



INTERADRIA
Culture dell'Adriatico

16

Collana diretta da
Silvana Collodo e Giovanni Luigi Fontana

Comitato scientifico

Gian Pietro Brogiolo, Furio Brugnolo, Renato Covino,
Antonio Di Vittorio, Francesca Ghedini, Egidio Ivetic, Rolf Petri,
Paola Pierucci, Guido Rosada, Giovanna Valenzano, Guido Zucconi

Acque e territorio nel Veneto medievale

a cura di
Dario Canzian e Remy Simonetti

viella

Copyright © 2012 - Viella s.r.l.
Tutti i diritti riservati
Prima edizione: novembre 2012
ISBN 978-88-8334-959-1

Questo volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità (DISSGeA) dell'Università degli Studi di Padova nell'ambito del progetto "Governo del territorio o sfruttamento? Interventi antropici e tutela degli assetti ambientali tra Adige e Livenza nel basso Medioevo (sec. XIII-prima metà del XV)", di cui è responsabile scientifico Dario Canzian



viella

libreria editrice

via delle Alpi, 32

I-00198 ROMA

tel. 06 84 17 758

fax 06 85 35 39 60

www.viella.it

Indice

DARIO CANZIAN, REMY SIMONETTI Presentazione	7
SALVATORE CIRIACONO Introduzione	13
DARIO CANZIAN Ambiente naturale e intervento umano tra Sile, Piave e Livenza nei secoli XI-XV	17
RAFFAELE RONCATO Acque e insediamenti: sinergie sovradistrettuali fra Muson e alto-Sile (secoli XII-XIV)	41
REMY SIMONETTI Il delta lagunare del fiume Brenta tra gestione del rischio idraulico e sfruttamento delle risorse naturali (secoli XII-XIV)	59
FRANCESCO BOTTARO L'incolto produttivo: pesca e zone umide tra Adige e Colli Euganei nel XV secolo	83
FABIO SAGGIORO, GIAN MARIA VARANINI Insediamento umano, terra e acque nella pianura veronese (IX-XIV secolo): archeologia e fonti scritte	95
NICOLA MANCASSOLA Uomini e acque nella pianura reggiana durante il Medioevo (secoli IX-XIV)	115
FRANCESCO SALVESTRINI Tra "civiltà" e "natura". La presenza del fiume nei contesti urbani, il caso toscano fra Medioevo e prima Età Moderna	133

RICCARDO QUINTO	
Fiumi, mare e laghi moralizzati. Il tema dell'acqua nei repertori di <i>Distinctiones</i> e in alcuni commentari biblici tra XII e XIII secolo	147
NADIA BREDÀ	
La domesticazione senza bonifica: una lettura antropologica di una zona umida tra Veneto e Lombardia.	165
CORINNE BECK	
Il <i>Groupe d'Histoire des Zones Humides</i> (GHZH)	183
GIONATA TASINI	
Dissesto idrogeologico e intervento umano nella documentazione d'archivio: i casi di Gorgo (Padova) e di Stabiuzzo (Treviso)	189
Indice dei nomi di persona e di luogo	229
Autori	251
Abstracts	253

FRANCESCO SALVESTRINI

Tra “civiltà” e “natura”.

La presenza del fiume nei contesti urbani, il caso toscano fra Medioevo e prima Età Moderna

Quello tra fiumi e centri urbani cresciuti in prossimità del loro corso fu in età medievale e nell’arco cronologico dell’intero *Ancien régime* un rapporto intenso, simbiotico e allo stesso tempo dialettico. In primo luogo fu il fiume che condizionò la città. Questa, infatti, crebbe lungo le sue sponde seguendone il tracciato, sfruttò l’acqua corrente e la sua forza motrice, variabile a seconda dell’andamento stagionale, subì periodiche e a volte devastanti alluvioni. Ma fu anche la città che condizionò la vita del fiume, ad esempio modificandone e irregimentandone il percorso tramite argini, dighe ed escavazione dei fondali, nonché, in rapporto ai centri dell’Italia comunale, intervenendo anche sugli alvei posti all’esterno dei tratti urbani o su quelli che attraversavano abitati minori ed aree rurali, fin dove ciascuna unità di governo municipale riusciva ad estendere il proprio effettivo controllo politico e la sua capacità di gestione del territorio.¹

I fiumi hanno sempre favorito la dinamica aggregazione degli insediamenti umani, forse più di qualsiasi altro elemento naturale. Ciò ha determinato il sorgere intorno ad essi non solo di infrastrutture dal notevole impatto economico, ma anche di valenze in senso lato culturali (in particolare di natura sacrale e religiosa), a loro volta generatrici di tradizioni e leggende strettamente connesse ai significati simbolici dell’acqua.²

Di questa complessa relazione tra fiumi e centri urbani l’Arno costituisce un esempio molto interessante. Non solo sorsero, infatti, a cavallo delle sue sponde due delle maggiori città della Toscana, cioè Firenze e Pisa, ma la valle solcata

1. Cfr. in proposito V. Fumagalli, *Paesaggi della paura. Vita e natura nel Medioevo*, Bologna 1994, p. 9; L. Febvre, *Il Reno. Storia, miti, realtà*, nuova ed. a cura di P. Schöttler, Roma 1998, pp. 12, 20 (ed. francese 1997); G.P. Givigliano, *Civiltà fluviali nell’Italia antica e altomedievale*, in *Storia dell’Acqua. Mondi materiali e universi simbolici*, a cura di V. Teti, Roma 2003, pp. 67-81, a p. 67. In particolare sull’Italia comunale, P. Racine, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell’Italia padana*, in «Quaderni Storici», LXI (1986), pp. 9-32.

