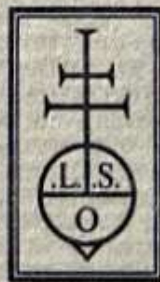


LEONARDO ROMBAI

PER UNA STORIA DELLA VIABILITÀ PROVINCIALE DI FIRENZE:
LA « RIVOLUZIONE STRADALE » DELL'ETÀ COMUNALE,
GLI INTERVENTI DEI GOVERNI GRANDUCALI,
LA GESTIONE PROVINCIALE



LEONARDO ROMBAI

PER UNA STORIA DELLA VIABILITÀ PROVINCIALE DI FIRENZE:
LA «RIVOLUZIONE STRADALE» DELL'ETÀ COMUNALE,
GLI INTERVENTI DEI GOVERNI GRANDUCALI,
LA GESTIONE PROVINCIALE

L'attuale rete della viabilità provinciale fiorentina, data da 110 arterie per una lunghezza complessiva di circa km 1021,¹ si è sostanzialmente definita nel 1970 (all'epoca si registrava infatti un numero di vie identico a quello attuale per uno sviluppo di km 1016).

Le strade Provinciali appaiono oggi assai diverse per lunghezza (si passa dai brevi percorsi di poche centinaia di metri delle SP 18, 110 e 63 fino agli oltre 54 chilometri della SP 4), per larghezza e stato di manutenzione della carreggiata² e delle «opere d'arte», oltre che per la loro articolazione planimetrica e il loro inserimento nel paesaggio circostante.

Al riguardo, si può rilevare che non poche strade appaiono permeate di ragguardevoli valori paesaggistici e ambientali d'insieme: è sicuramente il caso delle arterie che conducono o si avvicinano alle zone considerate dalla Legge Regionale n. 52 del 1982, che sancisce la istituzione di un sistema di *aree verdi protette* e parchi «naturali» che dovrà prossimamente estendersi agli spazi meno umanizzati — SP 13, 43, 44 e 45 per il Montalbano; SP 15, 60 e 61 per le Cerbaie; SP 111 per il Padule di Fucecchio; SP 95 per il Falterona e le Foreste Casentinesi; SP 102 per Pratolino-Villa Demidoff; SP 28 e 107 per il Monte Morello; SP 82 per il Poggio Ferrato; SP 16, 66 e 68 per i Monti del Chianti — così come di tante altre arterie che raggiungono i

¹ Sono in corso (autunno 1991) delle variazioni suscettibili di produrre modeste oscillazioni nella lunghezza della rete. In seguito alla costruzione di varianti, alcuni tratti sono infatti già stati (o sono per essere) dismessi e consegnati ai vari comuni: questa situazione riguarda le SP 3, 6, 20, 22, 34, 35, 66, 69, 74, 82, 90, 91 e 95.

² Ormai, quasi tutte le arterie presentano una sistemazione a conglomerato bituminoso, salvo che per pochi ed esigui tratti che mantengono il trattamento superficiale, lo sterrato o altro tipo di pavimentazione.

più diversi quadranti di una campagna capillarmente improntata di forme variegata e insieme armoniche sotto il profilo paesistico-agrario e forestale (tuttora in produzione o in via di riduzione a paesaggi-fossile) come quella fiorentina.

Ma, più in generale, molte arterie intessono paesaggi doviziosamente ricchi di singoli beni culturali di ordine architettonico-artistico o comunque di significative presenze storiche, come certe aree archeologiche (in proposito basti ricordare quelle etrusche dei Boschetti, Montefortini, Prato Rossello nell'area di Artimino-Comeana, raggiungibili tramite le SP 44 e 45) e archeologico-industriali (dalle cave di arenaria della Gonfolina e Montecceci a innumerevoli mulini da grano e da olio, fornaci, tabaccaie ed altri opifici paleo-industriali) o la maglia fittissima degli insediamenti umani data da centri storici, ville e ville-fattorie (tra le quali spiccano autentici «monumenti» come le residenze medicee di Cerreto Guidi, Poggio a Caiano, Ferdinanda di Artimino, ecc.), edifici religiosi (abbazie e monasteri, pievi e chiese suffraganee, cappelle e tabernacoli di crocevia), case coloniche, osterie, dogane, poste e altri edifici che punteggiano i percorsi e le direttrici della viabilità provinciale e delle sue diramazioni.

Proprio per arrivare a comprendere le ragioni e i meccanismi dell'origine delle strade e del loro graduale definirsi con la fisionomia attuale e con i connotati di struttura «pulsanti» di vita, occorrerà indirizzare l'analisi in termini di una corretta valutazione storica, geografica e ambientale della globalità della rete e delle singole componenti. In altri termini, si cercherà di prestare attenzione oltre che al condizionamento dovuto al diverso grado di difficoltà dei fattori naturali di ordine geomorfologico e idrografico (come l'ostacolo costituito dai corsi d'acqua, dalla disposizione del rilievo, dalle pendenze e dalla diversa natura e solidità dei terreni), anche e soprattutto al peso dei fattori umani. Spesso, infatti, la trama viaria toscana dell'età medievale e moderna era essenzialmente determinata — quanto ad andamento e a condizioni di efficienza e percorribilità — proprio dalle funzioni che gli itinerari dovevano esprimere in rapporto ai bisogni politico-militari ed economici delle aree attraversate: valori mutevoli, non di rado in contrasto tra di loro e più spesso non armonizzati tra i vari livelli istituzionali, come dimostrano le resistenze spesso manifestate dalle comunità periferiche alle direttive governative e la sordità del potere centrale alle istanze a più riprese espresse dai bisogni locali in materia di politica stradale.

In effetti, «le fasi e le vicende attraverso le quali la rete stradale toscana — e fiorentina — si è formata insegnano come la strada sia il risultato, non solo di determinate condizioni di progresso tecnico, ma soprattutto di

situazioni economiche e politiche anche transitorie. Il tracciato delle strade si modifica, la manutenzione diviene più attiva, nasce la massicciata, la larghezza e la consistenza del fondo migliorano, i profili verticali e le opere d'arte si stabilizzano in funzione del modificarsi delle condizioni di vita della regione attraversata, dei mezzi di trasporto usati, della politica stradale seguita» (A. BORGHI, 1977, p. 981).

Di sicuro, molti di questi tracciati stradali contemporanei ricalcano, sostanzialmente, percorsi già esistenti nell'età antica o tardo-antica. Almeno in età romana la maglia della viabilità maggiore era dettata — nelle direttrici fondamentali — dalla vitale importanza strategica di ordine militare e commerciale che le strade possedevano ai fini della mobilità: queste tendevano a privilegiare da un lato siti il più possibile immuni dai rischi di ordine geomorfologico e idraulico (quali le interruzioni per frane, smottamenti, esondazioni fluviali), dall'altro itinerari il più possibile rettilinei e quindi funzionali al collegamento rapido fra gli ambiti spaziali posti alle estremità di ogni arteria, eventualmente anche a costo dell'indifferenza per aree e centri intermedi preesistenti ai percorsi stessi.

Già alcune delle odierne strade Provinciali appartennero — almeno per certi tratti — al sistema della viabilità etrusca: è probabilmente il caso delle SP 17, 85 e 86 che ricalcano l'itinerario etrusco fra Arezzo e Fiesole che si snodava in destra dell'Arno (poi seguito dalla consolare *Cassia Vetus*); della SP 28 che rappresentava un segmento della via congiungente Sesto Fiorentino con il Mugello per il passo delle Croci di Calenzano; della SP 4 che costituiva l'importante «via del sale» per Fiesole, proveniente da Volterra; delle SP 66 e 68 che mettevano in comunicazione il bacino fiorentino con il Valdarno di Sopra e Arezzo per i Monti del Chianti. È fuor di dubbio però che queste e numerose altre arterie andarono a costituire il fitto e organico reticolo delle comunicazioni approntato da Roma fra la tarda età repubblicana e l'alto impero, imperniato su consolari — come la *Cassia Nova Adrianea* nel tratto pur controverso tra Arezzo e Firenze che per la maggior parte degli studiosi corrisponde al tracciato della SP 1 e per altri al tracciato della SP 66; la *Cassia* o *Clodia* tra Firenze e Prato corrispondente alla SP 6; la transappenninica Firenze-Bologna, comunque essa fosse denominata (*Clodiola* o *Flaminia «minor»*), corrispondente alla SP 8 — e su altre arterie, come la Firenze-Volterra, corrispondente a varie Provinciali attuali come la Certaldese I (SP 93), la Lucardese (SP 79), ecc., per non parlare delle già Provinciali Faentina per Borgo S. Lorenzo, Forlivese per Dicomano e S. Godenzo, ecc.

Col crollo dell'Impero la maglia viaria romana venne sconvolta e le antiche vie consolari furono declassate ad una funzione meramente locale:

spesso, per cessata manutenzione, il selciato andò scomparendo e le stesse strade finirono per perdersi e per essere sostituite da nuovi tracciati che potevano essere percorsi solo con cavalcature, bestie da soma o addirittura a piedi.

Anche sotto i Longobardi, a causa della presenza dell'Esarcato di Ravenna e dell'impaludamento dei bacini idrografici (Val di Chiana, Val di Nievole, Valdarno di Sopra, ecc.), i percorsi consolari della Toscana interna vennero trascurati a vantaggio della più occidentale via Francigena che dal passo della Cisa, Pontremoli, Lucca, Altopascio, Fucecchio, la Val d'Elsa e Siena metteva in collegamento l'Europa occidentale con Roma: per «tutto l'alto medio evo la Francigena o Romea rappresentò l'unico asse viario transregionale della Toscana, con rilevanti effetti di polarizzazione demografico-insediativa, economica, culturale e artistica per le regioni attraversate» (R. STOPANI, 1984).

In ogni caso, è oggi largamente condivisa dagli studiosi la nota tesi del Plesner secondo cui la viabilità alto-medievale andò organizzandosi intorno alle pievi, strutture ecclesiastiche che in effetti costituiscono i veri e propri fulcri e punti di riferimento del sistema stradale e di quello insediativo. Per quanto molti tracciati esistessero già in età antica o tardo-antica, è sicuro che il reticolo contemporaneo andò definendosi, nelle sue grandi linee, proprio nell'età medievale e precisamente fra l'alto medio evo e la metà del XIV secolo, come dimostra lo stesso assetto degli insediamenti umani: a partire dalle chiese plebane (Renato Stopani e Giuseppina Carla Romby mettono in luce come queste strutture si succedano, di regola, secondo allineamenti che punteggiano i percorsi stradali all'epoca più importanti, anziché rapportarsi in modo meccanico e rigido ai centri abitati di taglia urbanistico-demografica maggiore) e dagli altri complessi religiosi, come le chiese canonicali, i monasteri e le abbazie, gli ospedali e gli ospizi e le altre istituzioni per l'assistenza ai viandanti che si distribuiscono in punti focali della viabilità, quali i valichi montani e collinari o gli attraversamenti (guadi e ponti) dei corsi d'acqua maggiori.

Lo stesso processo di fondazione o di ampliamento dei nuovi fulcri di organizzazione del territorio avvenuto nell'età comunale — le «terre nuove» fortificate, i «mercatali» e le altre dinamiche e operose cittadine borghigiane per lo più ubicate nelle pianure e in posizione di fondovalle lungo i fiumi più importanti — determinò lo sviluppo qualitativo delle singole strade (e l'infittimento della rete d'insieme) che convergevano su quegli insediamenti, così come, più in generale, su Firenze e sulle altre «città» o «terre», grandi o piccole, localizzate sui percorsi maggiormente frequentati o nei punti di confluenza di più arterie.

Astraendo dalla considerazione della *vexata quaestio* circa la continuità o meno fra la rete stradale antica e quella medievale, basterà qui ricordare che il classico studio del Plesner (1980) e il più recente lavoro dello Szabò (1986) dimostrano in modo inoppugnabile che nell'età comunale si assiste ad una «rivoluzione stradale», per la costruzione (in certi casi si deve parlare sicuramente di «ricostruzione») di numerose arterie nei fondi o nei terrazzi delle vallate e delle pianure di recente bonifica, che affiancavano e talora sostituivano i tracciati alto-medievali che in genere seguivano le asperità collinari in posizione di crinale o di mezza costa. Più in generale, il reticolo viario si infittì vistosamente come «naturale» conseguenza dello straordinario addensarsi degli insediamenti umani anche in aree che nel passato ne erano prive, per effetto della grande crescita demografica dei secoli XI-XIV. Insomma, il diffuso fenomeno della fondazione dei villaggi e dei castelli comportò «lo spostamento degli assi della vecchia rete stradale e la nascita di una serie di collegamenti da cui sorse, infine, una nuova rete stradale medievale» (T. SZABÒ, 1986, p. 108).

I grandi mutamenti che, a cavaliere dei secoli XI e XII, coinvolsero le strutture demografico-insediative ed economico-sociali, sia nelle città che nelle campagne, «comportarono trasformazioni di tale portata che non poterono non lasciare tracce di rilievo anche sulla rete delle comunicazioni in Italia. La rivoluzione commerciale del medio evo — per non parlare delle altre trasformazioni — richiede perciò un corrispettivo, logico e anche concreto; essa esige una rivoluzione stradale» (*ibidem*, p. 78).

In effetti, a partire dal secolo XII, si registra un diverso atteggiamento del potere politico nei confronti delle strade: «non solo esse sono considerate e definite, come prima non era mai avvenuto, come un bene pubblico, ma diventano allo stesso tempo anche oggetto della pubblica amministrazione» (*ibidem*, p. 106). Una delle prime preoccupazioni dei comuni fu infatti quella di garantire la sicurezza delle grandi vie di comunicazione, in quanto vere e proprie innervature sulle quali si reggevano le economie e le società locali. Nello stato comunale-cittadino, «il contado era formato da decine di piccoli "territori" disposti a grappolo intorno alla fascia suburbana larga uno o più miglia, e sottoposta direttamente all'amministrazione della città» (*ibidem*, p. 89). Dal centro dominante si articolavano, secondo un modello di maglia peculiarmente radiocentrica, le strade che attraversavano, con il tessuto urbano, tutto il territorio soggetto formato da un gran numero di comunità rurali o di distretti signorili.

Per garantire la sicurezza — così come la manutenzione (G. CIAMPI, 1987) — della viabilità, «si ricorre ad una consuetudine probabilmente molto antica, secondo cui l'intera comunità era da considerare responsabile

per i fatti accaduti nell'ambito del proprio territorio. Nel caso delle strade ciò voleva dire che tutta la comunità e ogni singolo membro erano chiamati alla difesa attiva delle vie di comunicazione [...]. La responsabilità delle *communitates* per la sicurezza, tuttavia, non si limitava solo al dovere di prestare aiuto armato: [...] se gli autori del reato non erano presi e i beni derubati non erano recuperati, esse dovevano allora addossarsi i danni» (T. SZABÒ, 1986, p. 89).

Parallelamente al problema della sicurezza, si perseguiva sempre più organicamente il disegno del miglioramento e dello sviluppo della rete stradale. Dal XIII secolo in avanti nasce, infatti, un gran numero di uffici e magistrature (*iudex viarum* a Firenze e Siena nel 1292 e a Pistoia nel 1294) che si interessano alla viabilità e ai ponti. «Al di fuori della città, nel contado, andrebbero ancora indicati i magistrati locali che agivano di concerto con gli organi centrali del comune ed operavano autonomamente nel proprio distretto secondo le disposizioni degli statuti». Questi riportavano spesso disposizioni e provvedimenti che miravano a preservare le strade da costruzioni edilizie che potessero provocare il loro restringimento e regolavano la larghezza delle vie medesime; oltre a ciò, «in qualsiasi statuto comunale si guardi, si incontrano ad ogni passo direttive per mantenere in buono stato, livellare e migliorare la rete di comunicazioni» (*ibidem*, p. 100).

In sostanza, si può sostenere che «l'insieme di questi provvedimenti costituiva solo la conseguenza logica della cognizione — radicatasi nel XII secolo grazie al rifiorire del diritto romano — secondo cui le strade rappresentavano un bene pubblico: la loro sorveglianza e conservazione spettavano ai rappresentanti locali del potere pubblico, e perciò ai comuni» (*ibidem*, p. 103).

Nel caso specifico del territorio che attualmente compone la Provincia di Firenze, c'è da rilevare che il progressivo ampliamento da parte del Comune di Firenze della propria sfera di influenza a danno dei grandi feudatari e dei comuni rivali (Prato, Pistoia, Arezzo, ecc.) determinò — a partire dal XII secolo — la riorganizzazione del territorio assoggettato, fondamentalmente secondo tre sistemi di controllo: l'istituzione di organismi politico-amministrativi a base territoriale, le «leghe» (come circoscrizioni che univano più «popoli» confinanti secondo un disegno strategico che assegnava alla viabilità il compito di fattore principale di aggregazione spaziale); la creazione dei già ricordati poli strategico-commerciali sotto forma di borghi spesso fortificati («terre nuove» e «mercatali»), anch'essi chiaramente dimensionati sulla viabilità; infine, la formazione di una rete stradale radiocentrica costituita da una serie di «vie maestre» che da Firenze raggiungevano i vari settori del territorio soggetto (distinto fra il «contado»

e il «distretto»). Questo processo di riorganizzazione della viabilità precedente prodotto dalla città dominante fu talmente incisivo da essere comune mente definito dagli studiosi come «rivoluzione stradale» ducentesca: in effetti, in una fase di grande sviluppo economico e demografico come quella del XIII secolo, si costruirono decine di ponti e interi assi stradali (o almeno tratte cospicue di questi) un po' in tutti i settori del dominio. Questi nuovi tracciati tendevano ove possibile a distaccarsi dagli ardui percorsi di crinale e di versante e a privilegiare, come già nell'età romana, le direttrici più brevi costituite dalle valli fluviali che si andavano gradualmente recuperando all'agricoltura e al popolamento (tramite il «presidio» di tanti nuovi centri generalmente fortificati e di innumerevoli sedi sparse sotto forma di «case da lavoratore» e «da signore») mediante la bonifica idraulica.

Tra gli assi stradali costruiti (almeno parzialmente) ex novo o per recupero di vie antiche al tempo della «rivoluzione stradale» basso-medievale, sono Provinciali in tutto o in parte alcune delle più importanti arterie che si dipartono a raggiera da Firenze: è il caso, nel quadrante meridionale, dell'Arcina per S. Donato in Collina e Incisa (SP 1), delle vie della Sambuca e di S. Donato in Poggio per Siena (SP 94 e 101: col tratto iniziale di S. Casciano, attualmente statale 2 Cassia, costituiva nel Duecento la più transitata «via Romana Senese»);³ della Volterrana o Salaiola (SP 4).⁴ Nel quadrante settentrionale, spiccano le vie Pistoiese-Lucchese per Prato nei due rami «di Sotto» (SP 5 con tratto iniziale della SP 8) e «di Sopra» (SP 6)⁵ e la transappenninica Bolognese (detta «Mulattiera Militare») per Calenzano e Barberino di Mugello (SP 8).

Anche altre antiche arterie o tratti di esse sono da annoverare fra le attuali Provinciali, per quanto frazionate in più strade dopo i recenti

³ Almeno fino a cavaliere fra Due e Trecento, per andare da Firenze a Siena (con eventuale proseguimento per Roma) si privilegiò la via della Sambuca o Romana Senese; quando il peso politico ed economico di Firenze fu tale da rendere necessario un collegamento più rapido e diretto con la Francigena (vale a dire, il principale e antico asse commerciale del medio evo), la Romana Senese perse la sua preminenza a vantaggio della Volterrana Fiorentina per Tavarrelle, Barberino e Poggibonsi che aveva anche il vantaggio di collegare la Dominante con gli opulenti centri valdelsani (Colle, S. Gimignano e la stessa Poggibonsi).

⁴ Per la verità al più importante centro toscano di produzione del prezioso sale si accedeva mediante due percorsi: la Volterrana vera e propria (per Cerbaia, Montespertoli, Castelnuovo e Gambassi con proseguimento per Castagno) e la cosiddetta Volterrana Fiorentina che si bipartiva nel ramo più settentrionale di S. Casciano, S. Pancrazio, Lucardo, Certaldo e Gambassi (attuali SP 93 e 79) e in quello più meridionale (attuale statale 2 Cassia) che da S. Casciano per Tavarrelle e Barberino si innestava nella via Francigena a Poggibonsi e da lì proseguiva per Volterra.

⁵ Dopo che parte del percorso storico della Lucchese per Prato è andato a costituire (nel 1962) la statale 325 Val di Serre e Val di Bisenzio, restano alla SP 5 i due tratti separati e tra loro piuttosto distanti di Campi Bisenzio e di Narnali-Agliana.

interventi di statalizzazione. Il caso più macroscopico è sicuramente offerto dalla già ricordata Francigena (il più importante tracciato dell'Europa alto-medievale), ripartita fra le SP 15, 11 e 10 e soprattutto la statale 429 di Val d'Elsa, ma si possono ricordare pure il tracciato etrusco-romano dei Sette Ponti (frazionato fra le SP 85, 86 e 17), il tracciato medievale della Chiantigiana per Grassina che oggi (dopo la statalizzazione del 1959 di quasi tutta l'arteria) resta alla SP 2 per poco meno di km 1,5 al bivio di Lucarelli (confine con la Provincia di Siena) e il già ricordato tratto della Francigena (poco più di km 3), posto allo sbocco della Val d'Elsa, poco prima della confluenza del fiume Elsa in Arno che attualmente (dopo la statalizzazione del 1963) costituisce la SP 10.

