



# I BIDENTI FIORENTINI MEDIOEVALI: SPUNTI DI RICERCA

## *The Medieval Florentine Bidents: Research Prompts*

DOI: 10.17401/su.14.pr09

**Paola Raggi**

Università degli Studi di Firenze, DIDA

paola.raggi@unifi.it

### **Parole chiave:**

Urbanistica, Firenze, tardomedioevo, prospettiva

*Planning, Urban Studies, Florence, Late Middle Ages, Prospect*

### **Abstract**

Le riflessioni presentate scaturiscono dalle conoscenze maturate grazie agli studi svolti negli ultimi anni sul tessuto insediativo storico fiorentino, e si fondano sulla rilettura degli studi sulla città svolti da Enrico Guidoni, riprendendone i principi.

Le considerazioni riguardano sia l'aspetto progettuale della viabilità pianificata nei secoli XIII e XIV, in particolar modo quella formata da bidenti e tridenti, sia le scelte progettuali adottate nei secoli successivi. Grazie ad una visione retrospettiva del mutamento urbano, si è potuto appurare che la nascita di bidenti e tridenti è collegata ad una pianificazione mirata al collegamento dei poli religiosi cittadini.

Il sistema stradale ha determinato isolati triangolari delimitati da strade che si biforcano da uno spigolo, e possiedono quel fulcro visivo che si prestato alla progettazione di soluzioni prospettiche. Il riconoscimento intrinseco della potenza progettuale di bidenti e tridenti ha dato vita ad elementi che hanno influenzato nel tempo le scelte di progettazione, che si rispecchiano nella conformazione urbana attuale.

*The presented thoughts stem from the knowledge gained in the last years studyin the historical settlement fabric of Florence. They are based on the literature review carried out by Enrico Guidoni.*

*Considerations concern both the design aspect of the road network planned in the 13<sup>th</sup> and 14<sup>th</sup> centuries, especially the one formed by bidenti and tridenti, and the design choices taken in the laste centuries. Thanks to a retrospective view of urban change, it has been possible to ascertain*

*that the birth of bidenti and tridenti is linked to a planning aimed at connecting the city's religious poles.*

*The road network resulted into blocks with a triangular shape delimited by streets forking from an edge. It possessed a visual fulcrum perfect for design choices based of perspective solutions. The intrinsic acceptance of bidenti and tridenti design power allowed the rise of elements that influenced over time most of the urban design choices.*

La lettura dei tessuti insediativi storici è sempre stimolante per gli studiosi della storia della città in quanto offre costantemente nuove argomentazioni su cui approntare dibattiti. Firenze non esula certo dal concedere spunti di riflessione, e il tema delle strade con fondale è stata la giusta occasione per riprendere studi già condotti, e indagare la struttura urbana della città cercando nuove chiavi di lettura sugli elementi che ne caratterizzano la viabilità<sup>1</sup>.

L'osservazione della struttura urbana di Firenze rivela che la città prende forma compiuta secondo una progettazione ragionata della conformazione stradale che si distingue per l'intenzionalità della sua pianificazione urbanistica. Tale progettazione ha determinato un modello di disegno urbano destinato a rimanere nel tempo, schema portante intorno a cui si struttureranno le aree insediative.

La viabilità in questione sorge prevalentemente in età comunale, epoca in cui viene messo in atto un programma di interventi senza precedenti nella storia urbanistica fiorentina<sup>2</sup>. Anche se le premesse per un rinnovamento urbanistico erano già state gettate durante il XII secolo, la vasta operazione attuata alla fine del XIII secolo tramite la rettifica delle strade e la costruzione di una nuova cinta muraria, trasforma la fisionomia della città, e il risultato rappresenta il più importante esempio di ampliamento urbano realizzato a quei tempi. L'ultima cerchia muraria di Firenze, iniziata con disegno organico alla fine del Duecento e realizzata per la maggior parte tra il 1284 e il 1333, è frutto di un esplicito disegno unitario secondo una proiezione geometrica della cinta di età consolare che raddoppia, con una proporzione concentrica, l'immagine della città preesistente<sup>3</sup>.

All'inizio del Duecento, infatti, Firenze si presentava ancora chiusa nel circuito difensivo di età consolare, in più punti scavalcato da popolosi borghi esterni: la sua immagine era contrassegnata da numerosi edifici di culto, sorti sia dentro e

---

1. Le considerazioni avanzate nel presente saggio derivano dalla rilettura degli studi sulla città di Firenze effettuati dal prof. editi a partire dal 1970: Enrico GUIDONI *Arte e urbanistica in Toscana 1000-1315*, Biblioteca di Storia dell'arte, 3, Bulzoni, Roma 1970; IDEM, *Firenze capitale occidentale*, in *Storia dell'urbanistica. Il Duecento*, Laterza, Roma-Bari 1989; IDEM, *Firenze nei secoli XIII e XIV*, Atlante storico delle città italiane, Toscana, 10, Bonsignori, Roma 2002.

2. GUIDONI, *Arte e urbanistica in Toscana*, cit., p. 175.

3. GUIDONI, *Firenze capitale occidentale*, cit., pp. 134-173.

sia fuori le mura, che presenziavano i numerosi suburbi sviluppatasi alle porte della città, lungo le principali vie di accesso<sup>4</sup>.