2. Sui significati simbolici dell’acqua corrente e del primitivo battesimo cristiano cfr. G. Cremascoli, *Simbologia e teologia battesimali*, in *L’acqua nei secoli altomedievali*, Atti della 55ª Settimana di studio, Spoleto, 12-17 aprile 2007, Spoleto 2008, II, pp. 1147-1167, alle pp. 1151, 1155-1160; P. Siniscalco, *In spirito e in acqua. Il pensiero degli scrittori cristiani antichi sul battesimo*, in *Fons Vitae. Baptême, Baptistères et Rites d’initiation (II^e-VII^e siècle)*, dir. I. Foletti e S. Romano, Roma 2009, pp. 9-25, alle pp. 12-14.

dalla grande arteria idrica, nella quale confluivano numerosi affluenti, ospitò una fitta rete di piccoli e medi nuclei demici che costituirono l'asse portante del popolamento della regione.³ Basti solo ricordare, fra le località più significative sorte principalmente fra il Casentino e la costa tirrenica e destinate a crescere dal punto di vista demografico fra pieno Medioevo e prima età moderna: Stia, Pratovecchio, Poppi (Ponte a Poppi), Montevarchi, Castel San Giovanni (San Giovanni Valdarno), Figline, Incisa, Gangalandi (Signa), Montelupo, Limite, Empoli, Fucecchio, Santa Croce, Pontedera, Vicopisano e Cascina; senza contare ulteriori e più modesti agglomerati, alcuni dei quali oggi distano alquanto dal fiume, il cui corso è stato successivamente rettificato.⁴

Operando un confronto tra l'Arno e buona parte dei più importanti fiumi dell'Italia settentrionale è facile constatare come esistessero in passato differenze di rilievo ancora oggi evidenti. Sebbene il noto corso d'acqua toscano risulti abbastanza lungo – attraversa il territorio della regione per oltre 240 chilometri, ma fino al XVI secolo, in conseguenza di un andamento sinuoso e irregolare, questi erano molti di più –, e sebbene disponga di un bacino idrico pari a quasi 9000 kmq, esso si caratterizza per un regime marcatamente torrentizio, che alterna una portata bassissima durante la stagione secca (al punto che in passato, quando il letto del fiume era più frastagliato, vi si trovavano alcuni guadi) a improvvisi, enormi e talora disastrosi incrementi, soprattutto in autunno o, più raramente, in primavera. La scarsità di piogge abbondanti, se non per brevi periodi, unita all'assenza di ghiacciai sull'Appennino in grado di trattenere l'acqua nel corso dei mesi più rigidi e di rilasciarla all'arrivo della stagione calda, sono i fattori che determinano questa situazione. Basti pensare che le variazioni della portata oscillano, a Firenze, tra una media di circa 50 metri cubi al secondo (minima di 5 metri cubi in agosto e massima di 105-110 in gennaio-febbraio) ai 4.100 raggiunti durante l'alluvione del 1966.⁵

In una realtà del genere i rapporti intessuti fra gli abitanti dei centri rivieraschi e il loro fiume hanno sempre mantenuto un doppio registro. Da un lato la grande arteria idrica si è rivelata portatrice di vita, vettore del commercio e dei trasporti, forza motrice delle macchine idrauliche, riserva di pesca; dall'altro ha costituito un fattore di devastazione, complice un alveo irregolare e scarsamente permeabile.⁶

3. Cfr. in proposito G. Pinto, *Campagne e paesaggi toscani del Medioevo*, Firenze 2002, pp. 12-13, 35-36.

4. Sulle modifiche all'assetto dell'Arno fra Medioevo ed età moderna cfr. S. Piccardi, *Variazioni storiche del corso dell'Arno*, in «Rivista Geografica Italiana», LXIII/1 (1956), pp. 15-34; L. Rombai, *Le politiche fluviali: sistemazioni e bonifiche (dal Medioevo al Piano di Bacino) e problematiche ambientali*, in *Adottare l'Arno e i suoi paesaggi*, a cura di S. Grifoni e L. Rombai, Firenze 2004, pp. 141-159, alla p. 149.

5. Cfr. A. Agnelli, B. Billi, P. Canuti, M. Rinaldi, *Dinamica morfologica recente dell'alveo del fiume Arno*, Pisa 1998, pp. 20-25; F. Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione del legname sulle acque interne della Toscana fra Medioevo e prima Età moderna (secoli XIII-XVI)*, in «Bollettino Storico Pisano», LXXVII (2009), pp. 1-42, alle pp. 1-8.

6. Ho affrontato nel dettaglio questa dicotomia in F. Salvestrini, *Liberata città su fiume regale. Firenze e l'Arno dall'Antichità al Quattrocento*, Firenze 2005; Id., *L'Arno e l'alluvione fiorentina*

In ogni caso, già a partire dal tardo secolo XI, varie testimonianze scritte lasciano intendere con chiarezza che a Firenze, a Pisa e nelle altre località sopra ricordate la vita economica e sociale si svolgeva in larga misura a contatto col fiume e, in alcuni casi, anche in relazione ai suoi affluenti. Fino grosso modo ai primi decenni dell'Ottocento la portata dell'Arno, non soggetta ai massicci prelievi che ha iniziato a subire in età contemporanea, era piuttosto consistente, e l'alveo si presentava come uno spazio molto vasto: a Firenze (margini occidentali della città), stando al cronista Giovanni Villani era pari nel Trecento a 350 braccia, circa 175 metri, e nel tratto compreso tra Montelupo e Fucecchio – Valdarno inferiore –, sappiamo che occupava qualche chilometro.⁷

Sul fiume sorgevano mulini e gualchiere, ossia le tipologie di macchina idraulica che rappresentavano i principali motori dell'approvvigionamento alimentare e della manifattura laniera cittadine. I due centri maggiori ospitarono a lungo queste strutture all'interno delle proprie cinte murarie perché gli abitanti, in caso di assedio, dovevano poter disporre in sicurezza degli strumenti necessari alla macinazione dei cereali. Il paesaggio urbano era fortemente improntato dalla grande quantità di ruote ancorate alle rive e di macine natanti poste su imbarcazioni, le quali venivano costantemente spostate per usufruire al meglio della forza motrice offerta dall'acqua.⁸

Quando il dominio politico del territorio circostante si fece più stabile i fiorentini spostarono le gualchiere per la follatura dei panni di lana, rumorose ed inquinanti, fuori città, ma ciò poté avvenire solo nel tardo secolo XIV.⁹ I mulini, invece, pur essendo presenti a monte e a valle dell'abitato, così come in prossimità delle mura di Pisa, rimasero sempre numerosi anche dentro gli spazi urbani.

del 1333, in Le calamità ambientali nel tardo Medioevo europeo: realtà, percezioni, reazioni, Atti del Convegno, San Miniato, 31 maggio-2 giugno 2008, a cura di M. Matheus, G. Piccinni, G. Pinto, G.M. Varanini, Firenze 2010, pp. 231-256; Id., Les inondations de l'Arno à Florence du XIV^e au XVI^e siècle: risques, catastrophes, perceptions, in "Au fil de l'eau". L'eau : ressources, risques et gestion du Néolithique à nos jours, Clermont-Ferrand, 11-14 mars 2009, in corso di stampa.