È certo che l'assetto viario della Toscana settentrionale sotto i primi granduchi dei Medici rimase sostanzialmente immutato nelle caratteristiche gestionali e strutturali maturate nell'età comunale, essendo — a quanto si sa — la nuova strada Firenze-Pistoia per Poggio a Caiano e la bassa pianura dell'Ombrone l'unica ragguardevole realizzazione infrastrutturale post trecentesca. Giuseppe Pansini (1989) ha di recente dimostrato che, almeno fin dal 1318, la sorveglianza e la manutenzione delle pubbliche vie e dei ponti (o dei punti di traghetto e di guado dei corsi d'acqua in corrispondenza dell'incrocio con gli itinerari stradali) vennero regolamentate minutamente ed assegnate dal Comune di Firenze alla gestione dei popoli, dei comuni e delle leghe del dominio e delle province giudiziarie (potesterie e vicariati). Solo dieci delle numerose arterie considerate venivano denominate «maestre»; quelle che si inoltravano nell'Appennino erano la Bolognese per Sesto, Prato e Montepiano; la Bolognese per San Piero a Sieve, S. Agata e Galliano e l'Osteria Bruciata; la Romagnola (poi Faentina) per Borgo S. Lorenzo e Marradi e infine anche la Romagnola (poi Forlivese) per Pontassieve, Dicomano e S. Godenzo. Quelle che si inoltravano nell'interno del dominio erano l'Aretina per S. Donato in Collina e Figline, la Senese Romana per S. Casciano e Poggibonsi, la Volterrana per Giogoli, la Pisana, la Pratese-Pistoiese di Sotto per Peretola e Campi e la Pratese-Pistoiese di Sopra per Sesto (L. ROMBALI, 1987a).

Lo stesso Pansini ha messo in luce — come autentica costante fra medioevo ed età moderna — lo stato disastroso in cui versava la viabilità toscana, nonostante i controlli, le visite, le sollecitazioni e gli ordini degli uffici (Ufficiali di Torre prima e Capitani di Parte Guelfa dal 1549) da cui dipendeva, evidentemente per le invincibili resistenze locali, dovute alle insormontabili difficoltà di ordine economico espresse dalle comunità periferiche; queste bloccarono di fatto ogni iniziativa e ogni progetto del potere centrale (fosse un'intera strada o solo un tratto di essa, oppure un ponte di



La rete stradale intorno a Sant'Alessandro a Giogoli nel 1580 circa (ASF, Parte, Piante, 121, c. 31).



La rete stradale intorno a Barberino Val d'Elsa nel 1580 ca. (ASF, Parte, Piante, 121, c. 174)



Villa Dini ora Collazzi (Filippo Lasagnini, fine XVI secolo) sulla SP 4 Volterrana
(ASF, Parte, N. n., 1006, c. 561)



- a. La strada Fiorentina da Volterra al Castagno con progetto di «riduzione», 1830-40 (ASF, *Acque e Strade*, 1666/67, n. 2).
- b. Posizione di diverse «città e terre della Toscana per servire alla relazione delle strade di Volterra», 1830-40 (ASF, *Acque e Strade*, 1666/67, n. 3).

rilevante impegno tecnico-finanziario) che non venisse realizzato con stanziamenti «a carico dell'universale», come solo eccezionalmente si verificò.

Non meraviglia, dunque, che — nonostante la legge del 10 settembre 1549, con la quale si creava la nuova magistratura della Parte, una sorta di moderno ministero dei lavori pubblici — il principato mediceo non abbia fatto altro che seguire il sistema legislativo e gestionale ideato dal comune con la «rivoluzione stradale» duecentesca, semmai provvedendo a pochi adattamenti di razionalizzazione. Tuttavia, la nutrita serie degli interventi normativi, l'alto grado di efficienza e di competenza tecnico-scientifica degli operatori chiamati a servire nell'organico della Parte, il sempre più stretto controllo esercitato dal sovrano non riuscirono a migliorare in modo significativo le condizioni della viabilità, se è vero che ancora intorno al 1580 queste continuavano ad apparire assai critiche, come dimostra l'ispezione generale fatta al sistema dall'Agente Piero Cecini. Anche il capillare censimento descrittivo e cartografico delle strade pubbliche dello Stato Fiorentino che ne seguì non sembra abbia prodotto, in seguito, miglioramenti di sorta, tanto che nel XVII secolo e per buona parte del XVIII la situazione continuò a rimanere precaria pressoché ovunque.

È chiaro, infatti, che un sistema di gestione come quello in atto nello Stato Fiorentino, che scaricava pressoché per intero sulle povere comunità periferiche gli alti costi monetari ed umani della manutenzione della viabilità, non poteva garantire — nonostante l'occhiuta sorveglianza fiscale e la qualificata direzione tecnica esercitata dal potere centrale — che queste strutture vitali fossero sempre adeguate alle esigenze civili ed economiche del Granducato e in particolare delle sue «province» più sviluppate sul piano urbanistico, demografico, commerciale e produttivo in genere. Anzi, come ben dimostra quella stessa fonte di assoluta attendibilità che è il *corpus* delle Piante di Popoli e Strade del 1582-86, si può dire che le strade tardocinquecentesche consistevano essenzialmente, nelle zone montane e altocollinari, in arterie anguste e tortuose (quasi sempre mulattiere o sentieri «passeggiabili») che, cercando di evitare il più possibile gli insicuri fondivalle, si arrampicavano sulle creste e sui crinali, o si snodavano in posizione di versante, generalmente indifferenti alle caratteristiche morfologiche dei rilievi, quali i ripidi pendii, le curve, le altezze dei valichi, le valli precipiti. Queste strutture, larghe appena 2-3, raramente 4 braccia (da 1 a 2 m), potevano evidentemente essere percorse solo a piedi, a cavallo o con bestie da soma: esse erano di frequente soggette alle frane e all'erosione per l'azione delle acque piovane e dei vicini torrenti che spesso scorrevano per lunghi tratti entro il loro tracciato. I viaggi non potevano che essere lenti, disagiati e pericolosi. Le strade di pianura erano certamente più ampie di

carreggiata (in media 5-6 braccia, talora 8-10 e persino 12, cioè 2,50-3 m fino a 6 m), sì da consentire il transito delle vetture, anche pesanti. Tuttavia, una caratteristica comune dei tracciati di piano e di colle era quella di possedere un corpo stradale «naturale» sterrato, con prevalenza assoluta su quello lastricato o selciato («inselciato») o anche solo inghiaiato e il cattivo o mediocre stato, per l'abbandono e la trascuratezza in cui erano tenuti nella lunga stagione compresa tra l'autunno e la primavera. Disastrosa, appariva poi la situazione per ciò che concerne i ponti: queste importanti strutture spesso mancavano del tutto, anche in corrispondenza delle arterie più trafficate e i corsi d'acqua dovevano essere allora passati a guado, con gravi pericoli (nella stagione piovosa almeno) per le merci, le bestie e gli stessi viandanti (L. ROMBAI, 1987a, p. 16).

La chiave di lettura del mediocre stato in cui versava la viabilità pubblica della Toscana moderna risiede nel fatto che, di regola, i pur continui ma modesti interventi miglioritari sembrano decisi in maniera contingente e frammentaria, per rispondere ai limitati bisogni locali, in assenza comunque di un progetto organico e complessivo del sistema. Non solo: l'analisi dei lavori di maggiore impegno dimostra che questi spesso furono attuati più per soddisfare gli interessi patrimoniali del principe che quelli «dell'universale», o almeno delle comunità locali che pure erano quasi sempre tenute a farsi carico degli oneri in danaro e lavoro.

Al riguardo, basterà qui ricordare — come esemplari — alcuni dei numerosi «rassettamenti» straordinari realizzati, con spese a carico dei frontisti e delle circoscrizioni locali, in occasione dei frequenti «viaggi principeschi» o degli «ingressi trionfali» dei sovrani o degli ospiti di riguardo. Nel 1608, nell'occasione dell'arrivo a Firenze di Maria Maddalena d'Austria, sposa del futuro Cosimo II, Ferdinando I dispose il restauro di numerose arterie, fra cui la «Bolognese tra Marradi e il confine» e tra Marradi e la villa granducale di Pratolino: un tratto lungo ben 33 miglia, dove fu possibile far transitare «lettighe o seggiole», con una spesa di 566 scudi che il sovrano decise, magnanimente, «di addebitare all'universale e non ai popoli del luogo» (*ibidem*, p. 23). Scrive Gigi Salvagnini (1983, pp. 85-88) che «le occasioni per rivedere la viabilità granducale, sempre più diventano la visita alla Capitale di ospiti insigni e gli spostamenti della Corte» alle innumerevoli ville e fattorie medicee o ai santuari di Montesenario, Camaldoli, della Verna, di Loreto, ecc. Emblematico appare l'episodio progettuale elaborato nel 1618 dal tecnico Alessandro Sanesi coll'obiettivo di rendere carrozzabile la Mulattiera di Barberino (che pure era stata «ripristinata» nel 1608 fino a Ponte a Signa) dal confine bolognese alla pianura fiorentina: fra l'altro, si dovevano costruire oltre quaranta ponti sui

corsi d'acqua (specialmente l'Idice, che intersecava a più riprese la strada) che occorreva attraversare a guado, con gravi pericoli per i passeggeri. Inutile dire che il progetto Sanesi, bocciato dal principe e dalla Parte, era destinato a rimanere una «utopia stradale» per oltre due secoli (G. SALVAGNINI, 1983, pp. 87 e 163).

Difficilmente, fino a Pietro Leopoldo, le comunità periferiche e i proprietari privati (anche cittadini) che controllavano le risorse territoriali locali — coloro cioè che erano tenuti a coprire globalmente o in gran parte le spese per le opere pubbliche — riuscirono a far accogliere le loro istanze alle magistrature della Parte e dei Nove Conservatori alle quali spettava la gestione della politica stradale. Probabilmente è proprio in questo aspetto che è possibile cogliere la svolta tra la «politica viaria d'interesse universale» del Comune e quella d'interesse troppo spesso «personalistico» dei granduchi. In ogni caso, non si può tacere che nella Toscana moderna vi furono realizzazioni di un certo impegno sulle direttrici stradali più importanti, come quelle per Pisa, Pistoia ed Arezzo e specialmente sulla Cassia tra Firenze, Siena e Acquapendente: qui si arrivò (alla fine del Cinquecento) alla risistemazione generale del piano stradale mediante innalzamento della carreggiata e sua lastricatura, con altre opere di drenaggio (escavazione e pulitura dei fossi di scolo laterali ed erezione di muri di difesa) e di «trasmutamento» (raddrizzamenti per eliminare i tratti soggetti alle inondazioni fluviali o le curve e salite troppo tortuose e ripide) (G. SPINI, 1976 e G. CIAMPI, 1980, p. 289 ss.).

Tra le opere più rilevanti realizzate nell'età moderna vanno senz'altro annoverate l'organizzazione di alcune strade nei fondivalle bonificati o regimati idraulicamente: paradigmatico appare il caso della via di Rosano (attuale SP 34), che fu costruita nel tardo Cinquecento — dopo la sistemazione dell'Arno e dei suoi tributari nel piano di Ripoli e Candeli — mediante l'utilizzazione di vari tracciati preesistenti. Degni di menzione appaiono pure gli interventi miglioritari attuati dai Capitani di Parte all'Aretina di S. Donato (attuale SP 1) negli anni '80 e '90 del XVI secolo — dove venne fra l'altro realizzata una variante «alla costa della Felce» — e ancora nel secolo successivo, allorché furono eseguiti vari «trasmutamenti». Grandi o piccoli interventi — ma quasi sempre continui e, per così dire, giornalieri — di risarcimento e talora anche di miglioramento sono documentati anche a tante altre arterie, con speciale riferimento alle maggiori, vale a dire alle direttrici che collegavano Firenze con Prato e Pistoia, con il Mugello (attuali SP 5, 6 e 8), ecc.

Una particolare attenzione fu sicuramente prestata (seppure per ragioni contingenti: G. SPINI, 1976), significativamente fra Cinque e Seicento,

allorché i Medici ebbero rafforzato il loro predominio alla scala regionale, anche agli itinerari importanti della treccia viaria che dal bacino dell'Arno si diramava verso le province montane, con proseguimento per la Padania, incidendo così la barriera orografica degli Appennini.

Sicuramente, tra tutte le transappenniniche spiccano le diverse vie Bolognesi (disposte, insieme al prolungamento della Romana a sud di Firenze, lungo la dorsale primaria della penisola, la Milano-Bologna-Firenze-Siena-Roma-Napoli). Queste strade attraversavano soprattutto il Mugello che dal Due-Trecento rappresentava (e rappresenta tuttora con la direttissima e con l'autostrada!) il più formidabile «nodo di valico» della barriera montana, per la polarizzazione del transito dei passeggeri e delle merci tra l'Europa occidentale e l'Italia settentrionale, tra Bologna e Firenze (e i rispettivi contadi) e buona parte dell'Italia centrale. Le transappenniniche maggiormente usate erano, nel Cinquecento, una dozzina: da ovest ad est, l'antica Francigena della Cisa; la via della Foce delle Radici e di San Pellegrino in Alpe; le vie che per le valli del Lima e del Reno valicavano la Montagna Pistoiese a Boscolungo oggi Abetone, alla Porretta e alla Sambuca; la via che per le valli di Reno e Setta scendeva dal valico di Montepiano nella Val di Bisenzio a Vernio, Vaiano e Prato; la «via del Sasso» che attraverso le valli di Setta e Sambro-Savona per Monzuno, Montefredente e Piano (del Voglio) scendeva a Baragazza e, per il passo di Monte Citerna, nel versante destro della valle dello Stura a Casaglia e Barberino di Mugello, oppure proseguiva da Piano ad est per Bruscoli e per il valico dello Stale, donde scendeva (nel versante sinistro della valle dello Stura) nella «Mulattiera di Barberino» per Montecarelli e San Gavino (l'unica transappenninica rimasta oggi Provinciale); la via «della Faggeta o delle Cannove» (è denominata «delle Cannove» in una grandissima e assai dettagliata carta manoscritta di metà Settecento di recente acquistata dalla Biblioteca Moreniana di Firenze) che, percorrendo il versante sinistro della valle del Savona, si staccava dalla Bolognese del Giogo a Pianoro e toccando Brenta, Monzuno, Trasasso, Cedrecchia, Madonna dei Fornelli, il passo del Monte Bastione, la Faggeta e il Passeggere scendeva ugualmente allo Stale, per dirigersi tramite la Mulattiera a Barberino; la Bolognese per antonomasia, cioè la strada che dalle Filigare, Pietramala, Firenzuola, il passo del Giogo, Scarperia e San Piero a Sieve entrava a Firenze da porta San Gallo; la via Faentina per la valle del Lamone, Marradi, la colla di Casaglia, Borgo San Lorenzo e la valle del Mugnone; la via Forlivese per Castrocara, il passo del Muraglione, Ponticino di San Godenzo, Dicomano, Borgo San Lorenzo (o Pontassieve); la «via di val di Bagno» che da Cesena (per il passo di Monte Coronaro e Pieve Santo Stefano, oppure per i valichi dei Mandrioli e della Consuma)

portava nella Valtiberina o/e in Casentino e quindi a Pontassieve; la «via della Marecchia» che da Rimini per Badia Tedalda, il passo di Via Maggio e Borgo San Sepolcro scendeva in Valtiberina (e da lì perveniva a Firenze per il Casentino o il Valdarno di Sopra).

Tutte queste strade erano giudicate dagli ambasciatori veneziani Marco Foscari e Tommaso Contarini «difficilissime», «aspre», «scabrose», «quasi inaccessibili da eserciti e da artiglierie» (citato in L. ROMBAI, 1987a, pp. 20 e 33). Ciò tuttavia, gli stessi attenti osservatori non potevano esimersi dall'indicare un lungo elenco di eserciti (fanti e cavalieri) che — a partire da Carlo VIII nel 1494 per la via della Cisa; dal Valentino per la Bolognese dell'Idice e Cavrenno, lo Stale e Barberino nel 1501; dal Cardinale Leone e da papa Clemente de' Medici nel 1512 per la via della valle del Sasso e di Barberino; dal duca di Borbone e dall'esercito spagnolo per la via del Bagno e dall'esercito francese per la via di Marradi nel 1527; dalle truppe di papa Clemente VIII nel 1529 che calarono in Mugello (sboccando a Barberino, Galliano, Borgo San Lorenzo), per partecipare all'assedio di Firenze repubblicana, contemporaneamente «dal contado di Bologna, d'Imola, di Faenza e di tutta la Romagna», attraverso la Bolognese del Giogo, quella di Bruscoli e Barberino e le altre diverse Bolognesi di quella «provincia» — discesero in Toscana, tra la fine del Quattrocento e i primi decenni del secolo successivo, talora portando con loro anche l'artiglieria pesante, come fece l'esercito papalino nel 1529, magari tra mille difficoltà, integrando le pariglie dei «cavalli tedeschi» con «buoi del paese» (L. ROMBAI-M. SORELLI, 1985, pp. 37-40).

Deve essere comunque valutato attentamente il fatto che nel XVI secolo — come già nel Due-Trecento, allorché le nuove strade Bolognesi dell'Osteria Bruciata e del Giogo furono da Firenze concepite come «arterie militari di penetrazione verso un territorio nemico» (D. STERPOS, 1961, p. 32), e come ribadiva ancora intorno alla metà delle Settecento un anonimo aiutante di campo del comandante supremo l'esercito lorenese (BMoF, *Palagi*, ins. 251, *Topografia militare*) — l'interesse strategico-militare, proprio degli stati assoluti dell'età moderna, prevaleva nettamente su quello economico-commerciale (in rapporto alla considerazione della viabilità). Questo fatto ci aiuta a comprendere le ragioni per cui la viabilità che risaliva i versanti appenninici fosse volutamente mantenuta (dal governo centrale) — almeno nelle zone di valico e di frontiera — nelle sue caratteristiche di precarietà: in quello stato, essa si prestava singolarmente, all'occorrenza, alla difesa.

Non è un caso che gli ambasciatori Foscari e Contarini e il viaggiatore inglese Robert Dallington avessero lucidamente colto — rispettivamente nel

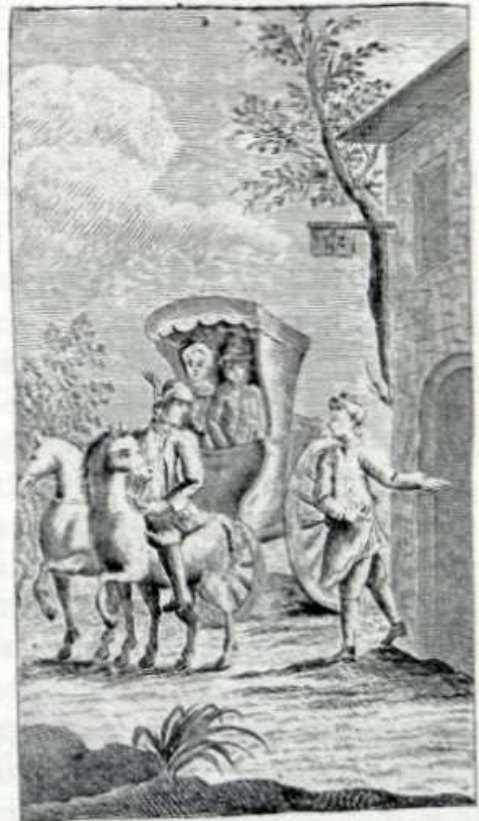
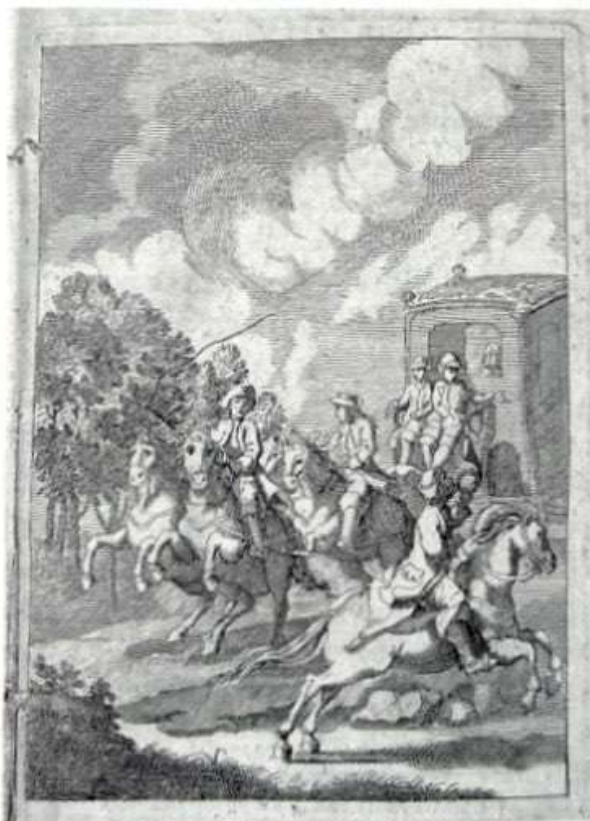
1527, nel 1588 e nel 1596 – il rapporto di consequenzialità esistente tra impraticabilità delle vie appenniniche (e spopolamento montano) e sicurezza dello stato toscano (citato in L. ROMBAI, 1987a, pp. 19 e 33).

