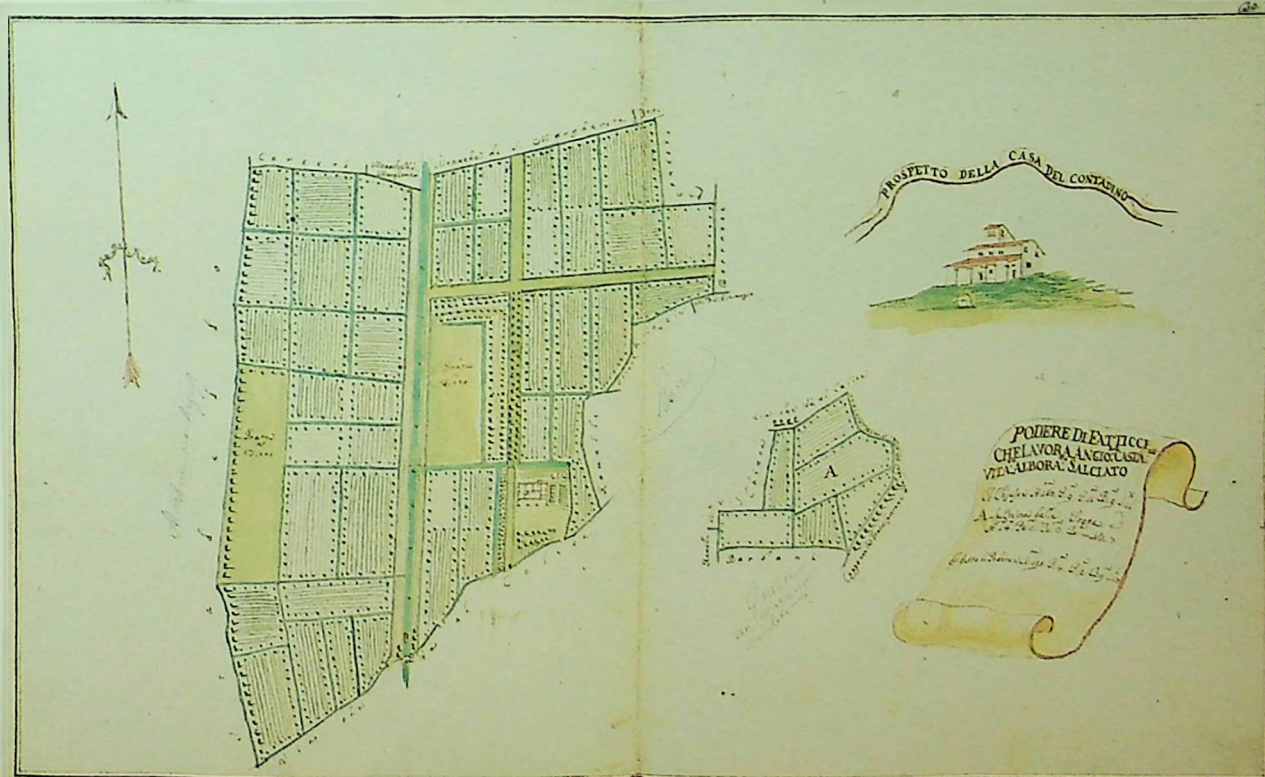








9. Podere di Fontanelle a Canneto, 1759. Canneto, collezione privata Rucellai. Terrazzamenti e presenza di incolto e bosco; in alto, R è di «cultivazione nuova». – 10. Podere del Monte delle Sacca, 1760. Canneto, collezione privata Rucellai. Di poggio, assai ampio (circa 19 ettari), in gran parte a bosco e masseti, alcuni sparsi. – 11. Podere a Iolo, 1780 ca. Archivio di Stato di Prato, Ceppi, 3712. Vitato, fruttato, arborato; si noti la tinaia, che serviva a vari poderi dei Ceppi; l'albereta è tenuta «a sue mani», direttamente dalla proprietà. – 12. Podere Faticci a Casale, 1780 ca. Archivio di Stato di Prato, Ceppi, 3712. Fondo lungamente sottoposto a inondazioni; si notino le «prata a fieno»; prati dei Ceppi circondano anche la presa A detta appunto «delle prata».







13. Stato attuale delle fornaci Felici a Figline.

14. Complesso della ex cartiera della Briglia, veduta aerea.





## NOTE

1. Sulle circoscrizioni dello Stato fiorentino e la loro genesi cfr. G. CHITTOLINI, *Ricerche sull'ordinamento territoriale del dominio agli inizi del secolo XV*, in *La formazione dello Stato regionale e le istituzioni del contado, secoli XIV e XV*, Torino 1979; E. FASANO GUARINI, *Lo Stato mediceo di Cosimo I*, Firenze 1973.
2. G. PAMPALONI, *Prato nella Repubblica fiorentina (secoli XIV-XVI)*, in *Storia di Prato*, II, Prato 1980, p. 81. Vedi pure ID., *Le trasformazioni dell'ambiente e delle colture nel territorio di Prato (secoli XIII-XV)*, in «Archivio storico pratese», LIII (1977), p. 3 ss.; I. MORETTI, *Qualche considerazione sul sistema delle gore pratesi*, in *La politica delle acque nella storia di Prato*, Prato s.d. (1983), pp. 4-6. Così il rettilineo fosso artificiale di Iolo fu «sistemato a cavallo tra Due e Trecento incanalando le acque del torrente Bardena».
3. G. PAMPALONI, *Prato nella Repubblica*, cit., p. 91. Cfr. soprattutto il saggio di I. MORETTI nel volume I di questa opera.
4. In particolare, SASP, *Comune*, 2916, *Libro delle piante delle strade del vicariato di Prato, copia di quello formato verso l'anno 1584*, anche in ASF, *Capitani di Parte*, 121, II (il plantario è edito in *Popoli e sobborghi della potesteria di Prato. Plantario del 1584*, Prato 1977). A questa fonte di eccezionale interesse per la ricostruzione dell'assetto del tempo (cfr. R. NUTI, *Il distretto pratese in un plantario del 1584*, in «Archivio storico pratese», VII (1927), 3-4, p. 155 ss.) si può utilmente rapportare la *Carta topografica dei beni compresi nell'imposizione di Bisenzio al Cavalciotto ai muri dei Signori Naldini nel comune di Prato del 1813*, conservata nella sede dell'omonimo consorzio: vedi I. MORETTI, *Qualche considerazione*, cit., pp. 4-6.
5. Questo sistema manteneva invariato il suo assetto ancora nella prima metà dell'Ottocento: cfr. E. REPETTI, *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, IV, Firenze 1841, p. 657 e F. M., *Cenni sulla condizione idraulica del territorio comunitativo di Prato*, in *Pel calendario pratese del 1847*, Prato 1846, p. 18.
6. SASP, *Vai*, 188 e *Comune*, 53, cc. varie. Da notare che nel 1786-87 furono censiti 7 mulini, 18 tintorie, 3 purghe e una concia (SASP, *Comune*, 2961, c. 1 ss.).
7. Da notare che, nell'età comunale, le gore alimentavano nel Pratese una cinquantina di mulini e altri «edifici» (*Lo Statuto dell'arte dei padroni dei mulini sulla destra del fiume Bisenzio* (1296), a cura di R. Piattoli, Prato 1936). Per le altre situazioni territoriali, cfr. J. MUENDEL, *The grain mills of Pistoia in 1350*, in «Bullettino storico pistoiese», 1972, p. 44 ss.; G. SALVAGNINI, *Pescia una città*, Firenze 1975, p. 40 ss. e A. M. PULT QUAGLIA, *Mercato dei prodotti agricoli e magistrature annonarie a Pisa nell'età moderna*, in *Ricerche di Storia Moderna*, a cura di M. Mirri, III, Pisa 1984, p. 57 ss.
8. G. BARBIERI, *Lo sviluppo storico delle vie di comunicazione tra Firenze e Bologna*, in «Rivista geografica italiana», 1947, p. 103 ss.; A. BORGHI, *La rete stradale della Toscana*, Firenze 1977, p. 1020 e M. P. PUCCINELLI, *Appunti storici sulla rete stradale del territorio pistoiese*, in «Bullettino storico pistoiese», IL (1949), p. 14 ss.
9. I viaggiatori del Cinquecento sembrano preferire – probabilmente perché, in quanto pedecolli-nare, più sicura dalle inondazioni – la strada «di sopra» per Sesto, che in parte ricalcava il tracciato della romana Cassia, rispetto a quella per Campi: cfr. M. DE MONTAIGNE, *L'Italia alla fine del secolo XVI. Giornale del viaggio in Italia del 1580 e 1581*, a cura di A. D'Ancona, Città di Castello 1889, pp. 388 e 455 e R. DALLINGTON, *Descrizione dello Stato del Granduca di Toscana*, a cura di N. Francovich Onesti e L. Rombai, Firenze 1983, p. 37.
10. Non a caso, sono queste le uniche arterie ad essere delineate con particolare risalto nella carta dedicata nel 1596 al granduca da Leonida Pindemonte, la sola del secolo XVI che riporta la maglia viaria con addirittura un abbozzo di gerarchia in tal senso: R. FRANCOVICH, *Una carta inedita e sconosciuta di interesse storico e archeologico: la «Geografia della Toscana e breve compendio delle sue Historie» (1596) di Leonida Pindemonte*, in *Essays presented to Myron P. Gilmore*, Firenze 1978, II, p. 167 ss.
11. Cfr. G. MINIATTI, *Narrazione e disegno della terra di Prato di Toscana tenuta delle belle terre d'Europa*, Firenze 1596, p. 23. Cfr. pure S. BARDAZZI - E. CASTELLANI, *Cavagliano* (I, *Il nucleo medievale*, p. 11 ss. e II, *Il territorio*, p. 17), Prato 1978-79: oltre alla strada mugellana per Pizzidimonte, Travalle, Croci di Calenzano, Barberino, si ricordano le mulattiere da Filettole per Cavagliano, Ciarlico, Torri, Vezzano, Casaglia, e quella dal ponte a Zana per Carteano e Valibona diretta alle Croci di Calenzano e al Mugello, con l'altro tracciato che da Sofignano portava al passo di Montecuccoli e a Barberino (A. PETRI, *Val di Bisenzio*, Prato 1974, p. 15 ss.).
12. Si veda il citato *Plantario del 1584* e S. BARDAZZI - E. CASTELLANI, *Savignano di Prato*, Prato 1978, p. 11 ss. Il tracciato più elevato attraverso Canneto, il ponte sul Rio Buti, Fabio (passando a valle di S. Leonardo, Faltugnano, Parmigno e a monte di Meretto per la Cannuccia di Villanuova) portava a Savignano, Sofignano (con deviazione per il Mugello), Cambiaticcio e Colle fino a Montepiano: il Bertini, nella sua nota guida del 1881, definisce questa strada come «maremmana» (cfr. pure A. PETRI, *Sofignano*, in «Prato storia e arte», VI (1983), 8, p. 23 ss.). Da notare che la strada per Bologna «di qua di Bisenzio» aveva un tracciato assai più tortuoso e accidentato dell'attuale, correndo in parte più in alto alle Coste,



