

Itinerari di ricerca multimediale 3

FRA TERRA E ACQUA

LA BONIFICA
DEL PADULE DI FUCECCHIO
FRA '800 E '900

COMUNE DI MONSUMMANO TERME



Comune di Monsummano Terme - Assessorato alla Cultura
Provincia di Pistoia - Regione Toscana
Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio
con la collaborazione del
Centro di Ricerca, Documentazione e Promozione del Padule di Fucecchio

ITINERARI DI RICERCA MULTIMEDIALE 3

FRA TERRA E ACQUA

La bonifica del Padule di Fucecchio fra '800 e '900

a cura di
Giuseppina Carla Romby

testi di
Alessio Bartolini, Alessandra Lucci, Roberta Paolini,
Leonardo Rombai, Giuseppina Carla Romby



PACINI EDITORE



© 1999 Comune di Monsummano Terme - Pacini Editore

ISBN 88-7781-227-3

Segreteria organizzativa

Emanuela Vigilanti, Ferdinando Matteoni.

Con il patrocinio dell'Amministrazione Provinciale di Pistoia e dell'Azienda di Promozione Turistica Montecatini-Valdinievole.

Ringraziamenti

Si ringraziano le Sig.re Alberta Pellegrini e Vittoria Tognozzi per la cortese disponibilità.

La pubblicazione dei documenti e delle foto è stata autorizzata degli Enti di appartenenza.

Referenze fotografiche

Foto Lapardi, Monsummano Terme, 36, 37

A. Bartolini, 45, 46

A. Lucci, 41, 49, 50

A. Magrini, 42, 43, 44, 46, 47, 48

R. Paolini, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32

G.C. Romby, 9, 10, 11, 12, 13, 14

Realizzazione Editoriale

P Pacini Editore
Via Gherardesca - 56121 Ospedaletto (Pisa)

Fotolito e stampa

IGP Industrie Grafiche Pacini - Pisa

In copertina: *Carta topografica del compartimento lucchese, 1850 (I.G.M., Cart. d'Arch. n. 66 docum. n. 1).*

Finito di stampare nel mese di Febbraio 1999 presso le Industrie Grafiche della Pacini Editore S.p.A. • Via A. Gherardesca • 56121 Ospedaletto - Pisa • Telefono 050313011 • Telefax 0503130300
Internet: <http://www.pacineditore.it>



INDICE

Presentazione	p. 7
Parte prima	
I segni della bonifica	
<i>Giuseppina Carla Romby</i>	
Acque e strade del circondario di Monsummano: la "Statistica" del 1829	p. 11
Documenti	p. 15
<i>Roberta Paolini</i>	
Il sistema di regimazione delle acque nel Padule di Fucecchio nei secoli XIX-XX	p. 35
<i>Leonardo Rombai</i>	
La navigazione palustre: idrovie e porti	p. 85
<i>Giuseppina Carla Romby</i>	
Risorse, attività, mestieri intorno al Padule di Fucecchio tra '800 e '900	p. 105
<i>Alessandra Lucci, Alessio Bartolini</i>	
I cambiamenti degli assetti vegetazionali, faunistici e del paesaggio agrario del Padule di Fucecchio in relazione alle vicende storiche fra il XVI secolo e il XX secolo	p. 117
Parte seconda	
Itinerari multimediali	p. 153
Bibliografia generale	p. 157

LA NAVIGAZIONE PALUSTRE: IDROVIE E PORTI

Leonardo Rombai

Le pratiche idroviarie nel padule e nei suoi canali tra Medioevo e tempi contemporanei

La storiografia più recente ha chiaramente e inoppugnabilmente accertato la grande importanza idroviaria a fini commerciali svolta dal lago-padule di Fucecchio (pressoché ininterrottamente) tra i tempi medievali e quelli contemporanei. Questo sistema acquatico per secoli riuscì a supplire ottimamente alla palmare inadeguatezza, per il pessimo stato in cui versavano, delle strade che univano la Valdinievole e più in generale l'Appennino Pistoiese e il territorio piano-collinare di Pistoia da una parte al Valdarno di Sotto e al litorale tirrenico (porti di Pisa prima e Livorno poi) dall'altra. Grazie alla costruzione di una rete di scali ubicati sia sui canali posti ai margini della zona umida, sia all'interno di quest'ultima (assi fondamentali furono sempre quelli con andamento longitudinale, con ad ovest il Canale del Capannone o di Bellavista detto anticamente anche di Anchione, delle Guasticce o del Cerro, ad est il Canale del Terzo detto anticamente anche di Stabbia, di Cittadella, di Porzione o dei Navicelli e oggi pure Maestro, al centro il Canale mediano o Canaletto, mentre certamente minore fu il ruolo svolto dai più brevi assi trasversali della Traversa tra Massarella-Lappaggi e Stabbia, e soprattutto del Fosso del Prete tra Salanuova e Morette e di altri canali ancora a questo paralleli come il Fosso del Termine, la Nievolina, il Fosso dei Coloni congiungente l'Uggia, il Casino del Lillo e il Capannone, ecc.) e al suo collegamento – con confluenza delle idrovie, pochi metri prima dell'abitato e porto di Cavallaia, nell'unico emissario detto Canale Maestro che allo sbarramento di Ponte a Cappiano assume la denominazione di Usciana – con la più grande infrastruttura di navigazione interna della Toscana: l'Arno.

È noto che, a partire almeno dai secoli XIII-XIV (e fino alla metà del XVI), la funzione commerciale dell'Usciana fu tale che, sia i comuni dell'area (specialmente quello di Fucecchio), sia i governi cittadini di Lucca e di Firenze che dominavano in Valdinievole e nelle Cinque Terre del Valdarno di Sotto, provvidero a più riprese ad abbattere gli sbarramenti in muro e legname eretti sul corso d'acqua (per praticarvi la pesca e per alimentare i mulini da cereali) perché essi ostacolavano la navigazione. Soltanto l'impianto di macinazione incorporato nel grande complesso polifunzionale (per secoli di proprietà della Magione di Altopascio e poi dei Medici, ubicato in un punto nevralgico di convergenza e irradiazione quale l'incrocio dell'idrovia con la strada Francigena proveniente da Lucca e Fucecchio) di Ponte a Cappiano

era destinato ad essere salvaguardato, grazie anche al ruolo strategico esercitato proprio a vantaggio delle pratiche idroviarie e del loro controllo fiscale da questa monumentale struttura edilizia, soprattutto a partire dai lavori di ampliamento effettuati da Cosimo I dei Medici nel 1549-50 (Guarducci, 1993, pp. 35-36; cfr. pure Galletti e Malvolti, 1989).

De la Roncière ricorda il notevole flusso idrovuario che, nel XIV secolo, coinvolgeva praticamente tutta la Valdinievole, ove "*des échanges réguliers se sont établis entre Monsummano, Montecatini, Pescia, Montevettolini et Pisa par la Jusciana*", l'unico emissario della zona umida che (come recita un documento del 1345) "*semper fuit [...] navigabile et quod per illud flumen [...] navicari quotidie solebat et portari solebant omnes mercantie et civitate Pisarum ad provinciam vallis Nevule*" (De la Roncière, 1976, pp. 272 e 860).

Almeno una decina di porti sono citati nello statuto trecentesco di Fucecchio, e quindi esistenti nel settore meridionale del lago-padule, come quelli (solo in parte identificabili con strutture attuali) di Marrone, Vetrice, del Rio, presso Ultrario, Merlaio, Pezza, Tromboli, Via Nuova e Cavallaia (Galletti e Malvolti, 1989, pp. 7 e 55; Malvolti, 1995, p. 43). Non pochi di questi porti si addensavano nell'area dell'antica pieve con castello di Massa Piscatoria, fin dal X secolo autentica testa di ponte della diocesi pistoiese (Moretti, 1982, pp. 53-54) verso la vicina via Francigena; l'area di Massa, probabilmente, costituiva una delle basi (l'altra è da individuare nell'area di Castelmartini con l'antico ospedale di S. Donnino, e con tanto di porto sul lago-padule, ricordato nella seconda metà del XIII secolo, insieme allo scalo più interno di Cerbaia presente nella lunga paduletta dell'Acquerata/Acqualata che occupava parte del fondovalle del Rio Vincerello) che collegavano la tradizionale direttrice terrestre medievale Pistoia-Montalbano (con la dorsale che era valicata forse a San Baronto tra Casalguidi e Lamporecchio) a Pisa e al mare tramite, appunto, la zona umida fucecchiese, l'Usciana e l'Arno (Rauty, 1982, p. 16).

Negli stessi tempi tardo-medievali, non pochi porti sono rammentati pure nel settore settentrionale della pianura, area di gravitazione dei numerosi e popolosi castelli dell'anfiteatro collinare che la bordeggia, come (ad esempio) quelli del territorio buggianese di Bertelli, Agnolone, Pidocchio e Porto Nuovo (Rauty, 1983, p. 71).