Almeno in apparenza, la maglia viaria della Toscana di metà Settecento presentava un notevole grado di maturità, essendo il prodotto di una storia plurisecolare. È infatti nell'età comunale, e soprattutto tra Cinque e Seicento, allorché Firenze (repubblicana prima e medicea poi) riesce a far propria la gran parte della regione, che si definisce compiutamente la fitta trama delle strade d'interesse locale ed extrazonale, percorse da un variegato «mondo» di viandanti, mercanti, contrabbandieri, militari, pastori. La disposizione radiocentrica della viabilità nei confronti della capitale è l'evidente risultato dell'accentramento economico e politico attuati prima dal Comune e poi dai Medici, in modo da consentire a Firenze l'efficace controllo sulle varie città soggette e, insieme, da ostacolare l'allacciamento di contatti più diretti ed autonomi tra queste ultime.

Le arterie che servivano «a traffici non locali» erano denominate «regie», in quanto tradizionalmente costruite e mantenute a spese dello stato, fossero o meno «postali» (dove, sempre a spese del pubblico erario, si «assicurava il cambio dei cavalli e il servizio di ristoro dei viaggiatori in luoghi prestabiliti»). Tutte le altre vie pubbliche (mantenute dalle circoscrizioni amministrative di base territorialmente interessate) erano chiamate «maestre».

Questa fitta rete appariva generalmente arcaica e trascurata, sia per la struttura «genetica» che per le condizioni d'uso.

A partire dalla metà del Settecento nel settore viario si verifica una «svolta» di portata tale da poter essere definita una vera e propria «rivoluzione stradale»: nell'arco di 80-90 anni, infatti, sotto la nuova dinastia, la rete stradale del Granducato rinnova molte delle sue strutture esistenti e ne acquisisce altre importantissime, fino ad assumere una fisionomia che cambierà solo ai nostri giorni. E ciò, in base alla nuova «filosofia» e alle nuove iniziative liberistiche assunte nell'agricoltura e nei settori manifatturiero, minerario e commerciale dai Lorena, che assegnano lucidamente e coerentemente alla viabilità un vero e proprio ruolo propulsivo. In sostanza, Pietro Leopoldo arriva a concepire la strada come un autentico «veicolo» di progresso economico, sociale e civile: una «formidabile struttura», da rendere idonea in tutte le stagioni ai veicoli su ruote. Finalmente, con Pietro Leopoldo, svaniscono le preoccupazioni militari – era tipico degli stati di antico regime il considerare la strada principalmente nella sua valenza



Come si viaggiava nei secoli XVII-XIX: calessi e diligence (foto Riccardo Seghezzi, Gabinetto Vieusseux di Firenze).



strategico-militare e solo secondariamente nel suo interesse economico-commerciale — e si affermano con forza le motivazioni correlate con la riforma in senso liberistico del sistema economico toscano.

Pietro Leopoldo ebbe il merito di comprendere le nuove esigenze di tutto lo stato e — almeno per i collegamenti di primaria importanza — di soddisfarle, mediante una «politica stradale» che rovesciava la prospettiva tradizionale e, in ciò, appariva profondamente allineata con le riforme giuridiche ed economiche approvate al fine di formare un mercato unico e regionale e uno stato moderno. Al riguardo, il sovrano (e successivamente Ferdinando III e Leopoldo II) non limitò la sua «paterna» attenzione alle sole vie regie (postali e non), certamente di gran lunga le più importanti per il transito delle merci e delle persone, coinvolgendo esse territori piuttosto estesi nell'ambito del Granducato, e spesso in relazione con stati esteri. I Lorena considerarono pure molte altre vie interne e di interesse anche locale, «le quali sono quelle che più delle altre servono al transito delle cose» (diceva Cesare Beccaria), che erano quasi sempre ridotte a impervie mulattiere, percorribili solo con cavalli, con bestie da soma o tutt'al più con veicoli leggeri a due ruote: non a caso, nel 1769, Pietro Leopoldo soppresse le vecchie e disparate magistrature che si occupavano della viabilità, istituendo nel contempo un unico organismo specifico — la Camera delle Comunità, dotata di un nutrito stuolo di ingegneri-architetti alle dipendenze del «capo ingegnere» Giuseppe Salvetti e del «matematico regio» (Leonardo Ximenes e Pietro Ferroni) — coll'incarico di coordinare e promuovere la politica dei lavori pubblici dell'intero Granducato, compresi gli interventi da effettuarsi nelle comunità più periferiche. Ma mentre Pietro Leopoldo, con il nuovo *Regolamento generale per le Comunità* del 1774,

decentrava — di fatto e coerentemente — la esecuzione dei lavori, affidandoli alle comunità, sotto la sorveglianza di tecnici provinciali da quelle autonomamente scelte e quindi dipendenti (i «provveditori alle strade»), nel quadro di potenziamento delle autonomie amministrative locali, invece Leopoldo II dava continuità e spessore alle innovazioni introdotte (grazie alla creazione del corpo degli Ingegneri di Ponti e Strade, strutturato a scala dipartimentale) dal governo francese, nel quadro di una rigida riassunzione di tutto il complesso delle mansioni progettuali ed esecutive da parte del governo centrale. In altri termini, con la fondazione, nel 1825, del Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade (alle dirette dipendenze di Alessandro Manetti e, di fatto, del sovrano), si poneva termine al decentramento tecnico-operativo, e la politica viaria e dei lavori pubblici in generale registrava, significativamente, un ulteriore impulso qualitativo e quantitativo. Contemporaneamente, oltre alle strade regie (costruite e mantenute dal governo), si istituivano anche le strade «provinciali» (ripartite in prima e seconda classe, a seconda del «maggiore o minore transito»), alla cui manutenzione dovevano badare le comunità medesime, aggregate in specifici circondari compartimentali. Da allora, ordinati prospetti riassumono anche le spese per «l'annua manutenzione, le nuove opere d'arte, ed i maggiori restauri eseguiti».

In ogni caso, la risoluzione di allestire un vasto sistema di vie carrozzabili fu perseguita con assiduità ed energia; essa avrà ripercussioni importanti anche in tempi lunghi. Il risultato di quanto realizzato in questi anni è, infatti, una rete di strade la cui fisionomia è rimasta praticamente immutata sino ai recenti interventi autostradali.

È senz'altro questo il risultato più eclatante della «operazione strade carrozzabili» lorenese. I granduchi, in altri termini, operarono una drastica selezione della fittissima maglia dei sentieri e delle mulattiere (praticamente tutte strutture intercambiabili, dal punto di vista delle condizioni di percorribilità, sempre piuttosto precarie) esistente, e finirono col creare un numero assai più limitato di assi stradali rotabili, più equamente ed omogeneamente distribuiti nelle varie «provincie» del Granducato, al fine di eliminare (o almeno di ridurre) gli scompensi fra territorio e territorio nella dotazione delle infrastrutture necessarie. Non si trattò, quindi, di un'operazione tesa ad assicurare soltanto la saldatura tra le varie «provincie» del Granducato e soprattutto tra Livorno e il suo entroterra storico (praticamente tutta la Toscana settentrionale, con epicentro a Firenze) e di proiettare al di là della barriera orografica, verso i pingui mercati padani e verso gli scali adriatici, questo sistema moderno di comunicazioni, al fine di

sfruttare al meglio le opportunità offerte dal porto labronico come sbocco commerciale per l'economia della regione.

Per quanto concerne le più importanti realizzazioni d'età lorenese, basterà quindi ricordare che — durante il principato di Francesco Stefano e soprattutto di Pietro Leopoldo — vennero costruite alcune arterie «a largo raggio», disposte lungo la fondamentale dorsale nord-sud che per la prima volta aprirono a tutti i veicoli la barriera montuosa separante l'Italia settentrionale dalla centrale, fino ad allora penetrata solo da impervie mulattiere. È il caso della prima carrozzabile Firenze-Bologna per il passo della Futa (realizzata dalla Reggenza del 1749-52, per quanto riguarda il tratto toscano) e della seconda transappenninica, quella dell'Abetone da Firenze a Modena (costruita, tra difficoltà ben maggiori, nel 1766-79).

Ma altre importanti strade — come l'antica Cassia o Romana da Firenze a Roma per Siena nel 1757-90, con la Traversa Romana congiungente la via Pisana e la Cassia per la Val d'Elsa nel 1778; la Firenze-Arezzo per S. Donato e Incisa nel 1761-90 e dal Cerro fino a Ponte a Chiani e al Bastardo in Valdichiana (1778-81); la Pisana da Firenze per il Valdarno di Sotto, Pisa e Livorno nel 1754-57, 1761-70 e 1780-82; la Pistoia-Lucca per la Valdinievole (1773-83); la Traversa della Valdinievole da Borgo a Buggiano sulla Lucchese a Pisa e Livorno con l'appendice Traversa di Altopascio (1780-85); la Lauretana da Siena alla Valdichiana per Asciano e fino a Valiano (1775-87); la Consolare Grossetana da Siena al capoluogo maremmano nel 1765-90; la via del Litorale Livornese dal porto labronico a Torre Nuova di Campiglia nel 1776-90; la strada di Romagna da Pontassieve al Ponticino di S. Godenzo nel 1782-87 e la strada del Casentino da Pontassieve alla Consuma nel 1787-90; la strada da Massa Marittima allo scalo di Follonica nel 1765-85; la strada da Pisa per la Versilia e Pietrasanta nel 1782-90 — furono radicalmente migliorate nel percorso, mediante la costruzione di numerosi ponti sui corsi d'acqua che precedentemente si doveva invariabilmente attraversare a guado, mediante l'allargamento e la sistemazione con massicciata del piano stradale, mediante costruzioni di varianti o «trasmutamenti» per ridurre le pendenze e per evitare le eccessive tortuosità di tracciato: insomma, perché le vie fossero adeguate alle esigenze d'un pesante carreggio. Da notare che sotto Pietro Leopoldo si realizzarono i primi tratti di una terza transappenninica, quella del Muraglione, per eliminare l'isolamento della «meschina» Romagna Toscana (tra il 1783-89 furono infatti costruiti il tronco Pontassieve-S. Godenzo e, come deviazione per il Casentino, il tronco Pontassieve-Consuma, ma l'opera progettata dal Ferroni sarà ripresa e terminata solo nel 1832-36), e insieme per collegare Livorno a Cesenatico e agli altri scali vicini, e così «aprire al commercio

toscano uno sbocco verso l'Adriatico [...] mediante una strada comoda e in tutti i tempi praticabile dalle ruote, anche sul dorso della montagna».

Di altre tre arterie (oltre alla «strada di Romagna», anche la «strada dei Due Mari» e la «strada della Valdichiana») Pietro Leopoldo arrivò ad ordinare gli studi preparatori, ma i progetti elaborati dal Ferroni rimasero lettera morta per la partenza del sovrano per Vienna.

Con Ferdinando III si deve registrare una vistosa caduta dell'interesse per la viabilità, come più in generale per l'intero comparto delle opere pubbliche. Sono tuttavia da ricordare alcune realizzazioni di non trascurabile importanza, perché localizzate soprattutto nelle province ove si andavano eseguendo i lavori di bonifica, dalla Valdichiana e dall'Aretino (completamento della strada Arezzo-Borgo S. Sepolcro iniziata dai francesi nel 1808, costruzione dell'Arezzo-Chiusi o «strada longitudinale della Valdichiana» dal 1815 in poi, e del braccio collegante quell'arteria all'Olmo per Monte S. Savino e Siena dal 1817 in poi, prolungamento della via Casentinese dalla Consuma ad Arezzo nel 1816-18, edificazione dell'Aretina nel nuovo tratto da Pontassieve ad Incisa lungo l'Arno nel 1817), alle Maremme (costruzione della strada della Principessa nel tratto a sud di S. Vincenzo fino a Piombino, iniziata in età napoleonica e conclusa dopo il 1820, e della via Aurelia o Emilia da Grosseto a Orbetello dal 1816 al 1823).

Di sicuro toccherà a Leopoldo II, salito al trono nel 1824, accelerare il completamento di un efficiente sistema di rotabili. Dei più cospicui stanziamenti fruiscono i territori maremmani, in stretto rapporto coll'intensificarsi dell'opera di bonifica nella zona. Oltre alla litoranea Aurelia-Emilia da Pisa per Collesalveti al Chiarone (1829-32), sono da segnalare la Follonica-Colle val d'Elsa e la Follonica-Siena da Montarrenti (1842-55 circa), la strada del Monte Amiata da Scansano ad Arcidosso e quella da Manciano alla Cassia per Pitigliano e Sorano (entrambe realizzate negli anni '30), la via da Follonica a Grosseto per Castiglione della Pescaia (1843-47), la «via della Camminata» da Volterra a Bibbona e quella che da Capannoli per la Val d'Era conduce alle saline di Volterra con proseguimento per Pomarance e Massa Marittima (dal 1826 in poi).

Ma altre grandi arterie, transappenniniche (come la Forlivese del Muraglione 1832-36, la Faentina da Borgo San Lorenzo negli anni '30 e '40, la Porrettana da Pistoia a Bologna 1842-47, la «strada militare della Lunigiana» da Pontremoli a Parma, i cui lavori, progettati in epoca napoleonica, furono iniziati nel 1828 e conclusi solo nel 1859, e infine la «strada dei Due Mari» da San Sepolcro a Urbania per la Bocca Trabaria 1828-39) e provinciali (Traversa di Mammiano o Pesciatina, collegante direttamente la Valdichiana con la Modenese nella Montagna pistoiese 1840-48, Chiantigiana

per Greve e Siena dal 1839 in poi, strada da Orbetello a Porto Santo Stefano sulla diga lagunare negli anni '40, e altre ancora), dimostrano la coerenza e la continuità della «filosofia» dell'ultimo granduca e del suo ispiratore Manetti, tesa ad allacciare stabilmente la Toscana ai sistemi di comunicazione degli stati vicini e ad assicurare, anzitutto, facili accessi ad ogni angolo del paese con particolare riguardo per le zone più arretrate e depresse.

Un bilancio della politica stradale lorenese è presto fatto. La Toscana si caratterizzava, nel 1860-61, per «il fittissimo reticolo viario»: oltre 12.380 chilometri di strade nazionali, provinciali e comunali, pari all'11,4% del totale italiano. In particolare, scrive Pietro Vichi che «la Toscana arriva all'unità nazionale con una delle reti viarie più consistenti d'Italia. La densità di strade regie e provinciali (cioè delle strade carrozzabili per antonomasia) in rapporto alla superficie e agli abitanti è la più alta della penisola, ed anche quella complessiva, pari a circa 560 m/kmq, risulta ben superiore ai 310 m della media nazionale». Ancora: nel complesso, la rete stradale toscana sarebbe salita — secondo una stima moderna riportata da Bellucci — da 7.054 km nel 1823 a 10.019 nel 1858. Di sicuro la lunghezza delle vie carrozzabili passò, tra il 1825 e il 1857, da 1.093 a 1.335 km per quanto concerne le strade nazionali o regie e da 1.460 a 2.005 km per quanto concerne le strade provinciali. Riguardo alle strade comunitative, nel breve periodo compreso tra il 1844 e il 1850, si ebbe un incremento di circa 750 km (da 6.068 a 6.818); tra il 1850 e il 1864, un'ulteriore crescita di 2.200 km.

A dimostrazione del notevole grado di maturità e del buono stato raggiunto dalla viabilità toscana al tramonto dell'età lorenese resta l'assoluta assenza di strade della nostra Regione nei pur nutriti elenchi di «costruzione delle strade provinciali» autorizzate dalle leggi n. 5147, del 27 giugno 1869, e n. 2521, del 30 maggio 1875. Solo dopo l'emanazione della legge n. 333, del 28 luglio 1881, la Toscana vivrà una nuova stagione di intense realizzazioni che fra Otto e Novecento porteranno alla costruzione di importanti arterie, come le transappenniniche tosco-romagnole dei Mandrioli e di Montecoronaro, bolognese di Val di Bisenzio, marchigiana di Badia Tedalda e Sestino, parmense del Lagastrello, modenese delle Radici e altre ancora, oltre a vie interne dell'utilità della Gaiole-Montevarchi per Coltibuono, della Altopascio-Bientina, delle Colline per Legoli, della Traversa Livornese, ecc. (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, 1912, p. 423 ss.).

Per concludere è certo (nonostante l'assenza di dati d'insieme correttamente comparabili) che il massiccio potenziamento della maglia viaria toscana e, insieme, delle importanti strutture di passaggio nei punti di

intersezione con i corsi d'acqua (centinaia furono i ponti in muratura, e dagli anni '30 dell'Ottocento, anche in ferro, costruiti), fu realizzato — soprattutto sotto Pietro Leopoldo, che pure notoriamente non perde occasione per criticare «l'eccessivo dispendio» comportato da certe opere, immancabilmente giudicate «troppo lussuose» — all'insegna di un accentuato rigore sotto il profilo economico. Al riguardo, i maggiori e più significativi apprezzamenti per l'oculata gestione granducale arrivarono postumi proprio dalle autorità del nuovo stato italiano, come dimostra l'esemplare *Statistica delle Strade Nazionali dell'attual Regno d'Italia*, pubblicata nel 1864 a Torino dal Ministero dei Lavori Pubblici («in alcune parti d'Italia, e principalmente in Toscana, si aveva cura di limitare la larghezza delle strade al puro necessario per la comodità e sicurezza del transito, e di attenersi nella costruzione delle opere d'arte alla maggior semplicità»), ripresa a suo tempo polemicamente da Alessandro Manetti.

Di sicuro, anche la carreggiata fu ovunque adeguata all'aumentato traffico rotabile mediante la generalizzazione del sistema «della massiciata» con rifiorimento «a sasso spezzato» prima e del «metodo *macadam*» a partire dall'Ottocento inoltrato.

La «rivoluzione stradale» dell'età lorenese comportò anche il miglioramento dei servizi connessi al trasporto di persone, merci e corrispondenza tramite le cosiddette poste-cavalli esistenti, fin dal XVII secolo, lungo le principali arterie di transito (le «strade postali»). Queste importanti strutture (almeno dalla «regolamentazione» del 14 maggio 1746) furono controllate strettamente dall'apparato statale che se ne serviva a sostegno dei propri corrieri. Il servizio consisteva nell'installazione, a distanze il più possibile regolari, di stazioni fisse gestite da «maestri di posta» (in appalto) e adibite a consentire la sostituzione dei cavalli, oltre ad essere luogo di ristoro e di pernottamento. La sempre maggior inefficienza del servizio pubblico prestato dai «postieri» spinse però lo stato ad abolire il monopolio per il cambio nel 1827 e a liberalizzare a tutti gli effetti il sistema dei trasporti: da allora, si svilupparono anche nelle strade postali le imprese private di diligenze (corse aventi itinerari, costi e orari fissi) e le vetture di piazza, già esistenti in certe strade ordinarie.

Con motuproprio del 1° novembre 1825, il giovane granduca Leopoldo II — facendo seguito al provvedimento con il quale contemporaneamente istituiva il Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade — dava il via ad una profonda ristrutturazione sia sotto il profilo gerarchico che su quello gestionale del reticolo stradale della Toscana: in primo luogo veniva attivata la «nuova classe delle Strade Provinciali», con l'intento «di realizzare, attra-

verso una maggiore articolazione tipologica, un anello di congiunzione tra le strade regie e la spesso dispersa e disarticolata maglia delle comunicazioni locali» (P. VIGHI, 1983, p. 43). In considerazione, infatti, «che gli attuali rapporti di società e di commercio richiamano ad una più giusta divisione delle Strade pubbliche del Granducato, e ad una distribuzione del carico pel mantenimento di esse proporzionata il più possibile alla misura del beneficio», si provvedeva a ripartire la viabilità pubblica — nella quale continuava a non rientrare la categoria delle *strade vicinali* — in *strade regie* (a carico esclusivo «del Regio Erario»), *provinciali* («per tre quinti a carico delle Comunità attraversate, le quali parteciperanno di tale aggravio in proporzione della lunghezza de' tratti giacenti nel rispettivo circondario comunale, e i due quinti residui verranno ripartiti tra tutte le Comunità del Compartimento» in proporzione della massa estimale, salvo contributo del Regio Erario) e *comunali* («a carico esclusivo ed intiero delle rispettive Comunità», come del resto avveniva nel passato).