Si deve alla progettazione urbana attuata nei secoli XIII e XIV la creazione di una continuità tra la forma che la città aveva assunto nel periodo altomedioevale con quella tardoantica, forma che, a sua volta, discendeva da quella di epoca romana<sup>5</sup>. Le principali strade realizzate in epoca comunale si attestano lungo percorsi nati seguendo la viabilità preesistente *extra muros* - in parte presente sin dall'età romana - consolidandosi grazie alla presenza di edifici religiosi che fungono da fulcro per lo sviluppo insediativo circostante. La diffusione del cristianesimo aveva infatti prodotto, sin dall'epoca longobarda, una serie di edifici religiosi - oratori, piccole chiese, semplici edifici monastici - sia all'interno che all'esterno dell'abitato<sup>6</sup> che avevano dato origine a nuovi raggruppamenti edilizi. Questo fenomeno, espressione della civiltà urbana, genera la necessità di creare una rete di percorsi nuovi che metta in relazione tra loro, non solo fisicamente, le diverse parti di questi nuovi tessuti insediativi. Diventa così di importanza vitale creare un rapporto tra chiesa e strada avente funzione visiva di collegamento del tessuto cittadino<sup>7</sup>: l'unica esigenza a cui devono attenersi le nuove strade è quella di collegare funzionalmente i poli urbani tra loro con un percorso che li attraversi, ed eventualmente li oltrepassi, confluendo talvolta in altro polo, e divenendo così il punto di origine di altre strade<sup>8</sup>. L'analisi della storia urbanistica fiorentina consente di individuare una sequenza di passaggi che determinano la fisionomia della città secondo il susseguirsi di processi di espansione urbana, consecutivi e temporalmente vicini, che si ripetono. I passaggi definiscono con precisione una prima fase, ossia la formazione della strada come traiettoria lungo cui si disseminano i primi fabbricati che la caratterizzano, e una successiva, che antepone il suo consolidamento attraverso la formazione di un fronte stradale più consistente, che tende a configurare la strada all'interno del tessuto urbano. Le principali strade fiorentine (come ad esempio Borgo Ognissanti, via della Scala, via Faenza, Borgo La Croce), si delineano, quindi,

---

4. Emiliano SCAMPOLI, *Firenze, archeologia di una città*. Secoli I a.C. - XIII d.C., Firenze University Press, Firenze 2010.

5. Guido VANNINI, Emiliano SCAMPOLI, *Florentia' fra tardoantico e alto medioevo: un quadro topografico*, in *La cristianizzazione in Italia fra tardoantico ed alto medioevo*, IX Congresso Nazionale di Archeologia Cristiana, Agrigento 20-25 novembre 2004, Saladino, 2007, pp. 843-868.

6. Tra il IX e il X sec. questa rete di piccole chiese sembra già dare vita al sistema delle parrocchie, che organizza la vita religiosa della città seguendone e indirizzandone al contempo le dinamiche insediative. Un ruolo simile hanno i monasteri urbani. Giovanni FANELLI, *Firenze Architettura e città*, Atlante, Vallecchi, Firenze 1973, p. 10 e p. 28; IDEM, *Firenze, Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Bari 1980. Mario LOPES PEGNA, *Le più antiche chiese fiorentine*, Editoriale Toscana, Firenze 1971.

7. GUIDONI, *Arte e urbanistica*, cit., p. 76.

8. Ibidem, p. 15.

lungo le direttrici di espansione, seguendo un processo di progressiva urbanizzazione che ne struttura il percorso, e generando quei borghi lineari che saranno progressivamente inglobati nel susseguirsi di cinte murarie.

La costruzione di nuove mura nella seconda metà del secolo XIII è la circostanza a cui ascrivere la conclusione materiale del processo di ampliamento urbano, ed è l'atto con cui possiamo registrare la correlazione progettuale tra la cinta nuova, quella preesistente, e i centri architettonici del centro cittadino come prodotto di precisi allineamenti visivi. All'interno di questo nuovo perimetro si configura una mappa dove i principali centri religiosi si pongono con una precisa relazione rispetto alla rete stradale<sup>9</sup>.

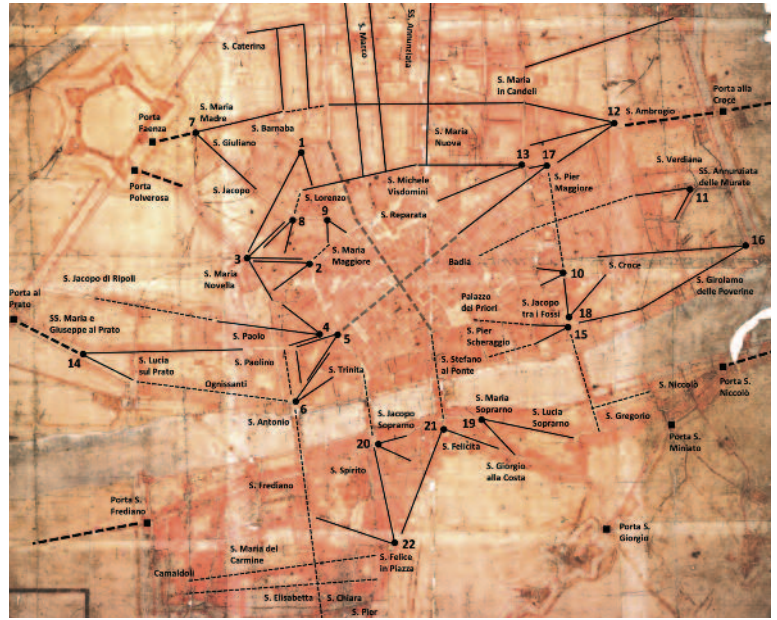
### **Nuove strade, allineamenti, bidenti e tridenti stradali**

