

L'antica via Pisana. Lettura critica di un tracciato storico fondativo

Anna Laura Petracci | annalaura.petracci@unifi.it

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Firenze

Abstract

The *Venice Charter* marks a transition in the protection and recognition of the territorial-landscape system as an asset to be conserved, no longer as a “framework” accompanying the conservation of the monument, but as an element which is nevertheless a manifestation and testimony of a civilizational value.

This new identity of the territory therefore allows a critical reflection on today's landscape context, to pay attention also to the settlement structure, the result of transformations over time which are historical evidence and urban planning quality.

The principle then finds application and confirmation in the case study, which, although of modest extent, is the bearer of a cultural value: the historical founding route of the ancient via Pisana (in the internal portion of the municipality of Lastra a Signa).

The urban-architectural typology is configured as a peri-urban fringe, the result of historical-territorial modifications and variations that have occurred over time, which today gives it a precise connotation.

The deposits of time and the elements of historical interest that characterize it today are substantial components for a critical-interpretative reading of the existing, also for a desirable valorisation of the route, to reinterpret the evolution of the urban structure by re-establishing the link of continuity with past.

Keywords

Historic trace, Landscape heritage, Consular road.

La dimensione urbanistica nelle carte del restauro

Nell'evoluzione teorica e operativa delle carte del restauro, una tematica che ha subito particolari aggiornamenti riguarda la tutela, la conservazione e valorizzazione del territorio.

Quando si parla di territorio, nello specifico nell'ambito urbanistico-paesaggistico, si fa riferimento alle strutture insediative urbane di particolare pregio che costituiscono unità culturale, rappresentativa e che testimoniano i caratteri di una viva cultura urbana¹.

In merito a questo aspetto la *Carta di Venezia*, superando la precedente *Carta di Atene* del 1931, amplia la visione di tutela del patrimonio, caratterizzato non più solo dall'opera architettonica isolata, ma bensì anche dall'ambiente urbano e paesistico in quanto elemento che costituisce testimonianza di una civiltà particolare, di una evoluzione significativa o di un avvenimento storico².

Il contesto quindi non fa più da “cornice” o “intorno” per il monumento, ma diventa esso stesso bene immobile da tutelare, infatti «non sono i pochi monumenti a creare l'ambiente delle nostre antiche città, ma le tante opere che contribuiscono a determinare un particolare carattere locale»³.

L'articolo 14 parla degli «ambienti monumentali» e di come debbano essere salvaguardati con coerenza, ai fini

di una conservazione ed eventuale valorizzazione, andando così ad estendere al bene territoriale l'attributo stesso di "monumento". Si configurano come monumenti anche le «opere modeste» di significato culturale, chiarendo il fatto che per patrimonio storico è da intendere la totalità dei manufatti propri di ciascuna civiltà e non soltanto le manifestazioni più alte di esse⁴.

Ne consegue un monito per una più estesa considerazione e tutela di aspetti e modalità insediative storicizzate solo considerate ausiliarie rispetto a emergenze con specifico e alto valore simbolico, quindi anche a tracce e tracciati incisi nella storia e nella vita dei territori e dei loro abitanti.

Il contributo presentato vuole approfondire nello specifico un aspetto territoriale, storico e urbanistico: l'antica via Pisana, un tracciato storico fondativo del comune di Firenze, per comprendere come, anche un elemento insediativo "minore", sia comunque portatore di un valore culturale e di civiltà.

È doveroso però prima gettare le basi di comprensione di questo antico tracciato impostando una corretta ricostruzione storico-critica, che chiarisca le ragioni di determinati risultati morfologici e tipologici che oggi la costituiscono.

La genesi del tracciato storico

Il collegamento viario che unisce il capoluogo toscano al mare attraverso la valle dell'Arno ha origini antiche. Dal VI al II sec. a.C., con gli Etruschi, la regione acquista la sua prima effettiva organizzazione socio-politica: è difatti nell'Etruria⁵, che si formano le prime matrici dell'attuale paesaggio toscano.

Se gli etruschi cominciano a conformare il paesaggio, con interventi tuttavia delimitati e locali, è con i Romani che le trasformazioni si fanno estese e consistenti, autori di un sistema infrastrutturale innovativo nella definizione del territorio⁶.

La città, diventa ben presto uno spazio commerciale e produttivo per eccellenza, differenziandosi nettamente dal territorio non urbano; diventa inoltre luogo di passaggio, redistribuzione e trasformazione di beni nel territorio toscano⁷.