nel tratto compreso tra la ripida sella della Madonna della Tosse e la Briglia di Popigliano (G. GURRIERI, *Val di Bisenzio. Un paesaggio per vivere*, Firenze s.d., p. 37) e in parte accostandosi pericolosamente al fiume, che ne asportava di frequente interi tratti.

13. G. PAMPALONI, *Prato nel Cinquecento*, in *Prato e i Medici nel '500. Società e cultura artistica*, Roma 1980, p. 26. Sulle difficoltà incontrate dai viaggiatori nei tratti appenninici, anche in quella che fino alla metà del Settecento rimase la più «comoda» arteria (la Bolognese per Scarperia), cfr. D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze*, Roma 1961, pp. 109, 126 ss. e Id., *La Bologna-Firenze nel Mugello*, in *Il Mugello, un territorio, una presenza culturale*, Firenze 1983, p. 103; M. DE MONTAGNE, *L'Italia alla fine del secolo XVI*, cit., p. 159 ss.

14. Tra le eccezioni, la via Montallese, invasa dalle acque della Vella nel sobborgo di Malisetti (c. 464); la strada da Prato e Malisetti per Figline, parzialmente percorsa dalla Bardena (c. 472); i bassi corsi dei fiumi Calice, Bagnolo e Fosso di Iolo, del tutto privi di ponti (salvo una passerella sul Fosso, in corrispondenza della strada per la pieve di Iolo), come pure quello dell'Ombrone dove esisteva solo il ponte del Mulino del Poggio a Caiano (e più a sud quello dell'Asse), oltre al «guado delle Caserane» a nord, nel popolo di Iolo (c. 495).

15. Per il progetto del 1573, cfr. E. REFETTI, *Dizionario*, cit., IV, 1841, p. 657. Nel 1601 Mechini elaborò inutilmente un progetto per la sua ricostruzione (ASF, *Piante dei Capitani di Parte*, cartone XXVII, c. 11) e ancora a fine Settecento non si erano perse le speranze in proposito: SASP, *Comune*, 679, c. 506. Relazione del provveditore G. Leonetti del 28 maggio 1784. Anche il «bel ponte di pietra e mattoni» cittadino fu ricostruito a più riprese. Ad esempio, «rifatto di nuovo l'anno 1575 che rovinò per la piena» (G. MINIATI, *Narrazione*, cit., p. 26). Crollato nuovamente il 18 settembre 1577, fu ricostruito nel 1583 (G. CASALI - E. DIANA, *Bernardo Buontalenti e la burocrazia tecnica nella Toscana medicea*, Firenze 1983, p. 21 ss.).

16. Cfr. SASP, *Comune*, 581, cc. 211 e 377. Sulle vicende di quest'opera, definitivamente abbandonata nel 1603, cfr. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa*, parte II, *Principato di Ferdinando I*, in *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, a cura di G. Spini, Firenze 1976, p. 297-98 e G. SALVAGNINI, *Gherardo Mechini e il ponte di Gamberame*, in «Prato storia e arte», XVII (1976), 45-46, p. 35 ss., Id., *Gherardo Mechini architetto di Sua Altezza. Architettura e territorio in Toscana 1580-1620*, Firenze 1983, p. 90.

17. ASF, *Capitani di Parte. Numeri neri* (d'ora in avanti *N. neri*), 995, c. 68, Rapporto di D. Fortini e G. Mechini del 28 luglio 1586 e 999, c. 36, Rapporto di D. Fortini e G. Mechini del 30 maggio 1588. Nel biennio 1627-28 furono costruiti un ponte «sopra la gora» in Prato, il ponte di Tobbiana e altri sulla Fiorentina per Sesto, sulla Pistoiese, sul Ficarello: SASP, *Comune*, 587, cc. 527, 532, 552 ss. In seguito i lavori diventano sempre più sporadici. Sono da ricordare la riedificazione del ponte di Bagnolo (sulla Pistoiese) ormai «senza luce» nel 1689 (ASF, *N. neri*, 1101, cc. 128-30) e del «cavalcavia» sul Fosso di Iolo in corrispondenza della strada di Casale nel 1679 (*ibidem*, 1667, Relazione di G. Ciaccheri del 18 febbraio 1679).

18. ASF, *N. neri*, 1012, c. 32. Cfr. pure SASP, *Comune*, 581, cc. 377 e 413 e il disegno del 1606 di Michelangelo Masini (ASF, *N. neri*, 1017, c. 360) raffigurante i tre ponti da restaurare di Gamberame, Vaiano e Colle. Sulla questione cfr. G. SALVAGNINI, *Gherardo Mechini*, cit., p. 38-39. Anche il ponte di Colle di Montauto presso Usella era in quegli anni inservibile (Id., *Storia dei ponti sul Bisenzio nel Seicento: il ponte di Colle di Montauto*, in «Prato storia e arte», XX (1979), 54, p. 33 ss.).

19. Il *Discorso* è dedicato a Cosimo I e conservato manoscritto in più esemplari nella BNF (Ms. Palatino, 788), nella BRP (*Raccolta Guasti*, n. 194 e ms. R. VIII 6), ecc. Si veda A. PETRI, *Il memoriale sui fiumi di Girolamo di Pace*, in «Archivio storico pratese», XIX (1941), 2, p. 63 ss.; F. M., *Alcune considerazioni sopra un'operetta ms. di un idraulico pratese nel secolo XVI*, in *Pel calendario pratese del 1850*, Prato 1849, p. 17 ss., oltre a G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, V, Firenze 1773, p. 19 ss.