La lettura sincronica dello sviluppo della città ha dato la possibilità di cogliere come il consolidamento materiale del sistema stradale di età comunale e il suo utilizzo all'interno della trama urbana abbiano generato, nel tempo, interventi di diversa natura che, pur se eterogenei tra loro, sono tutti accomunati dal riconoscimento implicito del potenziale progettuale della viabilità pianificata nel periodo comunale. In particolare, si vuol far riferimento alla nascita di quella viabilità che proprio per essere originata dalla volontà di collegare tra loro precisi luoghi, o edifici, della città, ha dato vita a 'forcelle stradali', ossia bidenti e tridenti<sup>10</sup>; questi, per il fatto di essere connotati da strade che si biforcano da uno spigolo convergente verso uno spazio, determinano isolati triangolari che possiedono un fulcro visivo, fulcro che si presterà alla progettazione di soluzioni prospettiche sia come fondale architettonico, sia come fondale inteso come spazio urbano. [Fig. 1] Il sistema di collegamento viario composto da bidenti e tridenti permane nel tessuto della città e costituisce la base su cui attuare le successive scelte di progettazione urbana, influenzandone il risultato e talvolta, assumendone un ruolo chiave; questo consente di calibrare il concetto di fondale in quanto lo spigolo assume un suo valore in rapporto a ciò che si svilupperà rispetto ad

---

9. L'analisi della forma e della geometria della struttura urbana fornisce prove concrete sul fatto che il sistema viario di epoca comunale fosse costituito da una viabilità creata appositamente per determinare precisi rapporti visivi tra edifici e spazi pubblici e dar risalto, in particolar modo, agli edifici religiosi.

10. GUIDONI, *Firenze nei secoli XIII e XIV*, cit. Rifacendosi a posizioni presentate negli studi riguardanti la città editi dal 1970 in poi, lo studioso mette in luce l'aspetto progettuale della viabilità dell'età comunale individuando una serie di strade - bidenti e tridenti - presenti nel tessuto storico della città, e riconducendole nell'ambito di una "viabilità pianificata" in quanto connotate da una precisa conformazione geometrica.



1 | 2

una lettura urbana complessiva che ne reinterpreta quei modelli progettuali. Si definisce qui il concetto di fondale, nella relazione tra lo spigolo formato tra due o tre nuove strade e la complessiva organizzazione delle parti urbane. La struttura stradale così determinata favorisce infatti la progettazione di composizioni architettoniche che utilizzano gli spigoli per creare un fondale secondo traiettorie stradali privilegiate da un determinato punto di vista, generando sia viste con fondali frontali che diagonali<sup>11</sup>.

Bidenti e tridenti assumono un ruolo chiave nella caratterizzazione del sistema viario all'interno delle nuove mura. Di questo sistema si individuano le traiettorie stradali, segno permanente di una struttura di collegamento logica e ragionata costituita da ventitré 'insiemi' posti in stretta relazione tra loro. [Fig. 2 e Tabella] Tra i ventitré "insiemi" individuati, diciotto si dipanano all'esterno della città antica, rispettivamente otto ad est e dieci ad ovest, e i rimanenti cinque si ripartiscono Oltrarno: la maggior parte si trova oltre la cerchia del XII secolo, ossia all'esterno della circonvallazione stradale determinata dalle attuali via Tornabuoni, via Cerretani-piazza Duomo, via del Proconsole, anello che segna nettamente il passaggio della città stratificata nelle sue molteplici dilatazioni e

1 Particolare della mappa del Catasto Generale Toscano del 1884 dell'area in prossimità di S. Maria Novella e Ponte alla Carraia. Sono evidenti le relazioni tra i diversi bidenti e i tridenti che caratterizzano il tessuto urbano. ASCFI, Catasto Generale Toscano, Firenze, 1884, sez. E foglio 2 (su concessione dell'Archivio Storico Comunale di Firenze).

2 Ricostruzione della viabilità pianificata tra il XIII e il XIV secolo e le sue relazioni con gli edifici sacri su una mappa del secolo XVI. La linea continua rappresenta i bidenti e tridenti con indicazione numerica dei loro vertici (dal n. 1 al n. 23). La linea tratteggiata rappresenta le strade rettilinee due-trecentesche (ASF, Miscellanea di piante, 1594-1624 circa, miscellanea di piante, 101).

11. I fondali frontali sono quelli degli edifici disposti con facciata perpendicolare all'asse stradale di riferimento; quelli diagonali sono costituiti da facciate inclinate rispetto all'asse stradale di riferimento.