Scali importanti erano anche quelli che servivano a collegare il sistema territoriale Valdinievole-Pistoiese con la vicina pianura di Lucca-Bientina (e quindi nuovamente con l'Arno) mediante il polo di Altopascio, ubicato sul grande asse viario della Francigena, e che esercitava un ruolo strategico fondamentale per la sua posizione di vero e proprio *umbilicus* o "pernio" delle acque in un'area "a spartiacque incerto", come quella occupata dal piccolo ecosistema di Sibolla, intermedio e congiungente le grandi zone umide di Fucecchio e di Bientina, nelle quali defluiva, rispettivamente mediante il Fosso

della Sibolla e la Fossa Naverencia di Altopascio. Sul primo corso d'acqua o nelle aree immediatamente contermini si trovavano vari scali di interesse locale (dello Scorpione, del Sasso Bianco, della Madonna della Querce, dello Scolo dei Poderi, di Sibolla), mentre nel secondo canale sorgeva il ben più importante porto di Tassinai (alla confluenza dell'omonimo rio e presso il ponte dallo stesso nome sulla via Francigena), al quale, ancora nei primi decenni del XIX secolo, non mancavano di confluire "i generi di una gran parte del Pesciatino contado" e quindi della Valdinievole occidentale (Repetti, I, 1833, p. 77).

Molti di questi scali medievali col tempo – almeno a giudicare dai toponimi – sembrano essere scomparsi, forse per i radicali cambiamenti indotti dai processi della bonifica idraulica e della colonizzazione agricola attivati dai Medici a partire dalla seconda metà del XVI secolo, interventi che produssero il graduale restringimento della zona umida (Rombai, 1993); è comunque possibile che non poche strutture, soprattutto se ubicate sul Canale Maestro e sui grandi canali laterali di Anchione/Cerro/Guasticce/Capanzone di Bellavista e di Stabbia/Cittadella/Porrione/Navicelli/Terzo abbiano continuato ad esercitare le loro tradizionali funzioni sotto altre denominazioni, spesso mutate dai nomi dei mezzadri (dall'allivellazione pietroleopoldina della seconda metà del XVIII secolo, sicuramente anche dai nuovi proprietari) dei poderi ove erano ubicati, oppure anche delle aziende o delle comunità servite, piuttosto che dalle caratteristiche paesistico-ambientali o funzionali dei luoghi.

Del resto, occorre considerare il fatto che, in genere, gli scali consistevano in semplici approdi nei canali o in piccoli specchi d'acqua che occupavano (rispetto alla linea di costa costituita dall'argine) rientranze naturali o artificiali adibite ad elementari darsene; ad esempio, come quelle dalla tipica forma semicircolare delle Morette e della Cavallaia.

Anche la fattoria di Stabbia – ancora all'inizio del XVII secolo – utilizzava per porto il paduletto dell'Acquerata/Acqualata, detto "vallone de' navicelli", in considerazione del fatto che ivi "sempre sta l'acqua" (ASF, *Piante delle R. Possessioni*, t. 3, c. 17). La fattoria, alla fine del XVI secolo, era diventata uno dei centri più importanti dello sfruttamento economico della valle: Ceseri Frullani ricorda il suo porto pieno di biade e cereali, con i carriaggi e i navicelli "affollantesi d'attorno per caricare e portar via pesce e grano" (Rombai, 1993, p. 22); nel 1626-27, quella stessa azienda granducale disponeva pure del Porto del Podere di Buglia (ASF, *R. Possessioni*, f. 2610, fasc. 1621-37, c. 30v) che peraltro non viene più nominato successivamente (Guarducci, 1993, p. 40).

In genere, però, le imbarcazioni erano mantenute all'ormeggio nei canali e negli specchi d'acqua sia palustri che ricavati, come rientranze, con l'arretramento del cordone arginale, mentre i porti veri e propri consisteva-

no in piazzali sterrati utilizzati come “deposito” di merci e persone (cui si perveniva pure dal territorio circostante, almeno mediante una strada destinata a rimanere sempre sgombra dalle acque); le strutture di approdo erano realizzate sopra gli argini di terra battuta che – per ovvie ragioni di tenuta contro le frequenti frane – dovevano essere, quindi, consolidati con palificate o muri di pietra. Molti scali furono costruiti in corrispondenza di ponti per facilitare l’accesso da terra, oppure di case coloniche per ovvie ragioni di sorveglianza e di fornitura dei servizi elementari da parte delle famiglie mezzadri; ove questi “presidi” umani permanenti mancavano, col tempo vennero creati semplici capannoni in legname e vegetazione palustre o in terra battuta oppure più elaborati casotti a due piani in muratura (in genere costituiti da un solo ambiente al terreno e da un altro al piano superiore) che permangono ancora in buon numero, soprattutto nel settore orientale, lungo il Canale del Terzo tra Stabbia e l’area dei porti di Morette-Uggia e Lillo (casotti di Agostino, de’ Mori, delle Morette, del Biagiotti, Bianco o del Mimbelli, Rosso o del Fozino, del Lillo, ecc.).

Tali costruzioni svolgevano molteplici funzioni, quali quelle di rifugio sia per padulanti, cacciatori, pescatori e navicellai, sia per guardie padronali incaricate di sorvegliare le risorse palustri e i loro utenti debitamente autorizzati e di esigere le relative “fide”.

In ogni caso, le pratiche idroviarie non vennero mai meno neppure nelle fasi di massima espansione della bonifica e della colonizzazione, perché – fino all’avvento della ferrovia (o addirittura dei veicoli a motore) – *“il costo del trasporto delle merci per via d’acqua fu sempre nettamente inferiore che per via terra. Per questa ragione, i Medici (così come faranno i Lorena fra Sette e Ottocento) provvidero al mantenimento di queste antiche infrastrutture e anzi ne crearono di nuove, nonostante le difficoltà che derivavano dall’attuazione della bonifica per colmata inaugurata negli anni ‘70 del Cinquecento dai figli di Cosimo I”*.

Al riguardo, basti ricordare i suggerimenti del fattore medico Ceseri Frullani da Cerreto fatti alla fine del XVI secolo al granduca Ferdinando I per *“rassettar i canali [quello occidentale che “faceva porto a Pescia, Uzzano e Buggiano” era allora detto del Lanchione, quello orientale di Stabbia non è specificamente nominato ma descritto come facente “porto al Cornuolo, alle Pietre (forse Fosso delle Petraie) e al Zoppo di Montecatini, Monzomano e Montevetturini”], opera dagl’antichi vicinanti d’esso [lago] sommamente giudicata necessaria”*. È interessante sottolineare, in primo luogo, la proposta di costruire un canale trasversale *“da Castelmartini alla volta del Lanchione”*, che avrebbe arrecato *“comodo di poter per barca condur le grasce degl’acquisti de’ paesi della Valdinievole, con più facilità che per terra, al suo posamento, e al tragittar le materie quando s’habbino a edificar le case pur necessarie per l’habitazione de’ lavoratori”*; e, in secondo luogo, la testimonianza circa l’esistenza di altri canali navigabili minori che collegavano la grande zona umida con i paduletti laterali, a par-

tire da quello "di Bagnolo nel Ramon della Scopa" tra Brugnana e Chiusi, invariabilmente descritti come "ripieni" dalle alluvioni portate dai corsi d'acqua e quindi senz'altro da riattivare (*Memorie sul Padule di Fucecchio*, 1990, pp. 38-39; Guarducci, 1993, p. 36).

In un'altra memoria del 1599, lo stesso solerte fattore mediceo non manca di proporre ancora il restauro generale dei canali longitudinali esistenti e l'apertura di quello trasversale Castelmartini-Anchione (non è dato sapere se subito effettivamente costruito), a vantaggio del facile ed economico trasporto delle derrate delle nuove aziende di bonifica da un versante all'altro della valle, in luogo delle vie di terra ove "è il viaggio lungo e di non picciolo incomodo" (Ceseri Frullani, 1988, pp. 252-253).

Evidentemente, l'agibilità delle idrovie fu sempre precaria se, anche nel 1678, il matematico Vincenzo Viviani descriveva i due canali longitudinali laterali come "quasi del tutto ostrutti e imboschiti". Oltre alla loro indispensabile riescavazione, lo scienziato non mancava di proporre sia il prolungamento del Canale di Stabbia fino all'area del Porrione "dove sboccano i rii di Castelnuovo e di Bagnolo, continuandolo in su accosto alle gronde", sia la costruzione di un nuovo canale longitudinale centrale (il cosiddetto Canale mediano o Canaletto, poi effettivamente realizzato), "il quale, staccandosi da quel trasversale che unisce i due vecchi laterali da ricavarli, come sopra, andasse per mezzo del padule a terminare presso al mezzo della medesima Fattoria di Bellavista tra il Capannone e la detta punta" (La Tosa, 1990, pp. 102-103).

Oltre alla realizzazione del Canaletto al centro della zona umida, va registrato il notevole prolungamento del Canale di Stabbia concepito – col nuovo nome di Canale Nuovo dei Navicelli – "in servizio della Fattoria del Terzo di S.A.S." che proprio allora si stava organizzando con il suo regolare centro aziendale, i suoi poderi di bonifica e i suoi scali. Brevi canali laterali (come il canale con porto del Cognolo) servirono a collegare tale importante asse con la contigua fattoria Bartolommei di Montevettolini/Case (ASF, *Piante delle R. Possessioni*, t. 4, c. 78; Guarducci, 1993, p. 38).

Nel 1717, il matematico Guido Grandi (che per tanti anni coordinò e diresse la politica granducale di sistemazione delle acque toscane e specialmente del comprensorio fucecchiese) trovò l'invaso perfettamente navigabile anche con le imbarcazioni di maggiori dimensioni, i navicelli: anzi, egli ed altri, si spostarono, "navigando colla stessa barca da un capo all'altro per tutto il Padule, senza mai far traghetto da un navicello in un altro, per l'interposizione di dossi che chiudessero il varco all'acque ed interrompessero la navigazione". E, in effetti, nella carta topografica annessa al resoconto della visita dello scienziato, "si vedono fuor dei confini di Bellavista e sull'andamento di tutti i Canali in prospettiva vari navicelli in cammino" (Clive, 1898, p. 58).

