

Archivi d'impresa: infrastrutture e fabbriche dell'Impresa Budini-Gattai

Michelangelo FABBRINI

¹ Sono note le importanti società come la *Florence Land and Public works Company*, che operò la demolizione delle mura, la costruzione della maggior parte dei viali o delle nuove piazze nel periodo dell'ammodernamento seguito alla traslazione della capitale a Firenze, o la *Società Anonima* dei fratelli Seguin che negli anni Trenta aveva realizzato i due ponti metallici di attraversamento dell'Arno ed anche la *Società di Costruzioni Metalliche* di Cottrau la quale acquisì grande fama nella costruzione delle tettoie e dei ponti sul finire del secolo.

² Oltre alla Società anonima Gattai - Budini, si aveva al tempo una miriade di accollatori, molti dei quali sorti in occasione delle grandi speculazioni edilizie legate alla capitale, fra questi si ricordano Cheli, Bambi e Gigli che edificarono in piazza della Croce, i pavimentatori Galardi, Fattori e Raddi che la lastrarono, Sandrini e Fanfani che, insieme a Cheli, dettero forma al Campo di Marte, o Giuseppe Ricci che poco dopo demolì le casette di Ponte alle Grazie. Cfr. ASF Fondo Poggi, Carteggio, pezzo 70, inserto 142 e pezzo 32, inserto 777; ASCF Accolli 1874, filza 4777, n. 54.

³ La Ditta Leopoldo Gattai, divenne in seguito Società Gattai - Budini, per l'entrata in società con Francesco Budini (cfr. NOTA 16). La ragione sociale è poi divenuta Budini - Gattai.

⁴ Leopoldo Gattai nacque a Firenze nel 1821 dove morì nel 1898.

⁵ Averardo Pippi, biografo di famiglia, compose il necrologio alla morte di Leopoldo Gattai, riportandovi anche alcune informazioni aneddotiche. Da "La Nazione" 20 Gennaio 1898.

⁶ Cfr. ASCF, Giornale delle Deliberazioni del Magistrato, Corda 06423, n. 61, pag. 253.

⁷ ASCF Repertorio 1862, n. 562.

⁸ Il sistema idrico - fognario della città era ben poco strutturato sul finire degli anni Cinquanta. Gli studi per la riorganizzazione risalgono al principio del decennio successivo, ad opera di Poggi, che aveva previsto una rete di fogne principali al centro delle strade collegate alle abitazioni tramite condotte chiamate fognoli.

⁹ ASCF Repertorio 1862, n. 887, nell'anno 1862.

¹⁰ L'accollo riguarda il secondo lotto, o "seconda sezione" come è definito nell'atto. ASCF Accolli, filza 4746, affare n. 36.

Fra le imprese che hanno operato nel panorama toscano del XIX secolo, molte hanno lasciato testimonianze evidenti nel quadro del costruito. Tuttavia solo di alcune si conosce la storia. È il problema della misura dell'impegno di operatori, non di primo piano, nell'universo edilizio regionale. La ditta Gattai, poi società Gattai-Budini, si colloca proprio in questo contesto. L'azienda svolgeva la propria attività prevalentemente in ambito infrastrutturale - ha realizzato, fra gli altri, porzioni dei Lungarni fiorentini ed una tratta della ferrovia per Faenza -, ma costruito anche edifici nell'ambito della ristrutturazione poggiana di Firenze. Dall'analisi di prima mano dei suoi archivi, oltre che da ricerche bibliografiche mirate, si è potuto ricostruire non solo la storia, ma anche la modalità di progettazione, di esecuzione e di gestione di molte opere edili del fine Ottocento.