3 | 4

3\_Bidente via dei Vagellai-via dei Neri, con il fondale della torre dei Priori.

4\_Bidente via del Giglio-via del Melarancio, oggetto di riduzione, con il fondale diagonale della chiesa di S. Maria Novella.

restringimenti avvenuti sino al decimo secolo, e la definitiva e inarrestabile espansione avviata al suo esterno a partire dal secolo XII<sup>12</sup>.

Il riconoscimento delle strade a forcina (originarie da bidenti o tridenti) all'interno della città mette in luce quanto sia ricorrente il sistema triangolare nella struttura urbana: il collegamento tra i principali edifici di culto denota la volontà di una progettazione che vede poli stradali situati in aree più prossime alle mura con bidenti/tridenti che si proiettano verso il centro (16: Via Malcontenti/Via delle Poverine; 7: Borgo Campo Corbolini /Via dell'Acqua; 11: Via Ghibellina/Via delle Casine; 12: Via dei Pilastri/Via di Mezzo/Via Pietrapiana; 14: Via Palazzuolo/Borgo Ognissanti; 23: Via dei Serragli/Via Romana), e poli stradali che si diramano con collegamenti che dal centro vanno verso i nuovi centri religiosi cittadini (2: Via del Pantano/Via dei Banchi; 4: Via delle Belle Donne/Via del Sole/Borgo S. Pancrazio; 5: Via Vigna Nuova/Borgo S. Pancrazio; 18: Via dei Tintori/Borgo S. Croce/Via degli Alberti; 19: Via de Bardi/Costa dei Magnoli; 21: Costa S. Giorgio/Via Romana). A questi si aggiungono le forcelle che, con percorsi più o meno brevi, nascono per connettere i poli urbani più vicini al tessuto insediativo sviluppatosi a ridosso della cerchia consolare (3: Via del Pantano/Via del Melarancio/Via degli Avelli; 10: Via dell'Anguillara/Borgo dei Greci; 13: Via S. Egidio/Via dell'Oriuolo; 15: Via dei Neri/Via dei Vagellai; 17: Via dello Sprone/Via degli Albizzi). [Figg. 3-4]

12. GUIDONI, *Firenze nei secoli XIII e XIV*, cit., pp. 10-12.



	SISTEMA	TIPOL.	FONDALE	TIPO FONDALE	COLLEGAMENTO	POLO generante	POLO confluyente
1	Via dell'Amore/ Borgo la Noce	bidente	S. Maria Novella/ S. Lorenzo	diagonale	S. Maria Novella/ S. Lorenzo indiretto con S. Caterina	-	S. Maria Novella/ S. Lorenzo
2	Via del Pantano/ Via dei Banchi	bidente	S. Maria Novella (chiesa e piazza)	diagonale/frontale	S. Maria Novella – S. Maria Maggiore	S. Maria Maggiore (indiretto)	S. Maria Novella (chiesa e piazza)
3	Via del Pantano/ Via del Melarancio/ Via degli Avelli	tridente	-	-	S. Maria Novella/ S. Lorenzo/ S. Maria Maggiore/ S. Pancrazio	S. Maria Novella	Arcivescovado/ S. Reparata
4	Via delle Belle Donne – Via del Sole – Borgo S. Pancrazio	tridente	Edicola votiva in Piazza S. Maria Novella/Croce del Trebbo	frontale	S. Maria Novella/S. Pancrazio/S. Paolo	Città antica (porta sud esterno decumano)	S. Jacopo a Ripoli/ S. Giuliano
5	Via Vigna Nuova/ Borgo S. Pancrazio	bidente	S. Maria Novella	diagonale	S. Lorenzo/S. Maria Novella/Croce al Trebbo	S. Lorenzo (indiretto)	S. Maria Novella/ Ponte alla Carraia
6	Via degli Orafi / Via Vigna Nuova/ Via del Parione	tridente	-	-	S. Antonio/ S. Pancrazio/ S. Trinita/ Città antica (porta sud esterno decumano)	S. Antonio presso il ponte S. Trinita	S. Pier Maggiore
7	Borgo Campo Corbolini/ Via dell'Acqua	bidente	-	-	S. Giuliano/S. Jacopo in Corbolini/ S. Barnaba	S. Maria Madre	S. Maria in Candeli/bidente S. Maria Maggiore
8	Via del Giglio/ Via del Melarancio	bidente	S. Maria Novella	diagonale	S. Lorenzo/S. Maria Novella/ Croce del Trebbo	S. Lorenzo	S. Pancrazio
9	Via della Forca/ Via de' Conti	bidente	S. Maria Maggiore	diagonale	S. Lorenzo/S. Maria Maggiore/ Arcivescovado	S. Lorenzo	Città antica
10	Via dell'Anquillara/ Borgo dei Greci	bidente	S. Croce	frontale	S. Croce/Badia /Palazzo dei Priori	S. Croce	Città antica
11	Via Ghibellina/ Via delle Casine	bidente	Badia	frontale	SS. Annunziata delle Murate/Badia/ S. Croce	SS. Annunziata delle Murate	Città antica/ S. Girolamo delle Poverine
12	Via dei Pilastrini/ Via di Mezzo/ Via Pietrapiana	Tridente	-	-	S. Ambrogio/ S. Maria in Candeli/ S. Pier Maggiore	S. Ambrogio	S. Maria Nuova/ S. Michele Visdomini- S. Reparata/ S. Pancrazio
13	Via S. Egidio/ Via dell'Oriuolo	bidente	-	-	S. Maria Nuova/ S. Michele Visdomini/ S. Reparata	S. Pier Maggiore	S. Lorenzo/ S. Michele Visdomini- S. Reparata
14	Via Palazuolo/ Borgo Ognissanti	bidente	-	-	SS. Maria e Giuseppe al Prato/S. Paolino	Il Prato	Ognissanti/ S. Pancrazio