L'allegato *Prospetto e stato nominale delle Strade Provinciali* individuava — nel territorio del Compartimento di Soprintendenza Comunitativa di Firenze, e più precisamente in quello dell'attuale Provincia di Firenze (con eccezione quindi della attuale Provincia di Pistoia e della parte della Romagna Granducale passata nel 1923 alla Provincia di Forlì) — ben 13 arterie per una lunghezza complessiva di poco inferiore ai 400 km: alcune di queste (come la Strada di Val di Bisenzio, la Militare di Barberino di Mugello, la Faentina che nel tratto fra Firenze e Borgo S. Lorenzo manteneva ancora la denominazione e il percorso antichi delle Salaiole, la Strada di Romagna per S. Godenzo, la Casentinese per la Consuma) costituivano fili importanti della treccia che, a guisa di raggera, si dipartiva da Firenze per collegare la città a Bologna e all'area padano-adriatica attraverso i valichi appenninici. A queste antiche direttrici *trasversali* «esterne» possono essere assimilate altre linee «interne», come la Chiantigiana (che, partendo dalla Regia Aretina al Bandino giungeva a Greve e a Castellina e poi «al confine della Comunità di Castelnuovo Berardenga»), il tratto della Volterrana che iniziava alla Regia Romana per Siena a Castelfiorentino e terminava a Castagno, infine il tratto della Romana per il Chianti e Siena passante per San Donato in Poggio che era compreso fra il ponte della Pesa (all'Olmo) e Castellina. Tutti gli altri percorsi (alcuni dei quali di antica importanza) avevano un andamento *longitudinale* e servivano a raccordare fra loro le diverse sezioni del «contado»: è il caso della Strada del Mugello da S. Piero a Sieve a Dicomano, della Montallese da Prato a Pistoia, della Lucchese o Romana a decorrere dalla Regia Pisana e svolgentesi per Fucecchio e per il Galleno fino al confine lucchese, della Francesca o Empolese che si staccava

dalla Regia Pistoiese Lucchese a Pieve a Nievole per condurre a Monsummano e a Fucecchio e poi al confine pisano di Calcinaia, finalmente del breve imbocco della Urbinese e Riofi (detta erroneamente dei Sette Ponti) che si snodava al confine fra le comunità di Reggello e Pian di Scò (Compartimento di Arezzo) «sulla destra dell'Arno».

Il sistema della viabilità provinciale — così delineato — rimase quasi invariato fino al tramonto dello stato granducale e all'annessione al Regno d'Italia.⁶ Nel 1859-60 annoverava, infatti, ancora 9 delle strade originarie per una lunghezza di km 310,705: rispetto al 1825 mancavano, oltre alla Strada di Romagna o Forlivese del Muraglione che — resa completamente rotabile da Alessandro Manetti — nel 1836 era stata innalzata al rango di Regia o Nazionale, le vie Romana Senese della Sambuca, Montallese e Urbinese che in data che non è stato possibile precisare (prima del 1857) avevano invece subito il declassamento a comunitative.

Fra le attuali Provinciali, possono essere considerate strade di «nuova» realizzazione ottocentesca (riferibili specialmente all'operato dei governi lorenese) la Firenze-Fiesole per S. Domenico (SP 53), costruita nel 1840; il Braccio di S. Clemente (SP 18), costruito negli anni '60; la via della Casa al Vento (SP 102), costruita nel 1876. Che il fervore degli interventi miglioratori che contrassegnò l'età lorenese non sia venuto meno con l'ingresso del Granducato nello stato unitario è dimostrato dagli *Atti* del Consiglio Provinciale di Firenze:⁷ questi testimoniano, infatti, innumerevoli casi di «rettifiche» o «trasmutamenti» di tratti stradali (eseguiti soprattutto per evitare o rendere più facilmente percorribili salite e discese troppo ripide); allargamenti del corpo rotabile; rialzamenti e rifiorimenti della massicciata o del fondo a *macadam*; nuove costruzioni o ricostruzioni di ponti, di parapetti e di muri a retta, di fogne e panchine laterali.

Soltanto a titolo esemplificativo si possono segnalare — tra le opere in corso di esecuzione negli anni '60, '70 e '80 dell'Ottocento e successivamente — i lavori svolti per rendere «completamente rotabili» le strade attualmente statali di Val di Bisenzio (specialmente nel tratto «montano» fra Vaiano, Vernio e il valico di Montepiano), di Contea e Londa per Stia in Casentino e della Provinciale del Mugello, e le attuali Provinciali Mulattiera

⁶ Il 31 agosto 1843 venne emanata la «notificazione» *Riforma dei vigenti sistemi di amministrazione delle strade provinciali e nel reparto dei relativi aggravi* che ordinava la creazione dei «Circondari delle comunità collettabili per ogni strada provinciale o sua sezione». Da notare che tra il 1825 e il 1847, lo stato spese — per la costruzione di nuove strade provinciali nell'intera Toscana — la bella cifra di L. 3.312.084 (P. VIGHI, 1983, p. 46).

⁷ Sono conservati, a stampa, a partire dal vol. I del 1860, nella Biblioteca Moreniana «di deposito» della Provincia di Firenze.

di Barberino, di Pietramarina, del Montalbano, Traversa di Carmignano, Traversa di Cerreto Guidi, Pisana per Fucecchio, Volterrana ed altre ancora.

Della cura sempre più assidua finalizzata a rendere rotabili tante strade — esercitata durante l'età lorenese dalle rifondate comunità locali; dal 1825 in poi dal Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade e dal 1861 in poi dalla Provincia di Firenze per quanto concerne le nuove vie Provinciali — si può avere un'idea assai chiara anche grazie alle schede monografiche relative a non poche SP attuali, come la 34 di Rosano, 35 del Padule, 89 del Bombone, 90 di Torri-Volognano-Rosano, 17 dell'Alto Valdarno, 26 delle Colline, 41 di Sagginale, 46 di Rimorti o di Val d'Orlo, 64 Certaldese II, 79 Lucardese, 125 di Certaldo-Lungagnana-Monterspertoli, 74 di Marradi-S. Benedetto, ecc.

Un'altra conseguenza della «rivoluzione stradale» avviata in età lorenese fu la già ricordata selezione operata nel ricchissimo reticolo viario. Al riguardo si può sostenere che fino alla seconda metà del Settecento o al primo Ottocento molte strade avessero un percorso principale e alcune varianti, da spiegarsi anche con i caratteri oro-idrografici dei terreni attraversati: spesso le frane e le piene dei corsi d'acqua ostruivano la carreggiata ed era pertanto necessario realizzare deviazioni che, in genere, non incidevano in modo sostanziale sul percorso e lasciavano inalterati i tradizionali luoghi di sosta. Talora invece le varianti servivano ad accorciare il tragitto o a renderlo meno faticoso. Poteva allora capitare che questi nuovi percorsi sostituissero definitivamente il tracciato originario oppure diventassero strade autonome: chiari esempi di questa complessa realtà emergono dalle schede monografiche relative ad alcune strade, specialmente le vie Aretina per S. Donato, Certaldese I e Volterrana. Riguardo a quest'ultima, basti dire che, proprio al confine con la provincia di Pisa, la variante occidentale di Vicarello si impose su quella orientale di Camporbiano solo nel 1882-1893,^{*} mentre fino al XVIII secolo prevalse quella centrale di Mommialla; e poco oltre il Galluzzo e il suo inizio, la variante di Chiesanuova si impose (previa sua costruzione, negli anni '70 del secolo scorso) sull'antico ramo della Romola.

La prima cospicua variazione al reticolo delle Provinciali avvenne nel 1861, sotto la pressione delle comunità locali che facevano appello al nuovo organo elettivo del Consiglio Provinciale di Firenze perché alcune arterie

^{*} Ancora nel 1910 era in corso di costruzione la Volterrana nel tratto pisano di Vicarello-Villamagna e in quello fiorentino del Castagno (per km 16,566 in tutto), per una previsione di spesa di L. 146.602 (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, 1912, p. 533).

comunitative venissero provincializzate, in considerazione della loro crescente importanza come rotabili, oltre che della gravosità della loro manutenzione: per esempio, è questo il caso delle vie Prato-Poggio a Caiano, S. Casciano Val di Pesa-Montelupo per la Val di Pesa, Montespertoli-Empoli per la Val d'Orme, Ponte Rosso di Firenze-Prato per Sesto Fiorentino, Palazzuolo-Ponte S. Apollinare, Maremmana fra Lastra a Signa e la Provinciale di Empoli nel 1860-61. Alcune di queste richieste vennero effettivamente accolte nel 1861: infatti il Consiglio, nella seduta del 30 novembre, finì coll'approvare la provincializzazione di 9 arterie comunitative – Traversa del Ponte di Bocca d'Elsa (attuale SP 11), da Prato al Poggio a Caiano (SP 22), Chiantigiana per la Val di Greve (SP 3), Vittorio Emanuele (SP 6), Valdarnese di Loro e Reggello o dei Sette Ponti (SP 17), Empolese per la Val di Pesa (SP 12), S. Piero a Sieve-Scarperia (SS 503), Rignanese (SP 18), Traversa di Modigliana (SP 20) – per una lunghezza di km 84,478; contemporaneamente la Marradi-Palazzuolo (attuale statale 306) che era stata promossa già l'anno successivo, era retrocessa allo *status* di comunitativa (*Atti*, III, 1861, pp. 208-211, 246, 325-351).

Nel complesso, il reticolo delle Provinciali veniva ad essere costituito, nel 1861, da 18 arterie per km 395,183 di sviluppo.

Nello stesso anno 1861, l'ingegnere capo della Provincia, Ippolito Bordoni, insieme a vari suoi aiuti, «fotografava» con sguardo di sintesi il sistema della viabilità provinciale che presentava situazioni assai differenziate circa lo sviluppo planimetrico, la larghezza del corpo rotabile (che variava da 8 a 12 braccia, vale a dire da m 3,669 a m 7,004) e lo stato di manutenzione ritenuto generalmente buono, anche per quanto concerne i «passaggi» nei punti di intersezione con i corsi di acqua (le Provinciali erano «tutte munite di solidi ponti in muratura al passo dei fiumi e torrenti») (*ibidem*, VI, 1862, pp. 81-87), e che continuava sostanzialmente a mantenere i caratteri strutturali e gestionali definiti nell'ultima fase della dominazione lorenese: l'unico, emblematico adeguamento deciso nel 1862 fu infatti quello di apporre ai «termini miliari» che scandivano capillarmente i percorsi di tutte le Provinciali le corrispondenti misure metriche in luogo delle antiche toscane (*ibidem*, VIII, 1863, p. 23).

Occorre attendere il 1865 perché intervengano mutamenti di rilievo nella «geografia stradale» fiorentina. Dapprima, con regio decreto del 17 novembre 1865, il governo declassava ben 7 strade nazionali estese per km 221,082 (Romana per Arezzo passante per Pontassieve, Aretina per S. Donato fino ad Incisa, Pistoiese per il Poggio a Caiano, Lucchese per Campi Bisenzio, Prato e Pistoia, Livornese per Empoli e Pisa, Romana per Siena o Cassia, Traversa Romana per la Val d'Elsa) al rango di Provinciali: di

conseguenza le Provinciali salivano a 25 con una estensione di km 616,256. Inoltre la legge del 20 marzo 1865, n. 2248, provvedeva a ristrutturare l'intero sistema: essa infatti recitava — al *Titolo II. Delle strade ordinarie d'uso pubblico* — che tra le *strade provinciali* dovevano essere comprese quelle «che servono alla più diretta comunicazione fra il capoluogo di una provincia e quelli delle provincie limitrofe; quelle che dal capoluogo di una provincia conducono ai capoluoghi dei circondari in cui essa è divisa; quelle che collegano i capoluoghi di provincia o di circondario coi vicini porti marittimi più importanti; quelle che sono riconosciute di molta importanza per le relazioni industriali, commerciali ed agricole della provincia o della maggior parte di essa, purché facciano capo a ferrovie, a strade nazionali, o almeno ad un capoluogo di circondario della stessa o di altra provincia». I Consigli Provinciali erano obbligati a riconsiderare la situazione esistente e a provvedere ad eventuali inserimenti o esclusioni di strade, oltre che a deliberare entro due anni «regolamenti obbligatori, da approvarsi per decreto reale, per la costruzione, manutenzione e sorveglianza» di tutto il sistema. In realtà, pare che il *Regolamento per la costruzione, modificazione, mantenimento e sorveglianza delle Strade Provinciali, Comunali, Consorziali e Vicinali della Provincia di Firenze* sia stato approvato (e subito stampato) dal Consiglio Provinciale solo il 21 ottobre 1870: tra i punti più qualificanti, basterà ricordare che la larghezza delle strade era prevista «per regola generale non minore di 7 m» (di cui 5 occupati dal piano rotabile o carreggiata e il resto dai due marciapiedi o panchine laterali), che l'esecuzione dei lavori doveva essere concessa a privati mediante gare di appalto mentre la manutenzione e la sorveglianza doveva spettare ad «opranti fissi denominati Cantonieri, ai quali è affidato e consegnato un tratto della Strada medesima per una lunghezza non minore di chilometri 3, né maggiore di 6». Restava inteso che tutte le spese concernenti le medesime e le «opere d'arte che le corredano» — eccezion fatta per «i ponti ed edifizii in legnami esistenti sui canali artificiali che traversano una strada», di proprietà privata, e per i «muri od altri simili sostegni» che servivano «unicamente a difendere e sostenere i fondi adiacenti», la cui manutenzione era addossata ai proprietari — erano «a carico delle province nelle quali sono aperte, ovvero di più province riunite in consorzio facoltativo ed obbligatorio a norma di legge». In ogni caso, le province potevano continuare ad esigere «l'istituzione dei pedaggi sui ponti e strade».

Nel 1866 la Provincia di Firenze approvava infatti un *Progetto per la classificazione delle strade*, approntato dopo attenti sopralluoghi da parte di un'apposita commissione eletta dal Consiglio nelle sedute del 30 gennaio e 3 febbraio dello stesso anno, che aveva come riferimento obbligato il segreta-

rio Zanobi Giovannini e l'ingegnere Alessandro Fortini, questo ultimo coadiuvato per la parte tecnica dall'ingegner David Duranti che fu anche l'autore di una carta topografica allegata della rete stradale:⁹ allora, la capitale Firenze era ancora al centro della rete delle strade provinciali, dal momento che dalla città «partono quasi tutte le strade che, attraversando per ogni direzione la provincia, la mettono in comunicazione con le provincie limitrofe» sia della Toscana che dell'Italia padano-adriatica.

Inoltre, queste vie con andamento peculiarmente radiale «sono congiunte fra loro da molte strade Provinciali traverse che si chiamano la Pistoiese, del Mugello, di Modigliana, di Romagna, della Busca, di Val di Bure, l'Empolese, di Greve, di Bocca d'Elsa, di Barberino di Mugello, la Volterrana».

Il sistema si presentava, nel suo complesso, in buone condizioni, dal momento che «la spesa dell'annuo mantenimento» delle strade — «tutte munite di solidi ponti in muratura al passo dei fiumi e torrenti» —, ascende alla cospicua cifra di 286.250 lire. In considerazione del fatto che ogni strada provinciale era considerata di «importanza grandissima» — «perché la strada che percorre le vallate e le congiunge ad una via nazionale o ad una stazione di via ferrata è l'arteria che dà vita alla produzione, al commercio, alle industrie di quella parte della Provincia» — la commissione «ritenne di dovere in genere proporre di conservare la rete delle strade Provinciali attuali aumentata di tutte le Nazionali che per legge sono passate alla Provincia», con la sola eccezione dei primi due cantoni della Querciola di Fiesole e di Faltona di Borgo S. Lorenzo facenti parte della via Faentina (che si proponeva di declassare a comunale, «perché la strada compresa in questi due cantoni è sempre una via mulattiera come quando fu dichiarata Provinciale, e per renderla rotabile occorrerebbe una spesa non inferiore alle lire 450.000»). In compenso si propose di promuovere al rango di Provinciali (magari dopo gli indispensabili lavori di miglioramento) alcune comunali «riconosciute necessarie a completare la rete stessa»; in effetti, i consiglieri proponevano di provincializzare l'antica strada del Giogo, e precisamente — dopo che il tratto S. Piero a Sieve-Scarperia era già stato riconosciuto nel 1861 — anche il successivo percorso da Scarperia a Firenzuola, e financo una deviazione per Imola che «per la Valle del Santerno va al confine di Moraduccio», per la costruzione dei primi 6 km della quale il Consiglio aveva già concesso un sussidio di L. 60.000 nel 1860-61 (trattasi rispettivamente delle attuali statali 503 e 610). Le altre arterie prese in

⁹ È edito con lo stesso titolo a Firenze, Tip. delle Murate, 1866, p. 58.

considerazione, che abbisognavano anche di cospicui interventi miglioritari per essere ridotte a rotabili, erano la «strada che muovendosi dalla Nazionale Forlivese presso Londa congiungerebbe con una seconda linea attraverso il contrafforte dell'Appennino la valle della Sieve a quella dell'Arno Casentino presso Stia» (attuale SS 556); la «Strada che da Empoli passando per Vinci giunge a Pistoia attraverso il Monte Albano» (attuale SP 13), sistema orografico che era del tutto privo di strade rotabili; la «Strada che dalla Provinciale Volterrana si stacca presso Montespertoli e conduce a Empoli per la valle dell'Orme» (attuale SP 51); la via — da costruirsi «con un sussidio per opera consorziale» — «fra Carmignano e Capraia» (attuale SP 43) e l'altra «cattivissima» da Vinci a Lamporecchio (attuale SP 123).

Il Consiglio — sempre nella seduta del 3 settembre 1866 — arrivava a deliberare la provincializzazione dei «tranchi di strade Comunali rotabili esistenti» o «da costruirsi da Pistoia a Empoli passando per Casal Guidi, Forrottoli, Lamporecchio, Orbignano e Vinci» (attuali SP 13 e 123) e «da Firenzuola per la Valle del Santerno al Moraduccio» (attuale SS 610); veniva invece differita la provincializzazione del tronco comunale dell'antica Bolognese del Giego fra Scarperia e Firenzuola, così come non vennero accolte altre richieste, per esempio quella riguardante la «strada che staccandosi dalla Faentina a Casa d'Alpe, passando per Palazzuolo, prosegue per Casola Valsenio e Imola o Castel Bolognese» (attuale SS 477). Per questa arteria fu deciso, comunque, di concedere un contributo alle comunità locali, affinché esse potessero provvedere autonomamente ai miglioramenti necessari: a Palazzuolo andarono così £. 50.000, come £. 100.000 erano già state assegnate a Palazzuolo e Marradi, tra il 1860 e il 1863, per la costruzione della strada congiungente i due capoluoghi (attuale SS 306).

L'elenco redatto nel 1866 fu poi definitivamente approvato dal governo con decreto reale n. 3634, del 28 febbraio 1867, con la sola eccezione della Faentina della quale si ribadiva lo *status* di Provinciale: in ordine a quest'ultima arteria va tuttavia rilevato che, con R.D. n. 5593, del 13 marzo 1870, il governo — «considerando che il tronco di strada escluso costituisce la più breve e più diretta comunicazione tra Firenze e Ravenna, e ha perciò il primo dei requisiti previsti dal sovracitato articolo 13 di Legge per le strade provinciali» e che quindi «gli argomenti in contrario svolti dalla Deputazione, adottati dal Consiglio Provinciale colla deliberazione 23 settembre 1869, desunti dalla gravità della spesa di sistemazione di quella strada, e dalla esistenza di altra preferita ora dal commercio, non sono sufficienti a dispensare dal classificare fra le provinciali una strada, che è tale rispetto alla Legge, e tale riconosciuta da molto tempo» — tornava a decretare la

riammissione immediata della Faentina (nuovamente declassata) nel novero delle Provinciali.

Da notare che nella seduta del 23 settembre 1869, il Consiglio Provinciale approvava che il breve «secondo tratto della strada di Rignano dalla metà del ponte sull'Arno fino alla stazione ferroviaria» fosse «classato nella stessa categoria del suo primo tronco», vale a dire Provinciale, mentre rinviava ogni decisione circa le richieste nuovamente avanzate dai comuni perché venissero provincializzate anche la via del Giogo fra Scarperia e Firenzuola e la via di Susinana da Palazzuolo al confine del Castagno (*Atti*, anno 1869-70, p. 241 ss.).