Negli anni 1735-40, "passarono dal callone di Cappiano fra i 300 e i 500 navicelli l'anno; nel 1755 ne passarono 366" (Zagli, 1995, p. 175).

Di sicuro, intorno alla metà del XVIII secolo, così come successivamente fino almeno alla metà del XIX secolo, nonostante il graduale miglioramento della rete stradale toscana (Valdinievole e Valdarno di Sotto compresi), che cominciò ad essere aperta ai veicoli a ruote, una quantità non trascurabile di mercanzie di origine agricola o industriale – come ad esempio leggesi nell'anonimo *Trattato della Valdinievole* del 1761 (ASF, *Consiglio di Reggenza*, f. 197), si trattava sicuramente della stragrande maggioranza dei flussi, pur diminuiti rispetto al passato, a causa sia del continuo interrimento dei canali determinato dalle colmate, sia delle troppo elevate “fide di approdo” – che erano prodotte nella Valdinievole (specialmente vino, olio e pesce, carta e seta) continuava ad essere esitata. La direzione principale era costituita dal binomio urbano Pisa-Livorno e dai loro porti, quella secondaria dall'area fiorentina; il movimento avveniva attraverso i piccoli scali esistenti nel sistema umido fucecchiese e in quello contiguo e collegato (tramite Sibolla/Altospacio) di Bientina (Azzari e Rombai, 1982, p. 69; Guarducci, 1993, p. 39).

Anche la “bonifica integrale” attuata dal granduca Pietro Leopoldo, per mezzo del matematico Pietro Ferroni, a partire dal 1780, non pregiudicò la fortuna della navigazione; del resto, essa era funzionale pure al recupero del “barcheggio” nella Valdinievole, obiettivo che venne effettivamente realizzato mediante la riescavazione di tutti i canali, la soppressione delle contestatissime “fide, o sia pedaggi da color che passar dovevano per detti porti” (Guarducci, 1993, p. 40), la liberalizzazione della fruizione delle risorse palustri (caccia, pesca, pascolo e raccolta della vegetazione), fino ad allora godute in regime di monopolio dallo Scrittoio Granducale almeno dalla metà del XVI secolo, allorché furono sottratte al patrimonio comune delle popolazioni dell'area (Zagli, 1995), e finalmente la liberalizzazione della navigazione in tutto il bacino, con l'affidamento dei molti porti già di proprietà delle fattorie granducali alle comunità locali, ecc.

Nel corso del XIX secolo e addirittura fino ai primi anni del XX secolo, però, tutti i progetti di bonifica (incentrati ora sul prosciugamento per scolo naturale o per sollevamento meccanico a mezzo di idrovore, ora sulla colmata) vennero vanificati non tanto dalla preoccupazione di salvaguardare la navigazione interna, come già nel passato, bensì dalla piena consapevolezza dei pericoli idraulici che la scomparsa della zona umida avrebbe procurato a Pisa e al Valdarno pisano (Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, 1980).

Di sicuro, importantissima, per i risvolti sia ambientali, sia socio-culturali e soprattutto economici, fu sempre la piccola navigazione locale esercitata essenzialmente col barchino e incentrata sulle più svariate risorse palustri (pratiche della pesca e della caccia, raccolta e taglio della vegetazione come falasco e “pattume” sia a fini agricoli che artigianali). In ogni tempo, ma soprattutto tra la primavera e l'autunno, la zona umida si affollava lette-

ralmente di contadini o comunque di rurali che avevano dovuto e saputo elaborare una singolare integrazione tra culture e risorse della terra e dell'acqua.

La grande stagione della frequentazione del padule si aprì con la liberalizzazione della fruizione delle sue ricchezze decisa da Pietro Leopoldo nel 1780. Da allora, soprattutto, contrariamente ai tempi dell'antico regime dispotico dei Medici e delle loro "leggi dei divieti", il padule rappresentò un orizzonte importante di lavoro, di risorse e anche di fuga per la gente comune. In questo contesto, molteplici personaggi e figure sociali assurgono al rango di protagonisti di piccoli ma significativi episodi di vita che fanno della zona umida uno spazio capillarmente e intensamente vissuto dal "*navicellaio che sulla sua imbarcazione portava fra i sacchi di grano l'archibugio o il tramaglio perché durante la navigazione poteva avere l'occasione di sparare ad un germano o di pescare qualche libbra di pesce; dal contadino che si inoltrava – facendosi magari prestare il barchino da un pescatore – nella folta vegetazione palustre per segare le canne o le infiorescenze primaverili (falaschi e pattumi) così necessarie per il bestiame e per i diversi usi agricoli; dal bracciante povero che nei mesi invernali cercava di integrare gli scarsi redditi familiari dedicandosi ai piccoli contrabbandi di sale e tabacco o all'appropriazione indebita delle risorse palustri*" (Zagli, 1995, p. 171).

Ad esempio, nel 1811, il dottor Leone Livi ricordava come il padule fosse "il paradiso dei cacciatori per l'abbondanza della selvaggina migratoria (folaghe, germani, colombacci) ed anche, sia pure in misura assai minore, per quella stanziale (lepri, volpi e starne). Si sa inoltre che particolarmente abbondanti erano le beccacce e i beccaccini, le quaglie e le tortore, i tordi e una grande varietà di selvaggina minuta, i fagiani e persino i caprioli".

All'epoca, anche la pesca continuava ad essere definita "uno dei prodotti industriali", grazie alla "gran copia di lucci, anguille, tinche, reine, cheppie, scalbatre e lasche" (Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, 1980, p. 10).

Qualche anno dopo, anche il geografo Attilio Zuccagni Orlandini (1832) scriveva che le popolazioni residenti "vicino al lago" vivevano sia "di caccia, di pesca, di navigazione", sia dell'utilizzazione della vegetazione igrofila.

Alla fine del XIX secolo, come dimostra l'opuscolo *Pianta, regolamento e capitoli speciali* del Consorzio degli Emissari del Padule di Fucecchio (edito a Firenze, nella tip. Ricci, nel 1890, alle pp. 8 e 21), l'ente di gestione della zona umida aveva il dovere di far visitare periodicamente, dal suo ingegnere e dalla sua guardia, tutto il comprensorio "*onde sorvegliare che sia eseguito in tempo debito il taglio delle erbe palustri, e la rimozione dei ridossi dall'alveo, e delle frane delle ripe, affinché sia possibile e libera la navigazione, e non si formino impedimenti al libero corso delle acque*". Per ben sorvegliare che il mantenimento degli equilibri ambientali della zona umida venisse rispettato, la guardia

doveva *“esser proprietaria di un barchetto”* e, con questo, *“nei mesi di novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo ogni 15 giorni, e negli altri mesi ogni dieci”*, era tenuta a *“percorrere tutti i Canali emissari, cioè il Terzo, Capannone, Maestro e Usciana, osservare e riferire con rapporto alla Presidenza del Consorzio”* riguardo ai lavori da effettuare per cause naturali o negligenze umane; a quest’ultimo proposito, si richiedeva esplicitamente polso fermo nel reprimere i non infrequenti abusi come la costruzione – *“da pescatori o da altri privati”* – di *“argini di terra, o parate anche parziali, che ne restringano l'alveo, o steccate, palizzate di frasche o altri ritegni, incannucciate o altri ostacoli al corso delle acque”* e quindi anche alla navigazione.

Pure l'ingegnere capo del Genio Civile fiorentino, Giovanni Clive, documenta – nel suo ampio trattato finalizzato alla bonifica generale del padule (1898, pp. 56 e 58) – come l'Usciana fosse tuttora ben navigabile e a buon diritto tale canale fosse stato classificato tra quelli di prima categoria (e quindi con la *“perfetta navigabilità”* che doveva essere mantenuta a spese statali) dalle leggi del 20 marzo 1865 e 5 luglio 1882. Lo stesso tecnico non mancava di ricordare i canali navigabili interni (classificati di seconda categoria in funzione sempre della navigazione) e i numerosi porti ancora attivi, tra cui quelli del Capannone e delle Morette, di Cavallaia e di Stillo, dei Massesi e del Grazzini, delle Case e del Terzo, del Morelli e dei Masoni, con l'ultimo *“che è l'origine del Canale del Terzo”* presso l'omonima fattoria (Clive, 1898, p. 22).

Grazie alla persistenza delle attività tutte locali di caccia e pesca, di raccolta della vegetazione palustre e persino della rena (cui, almeno tra le due guerre mondiali, si dedicavano alcuni renaioi), attestate da innumerevoli documenti della prima metà del XX secolo, poté perpetuarsi pure la piccola navigazione nei canali e nei chiari del padule, come dimostrano le belle e significative fotografie edite in varie opere recenti (Comune di Fucecchio-Unicoop Firenze, 1989, pp. 115-116; Ciuffoletti e Conti, 1995, pp. 211-213). Mete più frequentate dai cacciatori e pescatori erano sicuramente il Casino di Mandino e il Casino del Lillo, ancora esistenti: *“casotti in muratura di circa due metri per tre, collocati in due zone diverse, separate dal Fosso della Croce, il fosso più grande, che un ‘navicello’ poteva solcare anche in estate col suo carico di falasco”* (Ciuffoletti e Conti, 1995, p. 169).