Parole chiave: Archivio, impresa, cantiere, progetto, disegno

Non si conosce molto delle imprese che hanno contribuito a formare il volto di tante città e Firenze non fa eccezione, specialmente nei periodi di grande attività edilizia come nella seconda metà dell'Ottocento. Il problema della misura nelle costruzioni si propone, così, come argomento importante e non ancora esplorato compiutamente. Se conosciamo, infatti, l'accollatorio vincitore delle gare per le grandi opere¹, poco o niente è dato sapere sulle imprese che operarono localmente², sul regime di subappalto e sugli esecutori effettivi delle opere, come altre volte ignoto è il nome dei progettisti e, più spesso ancora, dei capi cantiere, che hanno rivestito un ruolo importante nell'edilizia, in passato forse più che nel presente. L'impresa Gattai (e poi Gattai - Budini³) si colloca proprio in questo nebbioso quadro e l'esatta consistenza dei suoi lavori non si evince se non da uno spoglio sistematico degli archivi (talvolta fortemente lacunosi) che fa emergere l'industriosità di un imprenditore, Leopoldo Gattai⁴, il quale, partendo dalla costruzione di strade locali è giunto ad impegni di scala nazionale.

È forse vero ciò che un amico di famiglia scrive su Leopoldo⁵, ancorché con ricordo idealizzato, che fu mandato dal padre a lavorare come manovale in un'impresa che attendeva alla strada di Fiesole, con lo scopo di educarlo ai lavori umili. È sicuramente vero che il giovane avesse spirito imprenditoriale se lo troviamo nel 1850 già col titolo di *mastro muratore* specializzato nell'esecuzione delle pavimentazioni stradali. Sono di quegli anni gli accolli per la massicciata di piazza Maria Antonia⁶, allorquando le mutate esigenze di una città in progresso impongono abbellimenti ed ammodernamenti intorno alla più grande e recente piazza della Toscana. Ben poco sappiamo dell'attività edilizia negli anni che seguono se si escludono opere di modestissima consistenza, che però debbono essere sufficienti a mettere in luce le qualità e l'organizzazione di una ditta che va sempre più estendendo la propria notorietà.

Il periodo degli impegni più rilevanti prende avvio nel 1862, proprio quando matura il momento decisivo per la trasformazione urbana di Firenze, allorché l'impresa si occupa della sistemazione della platea alla quarta luce del ponte alle

Grazie⁷; sono lavori di fondazione che assecondano la specificità aziendale orientata ad eseguire scavi, fondazioni ed infrastrutture, che sempre caratterizzerà l'attività dell'impresa salvo rare ed importanti eccezioni. La vocazione infrastrutturale si consolida successivamente, quando realizza le fogne, i fognoli⁸ ed i marciapiedi di via del Prato⁹ e quando nel 1867 - qui si entra nell'*élite* degli impresari - si aggiudica la costruzione di un tratto del Nuovo Lungarno Serristori¹⁰.

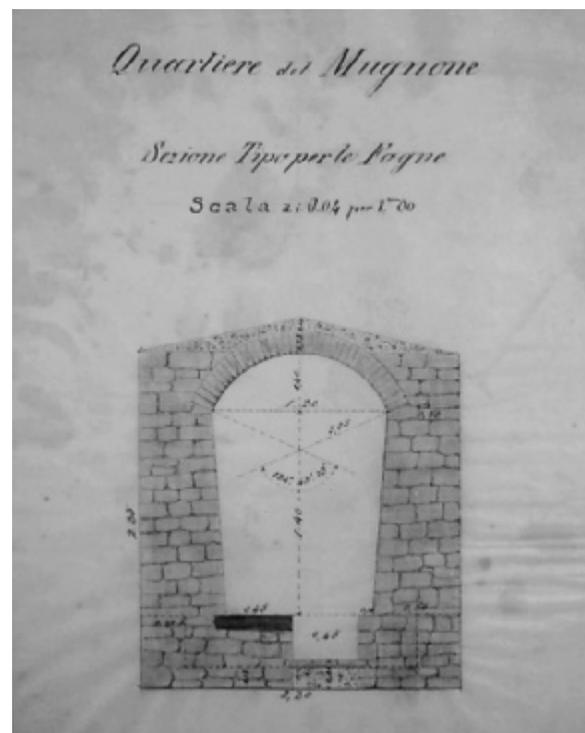


Figura 1 - Sezione trasversale tipo per galleria fognaria. L'intervento rientra nella pianificazione fognaria operata da Poggi. (ASCF, Comune di Firenze, Fognature, CF. 7800, aff. 129)

