

Paolo Gennai

**Un esempio di viabilità storica:
via delle Ginestre**



Durante il secolo XVIII le strade della Comunità di Carmignano e del Granducato di Toscana, come pure dell'intera penisola italiana e di buona parte dell'Europa, andarono incontro ad un processo di trasformazione e di grande cambiamento. Un processo di cambiamento che incise in maniera drastica anche sulle tecniche di costruzione utilizzate dando spazio a soluzioni innovative che presto si diffusero su tutto il continente. La nuova mentalità illuministica infatti considerava le strade un elemento indispensabile per lo sviluppo economico e anche culturale dello Stato, inserendole in un programma di riforme che prevedeva l'adeguamento delle vie di comunicazione ai maggiori veicoli terrestri allora esistenti e cioè le carrozze ed i calessi per gli uomini, i carri ed i barrocci per le merci. Ogni impedimento, sia naturale che tecnologico, che si frapponeva durante la costruzione o il riadattamento di una strada a questo obiettivo considerato fondamentale, veniva sentito come una condizione inaccettabile, una sfida da vincere in qualsiasi modo e con qualsiasi mezzo, determinando così un vero e proprio ribaltamento nell'atteggiamento con cui i governi si ponevano davanti al problema della viabilità. Da un atteggiamento passivo e di difesa della strada dagli agenti naturali si passava ora, nel nuovo clima illuministico, ad un atteggiamento 'di attacco' in cui si cercava di adattare e di modellare le caratteristiche naturali dei terreni alla strada che vi doveva transitare.

In questo programma di riforme le strade diventavano l'elemento fondamentale per il movimento e la libera circolazione delle merci in ogni parte dello Stato. Nel Granducato di Toscana di Pietro Leopoldo questo volle dire una politica stradale imponente messa in atto per rendere accessibile ai carri l'intero bacino dell'Arno dalla Valdichiana a Pisa-Livorno ed inoltre innestare sull'asse Nord-Sud le direttrici della viabilità che, attraverso i passi appenninici, mettessero in comunicazione la pianura Padana con il porto labronico. A partire dal 1769 un po' tutta la viabilità del Granducato era stata fatta oggetto di attenzioni e cure, secondo quella preferenza accordata dai Lorena alla viabilità terrestre su quella fluviale. Soprattutto le strade comunitative avevano visto crescere in modo sostanziale la quantità di soldi che ogni Comunità dedicava alla loro manutenzione, mentre le grandi strade regie o postali subirono un netto peggioramento a causa di una evidente trascuratezza del governo centrale. Questo era potuto avvenire grazie alla preponderanza socio-economica della grande nobiltà toscana, e fiorentina in particolare, proprietaria di estesi territori nel contado organizzati a mezzadria attraverso la villa-fattoria e i poderi. Questa soggezione di cui risentivano i ministri e gli ingegneri incaricati di stilare i programmi di rifacimento della viabilità granducale, aveva fatto sì che in questi programmi si era preferito intervenire più sulle strade comunitative (quelle cioè di ambito comunale) o addirittura vicinali, avvantaggiando quindi i proprietari di fattorie e coltivi.



Via delle Ginestre: un tratto del cordone laterale

Il programma messo in atto dalla nuova casa regnante dei Lorena puntava ad organizzare un sistema più stabile e razionale per il mantenimento delle strade e questo portò in alcuni anni ad un aumento notevole delle spese in materia di viabilità, complice le abbondanti precipitazioni durante gli inverni degli anni 1768-1772 e anche il notevole sviluppo del traffico su barrocci, carri e carrozze. L'aumento del traffico su ruote infatti comportava un maggiore logoramento del fondo stradale ed è per questo che durante il secolo XVIII, come risposta a questo aumento del traffico, avvenne un importante cambiamento nella tecnica costruttiva delle strade: si passò infatti dal fondo selciato o lastricato a quello inghiarato. La nuova tecnica proveniva dalla Francia attraverso l'opera di alcuni ingegneri come Henry Gautier, Pierre Marie Jérôme Trésaguet, poi migliorata con l'apporto degli inglesi Thomas Telford e John Loudon MacAdam, e

prevedeva l'abbandono della costosa tecnica della selciatura (attuabile solo con l'apporto della manodopera specializzata) a favore della più economica e semplice "inghiarata" distesa sopra la massiciata. La selciatura infatti era un'operazione relativamente lunga prevedendo un fondo compresso di ghiaia o sabbia sopra il quale venivano distese le pietre preventivamente cavate da un unico filone e "accapizzate" mediante martello e scalpello, in modo da combaciare sui lati in maniera perfetta con le altre pietre. Nelle zone più soggette all'erosione delle acque, le pietre venivano murate a calcina sul fondo di sabbia. Per converso la diffusione della massiciata poi coperta da uno strato di "inghiarata" aveva iniziato a diffondersi in Francia all'inizio del Settecento sostenuta dal minor costo di impianto rispetto al selciato e anche dalla maggiore comodità goduta durante il viaggio su carrozze e calessi.