Se gli Etruschi preferivano muoversi via acqua (attraverso il fiume Arno), i Romani prediligono i collegamenti via terra, infatti le strade realizzate⁸ diventano grandi direttrici che collegano via via i territori conquistati con Roma, proprio a rimarcare l'importanza della comunicazione come strumento di conquista. Numerose sono anche le vie che dall'interno si dirigono verso la costa a confermare l'importanza delle comunicazioni via mare, come ad esempio la strada per il Tirreno⁹.

Viene sistematizzato un primo tracciato continuo, grazie alla presenza di brevi tratti stradali realizzati in periodo etrusco¹⁰, al fine di trovare un rapido collegamento tra la Via Cassia e la Via Aurelia¹¹: viene appunto realizzata la via Pisana. Con una lunghezza di circa 81 km, scorre prevalentemente in pianura a fianco del fiume Arno, ad accezione del punto critico in cui il fiume si immette nella gola della Gonfolina¹² (Figura 1).

Nel corso dei secoli l'assetto viario, erede delle forti trasformazioni tardoantiche ed altomedievali, evolve in un vero elemento insediativo; è infatti in questo periodo che cominciano a stabilirsi i primi nuclei abitativi staccati dal contesto cittadino.

Un nuovo sistema distintivo che si viene a delineare nel tracciato storico è il complesso delle pievi, che si configurano come strutture base dei “popoli” e delle comunità, dipendendo direttamente dal sistema stradale locale.

Questo nuovo assetto identitario comporterà una profonda trasformazione e concezione del territorio in quanto funzionerà da matrice di un nuovo sistema urbanistico, sulla quale ogni epoca andrà a implementare il proprio processo di trasformazione, nonché ribaltando la naturale predilezione centralizzata della città alla campagna¹³.

Nel XV secolo l’antica via comincia a presentare i tratti che la distingueranno per il suo valore paesaggistico e naturalistico, descritta dai vari viaggiatori che la percorrevano per muoversi da Firenze al mare e viceversa. Veniva messo in risalto il suo aspetto vegetale, rigoglioso e agreste: «È impossibile immaginare una passeggiata più bella; poiché se l’Italia è il giardino d’Europa, i contorni di Firenze sono il giardino d’Italia»¹⁴.

Con l’avvento del Principato Mediceo, nel XVI secolo, il sistema viario e infrastrutturale si aggiorna ulteriormente; Cosimo I, in un’ottica generale di rinnovamento politico per la riorganizzazione territoriale e urbana dell’intera regione, con la legge del 10 settembre del 1549, attua la riforma dell’antica Magistratura dei Capitani di Parte Guelfa, che viene strutturata come una specie di “Ministero dei Lavori Pubblici” con attività di controllo territoriale, tra cui la conservazione dei tracciati stradali¹⁵.

La viabilità locale, tra strade poderali e interpoderali, si infittisce e va ad arricchire il paesaggio agrario, al punto tale che si «potrebbe forse affermare che nel Granducato Mediceo la strada sia diventata, tra l’altro, un veicolo di diffusione di modelli culturali ed un fattore quindi di “unificazione” del territorio statale»¹⁶. Lungo la strada difatti in campagna si incontrano case e palazzi signorili che ripropongono i caratteri culturali della città, che nascono nell’innesto della strada modernamente potenziata nel tessuto urbano (Figura 2).

La strada quindi non è più uno strumento strategico-militare ma assume la funzione di «veicolo di progresso economico, sociale e civile»¹⁷.

Nel 1763 Pietro Leopoldo fonda la Congregazione sopra le Strade e Ponti in sostituzione dei Capitani di Parte. I nuovi organismi operativi decentrati hanno il compito di redigere un registro delle strade nel quale siano indicati i vari elementi di identificazione (dimensioni, confini, edificato, ecc.)¹⁸.

Dalla fine del Settecento si stringe sempre di più il legame tra Firenze e Livorno, quest’ultima divenuta città economicamente vivace ed è proprio in questo periodo che vengono svolti lavori di connessione al di sotto della Gonfolina, così da rendere il percorso lineare, in un’ottica unitaria¹⁹.

Ulteriori trasformazioni avvengono agli inizi del Novecento quando la via Pisana viene deviata e affiancata dalla nuova strada statale n.67. È in questo secolo che assistiamo alle maggiori “densificazioni” del tracciato, sulla spinta della costruzione e ricostruzione.