Il progetto si colloca nel più ampio quadro della costruzione dei nuovi Lungarni, eseguiti sul progetto dell'ingegnere Del Sarto dell'anno precedente, nell'ambito dei lavori per Firenze capitale; è senz'altro impegnativo: si tratta di ridisegnare, espropriandone una porzione, il giardino Serristori, eliminare la passeggiata pensile che raggiunge il

Caffehaus sul Ponte alle Grazie (del quale, peraltro, si interra l'ultimo arco) e di coprire a volta l'antica gora dei mulini trecenteschi demoliti nell'occasione¹¹.

Il 1867 è un anno molto impegnativo per l'impresa Gattai che non sottoscrive più soltanto contratti con il Comune, oltre ad essere l'accollataria per il lastrico del Corso Vittorio Emanuele, realizza il Lungarno Torrigiani con l'emissario per le macchine dell'acqua di piazza Poggi¹² ed esegue i lavori per la strada Nazionale Lucchese¹³, riceve anche la commessa dal Genio Militare per realizzare alcune opere alla Caserma di S. Apollonia, nonché il permesso di intervenire alle trasformazioni dell'Ospedale militare¹⁴. Si lavora ancora in abito fiorentino, d'altra parte per l'entità delle commesse non si ravvisa la necessità di rivolgersi altrove; in città l'attività edilizia è vivace, durerà ancora poco, ma gli adeguamenti urbanistici per trasformare una città medievale in una capitale moderna proseguono.

Gli impresari – allora, ma talvolta anche oggi – avevano il vezzo di procurarsi svariate commesse contemporaneamente che costringeva spesso a ritardare i tempi di consegna, così nel 1870, con i lavori ancora in corso, Leopoldo Gattai accetta l'incarico di costruire un edificio in piazza San Gallo, d'altra parte il boccone è appetitoso e diviene irresistibile nel 1871, allorché si aggiudica l'edificazione di una porzione delle nuove quinte di Piazza alla Croce¹⁵. Gli incarichi sono notevoli, ma Leopoldo Gattai non è più solo, lavora con Francesco Budini¹⁶ (divenuto suo genero ed intimo collaboratore), col quale si unirà in società di lì a poco. Questi due incarichi attestano la maturità raggiunta dalla società che opera ormai anche nell'architettura “d'alto rango”, come evidenziato dai disegni di progetto, lasciando alle opere stradali l'attributo di attività meramente lucrative. I progetti, di mano poggiana, mostrano tutta la rappresentatività che le nuove piazze dovevano possedere, confacendosi ai registri della classicità nazionale, ma volgendo lo sguardo – è il caso di piazza San Gallo – alle architetture oltreappenniniche, con i portici in luogo delle logge. Un prototipo, questo, nell'architettura cittadina che troverà celebrazione anche nel “più grande errore urbanistico del secolo”¹⁷, per dirla con Fanelli. Eppure, nonostante l'importanza data alle opere, gli elaborati grafici risultano semplici, schematici, essenziali, questo è garanzia della qualità dell'impresa esecutrice che deve, con le proprie risorse, sopprimere alle esigenze del costruire.

Le commissioni nelle due piazze sono le ultime in città prima del disimpegno verso altre diverse realtà. Fiutando le ricche possibilità offerte dal definitivo trasferimento della capitale, la Gattai-Budini è a Roma nel 1873 per intervenire sull'Esquilino, sui terreni espropriati che il Comune obbliga a comprare prima di edificare. Non si è ancora certi del concorso della Gattai-Budini nell'impresa composita che operò la quasi totalità delle costruzioni sul colle – questo è ancora argomento di indagine –, ma l'autorizzazione a realizzare un edificio per abitazioni, la pone fra le promotrici dell'intervento urbanistico più consistente di quegli anni¹⁸. Siamo ormai negli ultimi anni di attività, ma ancora i maggiori impegni devono essere presi. Nel 1879 l'impresa è a