20. Del resto il fenomeno è ricorrente anche nelle fasi di rialzamento della temperatura e connaturato (in Toscana e nell'Italia mediterranea) con la marcata stagionalità del regime delle precipitazioni e con la notevole ripidità delle aree fluviali, in assenza (nei bacini montani) di invasi e serre che contribuiscano a diluire il deflusso delle acque piovane. A. PETRI, *Val di Bisenzio*, cit., p. 9 sottolinea il carattere prettamente torrentizio del Bisenzio, la cui portata attuale presenta sbalzi stagionali che vanno da 1 m<sup>3</sup> al secondo in agosto a quasi 1.000 in dicembre-gennaio con una media di 395 m<sup>3</sup>.

21. Particolarmente disastrose quelle del Bisenzio del 20 agosto 1548 (G. MINIATI, *Narrazione*, cit., p. 16) e del 15 settembre 1575 (*Una piena del Bisenzio del 1575 raccontata da Lazzerio del Sega contemporaneo*, in *Pel calendario pratese del 1849*, Prato 1848, p. 19 ss.; *Diario fiorentino di Agostino Lapini dal 252 al 1596*, pubblicato da O. Corazzini, Firenze 1900, p. 189). Altre, non meno rovinose (nel 1547, nel 1578, nel 1596, ecc.) sono ricordate da G. PAMPALONI, *Prato nel Cinquecento*, cit., p. 26 e dallo stesso A. PETRI, *Val di Bisenzio*, cit., p. 44 (del 12 ottobre 1754 e 12 ottobre 1756).

22. M. PENNA, *Le variazioni del clima in epoca storica e il loro effetto sulla vita e le attività umane*.



Un tentativo di sintesi, in «Bollettino della società geografica italiana», IX-X (1969), p. 206; H.H. LAMB, *Climate present, past and future*, II, *Climatic history and the future*, London 1977, p. 432 ss.

23. Non mancano, al contrario, riferimenti alla carenza di acque del Bisenzio nella stagione estiva: cfr., per esempio, per il 1606, SASP, *Comune*, 53, c. 75 e per il 1546 il saggio di P. MALANIMA in questo stesso volume.

24. F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, I, Torino 1976, p. 279 ss., oltre al classico lavoro di E. LE ROY LADURIE, *Tempo di festa, tempo di carestia. Storia del clima dall'anno Mille*, Torino 1982, pp. 14 ss. e 301 ss.

25. G. NUTI, *Prato nel principato mediceo (secoli XVI-XVIII)*, in *Storia di Prato*, cit., II, pp. 219 ss. e 243; G. PAMPALONI, *Prato nel Cinquecento*, cit., p. 19 ss.

26. Per l'origine della magistratura cfr. *Legislazione toscana*, a cura di L. Cantini, II, Firenze 1800, p. 98 ss.

27. G. PAMPALONI, *Prato nel Cinquecento*, cit., p. 22.

28. A. CERCHIAI - C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa*, parte I, *Principato di Francesco I*, in *Architettura e politica*, cit., p. 189.

29. Probabilmente è esagerato parlare di «scuola idraulica toscana» come invece è stato fatto per quella bolognese (V. PALLOTTI, *Domenico Guglielmini soprintendente delle acque*, in *Problemi d'acqua a Bologna in età moderna*, Bologna 1983, p. 9 ss.), ma resta il fatto che Cosimo introdusse (almeno fin dal 1567) nell'organismo della burocrazia tecnica statale il ruolo di «ingegnere dei fiumi», che alla morte di Pasqualino d'Ancona fu ricoperto, fino al 1602, da Bernardo Buontalenti (negli ultimi anni affiancato da Raffaello di Pagno) e poi da Gherardo Mechini (1602-21) e Alessandro Bartolotti (1621-37): con essi collaborarono varie altre personalità tra le quali, nel Seicento, lo stesso Galileo. Cfr. G. SALVAGNINI, *Gherardo Mechini architetto di Sua Altezza*, cit., p. 9 ss.

30. Bando del 9 gennaio 1550 in *Legislazione*, cit., II, 1802, pp. 191-94.

31. *Ibidem*, pp. 226-28 e 328-31 e V, 1803, p. 163-64.

32. Bando del 29 novembre 1561 in *ibidem*, IV, 1802, pp. 228-35.

33. *Provvisione concernente la iurisdizione e obbligo delli Uffiziali de' Fiumi e loro Ministri* del 9 luglio 1574 (*ibidem*, VIII, 1803, pp. 127-33) e *Provvisione* del 1581 (*ibidem*, X, 1804, pp. 182-94).

34. *Ibidem*, V, 1803, pp. 226-32.

35. *Bando et ordinamento che le strade pubbliche si mantenghino sempre in buono stato* del 14 giugno 1578, in *ibidem*, IX, 1803, pp. 17-25. Il bando fu rinnovato il 18 marzo 1580 e nel 1596 (*ibidem*, XIV, 1804, pp. 183-86). Non a caso, intorno al 1580-85, ciascun popolo del contado viene dotato di un suo «Libro delle strade, di pubblica lettura, contenente specificatamente le braccia di tracciato stradale che ha in cura», dato che «la ripartizione delle spese fra i singoli popoli» fu stabilita «proporzionalmente alla lunghezza delle vie che ne attraversavano il territorio»: A. CERCHIAI - C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 194-95.

36. SASP, *Comune*, 580, cc. varie.

37. C. PONI, *Fossi e cavedagne benedicon le campagne*, Bologna 1982, p. 40.

38. Cfr. lo studio di A. MENZIONE nel presente volume.

39. A. CERCHIAI - C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 198-99. Vi furono tuttavia tentativi di arrestare il disboscamento montano, con l'approvazione dei bandi del 17 novembre 1559 e del 6 febbraio 1564 che vietavano di «tagliar e lavorar l'Alpe» in una fascia rispettivamente di mezzo e di un miglio «di qua e di là dalle cime» (*Legislazione*, cit., II, 1802, pp. 226-28 e III, 1802, pp. 328-31). Una attenzione particolare era volta pure alla salvaguardia delle fasce alberate (pioppi, salici, olmi, ecc.) esistenti lungo i corsi d'acqua, il cui taglio veniva autorizzato solo a patto di rimettere altrettante piante a dimora; a questi filari, a partire dal 1590 si aggiunsero le regolari piantate di gelsi imposte da Ferdinando I con finalità economiche e insieme «di presidio» delle difese naturali: cfr. i bandi del 13 aprile 1590, 11 agosto 1594 e 16 febbraio 1607 in *Legislazione*, cit., XIII, 1814, p. 128-29 e XIV, pp. 85-86 e 340-43.

40. A. CERCHIAI - C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 197.

41. ASF, N. neri, 957, c. 71. Cfr. pure i Rapporti di Mechini e di Fortini del 1586-88, in *ibidem*, 995, c. 68; 997, c. 146 e 999, c. 36.

42. Al Fosso di Iolo si lavorò alacremente nel 1587: vedi M. T. PISTORIO, *Il contado*, in *Prato e i Medici nel '500*, cit., p. 68 ss. e ASF, N. neri, 995, c. 68; 997, c. 146 e 999, c. 36.

43. SASP, *Comune*, 53, Lettera di F. Taglieschi al granduca del 28 giugno 1596.

44. *Ibidem*, 580, *Nota di tutti quelli disubbidienti comandati per Vincenzo Geppi a dì 12 agosto 1598 alla rinettatura e cavatura de' fiumi*.

45. ASF, N. neri, 1011, c. 127.

46. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 283.

47. ASF, N. neri, 995, c. non numerata, e 1013, c. 32.

48. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 283.