SISTEMA	TIPOL.	FONDALE	TIPO FONDALE	COLLEGAMENTO	POLO generante	POLO confluyente	
15	Via dei Neri/ Via dei Vagellai	bidente	Torre dei Priori	frontale	S. Jacopo tra i Fossi/Palazzo dei Priori/Uffizi	S. Jacopo tra i Fossi	Palazzo dei Priori/S. Stefano al Ponte
16	Via Malcontenti/ Via delle Poverine	bidente	Torre della Zecca	diagonale	Torre della Zecca/ S. Girolamo delle Poverine/S. Croce	Torre della Zecca	S. Jacopo tra i Fossi/Ponte alle Grazie
17	Via dello Sprone/ Via degli Albizzi	bidente	-	-	S. Pier Maggiore/ S. Michele Visdomini/ S. Reparata	S. Pier Maggiore	Città antica/ S. Michele Visdomini- S. Reparata
18	Via dei Tintori/ Borgo S. Croce/ Via degli Alberti	tridente	S. Croce	diagonale	S. Jacopo tra i Fossi/S. Croce/ S. Girolamo delle Poverine	S. Jacopo tra i Fossi	Torre della Zecca/ S. Pier Maggiore
19	Via de' Bardi/ Costa dei Magnoli	bidente	S. Giorgio alla Costa	diagonale	S. Maria Soprarno/ S. Lucia Soprarno/ S. Giorgio alla Costa	S. Maria Soprarno	Porta S. Giorgio/ Porta S. Niccolò
20	Borgo S. Jacopo/ Via dello Sprone/ Via Maggio	tridente	-	-	S. Jacopo Soprarno/ S. Felicità/S. Maria Soprarno/ S. Felice	Sbocco Ponte S. Trinita	Porta Romana/ S. Maria Soprarno
21	Costa S. Giorgio/ Via Romana	bidente	-	-	S. Felicità/ S. Giorgio/S. Felice	S. Felicità	Porta S. Miniato/ Porta Romana
22	Via delle Campane, Via S. Agostino/ Via Maggio/ Via Romana	tridente	S. Felice	diagonale	S. Felice/ S. Felicità/ S. Spirito/ Ponte Vecchio	S. Felice	S. Felicità/ Ponte S. Trinita
23	Via dei Serragli/ Via Romana	bidente	Porta Romana	frontale	S. Giovanni B. della Calza/S. Chiara-S. Elisabetta/S. Pier Gattolini	Porta Romana	S. Felice in Piazza/ Ponte alla Carraia

Tabella riassuntiva degli  
elementi caratterizzanti del  
sistema di bidenti e tridenti

Di questa pianificazione mirata fanno parte anche bidenti e tridenti che derivano dalla progettazione sorta per collegare la nuova struttura urbana dell'antico centro con l'Oltrarno, che hanno traiettorie dettate dai collegamenti scaturiti dalla costruzione di tre nuovi attraversamenti sull'Arno: nel 1218-1220 il Ponte alla Carraia (6: Via Vigna Nuova/Borgo S. Pancrazio/Via degli Orafi con Via dei Serragli), nel 1237 il Ponte alle Grazie (Via degli Alberti/S. Niccolò/S. Miniato) e nel 1252-1258 il Ponte S. Trinita (22: Via delle Campane, Via S. Agostino/Via Maggio/Via Romana)<sup>13</sup>.

13. Rispetto alla struttura insediativa 'centrale' e i suoi collegamenti con i quartieri Oltrarno, è interessante notare come l'inserimento del bidente formato dalle strade Via de' Bardi/Costa dei

## Grandi complessi monastici e fondali stradali

Fondamentale è il ruolo assunto dai monasteri urbani nella nuova organizzazione stradale; gli insediamenti monastici si distribuiscono in prossimità degli assi principali di collegamento tra città e campagna all'esterno della cinta difensiva di età consolare poiché le sedi conventuali, in particolare quelle degli ordini mendicanti, richiedevano ampie zone libere antistanti ai loro complessi<sup>14</sup>. Questa necessità condiziona e impone una distribuzione precisa degli spazi della città. La collocazione dei complessi di S. Croce (1221) e S. Maria Novella (1226) in posizione diametralmente opposta rispetto ad un asse baricentrico passante per la chiesa di S. Reparata trova un equilibrio in un terzo polo con la costruzione del monastero dei Servi di Maria che, con l'apertura dell'omonima via dei Servi (1250), scandisce in modo omogeneo gli spazi degli ordini religiosi all'interno della città<sup>15</sup>.