Livorno per gettare la “diga rettilinea” del nuovo “Punto Franco”, sulla quale, con accordi intrapresi fra la Giunta municipale e la direzione Generale delle Strade Ferrate Romane si pone il binario proveniente dalla “stazione marittima” del Porto Franco, che così ha una darsena ed un bacino di carenaggio nuovi¹⁹. La collaborazione fra le due società deve essere stata proficua e probabilmente ha rappresentato il preludio all'intensa cooperazione per la costruzione del tratto sud della nuova ferrovia di valico che avrebbe collegato la Toscana alla Romagna, la ferrovia *Faentina*, appunto. Ma prima di questo ritorno in terra Toscana, Gattai e Budini si cimentano ancora nell'edilizia, partecipando alla costruzione della Fabbrica d'Armi a Terni, per la quale erigono lo stabile dei laboratori ed il deposito delle armi: una grande aula di 170 metri di lunghezza e 75 di larghezza, divisa longitudinalmente con un muro di spina. Al di là delle dimensioni è un lavoro ordinario per i due soci che costruiscono grandi ambienti spogli e scanditi da quattro file di pilastri che ne sorreggono la copertura. I tetti sono a falde sorrette da capriate lignee o miste in legno ed acciaio (tipo Polanceau molto semplificato) per le luci maggiori. La laconicità delle informazioni, nonché la semplicità che caratterizzano i disegni di progetto, abitualmente firmati dalla committenza, mostrano la solita consuetudine a riportare sulle tavole soltanto gli elementi essenziali delle strutture. Si lascia alla perizia dei capimastri la soluzione dei problemi contingenti o la cura dei dettagli, limitandone però l'azione al campo di libertà concesso dai capitoli e, soprattutto, dal conto economico. L'attitudine infrastrutturale dell'azienda emerge in ogni occasione, anche a Terni, dove si devia parte delle acque della Nera con un canale di tre chilometri per fornire la forza motrice alle macchine dell'acciaieria.

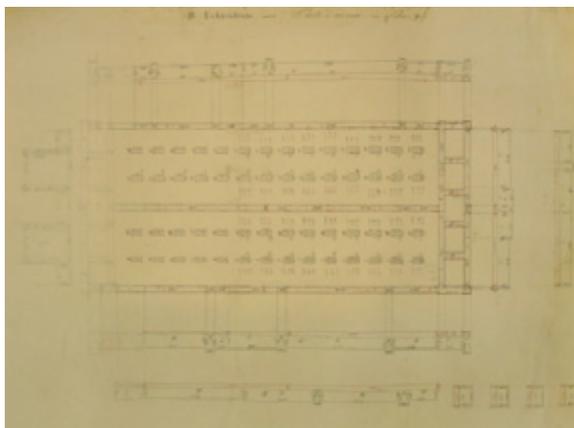


Figura 2 - Planimetria della “sala d'arme” della Fabbrica di Terni. Il disegno, completato con tratto a grafite, è curato soltanto nelle quotature. (ABG, senza inventario)

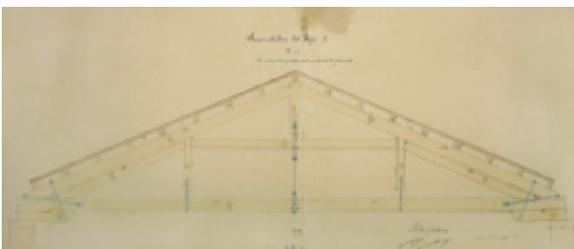


Figura 3 - Disegno per una capriata in legno per la copertura di locali accessori della Fabbrica d'Armi. (ABG, senza inventario)

¹¹ La gora coperta, seguita a valle fino all'altezza degli Uffici, venne poi utilizzata come emissario delle acque che alimentavano le macchine dell'acquedotto studiato negli anni 1867-1869 dagli ingg. Canevari e Del Sarto, appunto. D. Ottati, *L'acquedotto di Firenze*, Edizioni Il Vantaggio, Firenze, 1992, p. 71.