49. ASF, N. neri, 1667, cc. varie.
50. *Ibidem*, 995, cc. 70, 61 e 61 bis; 999, c. 36; 1004, c. 207-08. Si progettaron ed eseguirono importanti lavori agli argini e alle «murallie», a nord e a sud della città con il taglio di alcuni «gomiti».
51. *Ibidem*, 1011, c. 170.
52. BNF, Mss. galileiani, 73, parte V, tomo III, *Meccanica*, c. 43, Lettera del cancelliere della Parte del 23 settembre 1630.
53. La relazione del Bartolotti del 21 settembre 1630 e le *Osservazioni* dell'ingegnere Fantoni sono in *ibidem*, c. 26 ss.
54. *Relazione sopra il fiume Bisenzio all'auditore della Camera del Serenissimo Gran duca* di G. Galilei del 13 gennaio 1630: *ibidem*, c. 3 ss. Cfr. pure la sua *Lettera sopra il fiume Bisenzio a Raffaello Staccoli, da Bellosguardo li 16 gennaio 1630*, in *Raccolta di autori italiani che trattano del moto delle acque*, III, Bologna 1822, pp. 106-21. Per la applicazione fatta all'acqua della «teoria dei gravi scendenti lungo i piani inclinati», cfr. R. CAVERNI, *Del metodo sperimentale applicato alla scienza del moto delle acque*, in *Id., Storia del metodo sperimentale in Italia*, VI, Bologna 1970, p. 72.
55. G. GURRIERI, *Val di Bisenzio*, cit., p. 24 ss. e ASF, *Miscellanea medicea*, 40, ins. 37 (*Spoglio di più debitori palesi nell'imposizione dell'allargamento del Bisenzio del 17 agosto 1634*).
56. A. CERCHIANI - C. QUERICONI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 251.
57. ASF, N. neri, 995, c. 68 (Rapporto di D. Fortini e G. Mechini del 28 luglio 1586); 997, c. 146 (Rapporto di G. Mechini del 2 novembre 1587). BNF, Mss. galileiani, 232, *Discepoli di Galileo: Vincenzo Viviani*, parte IV, vol. 9, c. 9 ss. I rapporti iniziali ed i progetti del Fortini e del Mechini del 1587-88 sono in ASF, N. neri, 997, cc. 146 e 173; 999, c. 36 e *Piante dei Capitani di Parte*, cartone XI.
58. Sulle varie fasi della costruzione, tra il 1592 ed il 1595, cfr. i rapporti, spesso illustrati da disegni, di G. Mechini, R. di Pagno, D. Fortini e Jacopo dei Condotti, in ASF, N. neri, 1003, c. 150; 1004, cc. 55-56, 87, 348; 1005, cc. 131 e 285; 1006, c. 220. Cfr. pure C. CERRETELLI - M. FILIAGGI, *Segni del '500 nel territorio extraurbano*, in *Prato e i Medici nel '500*, cit., p. 175 e G. SALVAGNINI, *Gherardo Mechini architetto di Sua Altezza*, cit., pp. 56-58 e 153 (di cui non è da condividersi il tono celebrativo su questa «grandiosa opera» mechiniana).
59. SASP, *Comune*, 53, Lettera di F. Taglieschi al granduca del 31 marzo 1595, con annotazione che S.A.S. ha ordinato «si rimetta l'acqua a' condotti». Probabilmente, al 1595, si riferisce il lacero disegno (conservato nella stessa filza) della nuova pescaia a nord della vecchia diruta. Si vedano anche l'altro disegno (elencante tutti i siti che si servono «delle acque delle gore di Prato», cioè «Cascine di S.A.S. con stiora di risaie 1.000 et brillatoio, stiora di prata 3.000, bestiami grossi n. 300; cartaie, gualchiere, magli n. 5; mulini n. 45; conce da coiaime n. 7; tinte da panni n. 11; spurghi da panni n. 3; horti n. 36; lavatoi n. 17; monasteri n. 10; conventi n. 4; abbazie n. 2; spedali n. 2 e case de particolari n. 204») e la *Pianta delli edifizii delle acque, Cavalciotto, Fiume, Cascine, Prato et altro*, con gli stessi contenuti e con l'intero (ma schematico) sistema idrico fino alle Cascine.
60. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 282, e M. T. PISTORIO, *Il contado*, cit., p. 68.
61. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 282 e SASP, *Comune*, 580, c. non numerata; 581, cc. 15, 17, 414, 458; 589, cc. non numerate; ASF, N. neri, 1011, cc. 127 e 619 (Resoconto di spesa al granduca del 3 novembre 1605). SASP, *Buonamici*, 4, ins. 2, *Relazione al Serenissimo Gran Duca sopra i ripari del fiume Bisenzio e Gore* di G. Mechini del 26 gennaio 1606, con disegno a penna e c. 2803, Disegno di D. Fortini del 26 gennaio 1607, riportato anche in M. T. PISTORIO, *Il contado*, cit., p. 72.
62. BNF, Mss. galileiani, 232, *Discepoli di Galileo*, cit., c. 9 ss.
63. *Ibidem*.
64. Così in una lite fra il comunello di Galciana e gli ortolani dei sobborghi, esplosa nel 1547-48, circa l'uso delle acque della «Ghora dei mulini di Gello che conduce al fine alle Chascine» - ricordando che anche i galcianesi potevano servirsi dell'acqua «per sostenzione di loro e loro bestiami massime l'estate», a patto che «di poi la debbino lasciare andare all'ordine delle Chascine di S.A.S.» - si richiama una concessione di Lorenzo de' Medici: ASF, N. neri, 995, Relazione di Giovanni di Zanobi e di Pietro di Francesco di Donnino, s.d.
65. SASP, *Comune*, 53, Lettera del 5 febbraio 1594. Cfr. pure *ibidem*, 580, Lettera del fattore Marchionne Belloni al granduca del 25 gennaio 1594 in cui lo si informa sui lavori fatti alla nuova steccaia e a consolidamento degli argini del Bisenzio.
66. *Ibidem*, c. non numerata. Il Taglieschi aveva suggerito una misura di questo genere in una lettera del 14 marzo 1595: *ibidem*, 53.
67. *Ibidem*, 580, Lettera degli Ufficiali dei Fiumi del 18 settembre 1599. Tra l'altro, nell'estate 1599 fu incarcerato un mugnaio che aveva «voltato» l'acqua: *ibidem*, Lettera di V. Geppi al granduca dell'8 giugno 1599. Il provveditore suggerisce, però significativamente, di «dar soddisfazione a questo universale in materia dell'acque, che concorre con tante mal'agevolezze all'imposizione de' ripari di Bisenzio, et



alla Comunità che sopra dette acque ha gabelle che importano più di diecimila lire»: e un'annotazione ci informa che «S.A.S. comanda che sia relassato subito questo mugnaio».

68. *Ibidem*, 581, cc. 92, Lettera del granduca del 1° novembre 1600.

69. *Ibidem*, 580, Supplica di G. B. Capponi a nome dei proprietari degli undici mulini al granduca del 4 settembre 1599; 581, c. 369, Lettera di F. Taglieschi al fattore M. Belloni del 4 agosto 1603.

70. *Ibidem*, 580. Cfr. anche la *Disputa che verte tra li padroni delli undici sitj dell'acque delle gore di là da Bisenzio verso il Palco da una parte, et gl'agenti delle Cascine del Poggio di S.A.S. et la Città di Prato et li padroni di cento dieci edifitij posti sopra le acque della gora del Cavalciotto di Val di Bisenzio, ortolani e poponaj dall'altra parte* del 30 agosto 1605 (*ibidem*, 581, c. 256 ss., per gli anni 1602-05).

71. *Ibidem*, 580, c. non numerata. Si veda anche la *Imposizione della Pescaia del Cavalciotto per imporre sopra li beni dei particolari che ne ricavano beneficio* del 2 marzo 1606.

72. ASF, *N. neri*, 1033, ins. 123, Relazione di Lorenzo Marzucchi e Filippo Lasagnini del 25 agosto 1622.

73. *Ibidem*, 995, c. 68 (Rapporto di D. Fortini e G. Mechini del 28 luglio 1586) e SASP, *Comune*, 580, c. non numerata, Lettera degli Ufficiali dei Fiumi alla Comunità di Prato del 23 agosto 1596.

74. Cfr. R. DALLINGTON, *Descrizione*, cit., p. 37 e soprattutto M. DE MONTAIGNE, *L'Italia alla fine del secolo XVI*, cit., p. 389.