Più in generale, ancora in quegli anni il padule costituiva un ambiente pieno di attrattive anche per il tempo libero, tanto che vi si effettuavano pure gite di gruppo, quale quella di una quindicina di persone colte da un ignoto fotografo, in una festività pasquale degli anni '20, a navigare in un barchetto dal Capannone a Massarella (Ciuffoletti e Conti, 1995, p. 213).

Nel 1940, Ezzelino Nelli testimoniava come continuavano ad esercitarsi *“attivamente la pesca e la caccia palustre, che è sempre abbondante”* (Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, 1980, p. 10). Tra le due guerre, *“con la sua*

economia 'primitiva', continuava a rappresentare ancora una fonte di reddito e di lavoro per un buon numero di pontigiani e di abitanti degli altri Comuni rivieraschi: si raccoglievano il 'falasco' dalle molteplici utilizzazioni [...] e altre erbe palustri come la 'sara' e il 'sarello' utilizzati per impagliare fiaschi e sedie, il 'biodo' materia prima per fare le sporte, la 'gaggia' un tipo di salice per formare il sottofondo delle damigiane, il 'giunco' usato per rivestire le seggiole [...]. Anche la caccia dei numerosi uccelli acquatici stanziali e di passo e soprattutto la pesca (tinche, lucci, arborelle, anguille, ranocchi), che a metà degli anni '30 era praticata da almeno 8 aziende di Ponte Buggianese, continuavano a contribuire in maniera apprezzabile al sostentamento di una parte della popolazione pontigiana", alimentando persino una immigrazione stagionale dai comuni più lontani dalla zona umida (Ciuffoletti e Conti, 1995, pp. 33-34).

"Date le condizioni ambientali, è naturale che molte famiglie agricole possedessero, e molte possiedono ancora oggi, un barchino: una piccola barca è necessaria per trafficare in mezzo ai fossi, sia che si voglia raggiungere il cesto per la caccia, sia che si voglia falciare sulle sponde la prima tenera erbetta per alimentare i bovini, sia che si voglia tentare la pesca delle anguille o catturare una tinca per saporire il buon risotto cucinato a fuoco lento sulla brace di gelso, nel tegame di terracotta" (Ciuffoletti e Conti, 1995, p. 169).

È quindi naturale che molte vie d'acqua e molti porti fossero ancora mantenuti e praticati. Sempre Bruno Fanucci ricorda sul filo della memoria che, "ancora nel secolo scorso, la via Buggianese" tra Borgo a Buggiano e Ponte Buggianese "era affiancata da un fosso percorso da barche e barconi per trasportare merci" dal secondo paese "al mercato di Borgo a Buggiano (l'approdo era in località Santa Maria in Selva). Nella toponomastica del nostro Comune si legge ancora via Calla Centoni, via Porto Agnolone, che era anticamente, ma anche in tempi assai recenti, il porto principale per le merci di scambio. Esistevano poi dei porticcioli stagionali per manipolare le merci proprie del padule" e che "diventavano operosi nella stagione estiva per il falasco, per il sarello e gli spazzolini, per le erbe della pastura primaverile", ecc. (Ciuffoletti e Conti, 1995, p. 171).

Poi, dopo l'ultima guerra, l'abbandono quasi totale (salvo che per l'ormai distruttiva caccia che molti si ostinano pervicacemente a praticare, mentre di fatto non esistono più pescatori) della fruizione delle risorse palustri. L'intero ecosistema (padule e canali) è stato ben presto gravemente compromesso dall'inquinamento (prodotto abbastanza equanimente dall'agricoltura "intensiva" che si pratica intorno al padule e dagli insediamenti industriali e turistico-residenziali della valle, di cui la zona umida costituisce l'unico collettore), con le acque sempre più "asfittiche, maleodoranti, povere di plancton" e ridotte "virtualmente abiotiche": ciò che non ha mancato di determinare il forte depauperamento faunistico (specialmente ittico). D'altro canto, la cessazione della raccolta della vegetazione (nel passato praticata capillarmente) ha prodotto la diffusione a tappeto della infestante can-

nuccia (*fragmitto*) che, senza soluzione di continuità, “colonizza tutti gli ambienti ormai interrati o comunque dove l’acqua scompare per lo meno in estate”, con eliminazione o rarefazione delle altre formazioni floristiche e degli stessi “chiari” (Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, 1980, pp. 10, 57-60, 208 e 251).

La geografia dei porti e delle idrovie. Da “relitti configurativi” a possibili nuovi beni-risorsa

Come è noto, prima del saggio più volte citato di Anna Guarducci (1993, pp. 35-48), lo studio degli scali del lago-padule e dei suoi canali non è mai stato affrontato in modo sistematico, evidentemente per le difficoltà concernenti sia la messa a fuoco dell’intero sistema (fatto di un numero notevole di strutture, seppur variabile nel tempo e dal nome spesso incerto e anch’esso cangiante), sia soprattutto la loro ubicazione topografica. Di certo, in seguito alle operazioni idrauliche e alla colonizzazione agricola che produssero cambiamenti continui nell’assetto territoriale, molti scali finirono coll’essere abbandonati o recuperati successivamente, dopo una fase anche lunga di abbandono; non pochi altri vennero costruiti *ex novo*.

Grazie allo studio sopra citato – che utilizza accuratamente, integrandole con altre fonti, l’incompleto elenco realizzato dal tecnico granducale Anton Felice Perondi nel 1781 (ASF, *R. Possessioni*, f. 2546, c. 167 ss., *Nota degli scali o porti compresi nelle Reali Fattorie*; importante è anche la *Pianta del terreno alienato e da alienarsi nel Padule di Fucecchio* disegnata dallo stesso Perondi nel 1780-83 e conservata in ASF, *Piante delle R. Possessioni*, n. 116) – è stato possibile censire e localizzare, in una specifica carta tematica, pur con qualche incertezza, ben 52 dei 56 scali documentati, tra quelli pubblici che negli anni ‘80 del XVIII secolo furono gestiti dalle comunità locali e il minor numero che già apparteneva ai privati (essenzialmente ai marchesi Ferroni e Bartolommei proprietari delle due fattorie di Bellavista e Case / Montevettolini); è da considerare che questo rilevante numero comprende anche vari porti ricordati nelle fonti documentarie precedenti ma che non compaiono in quelle sopra citate degli anni ‘80, molto probabilmente perché non più agibili (Guarducci, 1993, pp. 46-48).

Gli scali che non è stato fin qui possibile localizzare riguardano quelli del Pesenti (da collocare tra le fattorie di Bellavista e Alltopascio, nel territorio su cui gravitavano le comunità di Montecarlo, Uzzano e Buggiano), della Capanna dei Pescatori, dei Noci (detto anche Porto Grande) e della Fornace (tutti da ricercare nel settore settentrionale della fattoria di Ponte a Cappiano e quindi nella comunità di Fucecchio, verosimilmente lungo le pendici delle Cerbaie) (Guarducci, 1993, p. 40).

Il fatto che i porti sorgessero a distanza molto ravvicinata l'uno dall'altro (non si supera mai il chilometro e, di regola, l'intervallo è nell'ordine di 400-500 metri) dimostra sia la grave carenza di viabilità (quanto meno di strade effettivamente fruibili durante la cattiva stagione) tra il pedecolle e la zona umida, sia la funzione meramente locale della maggior parte delle strutture e volta essenzialmente all'assistenza della maglia poderale (soprattutto in quanto "porte" di esportazione delle eccedenze agricole) da cui spesso mutuavano il loro nome: ad esempio, sappiamo che dallo scalo del Merlaio o di Stillo si esportava specialmente l'acquavite ivi prodotta con procedimento di distillazione del vino locale.

Tra le strutture di maggiore frequentazione, sono sicuramente da segnalare quelle dello Scolo di Montecarlo, dello Scolo di Uzzano e del Fosso alle Parti (tradizionalmente utilizzate dagli abitanti dei castelli di Montecarlo, Uzzano e Buggiano), del Capannone (che serviva soprattutto la grande fattoria di Bellavista), del Calderaio (detto anche dei Massesi per la confluenza degli abitanti dei castelli di Massa e di Montecatini, gli ultimi dei quali si servivano pure degli scali di Porrione e del Terzo pertinenti all'omonima fattoria granducale), delle Case e del Ponte o Porto Nuovo (appartenenti alla fattoria prima granducale e poi dei Bartolommei di Case/Montevettolini, l'ultimo dei quali "sempre stato porto antico della Comunità di Monte Veturini") (ASF, *R. Possessioni*, f. 2546, c. 180), dell'Uggia e delle Morette (che erano le "porte" della fattoria granducale di Castelmartini), di Fondo a Chiusi, Brugnana e di Stabbia o del Faina/Faini (che svolgevano le stesse funzioni per l'altra azienda principesca di Stabbia) e finalmente di Fucecchio e del Ponte di Burello (i quali soddisfacevano le esigenze dell'abitato di Fucecchio) (Guarducci, 1993, pp. 41-42).

