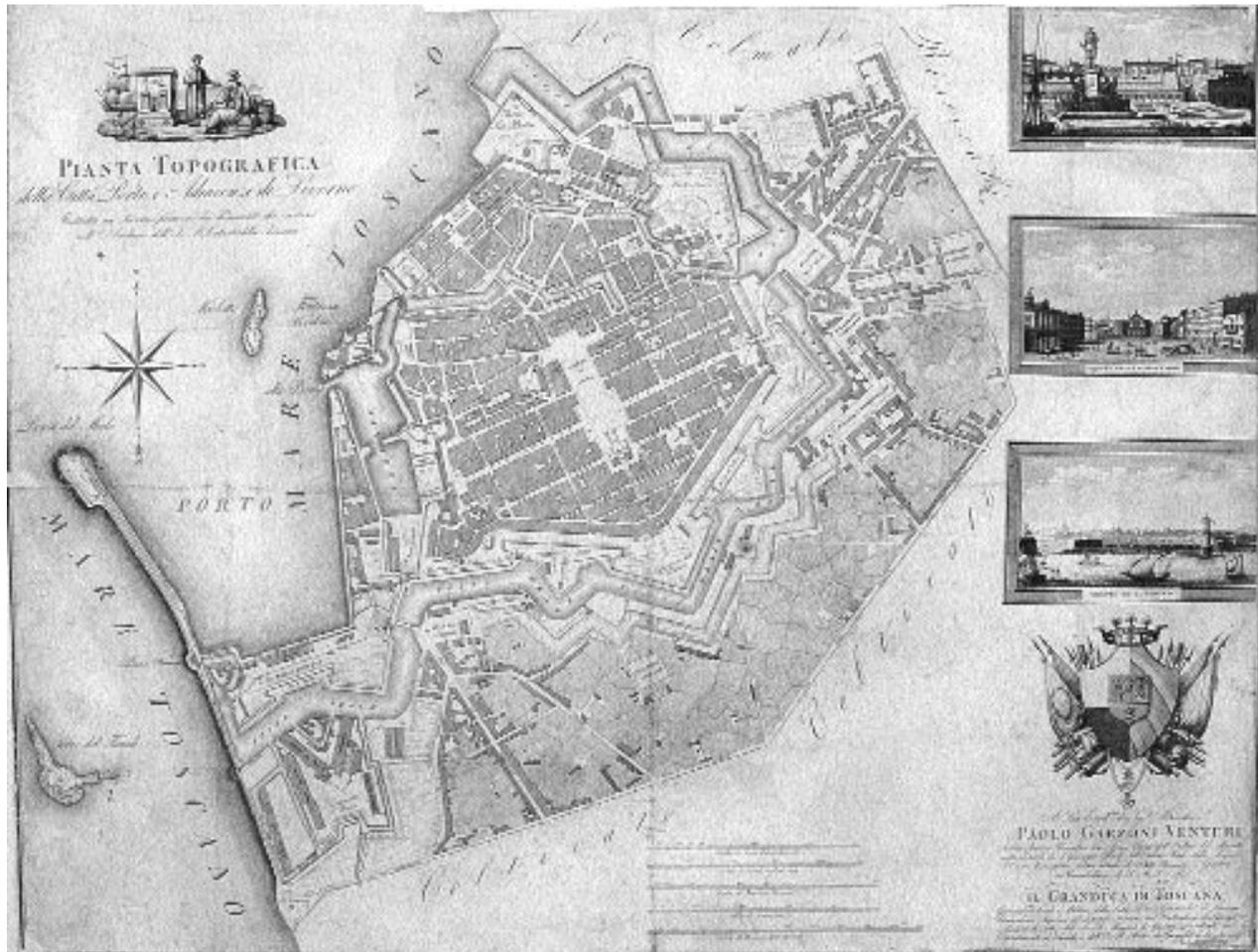


LARGO CERCHIO DI MURO, E FACILI BARRIERE: LE MURA LORENESI A LIVORNO, 1835-1842



Il Granduca di Toscana Leopoldo II di Lorena con un *motu proprio* del 27 luglio 1834 approva l'ampliamento della zona del porto franco per la città e il porto di Livorno, includendovi i sobborghi che si erano sviluppati oltre le mura medicee e una vasta zona di territori di campagna compresi intorno all'antico nucleo urbano. La nuova zona franca viene delimitata da un cerchio di mura che svolge esclusivamente la funzione di limite doganale, e non ha alcun ruolo difensivo.