75. A. CERCHIAI - C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 197 e G. CASALI - E. DIANA, *Bernardo Buontalenti*, cit., p. 24 ss. (per la costruzione di ponte all'Asse nel 1576-79). Anche lo statuto della Dogana di Firenze del 4 marzo 1579 (*Legislazione*, cit., IX, 1803, p. 203) sembra provare che il tratto Poggio a Caiano-Firenze in quell'anno non esisteva, dato che descrive la strada da Pistoia al Poggio e poi lo «stradone» del Guanto (dove, significativamente, il *Plantario* del 1584 localizza numerose case «dei carradori» a Cafaggio e Grignano) per Prato e poi la via per Firenze (nei due rami di Sesto e di Campi).

76. A. M. GALLERANI - B. GUIDI, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 313.

77. *Ibidem*, p. 295 ss. e ASF, *N. neri*, 1012, c. 248.

78. M. DE MONTAIGNE, *L'Italia alla fine del secolo XVI*, cit., p. 389.

79. SASP, *Comune*, 587, c. 665.

80. *Raccolta di autori italiani*, cit., III, p. 123.

81. Ad esempio, fra il 1678 e il 1679 impiegò ben 47 giornate «per causa d'Ombrone e suoi scoli, in visitare, ordinare e far eseguire lavori»: ASF, *N. neri*, 1667, c. non numerata. Evidentemente, l'impegno del Viviani va ben oltre la semplice consulenza teorica prestata da Galileo e da altri esponenti della sua scuola, in materia idraulica, in vari Stati italiani: cfr. V. PALLOTTI, *Domenico Guglielmini*, cit., p. 15.

82. *Ibidem*, p. 18. Il Viviani – per ovviare al difficile scolo in Ombrone dei corsi d'acqua del Pratese – arrivò a proporre la costruzione di serre nei tratti montani dei bacini imbriferi e razionali impianti di rimboschimento nei rilievi stessi: cfr. il suo *Discorso al Serenissimo gran duca di Toscana Cosimo terzo intorno al difendersi da' riempimenti e dalle corrosioni de' fiumi applicate ad Arno in vicinanza della città di Firenze* del 1687, in *Raccolta di autori italiani*, cit., III, pp. 401-40.

83. ASF, *N. neri*, 1667, c. non numerata; 1669, ins. I e *Miscellanea medicea*, 40, ins. 37; ASF, *N. neri*, 1666, varie relazioni di V. Viviani, A. Cecchi e B. del Bianco. Nel 1650 questi lavori furono concessi – ed è la prima volta che troviamo questa presenza tipica invece della bonifica maremmana – «a cottimo alli caporali Aquilani Francesco Rubbia, Domenico Antonio e Domenico di Fabio».

84. ASF, *Miscellanea medicea*, 40, ins. 63, *Relazione intorno ai fiumi Ombrone e Arno* del 30 giugno 1678.

85. ASF, *N. neri*, 1669, ins. II, *Misurazione d'Ombrone per l'allargamento* dell'8 novembre 1681 e 1668, *Negozi d'Ombrone*.

86. *Ibidem*, 1667, Relazione del 25 agosto 1697. A tal proposito, nel 1678 furono ottenuti prestiti per 1.000 scudi dal Monte pio di Prato.

87. *Ibidem*. Per le coeve opere alle «difese» dell'Ombrone, *ibidem*, 1163, 1667 e 1668, cc. varie; 1101, cc. 17, 77, 121, 124 e 140; 1062, cc. 397, 117, 152, 227, 347 e 397; 1059, cc. 114 e 170; 1091, cc. 6, 98, 125 e 147; 1635, c. 92; 1636, c. 77; 1666, c. 6 (Relazioni di P. F. Silvani, V. Viviani, Baccio del Bianco, ecc.).

88. Cfr. per esempio, *ibidem*, 1062, cc. 47-52 e c. 104; 1091, *passim*; 1635, cc. 1, 8, 25-52, 89; 1101, cc. 180 e 150 bis; 1636, cc. 1, 16, 32 ss.

89. *Ibidem*, 1636, Relazione di V. Viviani del 4 dicembre 1693.

90. ASF, *Possessioni*, 3537, ins. 8, *Copia di capitolo di negozio fatto a S.A.S. il 24 luglio 1692 dai Signori giudici delegati sopra il fiume Bisenzio*.

91. BNF, *Mss. galileiani*, 232, *Discepoli di Galileo*, cit., cc. 52-58 ss.; ASF, *N. neri*, 1635, c. 1 ss.

92. N. RODOLICO, *La Toscana alla vigilia delle riforme*, in *Saggi di storia medievale e moderna*, Firenze 1963. Per Prato cfr. anche A. D'ADDARIO, *Prato tra riforme e rivoluzione*, in *Storia di Prato*, cit., III, p. 17.

93. ASF, *N. neri*, 1636, c. 80, Relazione di B. Pozzi del 22 novembre 1693.

94. BNF, *Mss. galileiani*, 232, cit., c. 24, *Lettera degli interessati nell'imposizione del fiume Bisenzio*



al Cavaliotto agli Ufficiali dei Fiumi, s.d. e ASF, N. neri, 1101, c. 59, Relazione di V. Viviani del 10 maggio 1689.

95. BNF, *Ms. Galileiani*, 232, cit., c. 32-33, *Relazione ai magnifici delegati di S.A.S. del 12 giugno 1691*, c. 12, *Memorie da darsi al Viviani*, e cc. 1 ss. e 52, Relazioni varie del Viviani; nonché ASF, N. neri, 1635, cc. 19-21 e *Possessioni*, 3537, ins. 8.

96. *Ibidem*; ASF, N. neri, 1636, cc. 52 e 80.

97. *Ibidem*, cc. 80 e 14.

98. ASF, N. neri, filze 1637-64, oltre alle piante disegnate nel 1731 da Giuseppe Ignazio Rossi e Giovanni Maria Veraci (ASF, *Piante dei Capitani di Parte*, nn. 3-5, cartone XIX, c. 60 e cartone XXVII, cc. 6 e 32). Cfr. pure ASF, N. neri, 1163, c. 13 ss.

99. Tra il 1706 e il 1760, si spesero ben 500.628 lire: *ibidem*, 1670, cc. 5-86 e 182-297 e *Legislazione*, cit., IV, 1802, p. 232 e XXXI, 1808, pp. 163-69.

100. ASF, N. neri, filze 1637-64, *Libri di entrata e uscita di Bisenzio et altri fiumi* (anni 1731-69).

101. Dal 1715 in poi fu riarginato anche a destra, per le continue inondazioni che esso provocava «facendosi in tal caso delle medesime acque un'estensione fino al piano di Vignone»: ASF, *Possessioni*, 3556, Relazione di Matteo Sgrilli del 6 luglio 1715. Fu deciso anche di «cavare e raddrizzare per breve tratto la Gora Maestra che porta le acque di Bisenzio alle Risaie», dato che la fattoria delle Cascine era costretta a «pigiarne dai Molini di Via Cava e di Tavola ogn'anno con buona spesa».

102. Particolarmente disastrosa per l'equilibrio di quell'armatura territoriale si rivelò l'esperienza dei «grandi affitti» (1740-76), nonostante che il contratto prevedesse per il conduttore l'obbligo «di tener cavati e netti a sue spese tutti gli scoli e fossi, tutti gl'argini» e gli stradoni e persino di effettuare colmate con le torbide dell'Ombrone e della gora del Guanto nei terreni dei poderi di Tinaia e Fornace (*ibidem*, 1362, ins. 133 e 3517, ins. I; *Segreteria di Finanze*, 351, ins. anno 1740; 328, ins. dal 1774 al 1775 e 359, ins. *Cav. Gializzo Fiaschi*). L'insufficiente manutenzione ordinaria e il continuo rialzamento del letto d'Ombrone determinarono, pressoché ogni anno, inondazioni di portata devastante: ASF, *Possessioni*, 3527, ins. 48; 3529, ins. 2; 3540, ins. 13; ASF, *Segreteria di Finanze*, 328, ins. anni precedenti e anni 1760-64, con innumerevoli relazioni dei soprintendenti e visitatori dello Scrittoio.