7. G. Villani, *Nuova cronica*, a cura di G. Porta, Parma 1990, X, CCLVI, vol. 2, p. 431; D. Barsanti, L. Rombai, *La "guerra delle acque" in Toscana. Storia delle bonifiche dai Medici alla Riforma Agraria*, Firenze 1986; G. Pinto, *Incolti, fiumi, paludi. Alcune considerazioni sulle risorse naturali nella Toscana medievale e moderna*, in *Incolti, fiumi, paludi. Utilizzazione delle risorse naturali nella Toscana medievale e moderna*, a cura di A. Malvolti e G. Pinto, Firenze 2003, pp. 1-16, alle pp. 1-2.

8. Cfr. in proposito Salvestrini, *Libera città*, pp. 25-30; O. Cavallar, *The Wheels of Watermills and the Wheel of Fortune. A consilium of Donatus Ricchi de Aldighieris*, in «Rechtsgeschichte», XIII (2008), pp. 81-110; G. Papaccio, *I mulini del Comune di Firenze: uso e gestione nella città trecentesca*, in *La città e il fiume (secoli XIII-XIX)*, a cura di C.M. Travaglini, Roma 2008, pp. 61-79; Ead., *Mulini, pescaie e porti sull'Arno a monte di Firenze: la politica di acquisizione e gestione degli impianti idraulici del monastero di San Salvi tra XII e XV secolo*, in *Fiumi e laghi toscani fra passato e presente. Pesca, memorie, regole*, Atti del Convegno di Studi, Firenze, 11-12 dicembre 2006, a cura di F. Sznura, Firenze 2010, pp. 157-176.

9. C. Così, *L'attività laniera nel contado fiorentino. Le strutture materiali*, in «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXXIX/1 (1999), pp. 57-86; L. Fabbri, "Opus novarum gualcheriarum": gli Albizzi e le origini delle gualchiere di Remole, in «Archivio Storico Italiano», CLXII/3 (2004), pp. 507-560.

In ogni caso se il fiume agiva da catalizzatore della vita associata non era solo per la presenza delle infrastrutture idrauliche. Molto intenso risultava, infatti, anche il traffico delle imbarcazioni, che, unitamente ai cosiddetti “foderi”, ossia le grandi zattere formate da tronchi e travi di legno trasportate per fluitazione da monte a valle, si dividevano, non senza disagi, uno spazio abbastanza ampio ma senza dubbio insufficiente per le esigenze dell’epoca. I percorsi navigabili, costituiti dall’Arno e da molti dei suoi principali affluenti, si erano resi necessari per favorire le comunicazioni nell’ambito di una regione, quale era la Toscana medievale, la cui orografia in larga parte collinare, unita alla presenza di numerosi acquitrini nei fondovalle, non rendeva agevole, specie durante la stagione invernale, il ricorso alla pur fitta rete stradale. Questa, del resto, fino almeno al pieno Trecento, fu costituita quasi esclusivamente da mulattiere e da poche arterie maggiori non sempre soggette ad una adeguata manutenzione.¹⁰ Corsi d’acqua naturali e canalizzazioni artificiali, destinate a farsi più numerose dal pieno Cinquecento, costituivano il collegamento tra i fiumi maggiori (quasi tutti tributari dell’Arno) e gli ampi bacini idrici nonché le aree palustri che occupavano le pianure al centro-nord della regione (nella fattispecie il Padule di Fucecchio e il lago di Bientina), formando una vasta maglia di vie navigabili che consentiva di raggiungere tramite imbarcazioni le principali città della Toscana settentrionale (Pisa, Lucca, Pescia, Pistoia, Prato e Firenze).¹¹

Osservando, pertanto, le forme di interazione fra i tracciati terrestri e le vie fluviali, si può affermare che al prevalente orientamento nord-sud dei principali assi stradali, portato dalla viabilità radiale romana, si aggiungeva un importante percorso est-ovest costituito dalla strada Pisa-Firenze, ma soprattutto improntato all’utilizzazione dell’Arno. La navigazione lungo il fiume consentì a Pisa di aprirsi, a partire soprattutto dal primo secolo XIII, al commercio con l’entroterra, e a Firenze di rompere presto il relativo isolamento cui l’aveva in parte costretta la decadenza dell’antica rete stradale e l’affermazione della via Romea, che attraversava la Toscana passando per Lucca, la Valdelsa e Siena.¹²

Dunque l’approvvigionamento di derrate alimentari e di altri prodotti sia di Firenze che di Pisa avveniva in larga misura per mezzo del fiume. La città tirrenica contava su una complessa interazione fra navigazione marittima e trasporto fluviale. Le merci che dal bacino del Mediterraneo venivano sbarcate nel suo porto, ossia, dal Trecento, nel cosiddetto Arco di Stagno presso l’odierna Livorno, raggiungevano la città attraverso un denso reticolo di canali artificiali che

10. Cfr. Ch.M. De la Roncière, *Firenze e le sue campagne nel Trecento. Mercanti, produzione, traffici*, Firenze 2005, pp. 32-41 (ined. orig. 1976).

11. Rinvio in proposito a F. Salvestrini, *Navigazione e trasporti sulle acque interne della Toscana medievale e protomoderna (secoli XIII-XVI)*, in *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento*, Atti del Convegno internazionale, Mantova, 1-4 ottobre 2008, a cura di A. Calzona e D. Lamberini, Firenze 2010, I, pp. 197-220, alle pp. 201-202.

12. Cfr. in proposito S. Patitucci Uggeri, *La viabilità di terra e d’acqua nell’Italia medievale*, in *La viabilità medievale in Italia. Contributo alla carta archeologica medievale*, a cura di S. Patitucci Uggeri, Firenze 2002, pp. 1-72.

collegavano il mare al corso dell'Arno.¹³ Una parte sempre crescente di prodotti, dal grano agli altri alimenti importati da fuori regione (come gli agrumi, le noci e i formaggi dell'Italia meridionale), e dai minerali della Maremma e dell'isola d'Elba alle merci più insolite e delicate come i manufatti vitrei e il ghiaccio, prendeva la via dell'interno risalendo il corso del fiume e andava ad alimentare i numerosi mercati rivieraschi nonché, soprattutto, le piazze fiorentine.¹⁴ Varie fonti documentarie evidenziano questa realtà a partire, come dicevamo, dal primo Duecento. Basti pensare al diplomatico di alcune chiese e monasteri, sia rurali che cittadini (dall'arcivescovado pisano ai centri benedettini vallombrosani come San Salvatore di Fucecchio, soprattutto per il secolo XIII),¹⁵ o al breve della Degazia del Mare di Pisa (1362) e ad alcune carte dell'Opera della Primaziale della stessa città;¹⁶ agli statuti di comunità dell'interno i cui territori si affacciavano sull'Arno, come San Miniato al Tedesco (1337, 1359, 1364), Santa Croce (anni Cinquanta del sec. XIV), Fucecchio (1352), Santa Maria a Monte (1391);¹⁷ e alle lettere del celebre mercante pratese Francesco di Marco Datini, che ha lasciato, per il periodo 1382-1395, un cospicuo numero di epistole relative al trasporto delle sue merci dal porto pisano a quello fluviale di Signa, non lontano dal maggior centro toscano.¹⁸