Il regio decreto n. 5593, del 13 marzo 1870 recepiva gli inserimenti nella rete provinciale di 4 arterie approvati dal Consiglio fiorentino fra il 1866 e il 1869: oltre che delle strade del Montalbano (SP 13) e Firenzuola-Moraduccio (SS 610), è il caso della Greve-Figline Valdarno (SP 16) e della Marradi-Palazzuolo-confine romagnolo (SS 306). Le Provinciali salivano così a 29 con una estensione di circa 700 km. Successivamente si registrano pochi altri nuovi inserimenti — come quelli della SP 25 Traversa di Barberino di Mugello nel 1873 (D.M. del 30 marzo), della SP 26 delle Colline nel 1881 (D.M. del 23 luglio), della SP 28 Traversa di Calenzano nel 1912 (D.M. del 21 aprile), della SP 29 Traversa di Lutirano nel 1920 (D.M. del 4 gennaio) e della SP 31 Traversa di Cerreto Guidi nel 1922 (D.M. del 5 agosto) — congiuntamente però a vari declassamenti nella viabilità comunale.

Di conseguenza, negli anni '20 del nostro secolo, la rete provinciale era tornata ad avere uno sviluppo di poco meno di 600 chilometri: lo stato di manutenzione non deve essere stato, allora, granché dissimile da quello descritto nel 1910. In quest'anno veniva definito «buono per le strade a medio ed a piccolo transito (ed anche ottimo per alcune) [...]. Non così può dirsi per le strade di pianura e di valle a grande transito e specialmente per quelle a valle della città di Firenze e irradianti da essa: le cause che ne rendono difettosa la manutenzione sono principalmente la grande intensità del traffico; il materiale di rifornimento di qualità scadente (pillora d'Arno); la mancanza quasi totale di una buona fondazione; la bassa giacitura ed il difetto consequenziale di scoli attivi; la forma della sagoma trasversale alterata nelle curve dalla coesistenza del binario del tramvay». Questi limiti erano dovuti anche al «sistema tecnico indistintamente in vigore per la manutenzione» che consisteva nei «risarcimenti parziali più o meno estesi, eseguiti a stagione opportuna, esclusi affatto i ricarichi generali a tutta la larghezza»; in nessuna strada era poi «in uso l'innaffiamento come provvedi-

mento ordinario di manutenzione» (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, 1912, p. 685).

La legge 2248/1865 rimase in vigore fino al 1923. Il 15 novembre di quell'anno venne infatti emanato il R.D. n. 2506, *Norme per la classificazione e manutenzione delle strade pubbliche* che suddivideva queste in 5 classi: le vie Provinciali venivano di fatto ripartite nella seconda classe (comprendente «le strade non appartenenti alla 1^a classe e 2^a classe una rete organica, mettono in comunicazione diretta o indiretta i capoluoghi di mandamento e di circondario»). Le province erano tenute alla manutenzione ordinaria e straordinaria, con il concorso alla spesa dello stato (nella misura di un quarto) per le vie di 2^a classe e dei comuni attraversati (nella misura di metà) per le vie di 3^a classe; d'altro canto, le province erano obbligate a versare la metà della spesa per le vie di 1^a classe, alla cui gestione continuava a provvedere lo stato. Gli elenchi delle strade di 2^a classe erano determinati d'autorità, «per decreto Reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio provinciale interessato», mentre a quest'ultima amministrazione spettava l'approvazione, entro l'anno 1924, di «un elenco delle strade della 3^a classe», sul quale comunque lo stato si riservava ogni possibilità di variazione, dal momento che l'elenco definitivo doveva essere «determinato per decreto del Ministero dei lavori pubblici su parere della Prefettura e del locale ufficio del Genio civile».

Con R.D. n. 1994, del 23 ottobre 1924, *Modificazioni al R. Decreto 15 novembre 1923, n. 2506*, sulla classifica e manutenzione delle strade pubbliche, si stabiliva di affidare provvisoriamente alle province che ne avessero fatto richiesta, ma «sotto la sorveglianza degli uffici del Genio civile», fino al 30 giugno 1925, «la manutenzione delle strade di prima classe».

In ogni caso, sia nel 1926 che nel 1938, le 31 Provinciali che si sviluppavano per km 598,581 mostravano una netta prevalenza della pavimentazione a *macadam* nei confronti del tipo a trattamento superficiale bituminoso (rispettivamente 70% e 30%) (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, 1926 e 1939).

La seconda guerra mondiale provocò anche alla viabilità danni devastanti che poterono essere riparati soltanto dopo molti anni. Ancora nel 1951, il Presidente della Provincia sottolineava — nella sua *Relazione programmatica* per l'anno in corso (*Atti*, 1951, pp. 63-64) — come fossero andati distrutti ben 165 ponti e 132 tratti di muraglioni a retta; «ancora oggi rimangono da ricostruire 45 ponti, tra i quali di particolare urgenza il ponte sull'Arno a Empoli, quello della Motta, i ponti sulla Militare di Barberino di Mugello...». Oltre a ciò, occorre realizzare la sistemazione bituminosa di quasi tutte le arterie che allora avevano ancora la pavimenta-

zione «a mac-adam all'acqua con tutti gli inconvenienti per la manutenzione ed il traffico veloce e pesante» che questa comportava. Di conseguenza, per ovviare alle inadeguate condizioni del sistema, restavano da effettuare «urgenti e notevoli lavori per correzioni e varianti, specialmente nelle zone appenniniche». Purtroppo, l'enormità della cifra occorrente (oltre 2 miliardi) per l'adeguamento del sistema alle nuove esigenze della crescente motorizzazione lasciava permanere situazioni assai gravi, come quelle del Mugello e dell'Alta Romagna, dove le strade erano spesso intransitabili e «in stato di abbandono, talché tale situazione si ripercuote dannosamente anche sulla riattivazione dei mercati, in particolare su quello di Borgo S. Lorenzo» (*ibidem*, p. 238).

Nel 1950-51 il tipo di pavimentazione dominante nelle 31 Provinciali era ancora il *macadam* che interessava il 70% degli oltre 600 chilometri complessivi, contro il 30% del trattamento superficiale bituminoso (MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, 1952). Da allora cominciò un intenso lavoro «qualitativo» di adeguamento e sistemazione dei corpi stradali e delle opere d'arte che era destinato a durare fino ai nostri giorni.

Sul piano «quantitativo» si deve rilevare che, nel dopoguerra, il sistema (che aveva una lunghezza complessiva di km 611,141) continuava a mantenere la fisionomia maturata fra Otto e Novecento. Le prime avvisaglie dei mutamenti che in circa un decennio (fra la fine degli anni '50 e quella degli anni '60) avrebbero condotto alla radicale ristrutturazione della rete si manifestarono nel 1953-54, allorché furono annesse le SP 32 della Faggiola e 33 di Testi. La prima fu provincializzata con D.M. del 15 luglio 1954, mentre della seconda, «in gestione» alla Provincia già almeno nel 1953 (*Atti*, anni 1953 e 1954), non è stato possibile precisare la data di effettiva provincializzazione: di sicuro essa non venne assunta in carico a tutti gli effetti col D.M. n. 49716, del 26 settembre 1960, come finora si credeva. Ormai stava maturando un consistente fenomeno di «ricambio», sotto forma di promozione di molte vecchie Provinciali al rango di statali e, viceversa, di ascesa di un numero ancora più consistente di comunali nel novero delle Provinciali.

Contemporaneamente, il governo tornava a rivedere anche la normativa stradale. Nel 1958 — allorché le Provinciali assommavano a 33 per una lunghezza di km 625,305 — veniva infatti approvata la legge n. 126, del 12 febbraio (*Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico*), con la quale si stabiliva che per Provinciali dovevano intendersi «le strade che allacciano al capoluogo di Provincia i capoluoghi dei singoli Comuni della rispettiva Provincia o più capoluoghi di Comuni tra di loro;

allacciano alla rete stradale e provinciale i capoluoghi di Comuni particolarmente importanti per popolazione o perché sedi di notevoli industrie o perché centri di intensa attività commerciale o perché centri climatici o turistici di notevole rilevanza; allacciano capoluoghi di Provincia o di Comuni importanti ai più vicini aeroporti, stazioni ferroviarie, porti marittimi, lacuali o fluviali; costituiscono diretti e importanti collegamenti tra strade provinciali, o sono riconosciute necessarie per la valorizzazione di importanti attività agricole». La classificazione di esse spettava ancora per decreto al Ministero per i lavori pubblici («sentite le Amministrazioni provinciali interessate»), sulla base però di un «piano di tutte le strade» formato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge dalla Provincia.

Delle 73 arterie comunali «proposte per la provincializzazione» dall'Amministrazione Provinciale fin dal giugno 1958, un primo lotto di 31 per una lunghezza complessiva di 280,887 km (ma due di queste sarebbero passate nel novero delle statali appena 4 anni dopo: è il caso delle SS 9ter e 447 che detengono quindi il record di più breve appartenenza alla categoria delle Provinciali) veniva approvato con D.M. n. 49716, del 26 settembre 1960. All'epoca, la rete registrava uno sviluppo assai maggiore rispetto al passato (km 948,693), destinato ad accrescersi ancora in conseguenza dei movimenti che si stavano preparando.

Altre 11 arterie per complessivi km 129,248 entravano infatti nella rete provinciale nel 1962 (D.M. n. 2391, del 30 giugno), seguite nel 1963 (D.M. n. 5090, del 28 giugno) da altre 16 arterie per complessivi km 119,940 e infine nel 1964 (D.M. n. 4703, del 30 giugno) da ulteriori 29 arterie per complessivi km 185,329.

Di fatto, alla metà degli anni '60, la rete provinciale aveva assunto la fisionomia attuale, anche se dobbiamo arrivare al 1970 perché avvenisse l'ultimo inserimento (coinvolgente la nuova SP 127 Raccordo di Varlungo di appena km 3,170). A quella data, il sistema viario — nonostante il trasferimento all'ANAS di non poche arterie promosse al rango di statali nel 1959 (Cassia, Pistoiese, Tosco-Romagnola, di Val d'Arno, della Consuma, Chiantigiana), nel 1960 (Brisighellese-Ravennate), nel 1961 (Casolana-Riolese), nel 1962 (Val di Setta e Val di Bisenzio), nel 1963 (di Val d'Elsa), nel 1964 (Francesca, dell'Alpe di Casaglia, del Rabbi o Cavallino), nel 1966 (del Passo del Giogo), nel 1967 (Traversa del Mugello, Londa-Stia) e nello stesso 1970 (Sanice-Montanara Imolese) — aveva raggiunto uno sviluppo di km 1015,731: un valore assai vicino a quello attuale che — ricordiamo — è di circa km 1021.

Nonostante la rete non abbia subito, quanto ad ampliamento, ulteriori variazioni nell'ultimo ventennio,¹⁰ tuttavia deve essere registrato un continuo e capillare processo di adeguamento qualitativo (ben lungi dall'essere concluso, come dimostra *l'Elenco dei principali progetti in corso sulla viabilità provinciale e loro fonte di finanziamento*, trasmesso dall'Assessore ai Lavori Pubblici Elio Marini all'Unione delle Province d'Italia il 15 maggio 1990, prevedente lavori di adeguamento, sistemazione, allargamento e raddoppio del corpo stradale, di costruzione di varianti e nuovi svincoli, di muri e ponti, ecc. a quasi tutte le arterie) che ha comportato la generalizzazione dell'asfalto negli anni '50-'60 e '70,¹¹ la costruzione o ricostruzione mediante adeguamento di innumerevoli ponti¹² e di altre opere di arredo stradale, e soprattutto la ristrutturazione radicale di non poche vie: dopo gli adeguamenti primo-novecenteschi (come quello cospicuo che interessò la SP 32 della Faggiola), negli ultimi decenni sono state infatti totalmente costruite e ridisegnate le SP 64 Certaldese II, 74 Marradi-S. Benedetto, 117 di S. Zanobi, 112 Nuova Motta, 127 Raccordo di Varlungo, mentre stanno per concludersi le complete ristrutturazioni e realizzazioni della SP 34 di Rosano (destinata a diventare un'arteria di grande scorrimento, in alternativa alla sempre più «strozzata» statale Tosco-Romagnola nel tratto Firenze-Pontassieve) e delle SP 25 Traversa di Barberino e 38 del Torracchione per lo spostamento reso necessario dalla costruzione del grande invaso sulla Sieve di Bilancino.

¹⁰ Semmai, si deve registrare la tendenza ad una modesta diminuzione dell'estensione globale delle strade, dovuta alla dilatazione urbanistica dei centri abitati: il fenomeno ha infatti resi necessari il «taglio» e la decurtazione di alcune Provinciali che hanno dovuto arretrare il «caposaldo» in aree non ancora investite dall'espansione edilizia, come dimostrano i casi delle SP 6, 34, 35, ecc.

¹¹ La prima arteria ad essere sistemata con bitume fu la SP 1 nel 1933.

¹² Oltre ai ponti nuovi novecenteschi (tra i quali spicca quello sull'Arno di Rosano sulla SP 34), vale la pena di enunciare i grandi e ripetuti interventi che sono stati storicamente promossi a tante importanti strutture di passaggio nei punti di incrocio con i corsi d'acqua maggiori, come la Sieve, il Bisenzio, l'Ombrone, ecc. Nell'impossibilità di un'adeguata trattazione, mi limito a ricordare, come paradigmatiche, le vicende del ponte sull'Arno di Rignano sulla SP 18 (già esistente almeno dal primo Trecento e da allora nodo nevralgico delle comunicazioni, venne abbattuto dalla piena nel 1352, ricostruito, rovinò ancora finché fu nuovamente innalzato nel 1422; radicalmente ristrutturato nel 1568-70, venne successivamente scalzato dalle piene e ancora restaurato nel 1590, nel 1611-12, nel 1655-56, nel 1696-97, nel 1763 e nel 1819; dissestato a più riprese fra il 1846 e il 1855, venne di lì a poco rifatto finché dall'alluvione del 1966 attende l'ennesimo restauro), riportate nella scheda di Marco Sorelli, e quelle del ponte di Cappiano sull'emissario Usciana del Padule di Fucecchio oltrepassato dalla SP 15 (nodo viario strategicamente rilevante nelle età medievale e moderna, il ponte fortificato esisteva almeno dall'XI secolo; distrutto dai lucchesi nel 1325 e subito ricostruito dai fiorentini, venne a più riprese restaurato nell'età moderna, con speciale riguardo per il 1541-44 e ricostruito nella redazione attuale, pur con le ristrutturazioni del 1780-82 e del 1824, dall'architetto granduca David Fortini nel 1550-51 (G. GALLETTI - A. MALVOLI, 1989).

Provincia di Firenze

LE STRADE PROVINCIALI DI FIRENZE

GEOGRAFIA, STORIA E TOPONOMASTICA

a cura di
Leonardo Rombai



PROVINCIA DI FIRENZE

LE STRADE PROVINCIALI DI FIRENZE

GEOGRAFIA, STORIA E TOPONOMASTICA

CARTE TOPOGRAFICHE



FIRENZE
LEO S. OLSCHKI EDITORE
1992

PROVINCIA DI FIRENZE

LE STRADE PROVINCIALI DI FIRENZE

GEOGRAFIA, STORIA E TOPONOMASTICA

I

a cura di
LEONARDO ROMBAI



FIRENZE
LEO S. OLSCHKI EDITORE
1992

scritti di

Margherita Azzari - Giovanna Casali - Laura Cassi - Gabriele Ciampi - Jolanda Fonnesu -
Vittorio Morelli - Alberto Riparbelli - Leonardo Rombai - Giuseppina Carla Romby -
Luisa Rossi - Marco Sorelli - Renato Stopani

fotografie di

Nicolò Orsi Battaglini

disegni di

Alberto Riparbelli

Le foto aeree a colori fanno parte della ripresa eseguita nell'anno 1980 dall'Impresa
Compagnia Generale Ripresaeree di Parma, nell'ambito dei Programmi di ricognizione
fotografica e di allestimento cartografico curati e finanziati dalla Regione Toscana -
Autorizzazione S.M.A. n. 166 del 6-4-81.

ISBN 88 222 4000 6

PREFAZIONE

L'opera è il risultato del laborioso lavoro di ricerca documentaria e iconografica in archivi e biblioteche di Firenze e della sua provincia e dell'indagine diretta sul terreno, svolto da un qualificato gruppo interdisciplinare di docenti e ricercatori dell'Università di Firenze e altri specialisti; con il coordinatore e curatore Leonardo Rombai, hanno collaborato Margherita Azzari, Giovanna Casali, Laura Cassi, Gabriele Ciampi, Jolanda Fonnesu, Alberto Riparbelli, Giuseppina Carla Romby, Luisa Rossi, Renato Stopani e l'ingegnere capo della Provincia Vittorio Morelli.

Il primo volume si articola in cinque saggi introduttivi e d'inquadramento generale, scritti da V. Morelli, L. Rombai, A. Riparbelli, G.C. Romby e R. Stopani, L. Cassi.

Il secondo volume raccoglie 110 monografie, una per ogni strada provinciale. Le singole arterie vengono qui caratterizzate dettagliatamente come «organismi viventi», nella loro articolazione e nel loro svolgimento, sia sotto il profilo tecnico-scientifico, sia sotto il profilo geografico-umano e relazionale. Particolare attenzione è prestata agli insediamenti nati in funzione della via o sviluppatisi per effetto di essa e alle strutture di corredo viario (soprattutto storiche, come i *ponti* e certi edifici di servizio, nati cioè per la sosta e il ristoro, oppure per il controllo politico-economico del traffico, come gli *spedali* e *ospizi*, i *tabernacoli* e più in generale gli *edifici religiosi*, le *poste*, le *dogane*, le *osterie* e gli *alberghi*, le *fontane*), senza peraltro trascurare la ricostruzione storica delle vicende progettuali e costruttive e degli interventi miglioritari effettuati sull'infrastruttura medesima.

L'opera è corredata di un analitico indice dei nomi di luogo e di un adeguato apparato illustrativo; questo consiste in disegni e sezioni originali delle singole strade (appositamente elaborati da A. Riparbelli), in fotografie a colori e in bianco e nero (eseguite da Nicolò Orsi Battaglini) relative ai paesaggi e alle strutture architettoniche, sia attuali sia derivate da antiche raffigurazioni geo-iconografiche e da foto d'epoca. Infine, una apposita busta contiene quattro carte topografiche: la carta del territorio provinciale con la sua viabilità attuale; la carta dedicata alle trasformazioni storiche

Si ringraziano, per la preziosa collaborazione prestata, Maria Augusta Morelli Timpanaro dell'Archivio di Stato di Firenze, Maurizio Bossi e Riccardo Seghezzi del Gabinetto Vieussieux di Firenze, il generale Salvatore Chiggio dell'Istituto Geografico Militare, Laura Lovise e Piero Spagna della Regione Toscana, Raffaella Marconi della Biblioteca Comunale di Bagno a Ripoli, Rita e Renzo Mazzafiglia, Alighiero Renzi.

II Presidente MILIA PIERALLI

La Provincia di Firenze, avviando questa opera nel 1988 (ne furono promotori il Presidente Alberto Brasca e l'Assessore ai Lavori Pubblici Elio Marini), si è proposta l'obiettivo di realizzare uno strumento culturale d'indubbia utilità, frutto di un rigoroso lavoro scientifico ma con impostazione di alta divulgazione, di chiara e agevole lettura. La «guida» intende qualificarsi come chiave di lettura e di interpretazione cosciente dei valori storici sedimentati in ogni strada, ai suoi margini e nel territorio circostante; in altri termini, essa vuole sensibilizzare il lettore affinché vie e ponti, tabernacoli, paesaggi e insediamenti umani siano adeguatamente riscoperti e recuperati, in un'ottica percettiva corretta, che è poi quella riferibile alla moderna problematica dei beni ambientali e culturali.

La rete stradale provinciale trattata nell'opera comprende anche le sue variazioni storiche.