C. Ristori, *Pianta Topografica della Città, Porto e Adiacenze di Livorno ...*

L'iniziativa granducale risponde a due principali esigenze: da una parte accoglie le richieste pressanti del ceto dei commercianti, che si aspetta notevoli vantaggi economici e incentivazione degli scambi dall'estensione delle franchigie, dall'altra intende rafforzare il controllo daziario per combattere il fenomeno vistoso del contrabbando. In ogni caso, definendo i nuovi limiti dell'area urbana, questa decisione imprimerà uno sviluppo organico e articolato alla crescita urbanistica da tempo in atto.

Il regime fiscale, il cosiddetto *benefizio libero*, che aveva determinato il rigoglioso sviluppo del porto di Livorno nei secoli passati, consisteva nell'alleggerimento dei dazi di deposito, ovvero le tasse che le merci arrivate via mare dovevano pagare per sostare nei magazzini del porto e della città in attesa di essere inviate in altri centri commerciali, e di quelli per il loro trasferimento oltre la zona franca. Grazie a queste misure Livorno era diventata uno scalo importante nella rete dei traffici marittimi nel Mediterraneo, mantenendo questo ruolo grosso modo fino all'abrogazione delle franchigie nell'età napoleonica. Il blocco continentale e il conflitto anglo francese determinarono infatti uno dei periodi più difficili per l'economia livornese. Dopo il ritorno dei Lorena nel 1814 e il ripristino del porto franco, la città stentava a riprendere un soddisfacente livello di scambi commerciali, ma vedeva contemporaneamente l'affermarsi di una certa attività industriale, collocata fuori della vecchia cinta muraria, nella zona non compresa nel regime di franchigia, che ne avrebbe ostacolato la piena espansione con l'applicazione di imposte sulle materie prime importate dall'entroterra e sui manufatti esportati successivamente. A ciò si aggiungevano le nuove possibilità aperte al commercio marittimo dall'introduzione della navigazione a vapore, che abbreviava i tempi di viaggio e aumentava il tonnellaggio delle navi, consentendo il collegamento diretto tra i paesi senza dover ricorrere a lunghe soste nei lazzaretti o nei magazzini dei porti franchi. In questo nuovo contesto storico ed economico, il *motu proprio* granducale del 1834 accoglie di fatto le richieste di coloro che considerano ancora l'estensione del porto franco l'unico strumento capace di dare una spinta propulsiva all'economia cittadina, a discapito in primo luogo dello sviluppo dell'industria locale e del rafforzamento dei rapporti economici con l'entroterra.

Con questo provvedimento d'altra parte il governo granducale intende anche colpire il fenomeno molto diffuso del contrabbando, a cui ricorrono principalmente le manifatture fuori le mura, per l'approvvigionamento di merci e materie prime dall'area franca. La nuova cinta di mura ha il compito di assicurare un più rigido controllo daziario a tutto vantaggio delle entrate dello Stato.

Il forte incremento demografico, che dalla metà del Settecento aveva



visto passare la popolazione di Livorno dai 32.534 abitanti del 1745 agli 80.195 del 1845, era alla base della crescita degli insediamenti oltre il perimetro delle mura, lungo le due principali direttive di uscita dalla città, la prima a est verso Pisa e Firenze, dove era ubicata la maggior parte delle attività manifatturiere, la seconda a sud verso Piombino e Grosseto, intorno al convento dei Cappuccini, zona più salubre in cui molti ricchi abitanti di città si erano costruiti le proprie residenze di campagna. A questi due va aggiunto il settecentesco quartiere di S. Jacopo posto a una certa distanza a sud. La popolazione dei sobborghi tendeva a crescere e nel 1832 aveva addirittura superato quella della città (36.312 contro 35.065 abitanti), dimostrando l'insufficienza di spazi del vecchio nucleo urbano. La costruzione di una nuova cinta di mura entro la quale saranno inclusi i primi due sobborghi, con l'esclusione di quello di San Jacopo, ritenuto troppo distante, porterà alla creazione di una nuova rete di collegamenti tra l'antico nucleo e i nuovi quartieri con la progettazione di nuove strade, piazze, chiese e, a distanza di qualche anno, provocherà il graduale abbattimento delle vecchie mura medicee, ormai prive di funzione e considerate una delle cause dell'insalubrità degli alloggi del centro sorti a ridosso dei bastioni.