13. Cfr. G. Rossetti, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo, storia e archeologia*, Atti del Convegno, Genova, 1985, a cura di E. Poleggi, Genova 1989, pp. 263-286, alle pp. 264, 268, 270; M.L. Ceccarelli Lemut, M. Pasquinucci, *Fonti antiche e medievali per la viabilità del territorio pisano*, in «Bollettino Sorico Pisano», LX (1991), pp. 111-138, alla p. 117; G. Garzella, *Pisa: la forma urbana e gli impianti portuali sul fiume*, in *Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici*, Catalogo della mostra, Pisa, Arsenali Medicei, 13 settembre-9 dicembre 2003, a cura di M. Tangheroni, Milano 2003, pp. 151-155, alle pp. 152, 154; P. Pierotti, *L'agro Pisano tra acque e terre emerse*, in *Il Fiume Morto. Il territorio, la storia, i progetti*, Pisa 2005, pp. 17-53, alle pp. 27-29.

14. F. Salvestrini, *San Miniato al Tedesco. Le risorse economiche di una città minore della Toscana fra XIV e XV secolo*, in «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXXII/1 (1992), pp. 95-141, alle pp. 100-102, 133-141; Id., *Navigazione, trasporti e fluitazione*, pp. 12-18.

15. Cfr. A. Malvolti, *L'abbazia di San Salvatore e la comunità di Fucecchio nel Dugento*, in *L'abbazia di San Salvatore di Fucecchio e la «Salamarzana» nel Basso Medioevo. Storia, Architettura, Archeologia*, Atti del Convegno, Fucecchio, 16 novembre 1986, Fucecchio 1987, pp. 59-95; R. Castiglione, *Le gabelle nella Toscana del XIV secolo*, in «Bollettino Storico Pisano», LXXIII (2004), pp. 49-104, alle pp. 78-82; *Terre nuove nel Valdarno pisano medievale*, a cura di M.L. Ceccarelli Lemut e G. Garzella, Pisa 2005.

16. B. Casini, *Il "Breve" delle gabelle della Porta della Degazia del Mare di Pisa del 1362*, in *Studi per Enrico Fiumi*, Pisa 1979, pp. 373-429.

17. *Statuto del Comune di S. Maria a Monte (1391)*, a cura di B. Casini, Firenze 1963; *Statuti del Comune di San Miniato al Tedesco (1337)*, a cura di F. Salvestrini, Pisa 1994; *Statuti del Comune di Santa Croce (prima metà del sec. XIV-1422)*, a cura di F. Salvestrini, Pisa 1998; R. Valori, *Lo "Statuto delle gabelle di San Miniato al Tedesco" del 1364. Trascrizione e commento della fonte*, in «Bollettino dell'Accademia degli Euteleti», LXXIII (2006), pp. 161-196; S. Tognetti, *Produzioni, traffici e mercati (secoli XIII-XIV)*, in *Il Valdarno inferiore terra di confine nel Medioevo (Secoli XI-XV)*, Atti del Convegno di studi, Fucecchio, 30 settembre-2 ottobre 2005, a cura di A. Malvolti e G. Pinto, Firenze 2008, pp. 127-150, alle pp. 129, 131-133.

18. M. Tangheroni, O. Vaccari, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo*

Nonostante i rapporti spesso difficili tra Pisa e Firenze e a dispetto degli scontri che opposero i pisani ai genovesi, la città della Tuscia tirrenica costituì sempre il principale scalo marittimo per la repubblica di san Giovanni. La sua conquista all'inizio del Quattrocento fu motivata anche dal fatto che essa, come scriveva proprio allora il fiorentino Goro Dati, costituiva da sempre la «bocca di Toscana».¹⁹

Il trasporto delle merci lungo l'idrovia si svolgeva in entrambi i sensi. In condizioni ottimali occorreva circa due giorni per il viaggio da Firenze a Pisa e tre per il tragitto inverso, ma solo con natanti provvisti di vele, con carichi non troppo pesanti e durante la stagione invernale.²⁰ Tuttavia quella più intensa era la navigazione dalla costa verso l'interno, attraverso un percorso che dal citato Porto Pisano raggiungeva varie stazioni fluviali come Empoli, dove si fermavano i carichi più pesanti e ingombranti (fino, grosso modo, a 20 tonnellate), oppure il porto di Signa (a circa 10 km da Firenze), nel quale si arrestava quasi tutto il traffico, e infine i piccoli scali dell'immediata periferia fiorentina, cui arrivavano, su esili navicelli, soltanto le merci più preziose e leggere. Data la notevole difficoltà di far muovere i mezzi contro corrente, spesso si ricorreva al traino dei medesimi dalle rive del fiume, dove si muovevano alcune bestie da soma legate con funi (dette alzaie) ai mezzi stessi, oppure anche giovani uomini provvisti di imbracature (i cosiddetti "bardotti"), che, appunto, trascinavano le chiatte avanzando su entrambe le sponde lungo angusti sentieri denominati vie alzaie.

Ciò che, in ogni caso, interessava ai rettori del comune fiorentino non era la velocità ma la puntualità dei trasporti fluviali. Occorreva che il rifornimento di derrate fosse garantito ogni giorno, a prescindere da quando esso era partito e da quanto tempo ciascuna imbarcazione impiegava a compiere il tragitto. Per questo motivo le spedizioni si succedevano numerose e il fiume doveva apparire, specialmente in certe stagioni, come un percorso estremamente affollato.²¹

Pisa ospitava lungo il fiume un gran numero di piccoli approdi (detti "embo-li"), presenti soprattutto sulla riva destra, quasi in corrispondenza di ogni vicolo che si affacciava sul bordo dell'Arno.²² A questo proposito occorre osservare che quando ci si riferisce alla vicenda storica di Pisa in genere si pensa a una città con

Colombo, Atti del Convegno, Genova, 1-4 giugno 1992, Genova 1992, pp. 139-164; O. Vaccari, *I porti della Toscana e il rifornimento di viveri per le navi alla fine del XIV secolo*, in *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII*, Atti della Ventottesima Settimana di Studi, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", Prato, 22-27 aprile 1996, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 1997, pp. 515-526; M. Benelli, *Dal porto a Signa. Lettere di vettura dal porto fluviale di Signa dirette ai fondaci di Francesco di Marco Datini a Pisa, Prato e Firenze*, Signa 2005, in partic. pp. 28-29.