Per quanto riguarda la posatura il metodo più antico era denominato "alla rinfusa", cioè senza un preciso disegno. La parte iniziale di via delle Ginestre, quella cioè che staccandosi dalla via Arrendevole risale il corso del rio Carpineto correndo a fianco del corso d'acqua ed entrando nel bosco, mostra proprio questo tipo di lastricatura, eccezionalmente conservato fino ad oggi per più motivi. In parte perché la strada, soprattutto dopo la fine della civiltà mezzadrile, è andata incontro ad un uso sempre più marginale non sottoponendola quindi al passaggio sempre più intenso dei mezzi motorizzati; in parte la conservazione si deve anche all'ottima qualità del manufatto in considerazione del fatto che la proprietà di questa strada è stata fino all'unità nazionale da

ascrivere al potere centrale, visto che serviva la fattoria delle Ginestre nata per volere dei Medici e poi passata ai Lorena.

Negli ultimi decenni del Settecento al disegno alla “rinfusa” si vennero sostituendo due diversi metodi: “a filari”, dove le pietre squadrate venivano allineate secondo un senso ortogonale alla marcia e “a spina” che differiva dalla precedente per la posatura a forma di spina di pesce, onde facilitare il deflusso delle acque dalla strada e fare in modo che il passaggio delle ruote non incidesse mai longitudinalmente sulle linee di commettitura delle singole pietre. Nei tratti a forte pendenza si preferiva il primo tipo, avendo cura di dare alla strada una sezione leggermente concava e di praticare nel mezzo un rigo inciso per indirizzare lo scolo delle acque. Al contrario, nel lastricato a spina la sezione era convessa



Via delle Ginestre: esempio di posatura alla “rinfusa”

facilitando così lo spurgo delle acque verso l'esterno della carreggiata.

Per quanto riguarda i materiali usati nella Comunità di Carmignano, nei limiti concessi dalla lontananza o meno della cava dal tratto da lastricare, la preferenza andava al Macigno, una pietra meno dura dell'Alberese ma anche meno scivolosa per gli zoccoli ferrati delle bestie da traino.

Che la qualità di via delle Ginestre sia di livello elevato ce lo dimostrano anche tutta una serie di architetture ‘minori’ presenti lungo il suo corso (soprattutto nel tratto in salita) deputate alla sicurezza dei mezzi che la percorrevano (i paracarri o i piccoli ponti), alla regimentazione delle acque superficiali (chiaviche) e alla stessa stabilità del fondo stradale



(muri a retta). Ancora oggi questi pregevoli manufatti in pietra e laterizio svolgono la loro funzione in modo eccellente contribuendo al mantenimento in funzione dell'asse viario come il paracarro presente nell'immagine qui a fianco.

Negli anni Settanta del Settecento il Provveditore di Strade della Comunità di Carmignano Antonio Bicchi (cioè il tecnico che si occupava della viabilità pubblica) compiva le sue perlustrazioni su tutto il territorio della Comunità per stilare lo stato generale delle strade. Dalle sue relazioni e da quelle dei suoi successori compilate negli anni successivi, si evincono alcune notizie interessanti inerenti proprio le strade 'comuali' allora esistenti. Mentre ad esempio quelle lastricate si localizzavano più spesso all'interno dei centri abitati (o addirittura nella parte centrale di questi), quelle "inghiarate" si sviluppavano più frequentemente nei tratti extra-urbani e di

avvicinamento ai nuclei centrali, con l'eccezione delle forti pendenze dove tornava preponderante il lastricato per ovvi problemi di erosione delle acque. Ad esempio la Strada Regia Pistoiese (oggi via Pistoiese) dal Ponte all'Asse fino quasi alla Villa medicea si presentava nell'aprile del 1782 "inghiarata" con tutti i problemi tipici di questo fondo: "mota" e "buche fatte dal carreggio" da riempire con "ghiara grossa". Di fronte però "al nuovo Regio Palazzo", "all'Ostaria", al "Prato della Reale Villa" e scendendo "verso il Barchetto", la strada era lastricata. Giungendo poi al "Ponte delle Ragniaie" tornava ad essere "inghiarata" e quindi "ripiena" di fango e con la presenza di numerose "buche delle carraie". Da una relazione del tecnico Giovanni Corsi di Settignano indirizzata al Magistrato di Carmignano nel gennaio del 1777 si

apprendono diverse notizie relative proprio ai lavori condotti in quel torno di tempo sulla via Bassa (oggi via Verdi) di Poggio a Caiano. Nella relazione infatti si parla della necessità "di un buon selciato fatto a filari con sassi squadrati, e fatto a spina con due pendii, cioè vuoto nel mezzo, e con il suo rigagnolo maschiettato, acciò non ci si possa facendolo a spina formare mai carreggiata, e con i sassi tutti di massello murati per ritto alti un terzo, e otto soldi di braccio [circa 22 cm] e murati con buona calcina e squadrati e messi senza biette, ne tasselli, e con farvi sotto un solo di ghiara, acciò non venghino a fare delle passate e bene calzati con ghiara similmente e osservare di darle un giusto pendio, acciò l'acqua scoli bene perché si viene a conservare più il detto ciottolato, e con più sasso del più sodo che si possa trovare, purché non sia inferiore a quello di Golfolina". Il documento continua poi descrivendo i lavori di "inghiarata" a fare sulla stessa via Bassa ovvero "fatto colmo nel mezzo, alto $\frac{3}{4}$ di braccio [40 cm circa] fatto con una buona massiciata di sassi sotto, e colla ghiara sopra ben rilavata, alzandolo dalle parti quanto bisogna a forma del giusto declive per lo scolo delle acque".