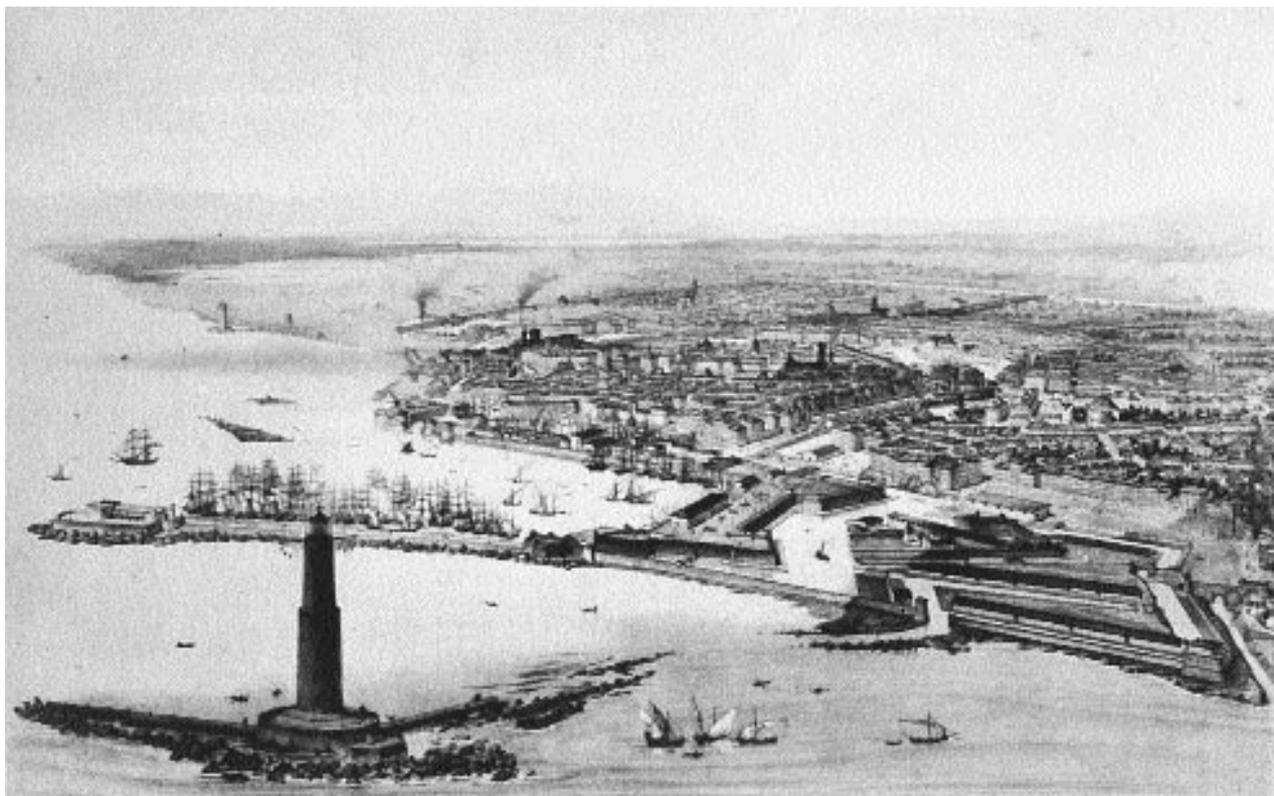
A. Guesdon, *Livorno vista dalla porta S. Marco*, 1849