19. Cfr. in proposito M. Tangheroni, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa 1973, p. 25. Sulla conquista fiorentina della città cfr. ora *Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale*, Atti delle Giornate di studio, Firenze, 27-28 settembre 2007, a cura di S. Tognetti, Firenze 2010.

20. Cfr. G. Cherubini, *Città comunali di Toscana*, Bologna 2003, p. 39.

21. Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione*, pp. 19-23, 25-27, 29-31.

22. F. Franceschi, *L'Arno in città*, in «Storia dell'Urbanistica. Toscana», VII (2000), pp. 17-37, alle pp. 22-23.

vocazione marittima. Tuttavia già una fonte araba del XII secolo parlava dell’Arno come del «fiume di Pisa», e presentava la comunità anche quale importante porto fluviale.²³ Pisa, come dicevamo, era collegata a Firenze tramite l’Arno, comunicava con Lucca attraverso un ramo secondario del fiume Serchio o tramite il lago di Bientina, ed era infine unita a Pistoia, nonché alla Valdinièvre, per mezzo del canale Usciana tributario dell’Arno; anche se in nessuna di queste città era possibile arrivare con le barche fin dentro il tessuto urbano, poiché il tragitto si fermava a una certa distanza dalle mura.²⁴

Ma oltre alla navigazione, anche la cantieristica navale vide, sempre a Pisa, una prevalenza di impianti situati lungo il fiume. L’arsenale cittadino, la cosiddetta Tersana, si trovava a diretto contatto con l’Arno. La fabbricazione di mezzi per la navigazione marittima si accompagnava all’attività di costruzione e riparazione delle barche destinate a percorrere il reticolo delle acque interne. Questo secondo genere di costruzioni navali veniva effettuato soprattutto in cantieri privati e di piccole dimensioni gestiti dai maestri d’ascia che lavoravano per conto di singoli operatori o per la committenza pubblica.²⁵

A Firenze, entro lo spazio urbano delimitato dalle cosiddette “pescaie” – ossia le dighe che a monte e a valle della città servivano per creare invasi utili ai mulini, poiché convogliavano l’acqua e consentivano di mantenere una corrente sostenuta anche durante la stagione secca, ma che costituivano anche il prolungamento della cinta muraria urbana entro il letto del fiume –, la navigazione venne progressivamente limitata e alla fine del Quattrocento definitivamente proibita per ragioni di sicurezza (soprattutto per il timore di attacchi portati direttamente al cuore della città). Rimase possibile navigare sotto i ponti e davanti agli Uffizi solo in occasioni particolari, come il cosiddetto palio dei navicelli (25 luglio, san Iacopo Maggiore), una suggestiva regata che vedeva protagonista l’Arno, così come avveniva nell’analoga sfilata di san Ranieri a Pisa.²⁶

Le dimensioni relativamente anguste del fiume in uno spazio fortemente antropizzato impedirono a Firenze lo sviluppo di una consistente attività cantieristica. Questa non mancò, invece, di affermarsi in alcune località minori come Limite, i cui addetti alla costruzione e riparazione di navicelli, i cosiddetti “picchiotti”, sono attestati dalla piena età comunale fino al secolo XX.²⁷

23. C. Renzi Rizzo, *Pisarum et Pisanorum descriptiones in una fonte araba della metà del XII secolo*, in «Bollettino Sorico Pisano», LXXII (2003), pp. 1-29, alle pp. 7-8.

24. Cfr. A. Guarducci, *Le vie di comunicazione e la navigazione lacustre: strade idrovie e porti*, in *Monsummano e la Valdinièvre nel XVII secolo: terre, paduli, ville, borghi*, a cura di G.C. Romby e L. Rombai, Pisa 1993, pp. 35-48, alle pp. 35-36.

25. F. Redi, *La Tersana di Pisa da arsenale della Repubblica a fortezza fiorentina*, in *Pisa e il Mediterraneo*, pp. 157-161, alla p. 157.

26. Salvestrini, *Libera città*, pp. 21-22, 38; P. Ventrone, *L’Arno come ‘luogo teatrale’ fra Medioevo e Rinascimento*, in *La civiltà delle acque*, II, pp. 589-611, alle pp. 594-595.

27. *Ciclo del legno e maestri d’ascia. Carpentieri e tradizione navale a Limite sull’Arno*, Catalogo della mostra a cura di M. Busoni, Capraia-Limite 1985; *La terra e il fiume. Arti e mestieri a Limite sull’Arno*, Catalogo della mostra, Genova, 1986, Limite sull’Arno 1988, Capraia-Limite 1987, pp. 10, 12, 16, 18.

Altre categorie di lavoratori legati al fiume furono i navicellai e i navalestri. I primi guidavano i natanti (navicelli) da una città all'altra, i secondi pilotavano larghe chiatte ('navi') impiegate per la navigazione tra ietti, cioè da una sponda all'altra. La loro funzione era all'epoca molto importante per l'attraversamento dell'Arno, in considerazione del fatto che, specie nel Valdarno inferiore, al di fuori dei tratti urbani fiorentino e pisano non vi furono per secoli che due soli ponti, uno all'altezza di Signa e l'altro presso Fucecchio; strutture per di più soggette a frequenti danneggiamenti e distruzioni a causa delle piene e delle esondazioni del fiume. Navicellai e navalestri emergono spesso dalle fonti, sia nei due centri principali, dove sorsero specifiche associazioni di mestiere, sia in molte delle località intermedie. Ad esempio la comunità di Santa Croce vedeva occupata in questa professione una parte non indifferente della popolazione maschile.²⁸