La costruzione dei grandi complessi monastici contribuisce notevolmente alla conformazione delle nuove strade con collegamenti che creano una viabilità avente per fondale l'architettura posta in diagonale: tale condizione si ritrova percorrendo via Borgo S. Croce in direzione della chiesa omonima; via Borgo S. Croce è parte del bidente formato da via degli Alberti e via Borgo S. Croce, e la strada punta il suo fuoco visivo sul fianco dell'antico complesso [Fig. 5]. Il fulcro del punto di partenza della forcella stradale era già stato messo in risalto dalla posizione della Torre prima e dalla soluzione architettonica della Loggia degli Alberti poi, posizione che, come un segnavia, annunciava non solo la percorrenza verso S. Croce con vista prospettica diagonale della chiesa ma anche la direttrice verso un altro bidente cittadino: quello che si bipartiva con via dell'Anguillara e via Borgo dei Greci.

La medesima situazione di un bidente avente una strada con vista su un fondale diagonale si individua nella forcella formata da via dell'Amore e via Borgo La

---

Magnoli, avente fulcro nei pressi dell'antica chiesa di S. Maria Soprarno, risulti inefficace se visto nell'ottica della viabilità progettata. In virtù di questo, le osservazioni avanzate da Enrico Guidoni sulla possibilità dell'esistenza di un quinto ponte che mettesse in relazione, attraverso via del Proconsolo, i poli religiosi della chiesa di S. Reparata e la Badia con l'Oltrarno risulta perfettamente congruente nella logica progettuale adottata per la città. Enrico GUIDONI, *Arnolfo di Cambio e il "quinto ponte" di Firenze. Un attraversamento dimenticato*, in *Il Tesoro delle città*, Strenna dell'Associazione Storia della città, I, Edizioni Kappa, Roma 2003, pp. 230-235, Tavv. XVI e XVII.

14. Enrico GUIDONI, *Città e ordini mendicanti. Il ruolo dei conventi nella crescita e nella progettazione urbana del XIII e XIV secolo* in «Quaderni medioevali», IV, 1977 pp. 69-106. Ripubblicato in *La città dal medioevo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1989, pp. 123-158.

15. Lo stanziamento dei domenicani nell'area di S. Maria Novella fu determinato dalla donazione, nel 1221, da parte del capitolo della cattedrale della piccola chiesa di S. Maria delle Vigne costruita nel 1094; l'esistenza dei francescani in S. Croce è attestata nel 1226 quando fu costruito un oratorio. Su tali datazioni vedi una sintesi in FANELLI, *Firenze architettura e città*, cit., p. 41.



5 | 6 | 7

5\_Bidente formato da via degli Alberti e via Borgo S. Croce e strada con fondale diagonale sul complesso monastico.

6-7\_Bidente via dell'Amore-Borgo la Noce. Esempio di due strade con fondale diagonale determinato dalla vista del fianco delle chiese di S. Lorenzo e S. Maria Novella.

Noce, oggi non più leggibile a causa delle demolizioni attuate nella piazza del Mercato Centrale. Questo bidente era originato dalla viabilità impostata per creare un collegamento visivo tra due poli religiosi – quello di S. Lorenzo e di S. Maria Novella – e la struttura insediativa di loro influenza, ed aveva il suo termine proprio nella vista laterale del fianco di entrambe le chiese [Figg. 6-7].

L'osservazione delle forcelle stradali denota una progettualità dei collegamenti tra gli edifici religiosi legata alla volontà di far emergere, indifferentemente, fondali con prospettive diverse - angolare, diagonale o frontale – pur di raggiungere la finalità prefissata.

### Fondali, spigoli e architetture urbane

Oltre ad aver messo in luce la diversa intenzionalità progettuale del collegamento stradale tra edifici religiosi, avanziamo altre osservazioni prendendo in esame proprio quelle biforcazioni stradali che nel corso dei secoli hanno assunto assiomi diversi, per comprendere le loro mutazioni e quale ruolo hanno assunto, nel tempo e nelle diverse epoche, in occasione di un loro coinvolgimento durante nuove ristrutturazioni architettoniche o urbanistiche. Analizziamo alcune situazioni individuate all'interno della città dove sono state messe in atto modalità di utilizzo prospettico degli angoli formati dai bidenti attraverso differenti soluzioni architettoniche che sfruttano lo spigolo con una soluzione compositiva.

È interessante notare come il coinvolgimento architettonico di spigoli e angoli smussati diventi un elemento da valorizzare; l'utilizzo dello spigolo si rileva os-

8 | 9



servando le diverse soluzioni adottate sia si tratti di uno 'spigolo vivo' [Fig. 8], che di uno 'spigolo smussato' [Fig. 9].

Di frequente gli spigoli sono architettonicamente risolti tramite la collocazione di un tabernacolo. La presenza dei tabernacoli, forse utilizzati per rafforzare materialmente nella quotidianità il legame di fede nel popolo, è attestata già alla fine del Duecento, ed il numero di edicole votive è destinato a crescere nei secoli successivi<sup>16</sup>. L'obiettivo che persegue la realizzazione architettonica del tabernacolo è duplice: da un lato è puramente devozionale, dall'altro mira a creare una rete di immagini votive con punti di vista decisamente privilegiati nelle percorrenze, utilizzati certamente anche durante le processioni sacre.