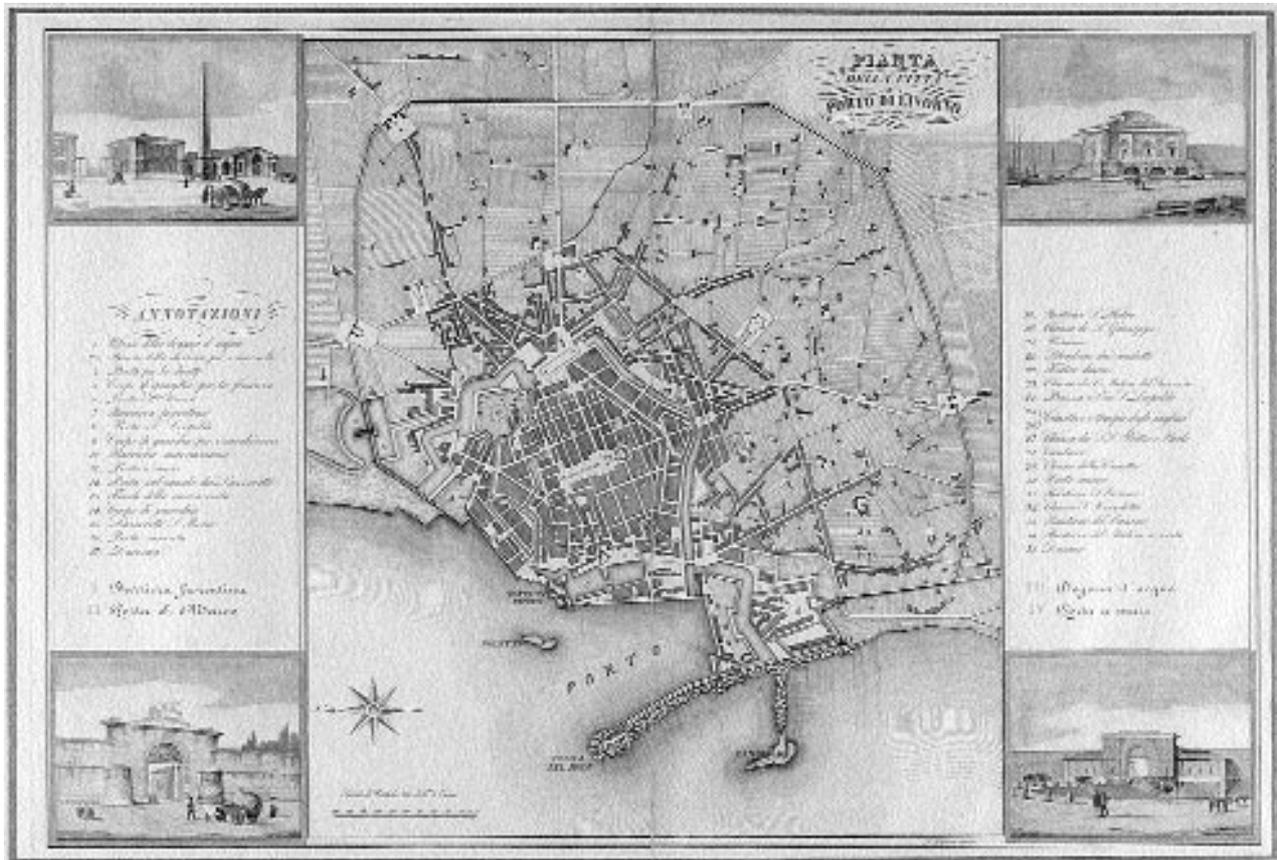
Come sostiene Alessandro Manetti, nel suo *Delle opere eseguite per l'ingrandimento della città e porto-franco di Livorno dall'anno 1835 all'anno 1842*, Firenze, Le Monnier, 1844, p. 4:

... Livorno presentava l'aspetto singolare di due popolazioni quasi pari in numero, divise, impedito nelle loro industrie da una linea doganale, attive ad eludere in tanta frequenza di giornalieri rapporti e vicinanza di fabbriche l'attenzione delle guardie destinate a vigilarla ...

La realizzazione della nuova cinta muraria è affidata all'ingegnere Alessandro Manetti (1787-1865), figura di spicco tra gli architetti del Granducato, come già il padre Giuseppe (1761-1817) che era stato primo architetto dello Scrittoio delle Regie Fabbriche, l'ufficio statale che presiedeva ai lavori architettonici e urbanistici nel territorio granducale. Alessandro Manetti ha già al suo attivo, al momento in cui è incaricato dell'ampliamento della città e porto di Livorno, la progettazione della strada tra Volterra e Livorno, della *Cisa* che collega Sarzana, Pontremoli e Parma, del *Muraglione* tra Firenze e Forlì e la costruzione di ponti sul Terzona, sul Foci, sull'Ombrone. Il nome

A. Guesdon, *Livorno vista dal Fanale*, 1849





del Manetti è legato poi alla bonifica della Val di Chiana, della Maremma e al prosciugamento del padule di Fucecchio. Dal 1834 è a capo della “Direzione del Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade” e dal 1849 della “Direzione generale dei Lavori d’Acqua e Strade e delle Fabbriche Civili dello Stato”, che fonde in un unico dipartimento le competenze della prima e quelle dello Scrittoio delle Regie Fabbriche, mantenendo tale carica fino alla partenza dei Lorena nel 1859. Ritiratosi dall’attività pubblica e gravato da problemi di salute, ormai settantaduenne, lascia un’interessante autobiografia nelle pagine del *Mio passatempo*, in cui ricostruisce la sua passata attività aiutato dalle carte, disegni e progetti che aveva conservato negli anni. Muore a Firenze nel 1865.

Per la realizzazione delle nuove porte della cinta daziaria Alessandro Manetti incarica il genero Carlo Reishammer.