È certo che, fra tutti gli scali presenti soprattutto nelle fattorie granducali e in quelle dei marchesi Ferroni e Bartolommei che godevano della fruizione (mediante i loro fattori o incaricati) delle tasse di sbarco ed imbarco, quello del Capannone di Bellavista (costruito nei tempi tardo-rinascimentali dai Medici, sul sito che anticamente era liberamente utilizzato dai "popoli del piano e comunità di Buggiano" che da allora furono costretti a pagare "fide") mantenne sempre un ruolo assolutamente preminente. "*Ad esempio, sappiamo dal matematico Guido Grandi che nel 1715 vi partivano barconi grossi col carico di 130 barili [quasi 60 quintali] di vino, oltre le persone che sopra vi sono*" (Guarducci, 1993, p. 39); rilevante era il movimento anche nella prima metà del XIX secolo, quando la fattoria era passata dagli indebitati aristocratici fiorentini Ferroni agli emergenti industriali pesciatini Magnani, per poi far parte della proprietà Niccolai-Lazzerini. Tale porto, detto anche dei Navicelli, consisteva eccezionalmente in un articolato e polifunzionale complesso architettonico, vero e proprio avamposto isolato sul padule – ancora oggi esistente, seppure ridotto ad uno stato di abbandono – dotato (come dimostra

la *Stima di Bellavista* redatta nel 1809 dall'ingegner Giuseppe Manetti e conservata nella Biblioteca Moreniana di Firenze, *Fondo Bigazzi*, ms. 176) di capienti tinaie/cantine e granai/magazzini per il deposito delle grasce destinate all'esportazione con navicelli, abitazioni per il personale, chiesa e persino di un arsenale dei legnami utilizzato pure per la costruzione e manutenzione delle imbarcazioni (Pazzagli, 1992; Ciuffoletti e Conti, 1995, pp. 17-18).

Per la navigazione interna si utilizzavano – anche nella zona umida fucecchiese – imbarcazioni di dimensioni e capacità di carico relativamente modeste, in genere manovrate con la stanga (formata per lo più da un palo di castagno sbucciato di cui un'estremità veniva appuntita e rafforzata dal cosiddetto "polso" o rivestimento in ferro a forma di cono) come i *barchini* e le *barchine*, che per lo più servivano alla pesca e alla caccia e allo spostamento di persone, che erano particolarmente adatti al fondo palustre, caratterizzato da bassi fondali e da rigogliosa vegetazione igrofila. Non mancavano, però, le imbarcazioni di più cospicue dimensioni, proprie del fiume Arno, come i *barchetti* e persino i *navicelli* (utilizzati per la pesca e soprattutto per il trasporto sia di persone che di merci e lunghi rispettivamente 10-14 e 25-30 braccia, vale a dire rispettivamente 6-8 e 15-17 metri) (Bonino, 1994); alla fine del XVI secolo, sono documentati dal fattore medico Ceseri Frullani anche i *gozzi*, barche a remi per la pesca o il trasporto di merci aventi le estremità a punta (*Memorie sul Padule di Fucecchio*, 1990, pp. 38-39).

Tutte queste imbarcazioni venivano tenute sott'acqua finché la stagione non diventava calda, per mantenere le connessioni in pressione; solo quando la temperatura dell'acqua aumentava, allora venivano tirate in secco per evitare che i legni marcissero (Bonino, 1994). Così ricorda il pontigiano Bruno Fanucci *sul filo della memoria*: "*bisognava tenerlo nell'acqua, altrimenti le tavole, prosciugandosi, avrebbero allargato le connessioni, e dentro ci sarebbe entrata l'acqua. Ogni anno a primavera bisognava toglierlo dal fosso, dov'era stato ancorato ad un pioppo con una lunga catena, e prosciugarlo e incatramarlo e stoppinarlo, come fa il buon calafato. Il contadino deve saper condurre le sue opere secondo gl'ingredienti di molti mestieri. Solo così il barchino poteva durare a lungo*" (Ciuffoletti e Conti, 1995, p. 170).

Il barchetto era un'imbarcazione assai agile lunga da 10 a 14 braccia (circa 6-8 metri, eccezionalmente 10), costruita per lo più con legno di quercia (più raramente di pino che era soggetto a marcire nei punti come le fiancate dove il bagnasciuga era incessante): presentava il fondo di forma ovale con le caratteristiche "levate" o "alzate" a poppa e a prora e la dotazione del timone. Il barchetto che veniva utilizzato esclusivamente per la pesca aveva una specie di vano delimitato da aste a prora che serviva come vivaio (con tanto di paratie stagne e dei fori che consentivano l'ingresso all'acqua) per il pesce pescato; abbastanza raramente (e mai per le imbarcazioni da pesca) era anche dotato di scalmi per l'inserimento di due remi e attrezzato di albe-

ro e vela (soprattutto quadra), come invece abitualmente i navicelli.

Il navicello aveva la conformazione di un barchetto di maggiori dimensioni, potendo raggiungere agevolmente le 30 braccia di lunghezza (circa 17-18 metri). Era costruito tutto in legname di quercia, aveva un fasciame più robusto rispetto al barchetto e la dotazione consueta dell'albero con la vela quadra; ovviamente, il navicellaio e i suoi garzoni non mancavano di dirigere l'imbarcazione con il timone e di manovrarla ora con la stanga e ora con due remi.

Il barchino è la tipica imbarcazione del Padule di Fucecchio, di grande leggerezza e manovrabilità come compete ad una struttura dalla forma assai più agile e lanceolata rispetto al barchetto, anch'essa costruita in legno di quercia, con le "alzate" a poppa (talora con lo specchio rettangolare più largo, più spesso con lo specchio molto inclinato) e a prora e con la stanga con la parte terminale costituita da una piccola forca a due denti detta "forcino" (adatto al fondo fangoso e ricco di vegetazione).

La barchina, infine, è un'imbarcazione assai simile al barchino: è un po' più grande e costituisce il punto di congiunzione con il più rotondo barchetto (Bonino, 1994; Dei, 1993).

"Il barchino meriterebbe proprio di entrare nello stemma del nostro municipio" di Ponte Buggianese, scrive Bruno Fanucci *sul filo della memoria*. *"I nostri antenati lo avevano infatti reso protagonista di una festa paesana: il Palio della Pesca", che fino allo scadere degli anni '50 "si correva nel tratto da Fratini fino al Ponte Nuovo, un chilometro circa; ogni contrada aveva il suo 'barcaiolo', l'otto settembre in onore della Madonna; si preparava il fiume con una chiusa che faceva salire il livello delle acque e, nel pomeriggio, fra i due argini festanti vogavano i barcaioli mentre una folla di gente variopinta, con grida e battimani, seguiva la corsa e incoraggiava il proprio beniamino". Di più, "un tempo le famiglie ne facevano anche altro uso: per esempio, la vendemmia si praticava caricando il barchino sul barroccio e trainandolo lungo le prode per riempirlo d'uva. Quando era colmo, si trainava il carico sull'aia, si staccava il cavallo, si metteva il barroccio in pari; e noi ragazzi, con un gusto sfrenato, si pigiava l'uva con le gambe nude, mentre il capoccia, con la bigoncia sulle spalle, portava il mosto nel tino a fermentare"* (Ciuffoletti e Conti, 1995, pp. 169-170).

Con le trasformazioni innescate dalla rivoluzione dei trasporti ferroviari e terrestri, quasi tutte le antiche strutture di approdo hanno finito col perdere la loro funzione commerciale e non poche collo scomparire definitivamente. Qualcuna – come documenta anche la Carta d'Italia in scala 1:25.000 dell'Istituto Geografico Militare che vale ad "ufficializzarla" – è rimasta. È il caso degli scali di Massarella, Stillo, Guido, Grazzini, Case, Uggia e Morette, oltre che di Cavallaia, di Burello, del Capannone con il suo canale ormai interrto e imboschito (Guarducci, 1993, p. 42).

Lo *status* di riserva naturale di cui da pochi anni gode già parte della

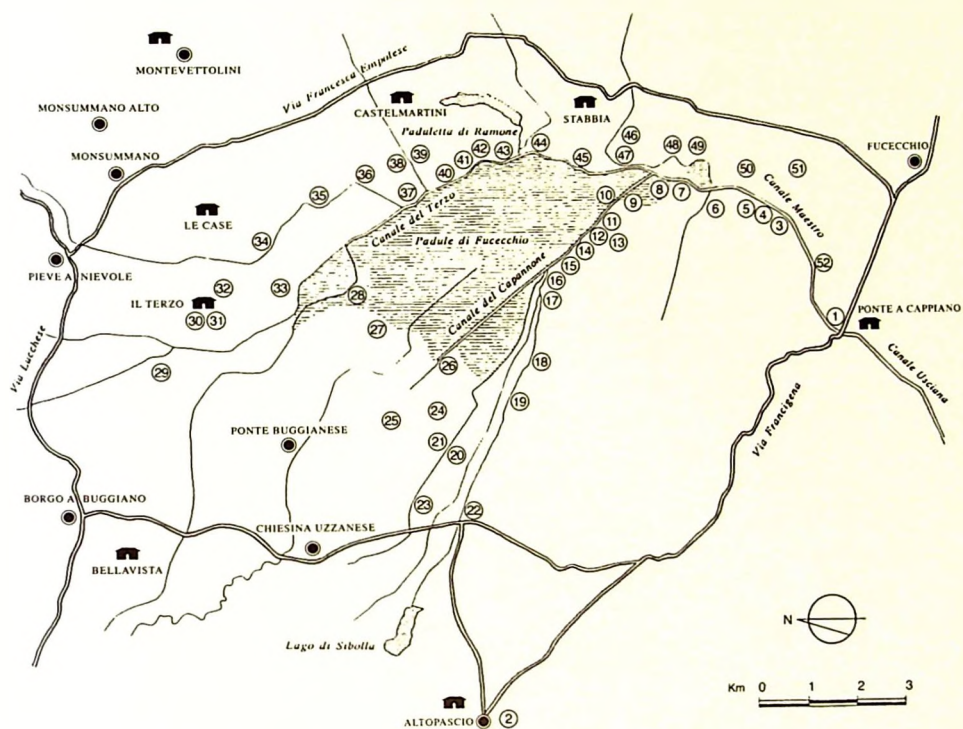
zona umida (soprattutto del settore nord-orientale della Provincia di Pistoia, in minima misura di quello meridionale della Provincia di Firenze) potrà, forse, consentire di programmare un'opera di accorta manutenzione e di lungimirante restauro di alcune delle strutture idrauliche (i tre canali longitudinali e vari canali di collegamento trasversale, i porti principali), opera che non può non essere pensata come funzionale alla valorizzazione turistica ecocompatibile dell'invaso, mediante la ripresa delle pratiche idrovie con le tipiche imbarcazioni a chiglia piatta, a partire dai navicelli. Questi (almeno nelle stagioni piovose) dovrebbero percorrere senza difficoltà il Canale Maestro da Ponte a Cappiano e inoltrarsi nel Canale del Capannone fino almeno allo scalo di Salanuova; per l'ultimo tratto fin quasi in prossimità del Capannone (strada per il Fosso delle Pietre che è circa 300 metri prima dell'antico porto), così come per l'intero Canale del Terzo fino al Ponte Righetti e per tutte le altre idrovie, invece, c'è da prevedere l'uso (così come attualmente da parte dei pescatori e soprattutto dei cacciatori) solo dei barchini o tutt'al più (per tratti limitati) dei poco più grandi barchetti.