Se il trasporto delle merci si svolgeva in prevalenza da valle a monte, seguiva invece la corrente la già ricordata fluitazione del legname, attestata, così come la navigazione sulle acque interne, fin dall'età classica. A partire grosso modo dal tardo secolo XII, con lo sviluppo economico e demografico delle località affacciate sull'Arno, l'approvvigionamento della materia prima necessaria alla costruzione di infrastrutture edilizie cominciò a farsi sempre più problematico e si dovette ricorrere a riserve via via più lontane. I fiorentini, i pisani e, in età moderna, anche i livornesi attinsero soprattutto al Casentino e al Pratomagno, ossia ai rilievi del pre-Appennino, laddove i latifondi boschivi appartenenti al monastero di Vallombrosa, all'eremo di Camaldoli e all'Opera del Duomo di Firenze producevano ingenti quantità di faggi, castagni e cerri, nonché, soprattutto dal Quattrocento, abeti.²⁹

In ogni caso, come dicevamo in apertura, il rapporto città-fiume non si esprimeva solo attraverso lo sfruttamento delle risorse idriche a fini di trasporto o per le attività produttive. A Firenze la gente si lavava normalmente sotto i ponti, non lontano dagli scarichi fognari, ed era solita risciacquare, non metaforicamente, i panni in Arno. L'acqua pulita per cucinare e, in misura minore, da bere proveniva dai pozzi e quindi dalla falda freatica, ma per tutto il resto la fonte di approvvigionamento risultava costituita dal fiume e dai torrenti e canali suoi tributari. Questi ospitavano bacini di itticoltura realizzati in prossimità degli inquinanti impianti per la lavorazione e la tintura della lana; ed era a ridosso del fiume che si svolgevano sia il mercato del bestiame, sia quello del pesce, sito in prossimità del Ponte Vecchio.³⁰ Abbiamo testimonianze talvolta icastiche e suggestive di tali

28. Cfr. Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione*, pp. 29-31; Id., *Navigazione interna e fluitazione del legname in Toscana tra Medioevo e prima età moderna. Alcune considerazioni*, in *Fiumi e laghi toscani*, pp. 116-156, alle pp. 143-145.

29. Rinvio in proposito a Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione*, pp. 33-39; Id., *Disciplina caritatis. Il monachesimo vallombrosano tra medioevo e prima età moderna*, Roma 2008, pp. 129-148.

30. *Statuti della Repubblica fiorentina*, a cura di R. Caggese, Nuova edizione a cura di G. Pinto, F. Salvestrini, A. Zorzi, Firenze 1999, I, *Statuto del Capitano del Popolo degli anni 1322-25*, lib. I, rub. XLIII, pp. 34-35; II, *Statuto del Podestà dell'anno 1325*, lib. IV, rub. XIII, pp. 281-282;

realtà dalla novellistica,³¹ dalle fonti statutarie³² e, per il tardo Quattrocento e la piena età moderna, anche dall'iconografia.³³

Il fiume portava via tutte le impurità. Non a caso le ceneri dei condannati al rogo si disperdevano in Arno, come avvenne per Savonarola.³⁴ I corpi dei giustiziati, attraverso macabre e violente cerimonie che i cronisti ci dicono spesso riservate ai ragazzi, venivano trascinati per le strade e poi gettati nelle acque correnti. Se ne ha testimonianza sia a Firenze che a Pisa.³⁵ D'altro canto coloro che venivano riconosciuti colpevoli del gioco d'azzardo e non erano in grado di corrispondere l'ammenda prevista a loro carico dalle leggi cittadine subivano una singolare punizione evocativa di antichi riti ordalici: stando agli statuti fiorentini del 1415 dovevano subire una sorta di “battesimo” (*debeat cum aqua baptizari*) senza dubbio metaforico ma alquanto umiliante. Calati dai ponti con delle corde direttamente nel fiume, ricevevano l'imposizione di un rinnovato “sacramento” che, per mezzo di una simbolica e catartica abluzione li faceva rinascere, mondati, al consorzio civile.³⁶

Tante erano le forme di uso del fiume in città. In occasione delle allora più frequenti gelate invernali, sulla superficie divenuta solida del corso d'acqua si organizzavano giochi e mercati e venivano addirittura accesi dei fuochi.³⁷ Il tratto fiorentino dell'Arno, frammento di ambiente rurale popolato di evanescenti e provvisorie isole coperte di erba sulle quali si andava a caccia col falcone,³⁸ finiva per configurarsi come uno spazio particolare, in qualche modo

lib. V, rub. XXXII, pp. 351-352; Archivio di Stato di Firenze, *Statuti volgarizzati della Repubblica fiorentina*, 19, *Statuto del Podestà*, 1355, lib. IV, rub. LXVII, cc. 237r-237v.

31. F. Sacchetti, *Il Trecentonovelle*, a cura di A. Lanza, Firenze 1984, CXCVI, 3, p. 451.

32. Archivio di Stato di Firenze, *Statuti volgarizzati della Repubblica fiorentina*, 13, *Statuto del Capitano del Popolo*, 1355, lib. III, rub. xxv, cc. 152v-153r; *Statuto del Podestà*, lib. III, rub. CLXXI, c. 189r; ivi, CCII, cc. 204r-205r; oltre ai testi citati in nota 30.

33. Cfr. in primo luogo la Veduta di Firenze detta «della Catena» (attr. a Francesco Rosselli, ca. 1472) conservata in copia xilografica di Ludovico degli Alberti (Berlino, Kupferstichkabinett).

34. L. Landucci, *Diario fiorentino dal 1450 al 1516 continuato da un anonimo fino al 1542*, a cura di I. Del Badia, Firenze 1883, rist. anast. 1985, p. 178.

35. Villani, *Nuova cronica*, X, CLIII, vol. 2, p. 352; Marchionne di Coppo Stefani, *Cronaca fiorentina*, a cura di N. Rodolico, in *Rerum Italicarum Scriptores*, dir. G. Carducci e V. Fiorini, 30.1, Città di Castello 1903, rub. 717, p. 272; A. Poliziano, *Della congiura dei Pazzi (Coniurationis Commentarium)*, a cura di A. Perosa, Padova 1958, pp. 59-60. Cfr. in proposito Salvestrini, *Libera città*, pp. 51-53; A. Zorzi, *Le esecuzioni delle condanne a morte a Firenze nel tardo Medioevo tra repressione penale e cerimoniale pubblico*, in *Simbolo e realtà della vita urbana nel tardo Medioevo*, Atti del V Convegno storico italo-canadese, Viterbo, 11-15 maggio 1988, a cura di M. Miglio e G. Lombardi, Roma [1993], pp. 153-253, alle pp. 230-231; Id., *L'acqua e i rituali giudiziari nel tardo Medioevo*, in *La civiltà delle acque*, I, pp. 121-142, alle pp. 131-132, 138 e sgg.