Intervenute dal 1825 ad oggi nel reticolo viario; la carta della toponomastica presente lungo le strade; la carta della strada provinciale 41 di Sagginale con

I

SAGGI INTRODUTTIVI

PROVINCIA DI FIRENZE

LE STRADE PROVINCIALI DI FIRENZE

GEOGRAFIA, STORIA E TOPONOMASTICA

II

a cura di
LEONARDO ROMBAI



FIRENZE
LEO S. OLSCHKI EDITORE
1992

BIBLIOGRAFIA GENERALE

- AA.VV., *Architettura e interventi territoriali nella Toscana granducale*, Firenze, CLUSF, 1972.
- AA.VV., *La memoria del territorio. Fiesole fra '700 e '800 secondo le geo-iconografie d'epoca*, a cura di L. Rombai, ed. Comune di Fiesole, 1990.
- AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985.
- AA.VV., *Storia e cultura della strada in Valdelsa nel Medioevo*, a cura di R. Stopani, ed. Centro di Studi Romei (Firenze, Pochini), 1986.
- AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, Olschki, 1989.
- C. AGOSTINI, V. DI CESARE, F. SANTI, *La strada Flaminia Militare*, Bologna, Studio Costa, 1989.
- C. AGOSTINI, F. SANTI, *Analisi critica della via Flaminia Minore*, Bologna, Studio Costa, 1989 (a).
- ID., *Cronistoria di una scoperta (la strada Flaminia Minore)*, in AA.VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze attraverso il tempo - Problemi generali e nuove acquisizioni*, convegno tenuto a Firenzuola e San Benedetto Val di Sambro, 28 sett.-1 ott. 1989, atti non pubblicati, 1989 (b).
- L. AGRIESTI-M. SCARDIGNO, *Memoria, paesaggio, progetto. Le Cascine di Tavola e la Villa Medicea di Poggio a Caiano. Dall'analisi storica all'uso delle risorse*, Roma, Trevi, 1982.
- N. ALFIERI, *Alla ricerca della via Flaminia Minore*, in «Atti Accademia Scienze Storiche di Bologna», Cl. Sc. Morali, Rendiconti, LXIV (1975-1976), pp. 51-67.
- E. AMADESI, *Fotointerpretazione e aerofotogrammetria*, Bologna, Pitagora, 1978.
- M. APA, *Pontormo, la «Visitazione» a Carmignano*, ed. Comune di Carmignano, 1984.
- Atlante dell'Enciclopedia dell'Ingegnere*, Milano, Soc. Editrice Libreria, vol. I, 1896.
- Atlante statistico della viabilità provinciale*, Milano, Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, 1935.
- «Autostrade» (Rivista di tecnica e di informazioni autostradali della Società Autostrade), 1961.
- Azienda Autonoma Delle Strade, *Censimento della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1970*, Roma, Bimospa, 1970.
- ID., *Censimento della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1975*, Roma, Bimospa, 1975.
- ID., *Censimento della circolazione lungo le strade statali ed autostrade nell'anno 1980*, Roma, Industria grafica «Failli», 1980, voll. 2.

- M. AZZARI-L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in AA.VV., *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, ed. Comune di Buggiano, 1982, pp. 63-111.
- A. BACCI, *Strade romane e medievali nel territorio aretino*, Cortona, Calosci, 1986.
- V. BAGGI, *Costruzioni stradali. Lezioni svolte*, Torino, Unione Tip. Ed. Torinese, 1927.
- ID., *Lezioni di costruzioni stradali ed idrauliche*, Torino, Unione Tip. Ed. Torinese, 1927 (b).
- G. BARBIERI, *Lo sviluppo storico delle vie di comunicazione tra Firenze e Bologna*, in «Rivista Geografica Italiana», LVI (1947), pp. 103-116.
- ID., *L'industria del cemento in Italia e nella Toscana interna*, in «Rivista Geografica Italiana», LXIII (1956), pp. 237-256.
- G. BARBIERI, F. CANIGIANI, J. FONNESU, L. ROMBAI, *I valori geografico-storici del paesaggio fiorentino. Proposte di uso e tutela*, Quaderno 11 dell'Istituto di Geografia, Firenze, 1982.
- S. BARDAZZI-E. CASTELLANI, *Pizzidimonte, Gonfienti, Santa Cristina*, in «Quaderni del Territorio Pratese n. 5», 1982.
- M. BARDUCCI, *Il territorio di Rignano attraverso le visite pastorali tra XV e XVI secolo*, in A. Conti, I. Moretti, M. Barducci, *Rignano sull'Arno. Tre studi sul patrimonio culturale*, Firenze, Parretti, 1986, pp. 99-139.
- P. BARGELLINI-E. GUARNIERI (a cura di), *Le strade di Firenze*, Firenze, Bonechi, vol. VI, 1985.
- WH. BAXTER, *Catalogo delle Macchine per Spaccare, Crivellare e Caricare Automaticamente le Pietre*, Genova, Bacigalupi, s.d. (1905).
- M. BECATTINI-A. GRANCHI, *Alto Mugello, Mugello, Val di Sieve*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985.
- P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Edizioni Medicea, 1984.
- ID., *La politica lorenese della viabilità: i valichi stradali transappenninici*, in AA.VV., *La Toscana dei Lorena*, cit., pp. 477-490.
- A. BENINI (a cura di), *Guida escursionistica della Provincia di Firenze*, Club Alpino Italiano (Bologna, Tamari), 1986.
- F. BERGESIO-C. PAOLI (a cura di), *Valcava in Mugello - Le immagini della storia*, Firenze, Studi Storici Artistici, 1987.
- P. BERTI, *Frammenti della cronaca di messer Luca di Totto da Panzano*, in «Giornale Storico degli Archivi Toscani», vol. V (1862).
- E. BERTINI, *Guida della Val di Bisenzio*, Prato, Salvi, 1881.
- L. BIADI, *Memorie storiche del piviere di San Pietro in Bossolo*, Firenze, Bonducciana, 1848.
- R. BIASUTTI, *La casa rurale nella Toscana*, Bologna, Zanichelli, 1938.
- G. BILLI, *Conoscere il Valdarno. Geografia e geologia del Valdarno Superiore*, ed. Comune di Cavriglia, 1980.
- G. BIONDI ET ALII, *Storia sociale di un paese: Barberino di Mugello*, Firenze, Vallecchi, 1985.
- A. BOGLIONE-I. MORETTI, *I castelli della Podesteria del Ponte a Sieve*, in AA.VV., *Le antiche Leghe di Monteloro, Diacceto e Rignano. Un territorio dall'antichità al Medioevo*, a cura di I. Moretti, ed. Comuni di Pontassieve, Pelago e Rufina, 1988, pp. 189-222.
- B. BOLIS, *Progettazione e costruzione delle strade*, Milano, Touring Club Italiano, 1969.
- I. BONARDI, *Le autostrade italiane, loro organizzazione e loro importanza turistica*, Bologna, Il Resto del Carlino, 1942.

- A. BORGHI, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, Istituto Geografico Militare, Firenze, 1977.
- M. BORI, *L'antico ponte a Castelfiorentino*, in «Miscellanea Storica della Valdelsa», 41 (1907), pp. 109-126.
- F. BOSHOF, *Untersuchungen zur Armenfürsorge in Fränkischen Reich des 9. Jahrhunderts*, Archiv für Kulturgeschichte, 58 (1976), pp. 265-339.
- F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1965.
- P. BRESADOLA, *Strade urbane e provinciali e loro pavimentazione*, Milano, Hoepli, 1912.
- G.M. BROCCHI, *Descrizione della Provincia del Mugello*, Firenze, Albizzini, 1748.
- J. BRUNHES, *Géographie humaine de la France*, in *Histoire de la Nation Française*, tomo I, *Introduction générale*, Paris, Société d'Histoire Nationale, 1920-1926.
- P. BRUNI, *Per una storia della viabilità mugellana*, in AA.VV., *Castelli e strutture fortificate nel territorio di Dicomano in età medievale - Storia e archeologia*, Dicomano-Firenze, Studi Storici Artistici, 1987, pp. 125-134.
- R. CAGGESE, *Statuti della Repubblica Fiorentina. Statuto del Podestà dell'anno 1325*, Firenze, Tip. Galileiana, 1906.
- Id., *Statuti della Repubblica Fiorentina. Statuto del Capitano del Popolo degli anni 1322-1325*, Firenze, Arian, 1910.
- Calendario Pratese del 1848*, Prato, Guasti, 1847.
- M. CALZOLARI, «Limes», «Limite»: una verifica sul rapporto tra centuriazione e toponomastica, in «Miscellanea di Studi Archeologici e di Antichità», I, «Deputazione di Storia Patria per le antiche Province Modenesi», n.s., 72 (1983), pp. 217-256.
- Id., «Ad Sextum miliarem» (Ist. Burdig., 564, 4). I toponimi derivati dalle distanze in miglia come fonte per la ricostruzione della rete stradale di età romana, in «Atti e Memorie Deputazione di Storia Patria per le antiche Province Modenesi», serie XI, VIII (1986), pp. 29-56.
- F. CANIGIANI-L. ANCONA, *La Toscana protetta*, Quaderno 14 dell'Istituto di Geografia, Firenze, 1989.
- A. CANTALUPI, *Sulla costruzione delle strade in ghiaia della Lombardia e specialmente in quelle comunali*, in «Giornale dell'Ingegnere-Architetto ed Agronomo», XV (1867), pp. 577-597.
- Id., *Trattato Pratico di Architettura Stradale*, Milano, Galli e Omodei, 2 voll., 1870.
- G. CAPTANI-G.E. GARELLI DELLA MOREA, *Strade ordinarie*, in «Il Digesto Italiano», vol. XXII-2 (1985), pp. 640-869.
- C. CAPPUCCIO (a cura di), *Memorialisti dell'Ottocento*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1972.
- G. CAROCCI, *I contorni di Firenze. Illustrazione storico-artistica*, Firenze, Galletti e Cocci, 1875.
- Id., *Il comune di Galluzzo*, Firenze, Galletti e Cocci, 1892.
- Id., *I dintorni di Firenze. Vol. II. Sulla sinistra dell'Arno*, Firenze, Galletti e Cocci, 1907.
- Carta geologica d'Italia 1:100.000*, F. 106 - Firenze, anno 1965 e F. 107 - Falterona, Firenze, Istituto Geografico Militare.
- G. CASALI-E. DIANA, *Bernardo Buontalenti e la burocrazia tecnica nella Toscana medicea*, Firenze, Alinea, 1983.
- S. CASINI, *Dizionario biografico, geografico, storico del Comune di Firenzuola*, Firenze, Campolmini, 1914.

- L. CASSI, *La toponomastica in una campagna urbanizzata presso Firenze*, in «Rivista Geografica Italiana», LXXXVIII (1981), pp. 403-439.
- ID., *L'interesse geografico per i nomi di luogo*, in *La lettura geografica, il linguaggio geografico, i contenuti geografici a servizio dell'uomo. Studi in onore di Osvaldo Baldacci*, Bologna, Patron, 1991, pp. 83-98.
- Castelli e ponti del Mugello*, in «Giotto», n. 12 (genn.-febb. 1902), p. 54.
- CAVALIERI SAN BARTOLO, *Istituzioni di architettura statica e idraulica*, Torino, Tip. Cerasole e Panizza, 1864.
- P.M. CAVINA, *Commercio dei due mari Adriatico e Mediterraneo per la più breve e spedita strada dell'Italia occidentale, considerato nell'antichissima strada per l'Appennino, e sopra il pensiero di un nuovo canale navigabile da Faenza all'Adriatico*, Faenza, Zarafagli, 1682.
- A. CERCHIAI-C. QUIRICONI, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa*, in G. Spini (a cura), *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, Firenze, Olschki, 1976, pp. 185-258.
- R. CHEVALLIER, *Roman Roads*, London, Batsford, 1976.
- L. CHINI, *Storia antica e moderna del Mugello*, Firenze, 1876 (rist. an. Roma, Multigrafica, 1969, voll. 2).
- F. CHIOSTRI, *I parchi del contado fiorentino*, in «Monti e Boschi», agosto 1963, pp. 414-424.
- ID., *L'Acquedotto romano di Firenze*, Firenze, CLUSF, 1973.
- ID., *Parchi della Toscana*, Genova, SAGEP, 1982.
- G. CIAMPI, *Le strade della Maremma grossetana e la viabilità maggiore nello Stato Nuovo Senese all'indomani della conquista medicea*, in AA.VV., *I Medici e lo Stato Senese (1555-1609). Storia e territorio*, a cura di L. Rombai, Roma, De Luca, 1980, pp. 293-300.
- ID., *Firenze - Vallombrosa e ritorno*, in AA.VV., *Campagna e Industria. Itinerari*, Milano, Touring Club Italiano, 1981, pp. 40-45.
- ID. (a cura di), *Il «Libro Vecchio di Strade» della Repubblica Fiorentina*, Firenze, F. Papafava Editore, 1987.
- COMUNE DI PRATO, *Parco Naturale del Monteferrato. Piano - studio di fattibilità*, Prato, Tip. Capponi, 1981.
- COMUNITA DI VINCI, *Descrizione e stima dei lavori di pronto restauro e mantenimento e condizioni d'arte*, Pisa, Tip. Nistri, 1865.
- COMUNITA MONTANA ZONA E, *Trekking - Crinali del Mugello - Carta turistica*, Firenze, S.E.L.C.A., s.d.
- E. CONTI, *La formazione della struttura agraria moderna nel contado fiorentino, I, Le campagne nell'età precomunale*, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 1965.
- J. CORBINELLI, *Histoire genealogique de la maison de Gondi par monsieur de Corbinelli, gentilhomme originaire de Florence*, Paris, Coignard, vol. I (carta tra p. L e p. LI), 1705.
- C. CRESTI, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, ed. Banca Toscana (Milano, Pizzi), 1987.
- G. CURIONI, *Lavori generali di Architettura civile, stradale ed idraulica*, Torino, presso Augusto Federigo Negno, 1865.
- ID., *Cenni storici e statistici sulla Scuola di Applicazione per gl'ingegneri fondata in Torino nell'anno 1860*, Torino, Candeletti, 1884.

- A. CUSTER-N. NIERI, *Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000*, F. 105, Firenze, IGM, 1929.
- J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, vol. V, 1973, pp. 87-120.
- R. DALLINGTON, *Descrizione dello Stato del Granduca di Toscana nell'anno di Nostro Signore 1596*, a cura di N. Francovich Onesti e L. Rombai, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1983.
- A. DAL PINO, *Rinnovamento monastico-clericale e movimenti evangelici nei secoli X-XIII*, Edizioni dell'Istituto Storico dell'Ordine dei Servi di Maria, 1973.
- R. DAVIDSHON, *Storia di Firenze*, Firenze, Sansoni, 1968, voll. 8.
- Decennale della Società Autostrade*, in «Autostrade», 1966.
- C.M. DE LA RONCIERE, *Florence centre économique régionale au XIV siècle*, Aix en Provence, S.o.d.e.b., 1976, voll. 5.
- F. DEL BRAVO, *Quelle sorgenti sulla via per Fiesole. Topografia dell'antico territorio di Bagno a Ripoli sulla base degli ultimi ritrovamenti archeologici*, ed. Comune di Bagno a Ripoli - Consiglio di Circoscrizione, 1987.
- V. DEL NERO, *Ospizi e ospedali del Piano di Ripoli*, in AA.VV., *Chiese, monasteri, ospedali del Piano e delle Colline di Ripoli*, Firenze, Salimbeni, 1983.
- G. DE MARINIS, *Topografia storica della Valdelsa in periodo etrusco*, «Biblioteca della Miscellanea Storica della Valdelsa 1», Castelfiorentino 1977.
- V. DE MARTINO, *Le leggi d'Italia nel testo vigente*, Roma, Pem, in progress.
- C.C. DESINAN, *Il toponimo come interpretazione del paesaggio*, «Archivio per l'Alto Adige», LXXV (1981), pp. 41-48.
- Dicomano - Immagini dal 1890 al 1985*, Dicomano, Comune di Dicomano - Gruppo Archeologico Dicomanese, 1985.
- V. DINI-L. SONNI, *La Madonna del parto*, Roma, Editrice Janua, 1985.
- G. DI PIETRO (a cura), *Piano Intercomunale Fiorentino. Studi, ricerche e documenti*, ed. Comune di Firenze, 1966.
- Enciclopedia dell'Ingegnere*, vol. I parte seconda, Milano, Leonardo Vallardi, 1887.
- F. FARIELLO, *Architettura delle strade: la strada come opera d'arte*, Roma, Edizioni dell'Ateneo, 1963.
- P. FERRARI-F. GIANNINI, *Ingegneria stradale*, vol. 1: *Geometria e progetto di strade*, e vol. 2: *Corpo stradale e pavimentazioni*, Torino, ISEDI, 1989.
- M. FILIAGGI-C. CERRETELLI, *Montemurlo: la Rocca, villa del barone e villa Parugiano*, in AA.VV., *Prato e i Medici nel '500*, Roma, De Luca, 1940, pp. 213-216.
- J.P. FILIPPINI, *L'Amministrazione dei Pons et Chaussées e il problema della viabilità e delle bonifiche nella Toscana napoleonica*, in AA.VV., *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, a cura di I. Tognarini, Napoli, ESI, 1990, pp. 105-117.
- J. FONNESU-L. ROMBAI, *Il Valdarno di Sopra. Appunti di geografia storica*, «Fascicoli dell'Istituto Interfacoltà di Geografia dell'Università di Firenze», Firenze, 1986.
- C.D. FONSECA, *Le canoniche regolari riformate nell'Italia centro-settentrionale*, in AA.VV., *Monasteri e Alta Italia dopo le invasioni saracene e magiare (sec. X-XIII)*, Congresso Storico Subalpino (Pinerolo, 6-9 settembre 1964), Torino, Einaudi, 1966, pp. 332-355.

- R.J. FORBES, *Le strade fino al 1900 circa*, in AA.VV., *Storia della Tecnologia*, Torino, Einaudi, vol. IV, 1974.
- R. FRANCOVICH, *Geografia storica delle sedi umane. I castelli del contado fiorentino nei secoli XII e XIII*, Quaderno 3 dell'Istituto di Geografia dell'Università di Firenze, Firenze, 1973.
- P. FRONZAROLI, *Note di stratigrafia toponomastica toscana* (F. 106 della Carta d'Italia), «L'Universo», 46 (1961), pp. 289-299.
- L. FROSALI, *Le strade e la loro manutenzione*, Milano, Hoepli, 1910.
- A.M. GALLERANI-B. GUIDI, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa, parte II: Principato di Ferdinando I*, in G. Spini (a cura), *Architettura e politica*, cit., pp. 259-330.
- G. GALLETTI-A. MALVOLTI, *Il ponte mediceo di Cappiano. Storia e restauro*, ed. Cassa di Risparmio di San Miniato (Fucecchio, Edizioni dell'Erba), 1989.
- S. GALLI, *La Nave a Rovezzano*, Firenze, SP44, 1985.
- S. GAUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta*, Torino, Museo Nazionale del Risorgimento, 1961.
- A. GHERARDI, *Le Consulte della Repubblica fiorentina dall'anno 1280 all'anno 1298*, Firenze, Sansoni, 1898, voll. 2.
- A. GIUNTINI, *La formazione didattica e il ruolo nell'amministrazione granducale dell'ingegnere nella Toscana di Leopoldo II*, in AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, Società*, cit., pp. 391-417.
- E. GOLA, *La strada moderna. Le macchine per i servizi stradali*, Milano, U. Hoepli, 1926.
- A. GOTTARELLI, *Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia minore*, in «Atti e Memorie della Deputazione di storia Patria per le Province di Romagna», vol. XXXVI (1986), pp. 104-132.
- Id., *La via Claudia di età imperiale tra Bologna e Firenze: nuove ipotesi per una storia dei collegamenti stradali tra la VII e VIII Regio*, in AA.VV., *Vie romane tra Italia Centrale e pianura padana - Ricerche nei territori di Reggio Emilia, Modena e Bologna*, Modena, Aedes Muratoria, 1988, pp. 71-112.
- T. GUARDUCCI, *Guida illustrata della Val di Pesa*, San Casciano Val di Pesa, Stianti, 1904.
- S. GUERRINI, *La strada Aretina*, in AA.VV., *La Terra benedetta. Religiosità e tradizioni nell'antico territorio di Ripoli*, Firenze, Salimbeni, 1983, pp. 291-350.
- P. GUICCIARDINI, *Antiche strade della media Valdelsa*, Firenze, Tipocalcografia Classica, 1939.
- F. GUICCIARDINI, *Storie fiorentine dal 1378 al 1509*, a cura di R. Palmarocchi, Bari, Laterza, 1931.
- Guida per viaggiare la Toscana. Atlante stradale del XVIII secolo*, Firenze, Marzocco, 1977.
- H. HOMMEL, *Technisches Werkzeuge-Geschäft*, Mainz, Karl Theyer, 1901.
- E. HUTTON, *Country Walks about Florence*, London, Methuen 1908.
- G. INGHILLERI, *Topografia generale*, Torino, UTET, 1974.
- P. INNOCENTI, *L'industria nell'area fiorentina*, ed. Associazione degli Industriali della Provincia di Firenze, 1977.
- ISTITUTO DI GEOGRAFIA DELL'UNIVERSITÀ DI FIRENZE, *Aree verdi e tutela del paesaggio*, Firenze, Guarnaldi, 1977.
- ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, *Carta d'Italia*, 1:25.000, fogli vari.