Reishammer, nato a Firenze nel 1806 da padre austriaco e madre italiana, dopo aver ricevuto una prima istruzione in Svizzera, si avvia agli studi di architettura a Roma, completandoli a Firenze. Nel 1834 sposa la figlia di Alessandro Manetti, Giuseppina, da cui ha una figlia,

L. Balatri, *Pianta della città e Porto di Livorno colla nuova cinta di muro*

Rosalia, e inizia a collaborare con il suocero, alle cui dipendenze progetta la sua prima opera, la chiesa di S. Leopoldo a Follonica, inaugurata alla presenza del Granduca nel maggio del 1838. In essa Reishammer sperimenta con successo per la prima volta quel connubio tra pietra, laterizi e ferro che riproporrà con risultati anche migliori nelle porte della nuova cinta muraria di Livorno, alla cui realizzazione è chiamato nel 1838 sempre da Manetti. Dal 1841 al 1846 ricopre il ruolo di “Commissario Regio per la immediata vigilanza sulla esecuzione della strada a rotaja di ferro da Firenze a Livorno”, la prima ferrovia della Toscana detta appunto *Leopolda*, sovrintendendo successivamente alla costruzione di tutte le ferrovie toscane fino alla partenza dei Lorena nel 1859. In questo compito si distingue per la concezione moderna della strada ferrata come mezzo di comunicazione alternativo a quello stradale, ovvero un collegamento più veloce e diretto tra i centri industriali più importanti. Con il sopraggiungere dello Stato unitario, segue la scelta del Manetti di ritirarsi dall'attività pubblica per dedicarsi alla professione privata aprendo uno studio a Firenze. A questo punto se ne perdono le tracce e non si conoscono i lavori che ha progettato e eseguito. Muore a Firenze nel 1883.

Per delimitare la nuova area urbana Alessandro Manetti progetta di erigere un semplice muro che, collegandosi alle fortificazioni preesistenti del Forte di San Pietro a nord, con andamento circolare termina a sud all'altezza dell'attuale via della Bassata, per ricongiungersi poi al Lazzaretto di S. Rocco, mantenendo una distanza massima di 900 metri dalla linea di rispetto delle antiche mura, la via delle Spianate. Un progetto alternativo presentato da Pasquale Poccianti prevedeva la costruzione di un canale navigabile al posto del muro, ma questa soluzione non venne accolta, probabilmente per i costi più elevati che avrebbe comportato l'esproprio di una maggiore quantità di terreni. La costruzione delle nuove mura ha inizio nel marzo del 1835 e si protrae fino al 1842 senza interruzioni, nonostante nell'estate del 1835 scoppi in città una forte epidemia di colera. Il percorso è ideato e diretto dal Manetti, il quale affida, come detto, la realizzazione delle porte, ubicate nei punti nevralgici di collegamento con il territorio esterno, all'architetto Carlo Reishammer. Le cinque vie d'accesso sono suddivise in barriere doganali poste lungo le arterie principali del traffico commerciale terrestre, la fiorentina e la maremmana, aperte giorno e notte, e porte che collegano alla campagna e ai sobborghi più distanti, la porta S. Marco, la porta S. Leopoldo e la porta a Mare. A queste si aggiunge una barriera doganale lungo il canale dei Navicelli, la Dogana d'acqua, che controlla il traffico delle imbarcazioni fluviali. L'intera recinzione ha una lunghezza di poco più di 8 chilometri e un'altezza di 7,88 metri, con una cresta dentellata in cotto per impedire ai contrabbandieri di far passare le merci con le funi. Il tracciato

inserisce una fascia di proprietà pubblica all'interno di molti terreni privati, spesso interrompendone la continuità, dando origine in un secondo tempo a una strada esterna detta via di Circonvallazione.

PORTA A MARE

Era la prima porta che si incontrava nel lato sud della città dove le mura, che partivano da un torrino interno al Lazzeretto di S. Rocco (ancora visibile all'entrata dell'attuale Cantiere navale), scalcavano il cosiddetto canale dei Lazzeretti, e percorrevano il tratto oggi denominato via della Bassata, in cui scorreva appunto il canale navigabile che si collegava al lazzeretto di S. Jacopo. La porta, ultimata nel 1839, consisteva in due corpi di fabbricati posti esternamente alle mura e collegati da un grande arco di pietra e cotto e si apriva su un piazzale semicircolare attraverso un ponte con un parapetto formato da piccoli pilastri di pietra alternati a gruppi di delfini in ferro fuso (oggi sono ancora visibili, purtroppo in condizioni molto degradate, nel muretto prospiciente il porticciolo di Ardenza), motivo ornamentale già utilizzato nella Dogana d'acqua.

Sul lato sinistro del piazzale venne realizzato un cantiere per le barche coralline, che erano poi "varate" attraverso uno scivolo, nel canale dei Lazzeretti. Dalla porta si accedeva dunque alla passeggiata a mare, lungo la via dei Cavalleggeri, che in quel periodo si va realizzando di pari passo con il diffondersi della moda delle bagnature, sostituendosi gradualmente al passeggio lungo le mura medicee e a quello che Pasquale Poccianti aveva disegnato lungo la via degli Acquedotti.