Viene comunque confermato come il paesaggio che la definisce sia pur sempre caratterizzato dai segni di quel lento processo di stratificazione che lo ha definito: la struttura, le caratteristiche, i connotati paesistici,

seppur celati, sono ancora presenti, distinguibili l'uno dall'altro, così come città e campagna si presentano l'una l'opposta ma contemporaneamente integrata all'altra²⁰.

Lo stato dell'arte

L'attuale assetto viario della via Pisana, sfrangiata rispetto al tessuto denso del nucleo fiorentino, presenta, come il corso dei secoli ha confermato, alcune connotazioni che la contraddistinguono da altri assetti viari²¹.

La Regia Via si identifica per quei caratteri formali e tipologici strettamente legati al contesto ambientale, dove risultano protagonisti, seppure defilati, i temi dell'acqua (pensiamo al fiume Arno, al fiume Bisenzio, ai vari torrenti, ...) e tutto il complesso vegetale che costeggia e completa il sistema orografico, conferendo così al territorio una valenza ambientale notevole, che assume valore di particolare significato, strettamente connesso alla struttura storica²².

Dalle stratificazioni temporali e fasi evolutive è possibile tradurre la gerarchia viaria e costruttiva del tracciato, che rimane grossomodo autentica e inalterata fino alle fine del XIX secolo.

Le ramificazioni stradali che oggi la definiscono, e a partire dalle quali si sono costituiti i nuclei insediativi, non sono altro che il risultato di antichi tracciati che a loro volta conducevano a quelle che oggi definiamo preesistenze di interesse storico-architettonico. La Villa Caruso di Bellosguardo, la Chiesa di Santa Maria delle Selve, la Chiesa di Santa Maria a Castagnole, sono solo alcuni degli edifici storici che caratterizzano il patrimonio costruito del Comune.

Nonostante le potenzialità inespresse (o perse nei secoli), si vengono però a definire anche alcune criticità dovute a una pianificazione urbanistica, alle volte poco "delicata", che determinano delle sconessioni e dei segni incongrui nel territorio.

La via Pisana oggi si configura più come un elemento di attraversamento che di vissuto e la sua percezione risulta frammentaria, dovuta in parte alle infrastrutture, che la segmentano e ne fanno da barriere (la strada di grande comunicazione Fi-Pi-Li e la ferrovia), e allo stesso tempo dall'espansione urbanistica del Novecento; si assiste infatti a una densificazione lungo il tracciato, che in alcuni casi lede il territorio storicizzato, generando un disordine visivo e funzionale. L'evidenza del tracciato è poi latente anche a causa di una perdita di connessione pedonale, in quanto non viene garantita una percorrenza continua e non vi sono elementi che favoriscano la sosta, piuttosto si presentano spazi privi di una propria identità, più o meno alberati, senza troppa manutenzione, che non stimolano la stasi del luogo.

Per una possibile valorizzazione

La ricerca si pone come base di comprensione del territorio, soffermandosi sulla conservazione della memoria, legata al ricordo-legame col passato, verso coloro che hanno realizzato l'opera e le loro qualità morali, sollecitando un atteggiamento di rispetto e di ascolto²³.

La tutela e la valorizzazione del tracciato risultano essenziali, per una maggiore cura nei confronti del costruito storico e del paesaggio, mettendone in evidenza risorse e potenzialità ambientali e culturali, ma

anche contenendo e disincentivando fenomeni di abbandono, incuria e degrado.

In un'ottica di riqualificazione territoriale, si pone quindi il tema della riconsiderazione critica della continuità tra contesto urbano e rurale, come si è sempre identificato nel corso dei secoli e, più in generale del necessario dialogo fra conservazione e pianificazione territoriale.

Si guarda alle ramificazioni storiche che conducevano dal tracciato principale ai luoghi di interesse storico o al sistema acqua-natura, elementi di interscambio storico, ad una riconnessione pedonale per una visione puntuale di tutti quegli elementi che definiscono un carattere tipico locale.

Con questa attenzione, il visitatore è "costretto" a focalizzare la sua attenzione sui particolari; sono infatti questi gli elementi in qualche modo fondanti del nostro ripercorrere gli spazi, che per la maggior parte sono noti anche per il loro valore iconografico, oltre che per quello storico²⁴.

La qualità del tracciato si fonda quindi su tutti quei lenti e progressivi cambiamenti legati al sorgere (o allo sparire) di singoli elementi-attività e relative situazioni al contorno, con l'obiettivo di ripristinare e mantenere immutato il rapporto città-dintorni, vissuto nella sua relazione col fiume Arno²⁵.