¹² Per questi impegni si veda ASCF repertorio 1867 (Ufficio d'Arte n.4), n. 714, n. 2283, rispettivamente. Le commesse sono titolate Gattai Leopoldo che era, e resterà, il maggiore della società.

¹³ Nella toponomastica corrente è via Del Ponte alle Mosse. Nel contratto Gattai si impegna al mantenimento della strada, che raggiungeva la comunità di Sesto Fiorentino, per cinque anni dalla data di ultimazione. ASCF Accolli 1867, filza 4745, affare n. 17.

¹⁴ Cfr. ASCF repertorio 1867 (Ufficio d'Arte n.4), nn. 109 e 220.

¹⁵ Si tratta del blocco compreso fra via Manzoni e l'attuale il viale Principe Eugenio. Per questo e per il precedente accolto si veda: ASF Fondo Poggi Carteggio, inserto 727, pezzo 29 e inserto 777, pezzo 32.

¹⁶ Francesco Budini, nato nel 1839 a Castel Bolognese da famiglia oriunda di Fiesole, sposò infatti Zelinda Gattai figlia del cav. Leopoldo. Morì a Firenze nel 1896. Francesco Budini, aveva, con i propri fratelli un'impresa di costruzioni che abbandonò quando si unì in società con Gattai.

¹⁷ Il riferimento è al “risanamento” del centro storico di fine Ottocento con la costruzione, fra l'altro, del palazzo della Posta di piazza Vittorio Emanuele, caratterizzato appunto da ampi portici.

¹⁸ L'impresa è la Esquilino, sostenuta per metà dalle due genovesi Banca Italiana di Costruzioni e Compagnia Commerciale Italiana e per metà dalla Compagnia Fondiaria Italiana. (A. Caracciolo, *Roma capitale*, ed. Rinascita, Roma, 1956, p. 40). Per l'edificio prospiciente a via Principe Umberto, cfr. ASC Commissione Edilizia adunanza del 16/6/1873, pp. 179/180.

¹⁹ ASCL, Deliberazioni Giunta municipale, anno 1878 I semestre, n. 917. per gli sviluppi del porto di Livorno vedasi Lando Bartolotti, *Livorno dal 1748 al 1958*, Leo S. Olshki Editore, Firenze, 1970, pp. 194,195.

I lavori durano tre anni e terminano con l'inaugurazione della Fabbrica nel 1882, un anno prima dell'accollo del tratto Firenze – Vaglia della citata strada ferrata per Faenza. Quest'ultimo è un lavoro imponente: si tratta di collegare la pianura fiorentina con la valle del Carza nel Mugello. Per superare il colle di Pratolino si risale il Mugnone e, con una serie di gallerie, delle quali una elicoidale, si raggiunge il traforo di valico che risulta il più impegnativo di tutta la linea, non già per la lunghezza, bensì per la natura del terreno franoso e ricco d'acqua al punto da essere paragonato a quello della ben nota ed insidiosa "Succursale dei Giovi". Le soluzioni adottate non sono originali, anzi, ripercorrono quelle concepite oltre un ventennio prima da Protche sulla Porrettana, ma l'impegno sta nell'operare su terreni molto cedevoli, come detto. Dai disegni di cantiere eseguiti per l'occasione si comprendono le difficoltà operative intrinseche all'esecuzione degli scavi, per le quali si rende necessario ricostruire intere parti di manufatti a seguito di cedimenti come avviene per una porzione dell'imbotto Faenza della galleria di Pratolino e dell'imbotto Firenze di quella di S. Andrea a Sveglia, franate per lo smottamento del terreno causato da piogge ingenti nel 1888.