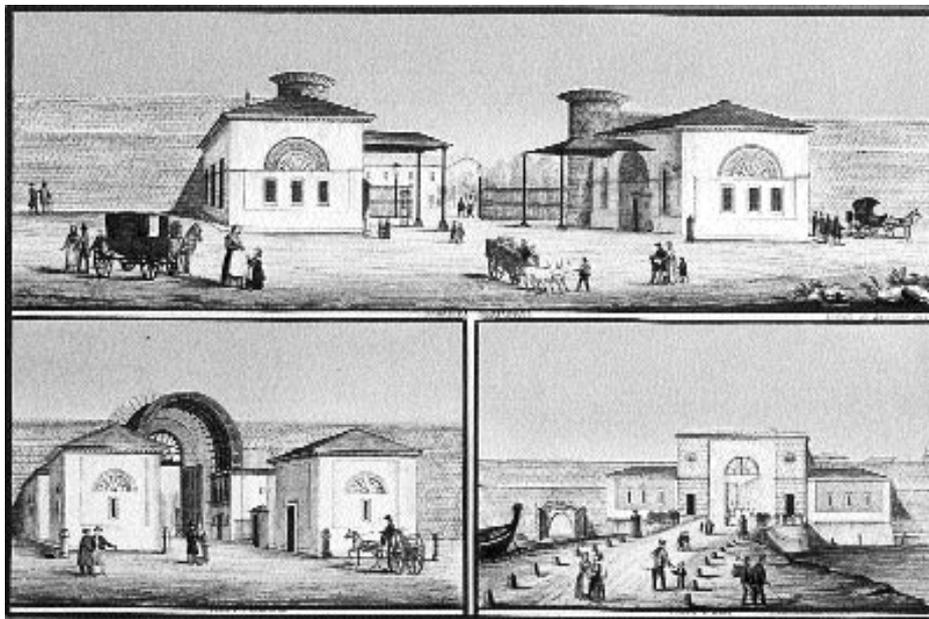
BARRIERA MAREMMANA

Posta a sud, lungo la direttrice verso Grosseto all'altezza dell'attuale piazza Matteotti (o Roma), era una delle principali barriere doganali insieme a quella fiorentina. Come quest'ultima si presentava in forma piuttosto anonima, con due edifici bassi dove avevano sede gli uffici doganali dalla parte interna, mentre sul lato esterno era costituita da due piccole torri collegate da una cancellata di ferro. Insieme alla barriera fiorentina era aperta anche di notte.

PORTA S. LEOPOLDO

La porta, non più esistente, metteva in comunicazione con il sobborgo di Salviano, nella parte orientale della città, e si trovava nell'attua-

Barriera Maremmana,
Porta S. Leopoldo, Porta a
Mare in una incisione
dell'Ottocento di Carlo
Verico