Le porte di accesso principali di questo rivitalizzato sistema di vie d'acqua potrebbero essere ubicate sia nei vicini e bellissimi porti delle *Morette* (Figg. 9-10) (vero e proprio manufatto realizzato in una abbastanza ampia rientranza del Canale del Terzo, a somiglianza di una elementare darsena, con gli argini sostenuti da muri di pietra attualmente in cattivo stato, con in prossimità un tipico casotto e l'imbocco dei canali trasversali del Prete e del Termine utilizzati anch'essi per l'ormeggio dei barchini) e dell'*Uggia* (Figg. 11-12) (anch'essa struttura costruita, con la sua alta piattaforma che di recente è stata adattata a pedana con tettoia, con funzione di "Osservatorio della Fauna e della Flora" istituito congiuntamente dal Comune di Monsummano Terme e dalle locali Associazioni Caccia e Pesca, e che occupa lo stretto sprone arginale aggettante sul Canale del Terzo e delimitato lateralmente da due fossi usati solo nella parte finale come luoghi di ormeggio) che, tra l'altro, hanno il vantaggio di essere prossimi al "Centro di Ricerca, Documentazione e Promozione del Padule di Fucecchio" (dotato di un attivo e apprezzato "Laboratorio Didattico-ambientale") di Castelmartini; sia nel porto di *Salanuova* (Fig. 13) che si collega ai primi mediante vari canaletti trasversali (a partire dal Fosso del Prete, dal Fosso del Termine e dal Fosso Nievolina) e che non dispone di vere attrezzature portuarie, utilizzando le imbarcazioni per l'ormeggio le due sponde dell'ampio Canale del Capannone (in adiacenza del ponte che lo sovrasta), oppure i collegati canali trasversali.

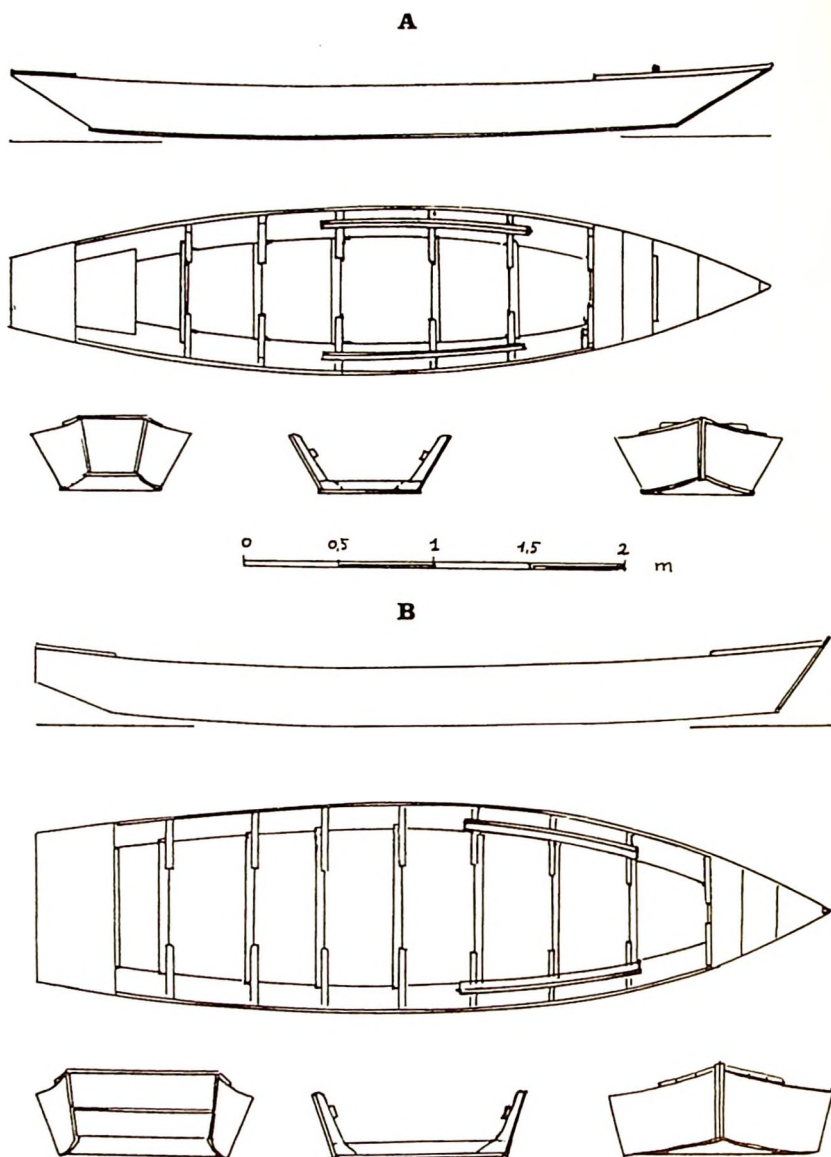
È da sottolineare che dal Porto dell'*Uggia* si può agevolmente barcheggiare nel settore centro-settentrionale della zona umida, approfittando del Fosso dei Coloni per il Casotto del Lillo e il Capannone e del Fosso della Croce per l'area dei Taglietti del Fabbroni e di Pratogrande.

Per altri ingressi, potrebbero essere opportunamente utilizzati sia il monumento mediceo del *Ponte a Cappiano*, vero e proprio terminale della zona umida (dove esisteva, presso il Callone dei Navicelli, nella piazzetta sulla quale si articolano gli edifici un tempo pertinenti alla fattoria granducale, l'antico porto); sia il poco distante scalo di *Cavallaia* (Fig. 14), dotato di un'ansa simile a quella delle Morette e ubicato quasi alla confluenza del Vinicio e alla biforcazione del Canale Reale nelle due vie d'acqua del Capannone e del Terzo, proprio in contiguità con l'antico omonimo borgo.

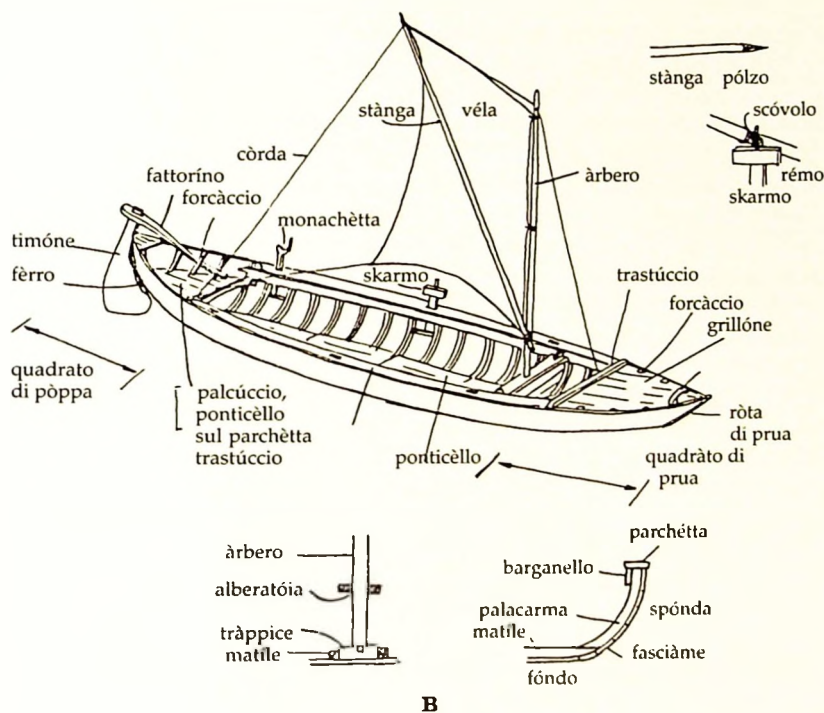
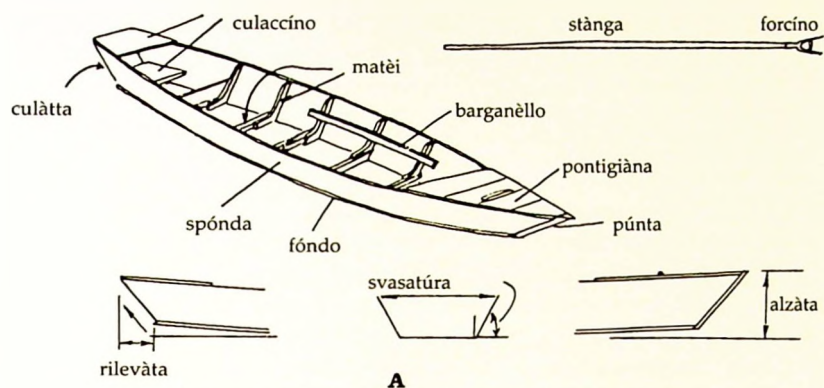
1. di Ponte a Cappiano alle Calle dei Navicelli
2. di Altopascio al Ponte del Rio Tassinaia
3. del Fagioli (o del Masini)
4. di Osanna
5. del Casino (o delle Case)
6. del Vannucci (o di Falonaco)
7. della Fonte di Cavallaia
8. di Cavallaia
9. di Massarella (o di Massa)
10. di Lampaggi (o del Castellare di Massarella)
11. di Stillo (o del Merlaio)
12. della Sammichela
13. di Guido (o del Pieracci)
14. degli Alberelli (o Vecchio di Salanuova)
15. di Salanuova
16. dello Scorpione
17. del Sasso Bianco
18. della Madonna della Querce
19. dello Scolo dei Poderi
20. dello Scolo di Montecarlo
21. dello Scolo di Uzzano
22. di Sibolla
23. del Fosso alle Parti
24. del Matteoni
25. alle Pietre
26. del Capannone di Bellavista (o dell' Anchione)
27. del Beconi
28. del Grazzini
29. del Calderaio (o dei Massesi)
30. del Masoni
31. di Porrione
32. del Terzo
33. dei Navicelli
34. delle Colmate (o delle Case)
35. Nuovo (o di Via Nuova o del Ponte Nuovo)
36. del Cognolo
37. dell'Uggia (o Porticcioli)
38. della Fornace
39. di Castelmartini (o della Casina dei Pescatori)
40. della Conigliolaia
41. Vecchio delle Morette
42. delle Morette
43. di Fondo a Chiusi
44. di Brugnana
45. di Stabbia (o del Faina / Faini)
46. alle Macine
47. delle Pietre
48. degli Alberelli
49. della Vettrice (o delle Vettrici o del Morelli)
50. del Podere del Pino
51. di Fucecchio
52. del Ponte del Burello