Figura 4 - Porzione del profilo longitudinale e del tracciato della galleria di S. Andrea a Sveglia alla progressiva chilometrica 4+239. La presenza dei contrafforti – pennelli – sul versante del monte conferma la cedevolezza del terreno. La frana interessa 35 metri di galleria, risparmiando i primi 3 metri dall'imbotto Firenze. (ABG, senza inventario)

Michelangelo FABBRINI, nato nel 1972, si è laureato in Ingegneria presso l'Università fiorentina nel 1999. È Dottore di Ricerca in Ingegneria Civile e Ambientale dal 2007. Attualmente è Professore a contratto per i corsi di Disegno II e Disegno Geometrico per il Corso di Laurea in Ingegneria Edile. È anche Autore di varie pubblicazioni.

Come si sa la Budini – Gattai opera solo nel campo delle murature, realizza i fabbricati delle stazioni, le case cantoniere, le spalle ed i ponti in pietra e laterizio, ma lascia la fornitura di tutte le opere metalliche a carico della società ferroviaria, come si capisce dai disegni di progetto che non riportano alcuna opera di carpenteria metallica.

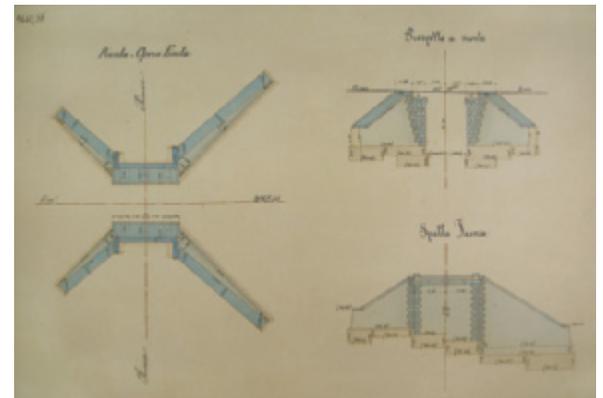


Figura 5 - Ponte misto in muratura ed acciaio alla progressiva chilometrica 9+467,55. L'impalcato, non fornito dalla Budini-Gattai non è stato rappresentato neppure in maniera schematica. (ABG, senza inventario)

Terminata la ferrovia nel 1890 e acquistate notevoli proprietà terriere, i due soci decidono di interrompere l'attività edificatoria, dedicandosi alla coltivazione di grandi fattorie a Reggello, in Val di Chiana e nel Senese.

Si conclude con l'opera più prestigiosa la storia della Società Budini-Gattai, storia difficile da ricostruire – s'è detto – a causa della dispersione dei documenti diluiti in archivi diversi e per questo ancora in studio.

L'approfondimento dell'indagine nell'archivio di famiglia consente, tramite l'analisi delle carte, di delineare un aspetto peculiare dell'opera, del progetto e della rappresentazione dei tecnici progettisti e di cantiere nell'Ottocento.

Questo è argomento di ricerca ulteriore, avanzato col fine di giungere a tratteggiare la fisionomia e l'evoluzione del disegno di ingegneria.

BIBLIOGRAFIA

- AA. VV., *La Faentina e le Fornaci Brunori*, Dopolavoro Ferroviario di Faenza, Faenza, s.a.
- BARTOLOTTI L., *Livorno dal 1748 al 1958*, Leo S. Olschki Editore, Firenze, 1970
- BERTI P., *Conversazioni tenute dall'Ing. Paolo Berti in occasione delle celebrazioni per i venti anni della Facoltà di Ingegneria di Firenze*, Ferrovie dello Stato, Firenze, 1993
- CARACCILO A., *Roma capitale*, ed. Rinascita, Roma, 1956
- OTTATI D., *L'acquedotto di Firenze*, Edizioni Il Vantaggio, Firenze, 1992
- PIPPI A., *Necrologio per la morte di Leopoldo Gattai*, "La Nazione" 20 Gennaio 1898

ARCHIVI

- ABG Archivio Budini Gattai
 ASC Archivio Storico Capitolino
 ASCF Archivio Storico del Comune di Firenze
 ASCL Archivio Storico del Comune di Livorno
 ASF Archivio di Stato di Firenze