- D. LAMBERINI, *Calenzano e la Val di Marina*, ed. Comune di Calenzano, 1987, voll. 2.
- D. LAMBERINI-L. LAZZERESCHI, *Campi Bisenzio. Documenti per la storia del territorio*, Prato, Edizioni del Palazzo, 1982.
- G. LENS ORLANDI CARDINI, *Le ville di Firenze di qua d'Arno*, Firenze, Vallecchi, 1954.
- M. LOPES-PEGNA, *Itinera Etruriae*, in «Studi Etruschi», XXI (1950-1951), pp. 407-442.
- Id., *Strade romane del Valdarno*, Firenze, Editoriale Toscana, 1971.
- Id., *Firenze dalle origini al Medio Evo*, Firenze, Del Re, 1974 (2ª ed.).
- F. LORI, *Storia del Politecnico di Milano*, Milano, Cordani, 1941.
- Id., *Il Centenario del Politecnico di Milano, 1863-1963*, Milano, Tamburrini, 1964.
- G.L. MAC ADAM, *Primo elemento della forza commerciale ossia nuovo metodo di costruire le strade di G.L. MAC ADAM, traduzione dall'originale inglese di G.de Welz offerto alla Sicilia ed altri stati d'Italia*, Napoli, Stamperia francese, 1826.
- G. MAETZKE, *Florentia*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1941.
- F. MAGI, *Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000*, F. 106, Firenze, IGM, 1929.
- MAGLIOLA ANTONIO E FIGLI, *Costruzioni in legno e in ferro*, Biella, Tip. Lit. Amosso, s.d. (1885).
- Manifesto del Futurismo*, 1909.
- M. MANTOVANI, *Popoli e strade nella Comunità del Ponte a Sieve (1774)*, ed. Comune di Pontassieve (Firenze, Parretti), 1987.
- M. MANTOVANI-A. GABRIELLI, *La siderurgia nel territorio pistoiese tra il XVI e il XVII secolo*, in *L'industria del ferro nel territorio pistoiese. Impianti, strumenti e tecniche di lavorazione dal Cinquecento al Novecento*, a cura di R. Breschi, A. Mancini, A.T. Tosi, Pistoia, Istituto Storico della Resistenza, 1983, pp. 11-16.
- M. MANNINI, *Valori storici, artistici, archeologici di Sesto Fiorentino*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1965.
- O. MARINELLI, *La carta topografica e lo sviluppo di Firenze*, in «Rivista Geografica Italiana», XXVIII (1921), pp. 18-38.
- A. MARONI, *Prime comunità cristiane e strade romane nei territori di Arezzo, Siena, Chiusi, Siena, Cantagalli*, 1973.
- A. MAZZONI-C. PAOLETTI, *Sentieri dell'Appennino Pratese*, ed. CAI Prato, 1986.
- B. MEMMA (a cura), *Strade comunali e provinciali, statali e autostrade*, Firenze, Nocchioli, 1984.
- G. MERLA-V. BORTOLOTTI, *Note illustrative della carta geologica d'Italia alla scala 1:100.000, foglio 107 - Falterona*, Napoli, Poligrafica & Cartevalori, 1969.
- G. MERLA-V. BORTOLOTTI-P. PASSERINI, *Note illustrative della carta geologica d'Italia alla scala 1:100.000, foglio 106 - Firenze*, Roma, Tecnica Grafica, 1967.
- G. MICHELI, *Cerreto Guidi tra cronaca e storia*, Tirrenia, Ed. del Cerro, 1985.
- K. MILLER, *Itinera romana*, Stuttgart, Brockhaus Komm-Gesch., 1941.
- MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, *Relazione sulla viabilità ordinaria (1910)*, vol. II, *Strade provinciali e comunali*, Roma, Tip. dell'Unione Editrice, 1912.
- Id., *Censimento delle strade ordinarie*, vol. I, *Strade di 1ª classe e strade provinciali*, Roma, Tip. Operaia Romana, 1926.
- Id., *Censimento della circolazione lungo le strade provinciali*, 1938, Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1939.

- ID., *Censimento della circolazione lungo le strade provinciali. Anno 1950*, Roma, Tip. L. Morara, 1952.
- ID., *Censimento della circolazione 1965 sulle strade provinciali - Medie giornaliere*, vol. I, Roma, Ist. Poligr. dello Stato, 1965.
- M. DE MONTAIGNE, *Viaggio in Italia (1580-1581)*, a cura di I. Riboni, Milano, Bompiani, 1942.
- I. MORETTI, *La viabilità medievale in Valdinievole*, in AA.VV., *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, ed. Comune di Buggiano (Editografica, Rastignano), 1981, pp. 45-62.
- ID., *Qualche considerazione sul sistema delle gore pratesi*, in Comune di Prato, *La politica delle acque nella storia di Prato*, Prato, s.d. (1983), pp. 4-6.
- ID., *Pievi romaniche e strade medievali: la «Via dei Sette Ponti» nel Valdarno Superiore*, in «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia» dell'Università di Siena» (Firenze, Olshki), vol. VII (1986), pp. 129-153.
- ID., *L'architettura: dalle pievi alle «case da signore»*, in AA.VV., *Le antiche leghe di Diacceto, Monteloro e Rignano*, cit., pp. 321-362.
- I. MORETTI-R. STOPANI, *La Pieve di Legri*, «Prato Storia e arte», 33 (XIII), 1972.
- A. MORI, *La cartografia ufficiale in Italia e l'Istituto Geografico Militare*, Roma, Poligrafico dello Stato, 1922.
- M. A. MOZZI, *Storia di San Cresci e dei ss. compari martiri e della chiesa*, Firenze, Albizzini, 1710.
- F. NICCOLAI, *Guida del Mugello e della Val di Sieve*, Borgo San Lorenzo, Officina Tipografica Mugellana, 1914.
- B. NICE, *Toponimi e nomi comuni (osservazioni sulla zona di Troghi nel Valdarno Superiore)*, in «Rivista Geografica Italiana», LIV (1947), pp. 31-38.
- F. NONNIS, *Trattato di costruzione civile, rurale, stradale e idraulica*, Torino, Augusto Federico Negro, 1882, voll. 4.
- G. NUTI, *Alla ricerca delle origini di Prato*, in AA.VV., *Storia di Prato*, Prato, Cassa di Risparmi e Depositi, vol. I, 1981, pp. 29-37.
- D. OLIVIERI, *Di alcune tracce di vie romane nella Toponomastica italiana*, in «Archivio Glottologico Italiano», XXVI (1934), 2, pp. 185-208.
- L. PAGLIAI (a cura), *Il Regesto di Coltibuono, Regesta Chartarum Italiae*, Roma, Regesta Chartarum Italiae, 1909.
- P. PALAVISINI, *Fucecchio ieri e oggi*, Fucecchio, Tip. Chelini, 1978.
- G. PANSINI, *Le Pianta dei «Popoli e Strade» e lo stato della viabilità nel Granducato di Toscana alla fine del secolo XVI*, in *Piante di Popoli e strade - Capitani di Parte Guelfa (1580-1585)*, a cura di G. Pansini, Firenze, Olshki, 1982, vol. I, pp. 7-19.
- G.C. PAOLI, *Il problema della viabilità nella Toscana preunitaria: strade e ferrovie. Con un'appendice di lettere di Bettino Ricasoli sulla strada Chiantigiana*, in «Rassegna Storica Toscana», XXVII (1981), pp. 287-301.
- E. PASSIGLI, *Statistica delle spese fatte per la costruzione e la manutenzione delle strade*, Milano, La Stampa Commerciale, 1912.
- G.B. PELLEGRINI, *Saggi di linguistica italiana* (cap. VII, *Osservazioni di toponomastica stradale*), Torino, Boringhieri, 1975, pp. 215-234.
- ID., *Teoria ed esperienza nella ricerca toponomastica*, «Archivio per l'Alto Adige», LXXV (1981), pp. 17-39.

- E. PESENDORFER (a cura), *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, Firenze, Sansoni, 1987.
- Piante di Popoli e Strade – Capitani di Parte Guelfa (1580-1585)*, a cura di G. Pansini, Firenze, Olschki, 1989, voll. 2.
- R. PIATTOLI, *Lo Statuto dell'Arte dei padroni dei mulini sulla destra del fiume Bisenzio (1296)*, Prato, Bechi, 1936.
- S. PIERI, *Toponomastica della Valle dell'Arno*, Roma, R. Accademia dei Lincei, 1919.
- PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, Firenze, Olschki, 1969-1974, voll. 3.
- P. PIRILLO, *Dai conti Guidi al Comune di Firenze: lineamenti di storia del territorio*, in AA.VV., *La Contea del Pozzo in Valdisieve nel Basso medio evo*, Firenze, Opus-libri, 1984, pp. 9-41.
- Id., *Due contee ed i loro signori: Belforte e il Pozzo tra XII e XV secolo*, in AA.VV., *Castelli e strutture fortificate nel territorio di Dicomano in età medievale – Storia e archeologia*, Dicomano-Firenze, Comunità Montana zona E – Studi Storici Artistici, 1989, pp. 9-56.
- Id., *Repertorio dei castelli e fortificazioni del territorio dicomanese*, in AA.VV., *Castelli e strutture fortificate* cit., pp. 57-95.
- J. PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, in «Acta Jutlandica», X-1, Copenhagen 1938 (rist. ital. Firenze, Papafava, 1979).
- M. POZZANA, *La strada dei Sette Ponti: un itinerario per conoscere un territorio*, Arezzo, Ente Provinciale per il Turismo, 1985.
- PROVINCIA DI FIRENZE, *Atti Consiliari*, 1861-1881.
- Id., «Foglio Notizie», 1961-1971.
- Id., *Progetto per la classificazione delle strade*, Firenze, 1866.
- Id., *Strade provinciali – Censimento della circolazione anno 1980*, vol. I – *Caratteristiche geometriche*, vol. II – *Rilevamento dei volumi di traffico*, Firenze, 1980.
- Id., *Schede informative sulla rete stradale provinciale*, Firenze, maggio 1990 (cicl.).
- G.M. PUGNO, *Storia del Politecnico di Torino. Dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale*, Torino, Stampa Artistica Nazionale, 1959.
- P. RAJNA, *Strade, pellegrinaggi e ospizi nell'Italia del medioevo*, in *Atti della Società per il Progresso delle Scienze*, Roma, 1912, pp. 1-22.
- Rationes decimarum Italiae, Tuscia, I, la decima degli anni 1274-1280*, a cura di P. Guidi; *II, le decime degli anni 1295-1304*, a cura di M. Giusti e P. Guidi, Città del Vaticano, 1932 e 1942.
- N. RAUTY, *Montale dalle origini all'età comunale*, «Quaderni del territorio pistoiese 1», Pistoia, Società Pistoiese di Storia Patria, 1986.
- Id., *Agliaia dalle origini all'età comunale*, «Quaderni del territorio pistoiese 3», Pistoia, Società Pistoiese di Storia Patria, 1986.
- G.B. RAVENNI, *Alcuni cenni sull'economia e la società al Bagno a Ripoli nella seconda metà del Settecento*, in AA.VV., *Aspetti degli insediamenti umani e momenti di storia del territorio di Bagno a Ripoli e Firenze sud*, ed. Comune di Bagno a Ripoli e Comune di Firenze Quartiere 2, 1981, pp. 73-90.
- F. REDI, *Bacco in Toscana. Ditirambo del Sig. Francesco Redi colle note accresciute*, in Id., *Opere*, Venezia, eredi Hertz, 1742 (1ª ed. 1685).

- Regolamento disciplinare ed istruttivo per il Corpo degli Ingegneri ordinato dall'articolo XXVII del Sovrano Veneratissimo Motuproprio del primo Novembre 1825 e sanzionato da Sua Altezza Imperiale e Reale con il suo Real Dispaccio de' 10 Dicembre 1826*, Firenze, Stamperia Granducale, 1826.
- E. REPETTI, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Firenze, Tip. Tofani (presso l'a. e l'e.), 1833-1846, voll. 6 (alle voci).
- ID., *Dizionario corografico della Toscana*, Milano, Stab. Civelli Giuseppe e C., 1855 (rist. an. Firenze, Giunti Marzocco, 1977).
- A. RICCI, *Memorie storiche del Comune e castello di Carmignano*, Prato, Ed. Forni, 1895.
- J.D. RICHARD, *Guide du voyageur en Italie, ou itinéraire complet de cette terre classique*, Paris, Audin, 1826.
- G. RIDOLFI, *Appalto di Manutenzione e Fornitura*, in «il Digesto Italiano», vol. III-2 (1890).
- G. RIGHINI, *Mugello e Val di Sieve — Note e memorie storico-artistico-letterarie*, Firenze, Pierazzi, 1956.
- A. RIPARBELLI, *La progettazione e la realizzazione delle strade tra arte, tecnica e tecnologia in Toscana, Italia ed Europa nel '700 e '800*, in AA.VV., *Il territorio pistoiese e i Lorena*, cit., pp. 171-189.
- ID., *Aspetti tecnici e tecnologici nella costruzione delle strade nell'età moderna*, in AA.VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, in corso di stampa.
- ID., *Strade e strutture d'arredo*, in AA.VV., *La memoria del territorio* cit., 1990, pp. 73-85.
- G. RODOLDI-S. SAVIO-P. MARTENS, *Esperienze di cartografia tematica nel Mugello centrale (Firenze)*, in «Annali dell'Istituto sperimen. per lo studio e la difesa del suolo», IV (1978), pp. 67-138.
- L. ROMBAI, *Migrazioni pastorali e vie della transumanza in Toscana*, in «Etruria oggi», 11 (1985), pp. 63-67.
- ID., *L'assetto del territorio*, in *Prato, storia di una città*, 2, *un microcosmo in movimento (1494-1815)*, a cura di E. Fasano Guarini, Firenze, Le Monnier, 1986, pp. 6-42.
- ID., *Prefazione: strade e politica in Toscana tra medioevo e età moderna*, in G. CIAMPI (a cura), *Il «Libro Vecchio di Strade»* cit., 1987, pp. 3-27 (a).
- ID., *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana: un tentativo di sintesi*, in «Rivista di storia dell'Agricoltura», XXVII (1987), pp. 105-147 (b).
- ID., *Le piante di «Popoli e Strade» dei Capitani di Parte Guelfa (1582-1586). Valore cartografico e contenuti geografici del più antico «atlante stradale» d'Europa*, in *Piante di Popoli e Strade* cit., I, 1989, pp. 21-35 (a).
- ID., *Strade e comunicazioni nella Toscana lorenese*, in AA.VV., *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, ed. Comune di Fiesole, 1989, pp. 12-31 (b).
- ID., *Il sistema delle aree verdi*, in AA.VV., *L'agricoltura e l'ambiente nel distretto industriale di Prato*, a cura di R. Cianferoni, ed. Accademia dei Georgofili (Firenze, Nuova Grafica Fiorentina), 1990, pp. 243-305.
- L. ROMBAI-M. SORELLI, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino* cit., pp. 35-62.
- G.C. ROMBY, *Architettura e trasformazioni territoriali nel Chianti in età lorenese*, in AA.VV., *Il Chianti nel tempo dei Lorena*, Centro di Studi Storici Chiantigiani, VII (1987), pp. 33-40.

- ID., *La progettazione delle strade fra arte e tecnica*, in AA.VV., *Il territorio pistoiese cit.*, 1989, pp. 93-103.
- ID., *Ars Molendinorum. I mulini del comune di Firenzuola*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1989.
- G.C. ROMBY-M. CAPACCIOLI, *Mulini. Edifici e strutture per l'agricoltura nel Comune di Barberino di Mugello*, Lastra a Signa, Grafiche Ciesse, 1981.
- F. SACCHETTI, *Il Trecentonovelle*, a cura di E. Faccioli, Torino, Einaudi, 1970.
- S. SALMORIA, *Appunti storici e ricordi sul villaggio e antica pieve di Carraia*, Castelfiorentino, Ninci, 1917.
- G. SALVAGNINI, *Gherardo Mechini architetto di sua altezza. Architettura e territorio in Toscana 1580-1620*, Firenze, Salimbeni, 1983.
- E. SALVINI, *L'antico corso dell'Arno e le forme dell'insediamento nel territorio*, in AA.VV., *Aspetti degli insediamenti umani e momenti di storia del territorio di Bagno a Ripoli e Firenze sud*, ed. Comune di Bagno a Ripoli, Comune di Firenze, Quartiere 2, 1981, pp. 61-71.
- ID., *Un flash di archeologia industriale: le «gualchiere» trecentesche di Remole (FI)*, in «L'Universo», LVII (1982), n. 1, pp. 121-146.
- ID., *La viabilità in relazione all'organizzazione ecclesiastica*, in AA.VV., *Chiese, monasteri, ospedali del Piano e delle Colline di Ripoli*, Firenze, Salimbeni, 1983, pp. 47-60.
- ID., *Gualchiere e tiratoi a Firenze nel Medioevo*, in «L'Universo», LXVII (1987), n. 4, pp. 397-459.
- I. SANTONI, *Montemurlo*, Barberino di Mugello, Grafiche Comunità Betania, 1989.
- P. SANTONI, *Campi e il Bisenzio che Dante rammenta*, Firenze, Editrice Fiorentina, 1966.
- A. SAPORI, *L'Arte degli Albergatori a Firenze nel '300*, in «Archivio Storico Italiano», CXIII (1955), p. 309-320.
- F. SARTINI (a cura), *Statuti dell'Arte degli Albergatori della città e contado di Firenze 1324-1342*, ed. Deputazione di Storia Patria per la Toscana (Firenze, Olschki), 1953.
- PIETRO SBISA, *Catalogo illustrato di tutti gli articoli*, Firenze, Stabilimento Tipo-Litografico Borroni, 1899.
- M. CH. SCHEFER, *Le voyage del la Sainte Cyté de Hierusalem fait l'an mil quadre cent quatre vingt*, in «Recueil de voyage et de documents pour servir a l'histoire de la Géographie», Paris, 1882, pp. 116-125.
- G.D. SERRA, *Contributo allo studio delle strade romane e romee nel Canavese*, in «Mélanges d'Histoire Générale», Istituto di Storia dell'Università di Cluj, Cluj, 1927.
- A.A. SETTIA, *La toponomastica come fonte per la storia del popolamento rurale*, in V. FUMAGALLI-G. ROSSETTI, *Medioevo rurale. Sulle tracce della civiltà contadina*, Bologna, Il Mulino, 1980, pp. 35-36.
- D. SILVESTRI, *Il nome Chianti e la documentazione dell'Italia antica*, in AA.VV., *Il Chianti. Storia e origine di un nome*, Centro di Studi Storici Chiantigiani, IX (1988), pp. 33-40.
- G. SPINI, *Architettura e politica nel principato mediceo del Cinquecento*, in «Rivista Storica Italiana», LXXXIII (1971), f. IV, p. 312 ss.
- ID., *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, Firenze, Olschki, 1976.
- V. STEFANELLI TACCONI, *Territorio e architettura etrusca a Sesto Fiorentino*, Firenze, Unicedit, 1978.
- D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Firenze-Bologna*, ed. Società Autostrade (Novara, Istituto Geografico De Agostini), 1964.

- Id., *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Firenze-Roma*, ed. Società Autostrade (Novara, Istituto Geografico De Agostini), 1961.
- Id., *Nascita ed evoluzione del collegamento stradale tra Firenze e Siena*, in *Storia di Firenze*, Firenze, Comune di Firenze – Ass. alla Gioventù e Cultura, 1972.
- Id., *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma, Società Autostrade, 1973.
- Id., *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1979.
- Id., *La Barrocciabile Casentinese: un'opera tipica (1786-1840)*, in «L'Universo», LIX (1979), pp. 779-808.
- Id., *La «soluzione Faentina» per le comunicazioni tra Firenze e la Romagna Toscana dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile*, in «Studi Romagnoli», 1981, pp. 89-103.
- Id., *La Bologna-Firenze nel Mugello*, in AA.VV., *Il Mugello, un territorio, una presenza culturale*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1983, pp. 99-107.
- Id., *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda cit.*, 1985, pp. 7-22.
- R. STOPANI, *La Via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Firenze, Salimbeni, 1984.
- Id., *La «Via Romana» del Chianti*, in «Il Chianti. Storia, arte, cultura, territorio», I (1984), pp. 91-105.
- Id., *Il rinnovamento dell'edilizia rurale del Chianti sotto i Lorena*, in AA.VV., *Il Chianti nel tempo dei Lorena cit.*, 1987, pp. 41-48.
- T. SZABO, *La rete stradale del contado di Siena nel Duecento*, in «Melanges de l'Ecole Française de Rome», 87 (1979), I, pp. 141-186.
- Id., *Presentazione*, in J. Plesner, *Una rivoluzione stradale del Duecento*, Firenze, Papafava, 1979, pp. I-XIX.
- Id., *Pievi, parrocchie e lavori pubblici nella Toscana dei secoli XII- XIV*, in *Pievi e Parrocchie in Italia nel Medioevo (sec. XIII-XIV)*, Atti del V Convegno di Storia della Chiesa in Italia (Firenze, 1981), Roma, vol. II, 1984, pp. 793-809.
- Id., *La politica stradale dei Comuni medievali italiani*, in «Quaderni Storici», vol. 61 (1986), pp. 77-115.
- STURTEVANT MILL COMPANY, *Broyers et Pulvérisateurs Sturtevant*, s.t. e s.d. (1900?).
- M. TARASSI, *Incisa in Val d'Arno. Storia di una società e di un territorio nelle campagne fiorentine*, Firenze, Salimbeni, 1985.
- G. TARGIONI TOZZETTI, *Relazioni di alcuni viaggi fatti in diverse parti della Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale Cambiagi, 1768-1779, voll. 12.
- P. TERMINI, *Notizie e cenni storici sul «Ponte a Rignano»*, in Gruppo Archeologico Rignanese (a cura), «Il Ponte a Rignano». *Catalogo della Mostra*, Rignano sull'Arno, 1986.
- Terminologia del traffico stradale*, Roma, Ministero dei Lavori Pubblici – Ministero dei Trasporti, 1963.
- L. TORRIGIANI, *Il Comune di Bagno a Ripoli descritto dal suo segretario notaro Luigi Torrigiani nei tre aspetti civile, religioso e topografico*:
- Vol. III, Parte I: *Ricordi Storici e monumenti civili della Contrada di Badia a Ripoli*, Prato, Vestri, 1901.
- Vol. III, Parte II: *Monumenti e Ricordi religiosi delle Parrocchie riunite di S. Bartolomeo a Ripoli e San Marcellino al Paradiso*, Prato, Vestri, 1902.