Alcuni tabernacoli rivestono maggiore importanza devozionale rispetto ad altri, e talvolta assumono caratteri architettonici maestosi e distintivi: segnaliamo quelli presenti nei bidenti creati tra via di Parione e via della Vigna [Fig. 10], e tra via del Sole e via delle Belle Donne [Fig. 11].

Oltre all'utilizzo come fulcro visivo dello spigolo di un bidente, è interessante rilevare l'impiego dei tabernacoli ad uso di fondale al termine di una strada: ne troviamo l'esempio nel tabernacolo in Piazza S. Maria Novella, posizionato per creare il fuoco visivo privilegiato percorrendo via del Sole [Fig. 12].

Tra gli esempi di progettazione coordinata che sfruttano la presenza delle situa-

8\_Bidente formato da via Borgo S. Jacopo-via dello Sprone: soluzione d'angolo a spigolo vivo.

9\_Bidente via di Mezzo-via dei Pilastrini: soluzione d'angolo a spigolo smussato.

16. Silvia MANTINI, *Lo spazio sacro nella Firenze Medicea*, Loggia De Lanzi, Firenze 1995, pp. 153-158.



10 | 11

10\_ Tridente. Tabernacolo tra via Parione e via Vigna Nuova-via degli Orafi.

11\_ Tabernacolo sullo spigolo del bidente tra via del Sole e via delle Belle Donne.

12\_ Tabernacolo in Piazza S. Maria Novella posizionato per trovarsi da fondale percorrendo via del Sole.



12

zioni prospettiche favorevoli, una delle quali creata da un bidente, quelli che sicuramente meritano attenzione sono la realizzazione del 'Navone' tra le vie della Spada e Vigna Nuova, e l'erezione della colonna in piazza S. Felice da parte di Cosimo I de' Medici.

La via degli Strozzi, di formazione romana e parte del *Decumano maximum* nato dalla fondazione della colonia romana, sfocia in un bivio che diventerà, all'inizio del Novecento, il fondale di una strada. Il tracciamento della Via Nova (via di Vigna Nuova), citata già nei documenti nel 1224<sup>17</sup>, nasce per creare un legame diretto tra l'antico decumano massimo, che proseguiva all'uscita della porta ovest delle mura romane verso il nuovo ponte, ponte alla Carraia, edificato tra 1218-1220 con la volontà di deviare il traffico evitando così di congestionare la zona di Ponte Vecchio. L'andamento diagonale della nuova strada, coniugato con la via preesistente che conduceva al Prato, e poi fuori città, organizza l'urbanizzazione dell'angolo occidentale, creando un isolato triangolare.

L'edificio sullo spigolo tra le due strade, un palazzetto su progetto di Bartolomeo Ammannati realizzato a partire dal 1578, appare già delineato nella pianta di Stefano Buonsignori<sup>18</sup>, e configurato a determinare l'acuto sprone tra via della Vigna Nuova e via della Spada contrapposto allo sbocco di via degli Strozzi.

La cantonata creata dalle due strade, nei secoli denominata Canto de' Tornabuoni, è l'esempio di come un bivio diventi fondale vero e proprio. Tra la seconda metà dell'Ottocento e il primo Novecento l'incrocio subì due importanti modifiche: la prima interessò nel 1864 il tratto di via Tornabuoni, proprio in prossimità del "Canto" che, sino a piazza Antinori, fu portato alla stessa larghezza che la strada possedeva in piazza S. Trinita, demolendo una parte di Palazzo Corsini<sup>19</sup>. La seconda fu compiuta nel 1913 proprio sul Palazzo situato sullo spigolo, Palazzo Rucellai, la cui proprietà pervenne ai Bordoni e da questi fu acquistato nel 1912 da Francesco Navone, che lo trasformò nelle forme attuali su progetto dell'architetto Adolfo Coppedè.

L'operazione, che ha le caratteristiche di un "arredo" a scala urbana<sup>20</sup>, in realtà sfrutta lo spigolo che l'edificio assume al culmine dell'isolato per realizzare una soluzione progettuale che trasforma lo spigolo in fondale stradale nella prospettiva di via Strozzi.

---

17. GUIDONI, *Firenze nei secoli XIII e XIV*, cit., p. 9.

18. Stefano BUONSIGNORI, *Nova pulcherrimae civitatis Florentiae topographia accuratissime delineata*, Pianta di Firenze, 1584.

19. Emanuele BARLETTI, *Adolfo Coppedè e la Loggia Navone a Firenze. Documenti per la storia di un palazzo di città*, *Mitteilungen des Kunsthistorischen Institutes in Florenz*, 36. Bd., H. 3 (1992), pp. 347-380.

20. Rossana BOSSAGLIA, Mauro COZZI, *I Coppedè*, Sagep, Genova 1982.

13\_Bidente di via Vigna Nuova-Borgo S. Pancrazio. La cantonata creata dalle due strade modificata dal progetto Adolfo Coppedè diventa fondale percorrendo via Strozzi.