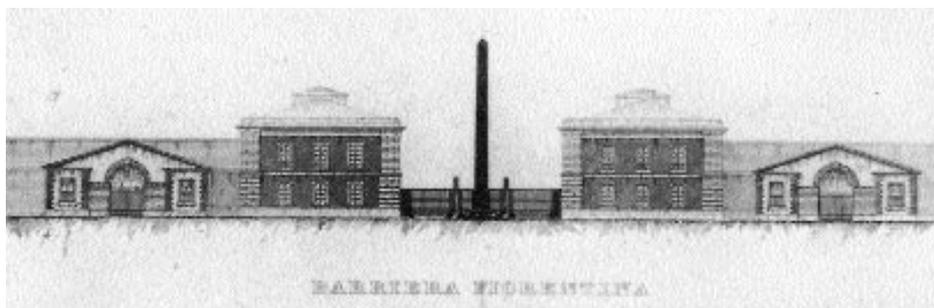


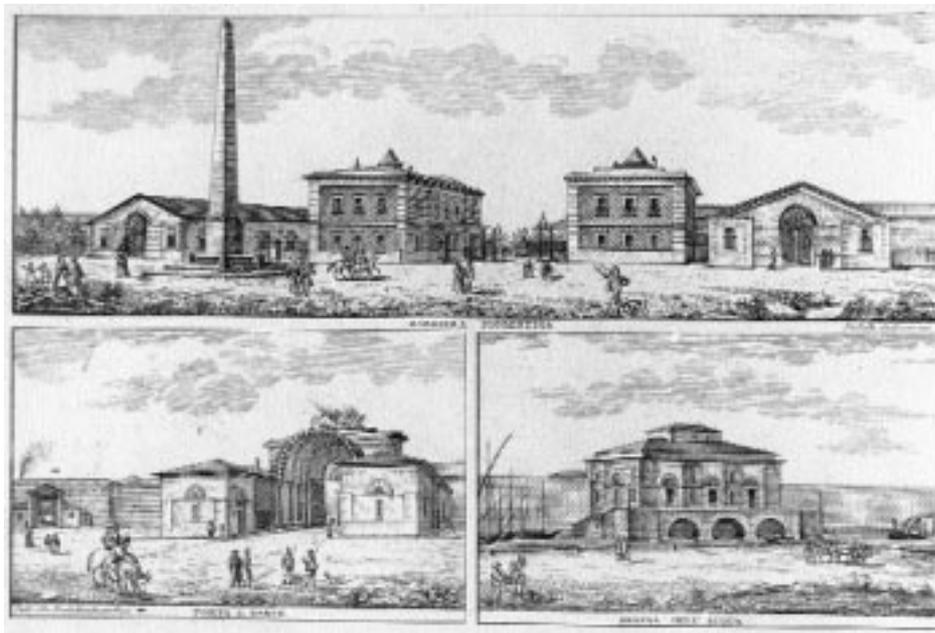
le piazza Damiano Chiesa. Ultimata nel 1841, non presentava esternamente corpi sporgenti dalle mura ma era caratterizzata da un grande arco in bugnato all'interno del quale era inserito un arco più piccolo a motivi floreali, mentre dalla parte interna presentava quattro piccole costruzioni per le operazioni doganali.

BARRIERA FIORENTINA

È la prima barriera a essere costruita, inaugurata nel 1837, quella che controllava il punto di maggiore traffico commerciale, lungo la via di collegamento con Pisa e Firenze. Dal punto di vista architettonico non presenta particolari pregi, con due edifici uguali riservati ai doganieri e affiancati da altri due capannoni, posti ai lati di una cancellata di ferro, tuttora visibili nel punto che ancora oggi conserva la

A. Manetti, *Delle opere eseguite per l'ingrandimento della città e Porto di Livorno*, 1844: Barriera Fiorentina, elevazione generale verso la città





Barriera Fiorentina, Porta S. Marco, Dogana dell'acqua in una incisione dell'Ottocento di Carlo Verico

stessa denominazione, anche se alternata nell'uso comune dal nome assunto nel 1889 di Barriera Garibaldi. Nella piazza antistante sul lato interno fu eretto, a opera ultimata, l'obelisco con le lodi a Leopoldo II che aveva reso possibile l'ingrandimento della città con la costruzione della nuova cinta daziaria. Come la Porta S. Marco, la Barriera fiorentina si è mantenuta intatta fino ai nostri giorni.

PORTA S. MARCO

Posta a nord fra la Dogana d'acqua e la Barriera fiorentina, è l'unica porta che si è preservata fino ai nostri giorni anche se con qualche modifica. Nella sua costruzione, iniziata nel 1839 e conclusa nel 1840, il Reishammer propone l'accostamento di ferro fuso e pietra, come aveva già sperimentato nella chiesa di S. Leopoldo a Follonica, dietro sollecitazione ed espresso desiderio del Granduca. La porta è costituita nel lato interno da due "fabbrichette" simmetriche destinate ai doganieri, collegate tra loro da un voltone metallico che è sorretto da quattro colonne di ferro per lato. Le colonne sono sovrastate da un dado ancorato alle pareti, sul quale poggiano gli arconi reticolari che sorreggono il voltone metallico. Il ferro svolge qui la duplice funzione di struttura portante e elemento decorativo anticipando quelle che saranno le soluzioni architettoniche largamente adottate nella costruzione di grandi edifici pubblici, mercati, stazioni ferroviarie e altro, in Europa nella seconda metà dell'Ottocento.

Porta S. Marco oggi



All'esterno la struttura è caratterizzata da due torrette abbellite da basorilievi in marmo, mentre sulla sommità dell'arco poggia il grande leone alato, statua in marmo eseguita a Carrara dallo scultore Nencini.

DOGANA D'ACQUA

Posta di fronte al Rivellino S. Marco, tra il Forte di S. Pietro e la Porta S. Marco, era la prima barriera doganale della nuova cinta daziaria sul lato settentrionale della città e sorvegliava i traffici per via d'acqua tra Pisa e Livorno, attraverso il canale dei Navicelli. Il monumentale edificio era collocato tra due darsene, una esterna e una interna, dove sostavano le imbarcazioni fluviali, i *becolini*, adatti alla navigazione interna per il loro limitato pescaggio, caratteristici per la grande vela latina. La Dogana d'acqua era un monumentale e suggestivo edificio in pietra basato su un ponte a tre archi sotto i quali passavano le imbarcazioni; anche qui il ferro era stato utilizzato come elemento decorativo, con i tre delfini posti a ornamento dell'arcata centrale del ponte e negli edifici interni destinati ai doganieri, in cui una bella scala a spirale in ferro fuso portava al secondo piano. Distrutta dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, oggi possiamo vedere soltanto il ponte su cui poggiava.