36. *Statuta Populi et Communis Florentiae, anno salutis MCCCCXV*, Friburgi [ma Firenze] 1778, lib. IV, rub. XXVIII, vol. II, p. 406.

37. R. Davidsohn, *Storia di Firenze*, trad. it., Firenze 1956-60, ed. orig. 1896-1927, VII, pp. 552-553. Alcune analoghe manifestazioni si tennero a Pisa nel gennaio del 1168 (Bernardo Maragone, *Annales Pisani*, a cura di M. Lupo Gentile, in *Rerum Italicarum Scriptores*, dir. G. Carducci, V. Fiorini, P. Fedele, 6. 2, Bologna 1936, pp. 44-45).

38. Villani, *Nuova cronica*, X, XXXIII, vol. 2, p. 235.

intermedio tra città e campagna; una realtà neutra e non ben definita che, in quanto tale, si percepiva anche come neutrale. Forse non a caso il vasto greto in secca situato a capo di uno dei ponti cittadini fu scelto, nel luglio del 1273, come sede dell'assemblea presieduta da papa Gregorio X per promuovere la pace tra guelfi e ghibellini.³⁹

Anche la vita religiosa di Firenze fu profondamente connotata dal fiume. Basti pensare agli echi idrici della devozione a san Giovanni Battista, patrono della città, o al miracolo di san Frediano vescovo di Lucca che, in pellegrinaggio alla tomba del martire fiorentino Miniato, fermò una inondazione delle acque e salvò il quartiere che da lui prese il nome.⁴⁰ A monte del celebre Ponte Vecchio, sempre sulla riva sinistra, si trovava l'altro borgo dell'espansione cittadina, raccolto intorno alla chiesa di San Niccolò (san Nicola di Bari), patrono – fra gli altri – dei marinai, dei barcaioli e battellieri, dei traghettatori, dei pescatori e degli scaricatori di porto.⁴¹

A Pisa la situazione non era diversa. Quando giunse in città la venerata reliquia della spina tratta dalla corona di Cristo (1333), i cittadini la collocarono in una chiesa, autentico gioiello del gotico pisano, costruita esattamente sulla riva del fiume, a difesa dell'abitato dalle inondazioni dell'Arno, ma anche in un luogo che apparisse facilmente apprezzabile dalle tante imbarcazioni che le transitavano accanto.⁴²

Quanto il fiume si identificasse, nell'immaginario collettivo, con la città stessa e ne costituisse, pertanto, un connotato identitario, lo dimostrano, per Firenze, i frequenti richiami di Dante, il quale evocò la patria natia chiamandola col nome del corso d'acqua che l'attraversava.⁴³ Ma possiamo ricordare, in proposito, anche Leonardo Bruni, che agli inizi del Quattrocento, nella sua *Laudatio florentine urbis*, sottolineava come per Firenze la vicinanza del fiume fosse più propizia di quanto, in rapporto ad altre città, risultasse quella del mare, che esponeva gli abitati al rischio delle onde o a quello di assalti delle flotte nemiche; un'affermazione, costruita sul modello retorico della epidittica greca, volta ovviamente a screditare le caratteristiche dei centri costieri, in aperta polemica contro la marittima Pisa.⁴⁴

39. F. Salvestrini, *Mangiadori, Giovanni*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 69, Roma 2007, pp. 4-7, alla p. 5.

40. G. Zaccagnini, *Vita Sancti Fridiani. Contributi di storia e di agiografia lucchese medioevale. Edizione critica ed elaborazioni elettroniche*, Lucca 1989, cap. 7, rec. III, pp. 181-183; Villani, *Nuova cronica*, II, XII, vol. 1, pp. 77-78.

41. K. Blaschke, *Nikolaipatrozinium und städtische Frühgeschichte*, in «Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte. Kanonistische Abteilung», LIII (1967), pp. 273-337, alle pp. 273-276, 313 e sgg.

42. Cfr. Villani, *Nuova cronica*, XII, I, vol. 3, pp. 8-9. La chiesa si chiamava in origine Santa Maria di Pontenovo e assunse l'odierna denominazione dopo la collocazione della reliquia a difesa della città dalle alluvioni (cfr. B. de Gaiffier, *La légende de la Sainte Épine de Pise*, in «Analecta Bollandiana», LXX [1952], pp. 20-34).

43. Dante, *Inferno*, XV, 113.

44. L. Bruni, *Laudatio Florentine urbis*, a cura di S.U. Baldassarri, Firenze 2000, 23, pp. 11-12.

In ogni caso, come dicevamo all'inizio, il rapporto tra fiume e città ebbe anche risvolti negativi. Quello delle inondazioni dell'Arno fu un problema che iniziò a porsi per Firenze e per le altre località sorte lungo l'asta del fiume soprattutto a partire dal pieno Medioevo. Prima, infatti, lo scarso popolamento delle aree rivierasche, la limitata presenza di sbarramenti opposti alla corrente, il numero esiguo di costruzioni situate lungo le sponde, la notevole ampiezza dell'alveo e delle aree golenali fecero sì che le frequenti esondazioni autunnali non provocassero danni degni di rilievo. La situazione fu destinata a mutare, sia pur lentamente, a partire dall'età comunale, allorché l'incremento demografico e lo sviluppo del tessuto urbano portarono alla progressiva occupazione delle rive che per lungo tempo avevano assorbito le ondate di piena.⁴⁵

Questa realtà, non certo tipica dei soli centri affacciati sull'Arno, ebbe per Firenze conseguenze particolarmente gravi. Non a caso i ponti fiorentini ospitavano segni e simboli religioso-apotropaici volti a placare costantemente la furia delle acque: dalle cellane rinchiusi in oratori-prigioni collocati sulle pile del ponte Rubaconte, ai simulacri dei santi e ai tabernacoli della Vergine che poi dettero a questo stesso attraversamento sospeso il nome di ponte alle Grazie che porta ancora oggi.⁴⁶