13

Coppedè modificò una parte esistente dell'edificio con una forma particolare: un volume che sporgeva tra le biforcazioni verso via Tornabuoni. In altre parole, si trattava di ridisegnare l'angolo del palazzo, che fino a quel momento era ancora appuntito e quasi privo di decorazioni. Coppedè gli diede una forma monumentale, stilisticamente adeguata alle originarie facciate su via della Vigna Nuova e via della Spada [Fig. 13]. Dal punto di vista urbanistico, questo intervento ebbe conseguenze di vasta portata, perché cambiò definitivamente l'aspetto del bivio, trovando nella soluzione architettonica coppedèiana un rinnovato punto di riferimento, assumendo il ruolo di fondale.

La decisione di costruire un nuovo ponte nel 1252 situato a metà tra il più antico (Ponte Vecchio) e il nuovo (Ponte alla Carraia) sarà decisiva per la creazione di un nuovo collegamento urbanistico ben definito, destinato a disegnare un sistema preordinato comprendente le due piazze allungate di testata – Piazza S. Trinita e Piazza S. Felice – il cui asse si prolunga Oltrarno su via Major, via Maggio, ampia e rettilinea.

Il Villani ricorda che alla realizzazione del ponte partecipò in modo sostanziale





14\_

la famiglia Frescobaldi, che aveva il suo palazzo in prossimità, Oltrarno <sup>21</sup>. La costruzione del ponte va a costituire un sistema composto da piazza allungata-ponte-strada-piazza allungata, strutturato da organismi affini che si concludono verso uno spazio terminale consono a diventare il punto focale dell'asse visivo; la strada, la via Major, nasce quindi predisposta a diventare una direttrice privilegiata con fondale verso uno luogo aperto ma definito [Fig. 14]. Non a caso il sistema di strade così strutturato diventerà nel Cinquecento elemento d'interesse da parte di Cosimo I de' Medici per attuare il suo programma

14\_Ponte S. Trinita, via Maggio, via Romana. Il sistema piazza allungata-ponte-strada-piazza allungata. Stampa su carta opaca a incisione di B. Rosaspina, Prima metà XIX sec. (su concessione dell'Archivio Storico Comunale di Firenze).

21. «In questo tempo essendo la città di Firenze per la signoria del popolo in felice stato, si fece il ponte sopra l'Arno di Santa Trinita a casa i Frescobaldi oltrarno; e in ciò adoperò molto il proccaccio di Lamberto Frescobaldi, il quale era nel popolo grande anziano, ed egli e' suoi venuti in grande stato e ricchezza», Giovanni VILLANI, *Nova Cronica*, Libro VII, Firenze, 1348, p. 123.

di ristrutturazione di gusto scenografico attraverso un disegno complessivo di rinnovamento dell'immagine urbana. Cosimo sfrutta delle situazioni favorevoli e non gli sfugge certo la peculiarità della conformazione urbana medioevale, e fa erigere una colonna per connotare lo spazio in piazza Santa Trinita, all'incrocio di più assi viari.

«La posizione prescelta si trova infatti all'incrocio di più assi stradali: quello di piazza S. Trinita, uno spazio allungato in prosecuzione del ponte omonimo e di via Maggio; quello di via Larga dei Legnaioli, l'attuale via Tornabuoni; quello di via della Terma; quello costituito dallo sbocco del Borgo SS. Apostoli nella piazza. La disposizione del fusto è accuratamente determinata, in modo da costituire il fondale prospettico delle quattro strade, la colonna diviene così il perno su cui si incernierano le loro visuali verso la piazza, in special modo quelle di via Tornabuoni e del Ponte S. Trinita, che già al 1560 si è deciso di ricostruire in forme monumentali»<sup>22</sup>.

L'ubicazione corrisponde ad un intento progettuale preciso e predefinito, che riprende «la tradizione medioevale delle colonne poste a segnare nodi viari la cui testimonianza a Firenze si ritrova al Trebbio e in Mercato Vecchio»<sup>23</sup>.

Il concetto sperimentato da Cosimo I in piazza S. Trinita verrà replicato nel 1572 con l'erezione della colonna, posta sul monumentale punto di fuga dell'asse di via Maggio, in piazza S. Felice. Collocata in modo tale per essere vista sia da via Maggio sia da via Romana, lo spazio della piazza allungata di S. Felice diventa così il fondale privilegiato del bidente formato dalle due direttrici stradali: la colonna era il fulcro del punto di vista, nonché fondale del bidente. Posta all'intersezione di via Maggio con via Romana e via S. Agostino, lungo la diagonale ideale dello spigolo acuto del fabbricato d'angolo, creava un asse visivo sulla traiettoria che, lungo via Maggio, si congiungeva visivamente con la colonna della Giustizia in Piazza S. Trinita, chiaramente leggibile sulla pianta della città di Stefano Bonsignori.

Oggi la colonna risulta spostata rispetto alla sua posizione originaria: una lapide murata in prossimità del civico 3 di piazza S. Felice ricorda la sua rimozione nel 1838 da parte del granduca Leopoldo II.

---

22. Gianluca BELLÌ, *Un monumento per Cosimo I de' Medici. La colonna della Giustizia a Firenze*, in «Annali di Architettura». Rivista del Centro internazionale di Studi di architettura Andrea Palladio di Vicenza, 16/2004, p. 67.

23. Ibidem.