M. Tarquini, *Veduta interna della Dogana d'acqua di Livorno*





La Dogana d'Acqua in una foto precedente la seconda guerra Mondiale

EVOLUZIONE DELLA CINTA DAZIARIA

Il porto franco è abolito dallo Stato unitario a partire dal 1 gennaio 1868. La cinta daziaria resta a delimitare la zona urbana soggetta al dazio comunale e con questa funzione lo spazio delimitato dalle mura lorenese viene a sua volta superato con l'ingrandirsi della città. Nel 1890 la linea daziaria si sposta ovviamente verso sud, zona di espansione della città, portandosi dalla barriera maremmana a quella tuttora denominata "barriera Roma," e sul mare alla "barriera a mare" poi "barriera Margherita". Quest'ultima, concepita come opera di abbellimento lungo l'elegante passeggiata a mare, ha un aspetto imponente, in pietra di Monsummano, mentre le nuove mura perdono la monumentalità di quelle lorenese, non hanno cordone e merlature. Un ulteriore ampliamento della cinta daziaria avviene intorno al 1912, quando raggiunge la linea ferroviaria ed è costituita da una semplice rete metallica con cancellate, per scomparire negli anni del fascismo, quando le barriere comunali vengono abbattute e all'antica imposta comunale si sostituisce l'Imposta di Consumo.

Le mura leopoldine sono abbattute tra il 1915 e il 1920 e sostituite da viali di circonvallazione della città (i viali dell'Aurelia, il viale Mameli e la via Montebello), larghe piazze si sostituiscono alle antiche porte (piazza Luigi Orlando, piazza Roma, Piazza Damiano Chiesa), infine i bombardamenti della seconda guerra mondiale e la successiva, poco attenta, ricostruzione, contribuiscono pesantemente alla perdita di gran parte di questo patrimonio urbanistico. Ci auguriamo che la maggiore sensibilità oggi presente tolga all'incuria e all'abbandono ciò che ancora possiamo apprezzare.

FONDO MANETTI

Il nucleo centrale dei documenti relativi al progetto delle Mura e delle Porte lorenese sono conservati presso l'Accademia delle arti del disegno di Firenze, che ha sede in uno storico palazzo a lato di Orsammichele, e fa parte di un fondo lasciato dalla nipote di Alessandro Manetti, Rosalia Reishammer Pasqui, all'Accademia nel 1885, in occasione della pubblicazione delle memorie del nonno, il diario della sua passata attività di architetto e ingegnere, compilato dal Manetti nell'ultimo periodo della sua vita e intitolato *Mio passatempo*. I documenti, che erano appartenuti al Manetti e che, nel periodo di riposo a cui lo costrinsero negli ultimi anni della sua vita le peggiorate condizioni di salute, erano serviti a ricostruire il percorso della sua attività nelle pagine del *Mio passatempo*, trovarono in tal modo una collocazione che ne ha reso possibile la conservazione fino ai nostri giorni. In questo gruppo di documenti che contenevano disegni, progetti e relazioni riguardanti i lavori di bonifica nella Maremma, in Valdichiana e a Bientina, è compresa la cartella di disegni relativi alle opere per l'ingrandimento di Livorno, alla chiesa di S. Leopoldo a Follonica.

Marcella Previti

* Introduzione storica alla Mostra "Largo cerchio di muro, e facili barriere: le mura lorenese a Livorno, 1835-1842" tenutasi presso il Centro di documentazione e ricerca visiva - Villa Maria dal 15 aprile al 2 giugno 2002.

Breve bibliografia di riferimento

A. MANETTI, *Delle opere eseguite per l'ingrandimento della città, e porto di Livorno*, Firenze, 1844.

L. BORTOLOTTI, *Livorno dal 1748 al 1958, profilo storico urbanistico*, Firenze, 1970.

C. CRESTI - L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'Ottocento*, Firenze, 1978.

Alla scoperta della Toscana lorenese. L'architettura di Giuseppe e Alessandro Manetti e Carlo Reishammer, a cura di Luigi Zangheri. Firenze, 4 ottobre-23 novembre 1984, Firenze, 1984.

Livorno 1834. Il nuovo porto franco, una nuova città. Mostra documentaria ideata e promossa dall'AIDMEN, Livorno, 17-25 novembre 1984.

D. MATTEONI, *Le città nella storia d'Italia. Livorno*, Roma-Bari, 1988.

P. TALÀ - M. DE LUCA, *Le mura intorno. Sulla traccia delle antiche fortificazioni di Livorno*, Pontedera, 2000.