Ma le inondazioni si verificarono ugualmente, e furono frequenti. Recenti indagini archeologiche hanno evidenziato per Firenze alcuni eventi importanti fin dal III secolo d. C.⁴⁷ Dai cronisti sappiamo che una piena abbatté il Ponte Vecchio nell'ottobre del 1177.⁴⁸ Una successiva invase la città nell'autunno del 1269 travolgendo due dei ponti allora esistenti.⁴⁹ Il cronista pisano Bernardo Maragone riferisce, invece, che nella sua città dal settembre al novembre 1168 vi furono ben nove piene dell'Arno, e nel 1179 addirittura tredici, fra le quali quella del 26 dicembre «fu tanta grande et crudellissima [...] che tutti e' ponti di Arno dalla sua origine infino al ponte pisano dexstrusse, et di esso ponte alcune colonne svelse». Sempre stando a questa fonte la città fu invasa dall'acqua anche nel 1184, allorché la furia del fiume «ruppe la chiavita della guardia della Spina, et misse l'acqua sopra e' barbacani, et mura della città».⁵⁰

45. Salvestrini, *L'Arno e l'alluvione fiorentina*, pp. 233-234.

46. Salvestrini, *Libera città*, pp. 54-55, 106-107.

47. P. Squatriti, *Water and society in early medieval Italy, AD 400-1000*, Cambridge 1998, pp. 67-76.

48. R. Malispini, *Storia Fiorentina col seguito di Giacotto Malispini dalla edificazione di Firenze sino all'anno 1286*, a cura di V. Follini, Firenze 1816 (rist. anast. Roma 1976), cap. LXXV, p. 66; Villani, *Nuova cronica*, VI, VIII, vol. 1, p. 238; S. della Tosa, *Annali*, in *Cronichette antiche di varj scrittori del buon secolo della lingua toscana*, Firenze 1733, pp. 125-171, alla p. 129; *Cronachetta fiorentina (1110-1273)*, a cura di F. Roediger, Firenze 1888, p. 2.

49. Th. Lucensis, *Gesta Florentinorum*, in *Monumenta Germaniae Historica, Nova Series*, VIII, Berolini 1930, pp. 243-277, alla p. 271; *Cronichetta inedita della prima metà del sec. XIV, contenuta nel Cod. Magliabechiano XXV. 505*, in P. Santini, *Quesiti e ricerche di storiografia fiorentina*, Firenze 1903, rist. anast. Roma 1972, pp. 89-144, alla p. 110; Villani, *Nuova cronica*, VIII, XXXIV, vol. 1, p. 466.

50. Maragone, *Annales Pisani*, pp. 44, 67, 74.

Tali disastri e minacce in un certo senso annunciati (non a caso a Firenze una strada, parte dell'odierna Via Verdi, fu contrassegnata con l'indicativo idronomo Via del Diluvio), ebbero esiti, come dicevamo, sempre più gravi. Nel novembre 1333, *annus horribilis* evocato simbolicamente dall'inquietante combinazione trinitaria (quasi metaforica epiclesi battesimale), l'Arno uscì dal suo alveo e sconvolse l'intera città, mietendo in tutto il territorio più di 300 vittime. Questo evento, il primo per il quale si dispone di descrizioni letterarie che presentano alcuni interessanti tentativi di spiegazione, destò un grande sgomento nella città allora all'apice dello sviluppo economico e finanziario. Esso determinò, non soltanto a livello locale, la paura di un terribile giudizio divino che, tramite ampi e circostanziati riferimenti al testo biblico, venne evocato nelle pagine di Giovanni Villani.⁵¹ Le esposizioni letterarie evidenziano come in questa occasione la tradizionale eziologia connessa alla nemesis divina non fosse stata obliterata. Tuttavia ad essa si unì per la prima volta la constatazione dello sconvolgimento ambientale determinato dall'irrazionalità di alcuni interventi umani, come la costruzione di sbarramenti e di troppe macchine idrauliche che, ostacolando la corrente, avevano favorito l'esondazione. Più incerto rimane il livello di consapevolezza circa il fatto che l'esbosco delle aree appenniniche potesse aver provocato un maggior dilavamento delle acque e avesse quindi accentuato il rischio dell'alluvione.

In ogni caso, a prescindere da questi eventi eccezionali, il patto tra il fiume e le città si sostanziò normalmente di relazioni pacifiche e produttive. Il dominio dell'arteria idrica e delle attività ad essa legate dette un forte impulso all'espansione degli abitati e costituì una delle motivazioni principali per l'assoggettamento delle campagne ai maggiori centri urbani.

Si può pertanto concludere che se la città fu il frutto della complessa combinazione tra realtà naturale e azione creatrice dell'uomo, in una metropoli medievale attraversata da un grande fiume quest'ultimo rappresentò il fattore di mediazione in grado di raccordare, pur non senza difficoltà, la struttura sociale e l'ecosistema territoriale. Gli uomini del tempo ne erano in qualche modo consapevoli. Fin quando i cittadini rispettavano il patto stretto con Dio e non si ponevano in conflitto con gli elementi del creato, le acque terrene contribuivano alla loro prosperità e il fiume si dimostrava padre gentile e benefico. Ma la rottura dell'alleanza e la macchia del peccato potevano turbare l'equilibrio raggiunto e far sì che il corso d'acqua, fonte precipua di vita, si mutasse in flagello portatore di morte. A questo punto solo i santi, le preziose reliquie e la suprema Avvocata, la Vergine Maria, potevano intercedere presso l'Altissimo in favore delle città e fermare (o non fermare) la punizione del "diluvio".⁵²

51. Rinvio in proposito a quanto ho scritto in Salvestrini, *L'Arno e l'alluvione fiorentina*, pp. 240-252.

52. Cfr. in proposito R. Trexler, *Florentine Religious Experience: The Sacred Image*, in «Studies in the Renaissance», XIX (1972), pp. 7-41, alle pp. 24-25; F. Cardini, *Le mura di Firenze*

Appare quindi evidente che, pur in una fatale alternanza fra lunghi periodi di pacifica coesistenza e momenti di grave frattura, Firenze, Pisa e gli altri centri affacciati sulle rive dell’Arno dovettero molto al contatto con questo elemento ambivalente. Esso fu padre e carnefice, benedizione e rovina, realtà concreta del quotidiano ma anche forma dell’immaginario, parte integrante – in ultima analisi – dello spazio edificato, e dunque dato fondante dell’identità cittadina, in quanto metafora dell’interazione tra “cultura” e “natura” che sempre caratterizzò la società medievale, anche in un contesto fortemente urbanizzato quale fu la Toscana nell’età comunale.

inargentate. Letture fiorentine, Palermo 1993, pp. 288-289; R.C. Proto Pisani, *La Madonna dell’Impruneta*, in *Colloqui davanti alla Madre. Immagini mariane in Toscana tra arte, storia e devozione*, a cura di A. Paolucci, Firenze 2004, pp. 157-165, alle pp. 159-160.