- Vol. IV, Parte I: *Ricordi storici e monumenti civili delle contrade della Pieve a Ripoli, di Baroncelli, di Palco o Bisarno*, Prato, Vestri, 1902.
- Vol. IV, Parte II: *Monumenti e ricordi Religiosi delle Parrocchie di San Pietro a Ripoli, di San Tommaso a Baroncelli, di San Pietro in Palco, e di Santa Maria a Quarto*, Prato, Vestri, 1903.
- Vol. X, Parte I: *Ricordi storici e Monumenti civili delle Contrade di Ruballa, Montepilli, di Ruballa-Apparita, di Montisoni e di S. Donato in Collina*, Prato, Vestri, 1904.
- Toscana: Guida d'Italia*, Milano, Touring Club Italiano, 1974.
- A. TRACCHI, *Alla ricerca del tracciato della via Cassia nel tratto tra Chiusi e Firenze*, in «L'Universo», XLIV (1964), n. 4, pp. 667-692.
- ID., *Di alcune antiche strade dell'Etruria Settentrionale*, in «L'Universo», LI (1971), n. 2, pp. 337-368.
- ID., *Dal Chianti al Valdarno*, in «Ricognizioni Archeologiche in Etruria 3», Roma, CNR, 1978.
- E. TURRI, *Toponomastica e percezione ambientale nelle Prealpi veronesi*, in R. GEIPEL, M. CESA BIANCHI ET ALII, *Ricerca geografica e percezione dell'ambiente*, Milano, Unicopli, 1980, pp. 257-274.
- G. UGGERI, *La Flaminia «minor» in Etruria*, in AA.VV., *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzel*, Roma, Bretschneider, 1984, pp. 577-593.
- M. G. VALOGIORGI, *I toponimi di origine prediale nella geografia della Toscana*, estr. da «Rivista di Storia dell'Agricoltura», 1982, 1, pp. 16 (estratto).
- A. VARANESE, *Codice delle Leggi sui Lavori Pubblici*, Milano, A. Giuffrè, vol. I, 1962 (3ª ed.).
- P. VIGHI, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni tecniche (1814-1859)*, in «Storia Urbana», vol. 25 (1983), pp. 29-59.
- ID., *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850). Parte seconda*, in «Storia Urbana», vol. 26 (1984), pp. 3-31.
- ID., *Ideologia liberista e ruolo effettivo dello stato: il caso delle strade nella Toscana dei Lorena*, in «Bollettino Senese di Storia Patria», XCIII (1986), pp. 291-327.
- ID., *Per un'analisi della viabilità toscana in età lorenese*, in AA.VV., *La Toscana dei Lorena*, cit., 1989, pp. 455-475.
- B. WARD PERKINS, *From Classical Antiquity to the Middle Ages — Urban Public Building in Northern and Central Italy — A.D. 300-850*, Oxford, Oxford University Press, 1984.
- C. ZAGHI, *L'Italia di Napoleone dalla Cisalpina al Regno*, Torino, UTET, 1986.
- Q. ZECHINI, *Vicende della rete viaria italiana durante il I secolo dell'unità nazionale*, in «Autostrade», 12 (1961), pp. 3-18.
- F. ZINGARELLI, *Le vie ordinarie di comunicazione*, Città di Castello, Soc. Tip. Leonardo da Vinci, 1920.
- A. ZUCCAGNI ORLANDINI, *Atlante geografico, fisico e storico del Granducato di Toscana*, Firenze, Stamperia Granducale, 1832.
- ID., *Corografia fisica, storica e statistica dell'Italia e delle sue isole*, Firenze, Tip. All'Insegna di Clio, 1841-1842 (vol. IX e Supplemento).

FONTI ARCHIVISTICHE INEDITE

ARCHIVIO CORRENTE DELLA PROVINCIA DI FIRENZE (ACP):

1985 (3.5.41: Sagginale).

Dati relativi al censimento del 1980 - Strade Provinciali, 1980.

ARCHIVIO DI STATO DI AREZZO (ASA):

Catasto Toscano, Quadro di unione e mappe delle sezioni D e G della comunità di Pian di Sco'.

ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE (ASF) - Fondi:

Capitani di Parte Guelfa. Numeri Rossi, filza 105, cc. 68-69.

Capitani di Parte Guelfa. Numeri Neri, filze: 725, ins. 13; 736; 755; 758; 760; 801; 908, ins. 123; 977; 978; 980; 981, ins. 87; 989, ins. 90; 990; 995, ins. 69; 997; 1000; 1001; 1004, ins. 251; 1005, ins. 77; 1006; 1009; 1014, ins. 4; 1022, ins. 96; 1042; 1055, ins. 141; 1062, inss. 146 e 437; 1066, inss. 122-123; 1074, inss. 15 giugno e 7 ottobre 1662; 1159, ins. 94 (*Descrizione del primo miglio di strada a partire dalle porte principali di Firenze*, di Anastasio Anastagi, 1747); 1473; 1621, anno 1652; 1704; 1705, inss. anni 1763-1764; 1707 (*Descrizione di Ponti e Strade*, 1763); 1941.

Capitani di Parte Guelfa, Piante di Popoli e Strade (1580-1586), vol. 117; 118, fascc. 1 e 6; 119; 120; 121, tomo I e II.

Catasto Generale Toscano, Quaderni d'unione e mappe delle comunità di Bagno a Ripoli, Marradi, Pelago, Reggello, Rignano, Rufina, San Godenzo.

Catasto Lorenese, 105, c. 185.

Decima Granducale, 5741, cc. 244v e 246; 5742, cc. 356v e 455v.; 5793, c. 584; 5794, c. 86v.

Miscellanea di Piante, fogli: 173, 282, 287, 292, 369, 751/n, 771.

Piante dei Capitani di Parte Guelfa, cartone XXII (*Strada Aretina per S. Donato*).

Provvisioni e Registri, IV, c. 109v, XI.

Regia consulta, filza 880 (*Relazioni dei vicari di Marradi Giannini e Mochi*).

Riccardi, 807.

Scrittoio delle Regie Possessioni, filza 2605, ins. 9.

Segreteria di Finanze, 153, 225, 342, 435.

Segreteria di Finanze ante 1788, 328, 878.

Segreteria di Finanze (1814-1848), 2676 (Indice dei ponti del Granducato).

Segreteria di Gabinetto Appendice, 95, 96, 97.

Soprintendenza alla Conservazione del Catasto poi Direzione Generale delle Acque e Strade, filze: 1319, 1320, 1321 (Prospetto di denominazione delle strade comunitative e loro lunghezza in miglia, 1850), 1322, 1364, 1365, 1473, 1494, (Nota delle strade Comunitative praticabili colle ruote in aperta campagna, 1842), 1495, 1496, 1523, 1650, 1666, 1794, 2482.

Spoglio delle Provvigioni della Repubblica, n. 1 - 20 reg. 4.

Stroziane II serie, 1425.

ARCHIVIO DI STATO DI PRATO (ASPrato):

Capitoli, 52.

Comune, 53, 587, 679, 2917.

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI BAGNO A RIPOLI (ASBR):

Campione di tutte le strade Comunitative situate nella Comunità del Bagno a Ripoli. Fatta l'anno 1774 (ingegner Vincenzo Del Conte), cc. n. n.

Descrizione delle strade attenenti alla Comunità del Bagno a Ripoli, anno 1774, cartone n. n.

Pianta e descrizione delle strade Regie esistenti nella Comunità del Bagno a Ripoli. Fatta l'Anno MDCCLXXVIII da Carlo Raffaello Paganelli Agrimensore, c. n. n.

Documenti vari: filze 41 (1784-1790) e 63 (1824-1828), cc. n. n.

Comunità di Bagno a Ripoli. Accolli di strade dal 1799 al 1814, filza 101, inss. 7, 31, 43, 45.

Nuovo Campione delle strade, anno 1811, cartone n. n.

Accolli di strade dal 1815 al 1827, filza 102, inss. 1, 38.

Accolli di strade dal 1828 al 1836, filza 103, inss. 149, 171, 175.

Lavori stradali 1854-1856, filza 109, inss. 5, 7, 24, 24bis.

Atti di accolto di lavori a strade dal 1857 al 1859, filza 110, inss. 3, 29.

Strade. Atti d'accollo 1860-1862, filza 111, inss. 16, 17, 21.

Atti di accolto 1866-1867, filza 20, ins. 30.

Atti di accolto 1868-1869, filza 21, ins. 14.

Strade 1872, filza 119, inss. 2, 4, 8, 12, 22.

Affari ordinari 1877, filza 157, ins. 61 e ins. Rettifica del tratto della strada comunale obbligatoria di Rosano nel tratto tra il cimitero di Compibbi e il luogo detto Poggimoro.

Affari ordinari 1880-1887-1904. Strade, filza 447, inss. 6 e 14.

Affari ordinari 1884. Strade, filza 200, inss. 11, 20.

Atti d'accollo 1895-1896-1897, filza 39, inss. 3, 8.

Strade Comunali, Provinciali e Vicinali. 1901, filza 333, ins. anno 1901.

Accolli di strade 1905-1910, filza 45, ins. 20.

Strade 1905-1906, filza 448, ins. 10.

Affari ordinari 1913-1914. Strade, filza 451, inss. 15, 20.

Accolli 1915-1921, filza 49, inss. 1, 9, 16.

ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI CALENZANO (ASCC):

Preunitario, 74.

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CAMPI BISENZIO (ASCCB):

Campione di strade della Comunità di Campi, 1777.

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI FIESOLE (ACF):

Preunitario, n. 278 tris/7, 8, 9; n. 318/b-c-d-e; n. 318/7; n. 313, fasc. *Strada di Vincigliata*.
Postunitario, serie XIX, n. 4 fasc. *Nuova Strada dei Bosconi e dell'Olmo* 1864; n. 1, fasc. *Rettifiche della via di Vincigliata*; n. 16, fasc. *Strada di Vincigliata anno 1869*; n. 17, fasc. *Strada obbligatoria via dell'Olmo e della Fonte* 1876.

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI RIGNANO SULL'ARNO (ASR):

Accolli di strade 1801-1810, filza 110, inss. III e IX, XVI, XXIII.
Accolli di strade anni 1810-1835, filza 111, inss. 7, 13, 27, 32, 52 e relazione 6/3/1815 perito Marco Galanti.
Lavori e perizie. Accolli di strade 1836-1852, filza 112, inss. 10, 56, 647, 74.
Accolli di strade. Anni 1853-1855, filza 113, ins. 1, e anno 1853 (*Accollo alla strada del Bombone*).
Ponte a Rignano. Anni 1859-1860, filza 55.
Lavori pubblici anni 60-70 (dell'Ottocento), filza V1, ins. *Costruzione del palazzo comunale di Rignano*.
Progetto e perizia della nuova strada da Mulinaccio per Volognano e Torri, filza V6, anno 1879.
Lavori pubblici anni 70-80 (dell'Ottocento), filza V3, ins. 4.
Scritte di accollo 1888-1911, filza V4, ins. 51.
Lavori pubblici, inizi del Novecento, filza V7, *Strada comunale obbligatoria del Bombone. Perizia della rettificazione del 1° tratto allegata al contratto* 7-2-1906.
Lavori pubblici 1907-1913, filza H126, fasc. 10 e 24; ins. *Delibere del Consiglio Comunale di Bagno a Ripoli* 21-9-1907 e 4-6-1901; perizia 25-10-1906.
Lavori pubblici anni 1908-1909, filza H 126, fasc. 13B.
Lavori pubblici 1923, filza H190, e *Lavori pubblici* 1924, filza H197, inss. *Raddoppio del binario ferroviario e Strada nuova del Pian dell'Isola*.
Lavori pubblici 1929, filza H223, *Elenco delle strade vicinali e comunali, delibera* 214 del 3-9-1928 del Consiglio Comunale di Rignano.
Lavori pubblici 1932, filza H238 (cat. X).
Lavori pubblici anno 1939, filza H280, ins. *Podere vari. Nuove piantagioni*.

ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO (ASCSF):

Campione delle Fabbriche e Strade della Comunità di Sesto, 1786.

ARCHIVIO STORICO DELLA PROVINCIA DI FIRENZE (ASP):

Descrizione, misura e corso delle strade provinciali comprese le già nazionali cedute alla Provincia (Decreto Reale 15-11-1865).

Progetto per la classificazione delle strade compilato dalla Commissione eletta dal Consiglio Provinciale, 1866.

Filze:

Anno	Numero
1863	30; 24 (fasc. 30, <i>Perizia Ing. Chiti</i>); 25 (fasc. 30, <i>Progetto Ponte sul Virginio</i>).
1864	32; 14, <i>Ponte a Rignano</i> (adunanza 11-5-1864); 22 (fasc. 32/1, <i>Ponte sul fiume Virginio</i>); 23 (fasc. 32/44, <i>Ponte sul fiume Virginio</i>).
1894	1756 (<i>Rettificazione Via Aretina l.d. Le Corti</i>).
1908	21 (fasc. 2407, 10/7/1908, <i>Variazione a Montespertoli</i>).
1913	402 (<i>Correzione della risvolta detta di S. Donato</i>).
1927	Correzione al ponte delle valli (<i>Progetto del 5/4/1926</i>).
1962	21, 6/7, 1154; 21bis, 1, 6/7, 1154 e 1106-1154; 27bis 1, 3903 e idem (<i>Relazione del direttore dei lavori del 12-6-1965</i>).

Classifiche di archivio:

Anno	Numero
1900	263-6/7-1900.
1913	2594-6/7-1913.
1916	1070-6/7-1916.
1921	505-6/7-1921; 776-6/7-1921.
1962	1102-6/7-1962; 1377-6/7-1961; 1426-6/7-1962; 1983-6/7-1962.
1963	226-6/7-1963; 2126-6/7-1963.
1964	4156-6/7-1964; 2465-10/7-1964.
1965	2391 (6/7/1965 e perizia del 22/6/1965); 3773-6/7-1965.
1966	3945-6/7-1966.
1967	3690-6/7-1967; 3691-6/7-1967.
1968	914-6/7-1968; 1107-6/7-1968; 2206-6/7-1968.
1973	110-6/7-1973; 1104-6/7-1973; 1032-6/7-1973; 1049-6/7-1973; 1071 6/7-1973; 1106-6/7-1973, <i>Relazione tecnica</i> ; 1119-6/7-1973; 1139-6/7-1973; 1151-6/7-1973; 1188-6/7-1973; 1209-6/7-1973; 1326-6/7-1973; 1581-6/7-1973; 1664-6/7-1973; 1676-6/7-1973; 1688-6/7-1973; 1708-6/7-1973; 1739-6/7-1973; 1824-6/7-1973; 1829-6/7-1973; 1830-6/7-1973.
1976	1316-6/7-1976.
1978	1001-6/7-1978; 1017-6/7-1978; 1105-6/7-1978; 1121-6/7-1978; 1122-6/7-1978; 1128-6/7-1978; 1129-6/7-1978; 1168-6/7-1978; 1179-6/7-1978; 1227-6/7-1978; 1318-6/7-1978; 1342-6/7-1978; 2293-6/7-1978; 7611-6/7-1978.
1984	11410-1984.

Delibere:

1961	212c, 16-10-1961.
1967	3766/1967.
1974	843, 27-12-1974.
1976	76c/1976.
1977	670c/1977.
1978	222c/1978; 1063c, 21-12-1978.
1979	54c/1979.
1981	167c/1981; 958c/1981; 10814c, 26-2-1981.
1982	572c/1982.
1983	527c/1983.
1986	904c/1986; 911c/1986.
1988	998c/1988.

BIBLIOTECA DI GEOGRAFIA DELL'UNIVERSITA' DI FIRENZE (BGUF):

Catasto del Presidio di Firenze, 1:25.000, IGMI, ediz.1896.

Dintorni di Firenze, 1:25.000 («Rilevato e disegnato dall'Istituto Topografico Militare di Firenze». «Inciso e stampato dai rami con nuovi processi dello stabilimento geografico H. Hullhaupt e figlio di Berna»), 1876.

Firenze e dintorni, 1:15.000, IGMI, stampa 1920, dai rilevamenti al 10.000 del 1908, aggiornato con ricognizioni parziali nel 1919. Omaggio dell'IGMI ai partecipanti al VII Congresso geografico italiano.

BIBLIOTECA DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE (IGMI):

Carta militare del Regno d'Etruria e del Principato di Lucca fatta per ordine di S.E. il Ministro della Guerra del Regno d'Italia. Incisore E. Bordiga. Pubblicata l'anno 1806 dal Deposito Generale della Guerra, scala 1:200.000, Collezione Bianconi B-212.

Carta topografica dei Contorni a dieci miglia dalla Città di Firenze disegnata da Girolamo Erminio, incisa da G. Canacci, e scritta da Gaetano Giarè, Firenze presso Niccolò Pagni, 1780 (circa), scala 1:51.650, inventario 4305; e 1810 (circa), scala 1:52.000, inventario 4493 Fossombroni.

BIBLIOTECA MORENIANA DI FIRENZE (BMoF):

Palagi, ms. 251, *Topografia militare di alquante strade, vie e viottoli che dall'interno della Toscana conducono su i suoi confini*, 1747; e ms. 370, *Lettera di un fattore al Sig. Matteo Biffi a Firenze*, 1799-1800.

BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE DI FIRENZE (BNCF):

Palatino, ms. 788, *Discorso dei fiumi, fossi, laghi e foci marine del Dominio Fiorentino di Girolamo di Pace*, 1558.

FONTI ARCHIVISTICHE INEDITE

ABBREVIAZIONI USATE NELLA DENOMINAZIONE DI FONDI E FILZE E DI ARCHIVI E BIBLIOTECHE:

ACF	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI FIESOLE
ACP	ARCHIVIO CORRENTE DELLA PROVINCIA DI FIRENZE
ASA	ARCHIVIO DI STATO DI AREZZO
ASBR	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI BAGNO A RIPOLI
ASCC	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CALENZANO
ASCCB	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI CAMPI BISENZIO
ASCSF	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI SESTO FIORENTINO
ASF	ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE
<i>Acque e Strade</i>	<i>Soprintendenza alla Conservazione del Catasto poi Direzione Generale delle Acque e Strade</i>
<i>Appendice</i>	<i>Segreteria di Gabinetto. Appendice</i>
<i>Catasto</i>	<i>Catasto Generale Toscano</i>
<i>Finanze</i>	<i>Segreteria di Finanze</i>
<i>Gabinetto</i>	<i>Segreteria di Gabinetto</i>
<i>Parte</i>	<i>Capitani di Parte Guelfa</i>
<i>Parte. N.n.</i>	<i>Capitani di Parte Guelfa. Numeri Neri</i>
<i>Parte, Piante</i>	<i>Capitani di Parte Guelfa. Piante di Popoli e Strade</i>
<i>Piante</i>	<i>Miscellanea di Piante</i>
<i>Possessioni</i>	<i>Scrittoio delle Regie Possessioni</i>
<i>Provvigioni</i>	<i>Spoglio delle Provvigioni della Repubblica</i>
<i>Soprint. Finanza</i>	<i>Soprintendenza di Finanza</i>
ASP	ARCHIVIO STORICO DELLA PROVINCIA DI FIRENZE
<i>Atti</i>	<i>Atti del Consiglio Compartimentale poi Provinciale di Firenze</i>
ASPrato	ARCHIVIO DI STATO DI PRATO
ASR	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI RIGNANO SULL'ARNO
ASV	ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI VINCI
BGUF	BIBLIOTECA DI GEOGRAFIA DELL'UNIVERSITÀ DI FIRENZE
BLF	BIBLIOTECA LAURENZIANA DI FIRENZE
BMof	BIBLIOTECA MORENIANA DI FIRENZE
BNcF	BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE DI FIRENZE
IGMI	ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE ITALIANO

TAVOLA DELLE MISURE DI LUNGHEZZA

Braccio a terra fiorentino = m 0,55.

Braccio a panno fiorentino e dal 1781-82 unico braccio toscano = m 0,58.

Braccio pratese = m 0,61.

Pertica o canna di braccia 5 a terra fiorentine = m 2,76.

Pertica o canna di braccia 5 a panno fiorentine = m 2,92.

Miglio fiorentino di braccia 3000 a terra (o di canne 600 di braccia 5) = m 1653,61.

Miglio romano antico = m 1489,48.