103. ASF, *Riccardi*, 807, ins. 12, Relazione del 10 gennaio 1741. Cfr. L. ROMBAI, *Palazzi e ville, poderi e fattorie dei Riccardi secondo la cartografia sei-settecentesca*, in *I Riccardi a Firenze e in villa. Tra fatto e cultura*, Firenze 1983, p. 216.

104. D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, cit., p. 132.

105. *Topografia militare di alcune strade, vie e viottoli che dall'interno della Toscana conducono su i suoi confini* (Biblioteca Moreniana di Firenze, *Palagi*, ms. 251), compilata nel 1747 da un anonimo «uffiziale di fanteria del Regio Toscano Servizio», aiutante di campo del maresciallo marchese Du Chatelet, su commissione del Consiglio di reggenza: cfr. M. FALCIANI PRUNAI, *Catalogo*, in *Itinerari moreniani in Toscana*, Firenze 1980, p. 38 ss.

106. Oltre ai tracciati, «tutti calessabili», Firenze-Sesto-Settimello-Croci di Calenzano-Cavallina-S. Piero a Sieve e Firenze-Trespiano-Pratolino-Fontebuona-Vaglia-S. Piero a Sieve (con proseguimento per Scarperia e Firenzuola), da Prato per Bologna esistevano anche numerosi itinerari per i quali «non possono passare carriaggi di sorte alcuna» e «viottole che son solamente praticate dai pedoni». Per il loro lungo elenco cfr. *Topografia militare*, cit., cc. 90-91 e 137 ss.

107. *Ibidem*, cc. 152 e 210-11.

108. Già gli ambasciatori veneti Marco Foscari nel 1527 e Tommaso Contarini nel 1578 avevano colto il rapporto esistente tra impraticabilità delle vie appenniniche e sicurezza dello Stato toscano: cfr. E. ALBERI, *Relazione degli ambasciatori veneti al Senato (secolo XVI)*, Firenze 1839-58, II-I, p. 12 ss. e *Appendice*, pp. 260 e 280.

109. Sulla navigazione fluviale fino a Signa, interessante il Pratese, cfr., per esempio, SASP, *Comune*, 580, Lettera di G.M. Migliorati da Pisa del 30 novembre 1596 che informa il cancelliere di Prato sull'arrivo di «360 sacca di grano di Sardinia», e *ibidem*, 688, c. 1050, Contratto fra la Comunità di Prato e il navigellaio G.B. Sostegni di Signa intorno al 1790 per il trasporto, «per Arno» da Livorno, del sale. Lo scalo di ponte all'Asse, oltre che servire per i bisogni delle fattorie del Poggio e delle Cascine (cfr., per esempio, ASF, *Possessioni*, 3537, ins. 195, Relazione dell'ing. Angiolo M. Mascagni al visitatore generale Andrea Gavi del 19 agosto 1753), era abitualmente fruito dalla Magona granducale. Questo ente vi niente dai forni fusori della Maremma: dalle spiagge maremmane il ferraccio veniva imbarcato «per navigarsi in mare fino alla Bocca d'Arno, e di poi percorrendo per questo fiume, quindi per l'Ombrone giunge fino al magazzino», onde proseguiva per le ferriere e gli altri impianti di Pistoia e della sua «Montagna alta»: ASF, *Magona*, 2742, *Rapporto e stima relativa all'alienazione della Fabbrica Magonale situata al Poggio a Caiano* di P. Dini del 1835; cfr. pure R. MORELLI, *Sullo «stato d'infanzia» della siderurgia seicentesca: le ferriere e i forni di Follonica e Cornia (1640-1680)*, in «Ricerche storiche», X (1980), 3, p. 501 e G.



MORI, *L'industria del ferro in Toscana dalla restaurazione alla fine del Granducato (1815-1859)*, Torino 1966, pp. 21 e 149.

110. ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, c. 706 ss. La stessa fonte dimostra come non si possa parlare del Poggio (o meglio di ponte all'Asse) come de «il porto interno di Prato», come invece fa E. MARCHINI, *Prato, guida artistica*, a cura dell'Azienda autonoma di Turismo di Prato, Firenze 1975, *passim*.

111. ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, c. 706 ss. per la Comunità del contado e c. 686 ss. per la Comunità di città e sobborghi. Cfr. pure ASF, *N. neri*, 1636, c. 80 bis, Relazione di V. Viviani del 4 dicembre 1693. Non di rado questa pratica provocò gravi danni alle difese: cfr. la *Proibizione di mandare il legname sciolto, o pure legato senza guida per il fiume Bisenzio* del 2 ottobre 1741 (a rinnovo di un'altra del 1706), in *Legislazione*, cit., XXIV, 1806, pp. 342-44.

112. S. NICASTRO, *Crisi nell'industria e nel commercio pratese*, in «Archivio storico pratese», III (1920), 4, p. 158 ss. La relazione manoscritta (siglata «A.M.D.G.») è conservata in BRP, *Carte Guasti*, n. 69.

113. «Per dar lustro a due ville de' Principi, Prato è restato senza alcun passo di forestieri, che attraversando la nostra città imparavano a conoscere i nostri manufatti e li acquistavano: infatti, costruito lo stradone dalla Villa del Poggio a Caiano a Pistoia, Prato ha perso il passo di Pistoia, Pescia, Lucca e di tutta la Lunigiana; e fabbricata la villa di Pratolino, fu fatta la strada che per il Gingo conduce a Bologna, ed in conseguenza Prato ha perso l'antico passo della Posta di Firenze per tutta la Lombardia»: *ibidem*.

114. Il canale «muova dal Podere del Crocefisso, un miglio e mezzo a valle di Prato, segua il Gorone del Guanto che fiancheggia la Strada Maestra verso il Poggio a Caiano fino al Fosso Tozzinga, continui lungo il Tozzinga fino alla Gora Bonzola, poi lungo questa gora fino al suo sbocco in Ombrone; quindi giù per l'Ombrone, navigabile in tutte le stagioni, si raggiungerà l'Arno»: *ibidem*.

115. *Discorso dei fiumi*, cit. Sull'audace progetto vinciario, cfr. G. CASTELFRANCO, *Il canale Firenze-Mare nei progetti di Leonardo*, in *Id.*, *Studi vinciani*, Roma 1966, p. 156.

116. Cfr. M. AZZARI - L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, Buggiano 1982, p. 63 ss.

117. *Legislazione*, cit., XXXI, pp. 217-68 e *Bandi e ordini da osservarsi nel Granducato di Toscana*, XI, Firenze 1784, codd. XXII e VII, 1776, cod. LXXVIII del 29 settembre 1774. Anche i proprietari vedevano accrescere la loro sfera di autonomia, potendo ora eseguire «quei ripari che riputeranno necessari, senza obbligo di premunirsi di veruna licenza, purché però con tali ripari non occupino il letto naturale di detti fiumi» (*Bandi e ordini*, cit., VII, 1776, cod. VII del 3 ottobre 1774), e piantare liberamente alberi «sul margine delle strade» o lungo gli stessi corsi d'acqua (*ibidem*, XI, 1784, cod. XXII del 27 marzo 1782).

118. *Legislazione*, cit., XXIX, 1807, pp. 277-80.

119. *Ibidem*, XXX, 1807, pp. 138-39 e 235-37 (atti del 12 agosto 1771 e del 24 marzo 1772 per l'imposizione del Bagnolo); XXXI, 1808, p. 66-67 (per tutte quelle «esistenti nei territori di Prato, Campi e Sesto»: atto del 20 febbraio 1773) e *Bandi e ordini*, cit., VIII, 1776, cod. I del 2 luglio 1774 per «l'universale». Cfr. pure SASP, *Comune*, 674, c. 565, *Notificazione* a stampa dell'8 novembre 1786 che dettava le norme sul mantenimento dei corsi d'acqua, colla costituzione obbligatoria del *Campione dei fiumi e altri recipienti*, per il quale *ibidem*, 2959. Per gli elenchi di tutti i contribuenti e la natura dei loro beni cfr. *ibidem*, 2960 e 2961.

120. *Bandi e ordini*, cit., XI, 1784, cod. CXII dell'8 gennaio 1783.

121. *Legislazione*, cit., XXXI, 1808, pp. 217-68.