33. Il Padule di Fucecchio con i porti, i canali e le strade nel 1770-80.



34. Barchini tradizionali del Padule di Fucecchio. A. Tipo più recente (scheda n. 1). B. Tipo arcaico (scheda n. 2) (Bonino, 1996).



35. Termini dialettali: A. *barchino* del Padule di Fucecchio; B. *barchetto* a vela di Limite d'Arno (Bonino, 1996).

SCHEDA N. 1

Località: ANCHIONE (PT)

Lunghezza, m 3,95

Larghezza, m 0,915

Altezza a prua, m 0,38

Altezza a poppa, m 0,38

Altezza al centro, m 0,29

N. ordinate: 6

Spessore delle ordinate, cm 3; distanza tra le ordinate, cm 40.

Manovre: forcino con stanga da m 3,5 (fino a m 4,5) a spinta.

Legnami: pino; colore: nero di pece dentro e fuori.

Impiego: caccia e pesca; portata: 2,5 quintali, o 2 persone.

Data di costruzione: 1960, Località: Ponticelli.

Proprietario: Lamberto Magrini.

Riferimenti: numero di matèi, sezione maestra, culatta (cm 35 x 47 x 24, B-h-b), inversione dell'ordine di montaggio delle parti di matèi (3 verso prua e 3 verso poppa).

Fotografie: n. 2

Tipo d'imbarcazione: BARCHINO.

Sporgenza della prua, m 0,49.

Sporgenza della poppa, m 0,42.

Cavallino a prua, cm 7.

Cavallino a poppa, cm 6,5.

Larghezza del fondo piatto, m 0,61.

N. traverse: 6. Spessore del fasciame, cm 1,5.

SCHEDA N. 2

Località: ANCHIONE (PT)

Lunghezza, m 4,22

Larghezza, m 1,00

Altezza a prua, m 0,51

Altezza a poppa, m 0,38

Altezza al centro, m 0,28

N. Ordinate: 8;

Spessore delle ordinate, cm 3, distanza tra le ordinate, cm 32.

Manovre: Forcino con stanga da m 4, a spinta.

Ancoraggio: catena sotto la pontigiana collegata al forcino piantato sul fondo del canale.

Legnami: pino; colore: nero di pece dentro e fuori.

Impiego: caccia e pesca; portata: 3 quintali e/o 2 persone.

Data di costruzione: 1970, Costruttore: Bozzi di Massarella.

Proprietario: Vittorio Del Rosso di Pieve a Nievole.

Riferimenti: numero dei matèi, sezione maestra, colatta (cm 32x56x19,5, B-h-b), inversione dell'ordine di montaggio delle parti di matèi (4 verso prua e 4 verso poppa).

Varie: peso circa 45 Kg.

Fotografie: N° 2

Tipo d'imbarcazione: BARCHINA.

Sporgenza della prua, m 0,64.

Sporgenza della poppa, m 0,48.

Cavallino a prua, cm 7.

Cavallino a poppa, cm 5.

Larghezza del fondo piatto, m 0,68.

N. traverse: 8. Spessore del fasciame, cm 1,5.

Data del rilevamento: 25/4/1993.

SIGLE E ABBREVIAZIONI

ACBP, Archivio del Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, Ponte Buggianese

ACM, Archivio del Comune di Monsummano

ASF, Archivio di Stato di Firenze

BFP, Biblioteca Forteguerriana di Pistoia

BIBLIOGRAFIA GENERALE

AA.VV., *Atti del Convegno su l'identità geografico-storica della Valdinievole*, Buggiano Castello, 24 giugno 1995, Comune di Buggiano, 1996.

AA.VV., *Cerreto Guidi Storia di un territorio*. Mostra documentaria, Villa Medicea di Cerreto Guidi 25 maggio-30 giugno 1991, Stia, Arti Grafiche G. Cianferoni, 1991.

AA.VV., *Progetto pilota per la salvaguardia e le valorizzazione del Padule di Fucecchio*, ed. Consorzio di Bonifica del Padule di Fucecchio, Firenze, Giorgi e Gambi, 1980.

M. Azzari, L. Rombai, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, Bologna, Editografica Rastignano, 1982, pp. 63-111.

S. Baldacci, *Il "Governo delle Acque" come fattore di regionalizzazione: dagli interventi medicei al consorzio di Bonifica del padule di Fucecchio*, in *Atti del Convegno su l'identità geografico-storica della Valdinievole*, Buggiano Castello, 24 giugno 1995, Comune di Buggiano 1996, pp.

S. Baldacci, *La sistemazione idraulica in Valdinievole da Pietro Leopoldo all'Unità d'Italia*, in G.C. Romby, L. Rombai (a cura di), *Monsummano e la Valdinievole nei secoli XVIII-XIX: agricoltura, terme, comunità*, Ospedaletto (Pisa), Pacini Ed., 1994, pp. 37-59.

D. Barsanti, L. Rombai, *La "Guerra delle acque" in Toscana. Storia delle bonifiche in Toscana dai Medici alla Riforma agraria*, Firenze, Medicea, 1986.

D. Barsanti, L. Rombai, *Scienziati idraulici nella Toscana granducale*, Firenze, Istituto Interfacoltà di Geografia, 1993.

G. Biagioli, *Agricoltura ed attività integrative in età preindustriale*, in *Atti del Convegno su pluriattività e mercati in Valdinievole (XVI-XIX secolo)*, ed. Comune di Buggiano (Bologna, Editografica Rastignano), 1993, pp. 21-32.

G. Biagioli, *L'agricoltura toscana dell'800 e l'economia del Padule*, in A. Prosperi (a cura di), *Il Padule di Fucecchio. La lunga storia di un ambiente "naturale"*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1995, pp. 213-242.

M. Bonino, *Il barchino di Fucecchio e le barche tradizionali dell'Arno, "Erba d'Arno"*, n. 66, 1996, pp. 28-47.

Ceseri Frullani, *Gli avvenimenti del Lago di Fucecchio e modo del suo governo*, a cura di A. Corsi Prosperi e A. Prosperi, Roma, Istituto Storico Italiano per l'Età Moderna e Contemporanea, 1988.

Z. Ciuffoletti, F. Conti (a cura di), *Ponte Buggianese. Un secolo di storia (1883-1983)*, Firenze, Centro Editoriale Toscano, 1995.

G. Clive, *La bonificazione del Padule di Fucecchio e della adiacente Valdinievole*, Firenze, Tip. Campolmi, 1898.

Comune di Fucecchio-Unicoop Firenze, *Fotografie di Fucecchio dai primi del '900 agli anni cinquanta*, Fucecchio, Edizioni dell'Erba, 1989.

A. Dei, *Per correre migliori acque. Mostra iconico-documentaria su alcuni aspetti della cultura delle acque interne tra Medio e Basso Valdarno, Capraia e Limite*, Biblioteca Comunale, 1993.