- ¹ Cfr. GIUSEPPE FIENGO, *Restauro criteri metodi esperienze*, in S. Casiello (a cura di), Electa, Napoli, 1990, p. 33.
- ² Cfr. Articolo 14, *Carta internazionale sulla conservazione e il restauro di monumenti e insiemi architettonici*, 1964.
- ³ ROBERTO PANE, *Architettura e letteratura in Attualità e dialettica del restauro*, in M. Civita (a cura di), Chieti, 1987, p. 79.
- ⁴ Cfr. GIUSEPPE FIENGO, *Restauro criteri metodi esperienze*, op. cit., p. 3.
- ⁵ Territorio che si estende dall'Appennino tosco-emiliano, sino alla riva destra del fiume Tevere.
- ⁶ Cfr. ROBERT DAVIDSOHN, *Storia di Firenze, le origini*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2009, pp. 14-15.
- ⁷ Cfr. EMILIANO SCAMPOLI, *Firenze, archeologia di una città (Secolo I a.C. - XIII d.C.)*, Firenze, Firenze University Press, 2010, p. 240.
- ⁸ Fatta eccezione per quelle utili all'organizzazione degli insediamenti, come nel caso della centuriazione, dato il loro scopo militare. Cfr. EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana, il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Firenze, Alinea, 2007, p. 50.
- ⁹ Cfr. EMILIANO SCAMPOLI, *Firenze, archeologia di una città (Secolo I a.C. - XIII d.C.)*, op. cit., p. 50.
- ¹⁰ Cfr. GABRIELE CORSANI, *La via Pisana. Biografia del tratto fiorentino*, «Storia dell'urbanistica toscana, La rete stradale della Toscana centro-settentrionale tra '700 e '800», s.V, 1997, p. 116.
- ¹¹ Cfr. EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana, il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 77.
- ¹² A circa 15 km da Firenze, per evitare questo tratto pericoloso dal punto di vista idraulico la via approfitta di un altro tracciato etrusco che passa per colline di Lastra a Signa per poi ritornare nuovamente nella pianura in prossimità di Montelupo. EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana, il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Firenze, Alinea, 2007, p. 147.
- ¹³ *Ivi*, p. 62.
- ¹⁴ LULLIN DE CHATEUVIEUX in ANNA GUARDUCCI, *In viaggio. Viabilità, mezzi di trasporto, supporti di traffico e percezione paesaggistica nella Toscana centro-settentrionale del Settecento*, «Storia dell'urbanistica toscana, La rete stradale della Toscana centro-settentrionale tra '700 e '800», s.V, 1997, p. 158.
- ¹⁵ Cfr. EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana, il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., pp. 71-72.
- ¹⁶ *Ivi*, p. 72.
- ¹⁷ LEONARDO ROMBAI, Fiesole 3-23 dicembre 1989, p. 15, in EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana, il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, op. cit., p. 87.
- ¹⁸ *Ivi*, p. 88.
- ¹⁹ G. CORSANI, *La via Pisana. Biografia del tratto fiorentino*, «Storia dell'urbanistica toscana, La rete stradale della Toscana centro-settentrionale tra '700 e '800», s.V, 1997, p. 121.
- ²⁰ LANDO BORTOLOTTI, *L'evoluzione del territorio*, in GIORGIO MORI (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'unità a oggi. La Toscana*, Giuro Einaudi Editori, Torino, 1986, p. 135.
- ²¹ FRANCESCO SALVESTRINI, *San Miniato al Tedesco, Le risorse economiche di una città minore della Toscana fra XIV e XV secolo*, «Rivista di storia dell'agricoltura», XXXII, 1992, p. 95.
- ²² GIUSEPPE FIENGO, *Restauro criteri metodi esperienze*, op. cit., p. 34.
- ²³ JOHN RUSKIN, *The Seven Lamps of Architecture* (1849), J.M. Dent and Sons, Londra 1956, in ELENA ROMOLI, *Beni e attività culturali: vecchi e nuovi compiti di tutela e valorizzazione*, «Tutela del patrimonio architettonico», Bollettino n. 1, 2002/2003, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia, p. 32.
- ²⁴ ENZO SALVINI, *La città e il fiume, La città e il fiume in Europa, Firenze per Firenze, Iconografia storica dell'Arno*, p. 100.
- ²⁵ Cfr. GIUSEPPE FIENGO, *Restauro criteri metodi esperienze*, op. cit., p. 35.