122. Quelli dei sobborghi erano «tenuti trasportar gratis con i carri le materie e ghiaie per acconciare e resarcire le strade de' sobborghi e a portar via dalla città, i cementi de' lastrici, sassi e terra per via di comandata, e per conservare la pulitezza della medesima» (ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, cc. 686 ss. e 706 ss., *Risposte* ai quesiti ministeriali del 1767); ma, in generale, i mezzadri del contado erano impiegati dai proprietari anche nel restauro delle strade campestri e in altre opere: cfr. SASP, *Comune*, 679, c. 137 ss.

123. *Bandi e ordini*, cit., XIII, 1789, cod. XXX.

124. *Ibidem*, cod. LVIII; è conservato in SASP, *Comune*, 1959. Essendo un elenco descrittivo, può essere opportunamente affiancato dalla cartografia a grande dettaglio quale le mappe del *Plantario* del 1789-90 (in scala di 1:4000 circa).

125. ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, c. 706 ss. Cfr. pure G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni d'alcuni viaggi*, cit., V, 1773, pp. 69 e 81. In realtà, quel delicato sistema idrico ricavò «un indubbio miglioramento dall'escavazione (nel 1776, allorché la tenuta delle Cascine tornò allo Scrittoio granduca) di un canale che conduceva l'ingente massa di acque proveniente dagli scoli del Pratese «qualche miglio più sotto al presente sbocco di Bogaia e Filimortula al Ponte del Mulino del Poggio»: vale a dire, nella gora Bonzola e nel fosso Tozzinga e quindi nell'Ombrone verso Lecore. «Il progetto intorno al modo di rendere alla Fattoria delle Cascine il beneficio dell'esito delle sue acque in Ombrone» fu elaborato dall'ing. Angiolo



Maria Mascagni tra il 1750 e il 1759 ma non poté essere inizialmente realizzato per l'opposizione degli affittuari: ASF, *Segreteria di Finanze*, 328, ins. *anni precedenti, dal 1755 al 1759, dal 1760 al 1764 e anno 1776*.

126. In precedenza si segnalano lavori sporadici, come il rialzamento delle arginature dell'Aghna e del Calice nel 1777 (ASF, *Mannelli Galilei Riccardi*, 439, ins. 46) e il «cavo» della gora del Guanto (SASP, *Comune*, 679, c. 175) disposto da S.A.R. il 3 febbraio 1784.

127. Per qualche esempio *ibidem*, 2691, Visita del 9 maggio 1787. *Al Circondario del fiume Bagnolo*: «Presso i beni del D.re Geppi era stato disfatto l'argine che esisteva presso il muro di parata, con esservi state piantate delle viti, seminato orzola e vecce, ed il tutto essere stato fatto da Giuseppe Gigalli lavoratore del Sig. Geppi». *Al Circondario del Fiume Dogaja e Fosso di Iolo*: «Fu osservato essere state fatte da Giuseppe Puggelli lavoratore del Sig. Niccoli nell'argine a scarpa del fiume molte buche a cassetta, le quali hanno indebolito molto detto argine». E similmente si erano comportate altre decine di mezzadri, piantando viti e alberi da frutta o addirittura seminando cereali. Gli esempi sono numerosissimi anche per la gora Bandita e quella di Gonfienti, il Calice, il Bisenzio, la Filimortula, ecc.

128. *Ibidem*.

129. *Ibidem*, 683, c. 2043.

130. ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, c. 686 ss.

131. SASP, *Comune*, 683, c. 389: si prevedeva la spesa di 1.250 scudi da ripartire rispettivamente per 1/3 sulle imposizioni del Bisenzio, delle gore e sulla Comunità. Queste opere furono approvate dal soprintendente F.B. Marmorai il 20 settembre 1786.

132. Per i nuovi lavori al Cavalciotto *ibidem*, 2971, Relazioni del provveditore Pietro Beltrami del 14 maggio 1791, e dell'ing. S. Falleri del 6 giugno 1795. Per gli interventi privati cfr. il caso, per esempio, del cav. Francesco Buonamici che nel 1791 costruì a Gabbolana un muraglione nel letto del fiume, con autorizzazione vicariale del 24 maggio 1791, per introdurre l'acqua in una gora diretta al mulino e alla ramiera allora in costruzione e la sua lite con il vicino Anton L. Franchi che si ritenne danneggiato (*ibidem*, 688, cc. 582-632).

133. *Ibidem*, 2961, cc. non numerate. A dimostrazione della «tenuta» delle sistemazioni settecentesche, cfr. i due scritti di F. M., *Cenni sulla condizione idraulica del territorio comunitativo di Prato*, cit., p. 13 ss. e *Alcune considerazioni sovra un'operetta*, cit., p. 17 ss., rispettivamente in *Pel calendario pratese del 1847 e del 1850*.

134. Cfr. D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione in Toscana verso il 1790*, Firenze 1977, p. 11-12 ss.; Id., *Intervento*, in *L'opera di Pietro Leopoldo granduca di Toscana*, in «Rassegna storica toscana», 2 (1965), p. 246 ss.

135. ASF, *Carte Gianni*, 36, ins. 516, cc. 686 ss. e 706 ss. Cfr. pure L. DAL PANE, *Industria e commercio nel Granducato di Toscana nell'età del risorgimento*, I, *Il Settecento*, Bologna 1971, p. 75 ss.

136. SASP, *Comune*, 673, *Ristretto delle Parrocchie e dei sobborghi e delle Ville e dei Popoli del Contado di Prato, delle Strade esistenti*, ecc.

137. Ancora nel 1777 i «lavoratori» dei poderi e delle «terre spezzate» erano gravati della speciale tassa delle «carrature» per «lavori pubblici di strade», in ragione di «carrate 30 per ogni 100 stiora a sementa», per un totale di 27.398 carrate (*ibidem*). Questa comandata dei «contadini a tirar col carro le ghiaie et altri materiali per i resarcimenti di strade» fu abolita con *motu proprio* dell'8 gennaio 1783.

138. *Ibidem*, 2917. Fu eseguito su deliberazione del Magistrato comunitativo del 16 aprile 1789 (finito il 24 settembre 1789): il *Plantario* è attualmente depositato nella Biblioteca Comunale di Prato. *Plantario e Descrizione* furono riconosciuti ufficialmente dal vicario di Prato D. Leoni il 4 febbraio 1791, dopo l'esame dei ricorsi dei proprietari.

139. Si veda la relazione di S. Falleri del 21 aprile 1785 per i popoli di Galciana e di San Giusto (*ibidem*, 679, c. 109 ss.) e i numerosi casi riportati in *ibidem*, 688, cc. 524, 602 ss.; 679, cc. 63 ss., 110 ss., 239 ss.; 688, c. 437 ss. e ASF, *N. neri*, 1635, c. 62 ss.

140. Con scarsi risultati tuttavia. Così, per esempio, il priore di Galciana P. Taddei inutilmente si oppose alla cessione al Martini di Prato della via conducente a quella del Fondaccio, «per essere detta strada erbosa vantaggiosa per i poveri, quali vi fanno il fieno per poter vivere» (SASP, *Comune*, 679, c. 352); identica accoglienza ebbero le proteste dei particolari e coloni nel 1784, in occasione della vendita al fabbro pratese Anton G. Fabbri dello stradello dei Catracci nel popolo di Mezzana (*ibidem*, c. 420), nonché della cessione nel 1783 della strada del Pancolone, nel popolo di Casale, a Iacopo Zeti: *ibidem*, c. 425 ss.

141. Cfr. gli esempi contenuti nella Relazione di S. Falleri del 20 dicembre 1790 (*ibidem*, 2917).

142. Ad esempio, già nel 1767, Pietro Leopoldo invitava la Comunità e la villa di Tavola a «risarcire e ridurre la via pubblica della Nibbiaia», soprattutto nel tratto «ove la medesima si dirama dalla Strada Maestra che dal ponte a Tigliano sul fiume Ombrone va a Prato» (ASF, *N. neri*, 1180, ins. 45, Biglietto del 9 dicembre 1767) e, ugualmente, lo stradone del Guanto (ASF, *Finanze*, 328, ins. *anni 1765-70*). Numero-rose «istanze per risarcimento di strade di campagna», descritte sempre come «impraticabili», furono



inviata negli anni 1785-87 (SASP, *Comune*, 674, c. 1 ss.), nel 1789 (*ibidem*, 683, cc. 729-98 e 881-915) e nel 1792 (*ibidem*, 688, cc. 453, 713, 724-28 e 1064). Cfr. pure *ibidem*, 2917, Relazione di S. Falleri del 20 dicembre 1790, e 683, cc. 572, 776 ss., Relazioni di P. Beltrami del 1790-93.