C. M. De la Roncière, *Florence, centre économique régional au XIV siècle*, Aix en Provençe, SODEB, 1976, vol. III.

G. B. Del Corto, *Storia della Valdichiana*, Arezzo, Sinatti, 1898.

- M. Di Fidio, *I corsi d'acqua. Sistemazione naturalistica e difesa del territorio*, Milano, Piro-la, 1995.
- V. Fossombroni, *Memorie idraulico-storiche sopra la Valdichiana*, Firenze, Cambiagi, 1789.
- R. Fucini, *Il matto delle giunche*, in "la Nuova Antologia", dicembre 1876, pp. 765-773.
- G. Galletti, A. Malvolti, *Il ponte medicco di Cappiano. Storia e restauro*, Fucecchio, Edizioni dell'Erba, 1989.
- A. Guarducci, *Le vie di comunicazione e la navigazione lacustre: strade, idrovie e porti*, in G. C. Romby, L. Rombai (a cura di), *Monsummano e la Valdinievole nel XVII secolo: terre, paduli, ville, borghi*, Ospedaletto (Pisa), Pacini Ed., 1993, pp. 35-48.
- G. La Tosa, *Due relazioni sul lago di Fucecchio (1670-1678)*, in *Memorie sul Padule di Fucecchio (secoli XVI-XVII)*, Quaderni della Fondazione Montanelli-Bassi, Fucecchio, Edizioni dell'Erba 1990, pp. 102-130.
- P. Malvolti, *Fine di una terra. La Cerbaie e il padule di Fucecchio*, Firenze, Nuove Edizioni E. Vallecchi, 1976.
- A. Malvolti, *Le risorse del Padule di Fucecchio nel basso Medioevo*, in A. Prosperi (a cura di), *Il Padule di Fucecchio. La lunga storia di un ambiente "naturale"*, Roma, Edizioni di Soria e Letteratura, 1995, pp. 35-62.
- Memorie sul Padule di Fucecchio (secoli XVI-XVII)*, Quaderni della Fondazione Montanelli-Bassi, Fucecchio, Edizioni dell'Erba, 1990.
- I. Moretti, *La viabilità medievale in Valdinievole*, in *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, Bologna, Editografica Rastignano, 1982, pp. 45-62.
- A. Ottanelli, *Monsummano: elementi, cause e motivi di un processo di industrializzazione tra l'Unità d'Italia e la seconda guerra mondiale*, in G. C. Romby, L. Rombai (a cura di), *Monsummano e la Valdinievole fra tradizione e cambiamento (1861-1961): popolazione, industria, urbanesimo*, Monsummano, Tip. Romani, 1995, pp. 65-89.
- R. Pazzagli, *Per una archeologia delle infrastrutture commerciali in età moderna: il porto e le buche da grano del Capannone in Valdinievole*, "Farestoria", IX (1992), n. 19, pp. 34-35.
- A. Pescarolo, *Il proletariato invisibile: la manifattura della paglia nella Toscana mezzadrale (1820-1950)*, Milano, F. Angeli, 1991.
- A. Prosperi (a cura di), *Il Padule di Fucecchio. La lunga storia di un ambiente "naturale"*, Roma, Edizioni di Soria e Letteratura, 1995.
- N. Rauty, *Vicende storiche del territorio pistoiese nel Medioevo*, Pistoia, Società Pistoiese di Storia Patria, 1982.
- N. Rauty, *Le terre di colmata in Valdinievole*, in *Atti del convegno sulla Valdinievole nel periodo della civiltà agricola /1*, Bologna, Editografica Rastignano, 1983, pp. 63-75.
- N. Rauty, *Linee di ricerca per l'origine dei comuni rurali in Valdinievole*, in *Atti del convegno su i comuni rurali nella loro evoluzione storica con particolare riguardo alla Valdinievole*, Bologna, Editografica Rastignano, 1984, pp. 13-19.
- E. Repetti, *Dizionario geografico, fisico storico della Toscana*, Firenze, Tofani, 1833-41.
- E. Repetti, *Dizionario corografico universale dell'Italia*, vol. III, p. II – Granducato di Toscana, Milano 1855.
- L. Rombai, *Il lago-padule di Fucecchio e la Valdinievole in età moderna: un ambiente tra vocazioni acquatiche e colonizzazione agricola*, in G. C. Romby, L. Rombai (a cura di), *Monsummano e la Valdinievole nel XVII secolo: terre, paduli, ville, borghi*, Ospedaletto (Pisa), Pacini Ed., 1993, pp. 11-34.
- P. Scheuermeier, *Il lavoro dei contadini*, Milano, Longanesi, 1996.
- J. C. Sismonde de Sismondi, *Quadro dell'agricoltura toscana*, ed. ital. a cura di G. Rossi, Pisa, Edizioni ETS, 1995.
- M. Sorelli, *Demografia, popolamento e attività professionali a Monsummano Terme e in Valdinievole tra la metà del Settecento e l'Unità d'Italia*, in G. C. Romby, L. Rombai (a cura di), *Monsummano e la Valdinievole nei secoli XVIII-XIX: agricoltura, terme, comunità*, Ospedaletto (Pisa), Pacini Ed., 1994, pp. 121-162.
- G. Targioni Tozzetti, *Relazione d'alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale, 1773, vol. V.

- A. Zagli, *Le attività di pesca nel Padule di Fucecchio in epoca moderna*, in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra 700 e 800: viabilità e bonifiche*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1990, pp. 449-482.
- A. Zagli, *Proprietari, contadini e lavoratori dell' "incolto". Aspetti e problemi dell'accesso alle risorse nell'area del Padule di Fucecchio fra XVII e XIX secolo*, in A. Prosperi (a cura di), *Il Padule di Fucecchio. La lunga storia di un ambiente "naturale"*, Roma, ed. di Storia e letteratura, 1995, pp. 157-212.

BIBLIOGRAFIA NATURALISTICA FLORO-FAUNISTICA

- AA.VV., *Atlante degli uccelli nidificanti e svernanti in Toscana*, Quaderni del Museo Provinciale di Storia Naturale di Livorno, Monografie 1, 1997.
- A. Bordoni, *I coleotteri del Padule di Fucecchio*, Centro di Ricerca, Documentazione e Promozione del Padule di Fucecchio, Castelmartini, Pistoia, 1995.
- E. Arrigoni Degli Oddi, *Ornitologia italiana*, Hoepli, Milano, 1929.
- F. Barbagli, R. Petrini, P. Sposimo, E. Zarri, *Check-list degli uccelli del Padule di Fucecchio (Pistoia, Firenze)*, Quad. Mus. Stor. Nat. Livorno, 1994.
- L. Cagnolaro, et altri, *Inchiesta sulla distribuzione della lontra (Lutra lutra) in Italia e nei cantoni Ticino e Grigioni (Svizzera)*, Laboratorio di zoologia applicata alla caccia, Bologna, 1971-1973.
- R. Corsi, A. Biondi, L. Carlotti, *Tra acqua e terra. Ecosistemi presenti nel Padule di Bientina e nel lago di Sibolla*, Provincia di Lucca.
- R. Gellini, *Botanica forestale*, Volume I, Firenze, 1973.
- V. Giacomini, *Le comunità delle piante*, Brescia, Ed. La Scuola, 1985.
- E.H. Giglioli, *Primo resoconto dei risultati della inchiesta ornitologica in Italia*, Firenze 1891.
- M.A. Giunti, *Evoluzione ambientale del Padule di Fucecchio e osservazioni primaverili del flusso migratorio dell'avifauna acquatica*, Firenze, 1996-97, Tesi di Laurea.
- A. Ghigi, *La vita degli animali Vol. II Mammiferi delle terre continentali. Avifauna Palearctica*, Torino, U.T.E.T., 1958.
- G. Marcuzzi, *La percezione umana dell'ecosistema "palude"*, in Quaderni di Ecologia Umana (25), Dipartimento di Biologia dell'Università di Padova, 1994.
- A. Nannizzi, *Ricerche idrobiologiche sul Padule di Fucecchio II. Fanerogame*, Bollettino di pesca, di piscicoltura e di idrobiologia, 14, pp. 161-179, 1938.
- A. Nistri, S. Vanni, *Note sulla collezione ornitologica Adolfo Lenzi (Fucecchio, Firenze)*, Atti Museo di Storia Naturale Grosseto, 1991.
- A. Romè, *Considerazioni sulla presenza e distribuzione dell'Istrice (Hystrix cristata) in Toscana*, Natura - Soc. ital. Sci. nat., Museo civ. Stor. nat. e Acquario civ., Milano, 71 (3-4), pp. 239-242, 1980.
- T. Salvadori, *Fauna d'Italia. Uccelli*, Milano, Vallardi, 1872.
- P. Savi, *Ornitologia toscana. Ossia descrizione e storia degli uccelli che trovansi nella Toscana. Con l'aggiunta delle descrizioni di tutti gli altri proprj al rimanente d'Italia*, Pisa, Nistri, 1827-31.
- P.E. Tomei, S. Cavalli, *L'areale dell'Istrice (Hystrix cristata L.) a nord dell'Arno*, Atti Soc. tosc. Sc. nat. Mem. B, 83, pp. 42-48, 1976.
- P.E. Tomei, F. Garbari, *Indagini sulle zone umide della Toscana I - il Padule di Fucecchio*, Lav. Soc. Ital. Biogeogr., 1978.
- P.E. Tomei, *La flora e la vegetazione del Laghetto di Sibolla*, in *Studi ed interventi sperimentali per la conservazione del Laghetto di Sibolla*, Ministero dell'Agricoltura e Foreste, Ponte Buggianese, 1985.
- P.E. Tomei, M. Cenni, *Il bosco di Chiusi e la Paduletta di Ramone*, estratto da Quaderni del Museo di Storia Naturale di Livorno 7, pp. 55-79, 1986.