143. In questa carica si alternarono quasi sempre noti esponenti della borghesia pratese, come G. Leonetti e G. Bizzochi (1784-86), F. Valentini (1787-88), F. Bizzochi (1788-90), P. Beltrami (1790-93), P. Frati (1793-95) e nuovamente P. Beltrami dal 1796 in poi (*ibidem*, 683, cc. non numerate; 686, c. 140 ss.).

144. Varianti furono realizzate nei pressi del Bagnolo e, nel 1782-86, in corrispondenza dell'Agha: cfr. D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione*, cit., pp. 6 ss. e 23 ss.

145. *Bandi e ordini*, cit., VII, 1776, cod. CXIII e SASP, *Comune*, 679, c. 833 ss.

146. Le relazioni dei provveditori pratesi testimoniano in genere lo «stato in buon grado e a regola d'arte» della strada (*ibidem*, 686, c. 15 ss.). Per i lavori straordinari eseguiti, tutti di importanza modesta, cfr. le perizie annualmente fatte dagli ingegneri della Camera (A. Anastasi, S. Diletti, S. Falleri, L. Kindt, P. Conti, C. Borselli, B. della Porta, N. Zocchi, ecc.), in ottemperanza ai protocolli del soprintendente F.B. Marmorai (*ibidem*, 674, cc. 31-40; 686, c. 15 ss.; 683, c. 1 ss.).

147. *Ibidem*, 679, cc. 560-891. Da notare che anche non pochi proprietari di beni agricoli chiesero e ottennero, negli stessi anni, di poter «rettificare» e migliorare a loro spese tratti di strade pubbliche poco praticabili con i carri: *ibidem*, 688, cc. 496-502.

148. *Ibidem*, 683, cc. 478 ss. e 816 ss.; 686, c. 140 ss.; i più cospicui lavori riguardarono le vie per Montemurlo e Montale, del Ferro, del Guanto, Figline-Schignano, delle Coste, Fiorentina di sopra, di Valdibisenzio per S. Leonardo-Gamberame-Faltugnano-Sofignano, ecc.

149. *Ibidem*, 688, c. 612.

150. *Ibidem*, c. 621.

151. *Ibidem*, c. 638.

152. *Ibidem*, c. 607 ss.

153. Ad esempio, 2.727 lire nel 1789 (*ibidem*, c. 652 ss.). Per gli altri interventi, cfr. *ibidem*, 686, c. 231 ss.; 638, c. 808 ss.

154. *Ibidem*, 688, c. 675.

155. *Ibidem*, c. 688.

156. *Ibidem*, 683, cc. 808, 823, 1043; 686, c. 231 ss.

157. Ancora nel 1830-40 la Valdibisenzio era carreggiabile con grande difficoltà «per la non lunga salita di Monte Piano»: E. REPETTI, *Dizionario*, cit., IV, 1841, p. 656 e F. BUONAMICI, *Fonderia e fabbrica di rame, bronzo ecc. in Prato. Lettera al Sig. marchese C. Ridolfi*, in «Giornale agrario toscano», VIII (1834), pp. 224-26.

158. Tra i cittadini sono da ricordare A. Valentini, S. Aldobrandini, G. Niccolini, A. Renuccini, G. Martelli, N. Arrighi, G. Rucellai e i Padri della Santissima Annunziata. Tra i pratesi, G. e A. Leonetti, F. Buonamici, G. Inghirami, R. Mazzei, F. Bizzochi, G. Cicambelli, L. Nuti, A. Desii, F. Regnadori, F. Novellucci, A. Bastogi, N. Pacini, L. Mercatanti, P. Landoni, e il capitolo della cattedrale: SASP, *Comune*, 2494, *Accolli di strade* (1798-1818). Il *motu proprio* del 22 febbraio 1798 ordina proprio di privilegiare i possessori «frontisti o adiacenti», con l'esplicita motivazione che essi «hanno il maggior interesse sulla buona manutenzione delle strade medesime e sono a portata di apprestare con significativo risparmio ed economia un pronto riparo dei mali e deterioramenti che accadano»: *Bandi e ordini*, cit., XIV, 1799, cod. CXXII.

159. Strade Coiano-Figline-Schignano, Fiorentina di sopra (con i diverticoli per Gönfienti, il Mugello e Fillirese), Viaccia (con parte della via Sassosa e degli Ori), di Galciana, del Palasaccio, del Guanto, di Valdibisenzio, del Ferro, di Chiesanova-Maliseti, di S. Poto, delle Romita, dell'Organo, dei Trebbi (SASP, *Comune*, 2949, *Accolli di strade*, cit.).

160. Nel 1801 seguirono 5 vie (di Tavola, Ponte-Borgo di Vaiano, Rio Fontanino-Fabio-Serrone degli Schizzi, di Filettole, di Maliseti) per 9.341 braccia; nel 1802, altre 6 vie (di Falcieri, di Tobbiana, di Castelnuovo, del Palco-Rio Buti, della Madonnina dei Granchi, delle Croci di Tavola) per 13.005 braccia, ecc. (*ibidem*).

161. Così, nel 1778 e nel 1782 furono demoliti e ricostruiti i ponti di Bagnolo e di Narnali sulla strada Pistoiese e nel 1786 quello di Casale sul Fosso di Iolo (D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione*, cit., pp. 6 ss. e 23 ss. e SASP, *Comune*, 679, c. 482; 683, Relazione di L. Sgrilli al deputato S. Aldobrandini del 5 ottobre 1786). Nel 1785 fu la volta di un ponte sulla via Cava e nel 1790 sulla via di Paperino (*ibidem*, 679, cc. 144 e 485); nel 1788 fu costruita la «pedata del ponte della Dogaia, acciòché i passeggeri che trasportano con carri, barocchi e cose simili, grani, vini et altri generi non vadino in rischio di precipitarsi nella detta fossa come altre volte è seguito» (*ibidem*, c. 1059); nel 1789 fu eretto un ponticello sulla strada della Fonte a Mezzana (*ibidem*, c. 2045). Ancora, nel 1786 fu costruito il ponte sul Rio di Cillerese nella Fiorentina di sopra (*ibidem*, 686, cc. 679 e 641); nel 1792 quello sulla Ciulla (*ibidem*, 686, c. 375), «tutto rovinato sulla Strada dell'Oro a Paperino» e un altro sul Rio di Granaio a Montarbiolo,



sulla strada Poggio a Caiano-Carmignano; nel 1795 un ponticello «sulla Gora del Sig. Muti sulla strada che da Prato porta a Vaiano» (*ibidem*, cc. non numerate).

162. *Ibidem*, 2959 (per il *Campione*) e Biblioteca Comunale di Prato (per il *Plantario*).

163. SASP, *Comune*, 2961, *Visite ai fiumi* del 1787-98. Il «barchetto per il passo» alle Caserane fu allivellato dalle Possessioni a Gio. Antonio Melani e da questi affrancato per decisione sovrana il 12 luglio 1783 (*ibidem*, 679, c. 1265).

164. Tra questi, i guadi nei siti degli antichi ponti di Gamberame, Petrino e a Zana. Non venne invece accolta la supplica alla Comunità dei possidenti e popolani della valle del 5 aprile 1794, finalizzata alla ricostruzione del ponte di Gamberame, «non avendo da Prato a Vaiano come potere guardare il Fiume Bisenzio senza pericolo della vita» (*ibidem*, 686, c. non numerata), prima della costruzione del ponte di Gabbolana.

165. Cfr. la bella *Pianta del fiume Bisenzio e strade dal Passatoio di Gabbolana in fino ai confini di Vergio* di metà Settecento (SASP, Novellucci, 54).

166. Cfr. A. PETRI, *Sofignano*, cit., p. 28 ss. e F. BUONAMICI, *Fonderia e fabbrica di rame*, cit., p. 225.