

## LIVORNO: STORIA DELLA CITTÀ

Cecilia Testa

### *La storia di Livorno prima del Principato mediceo*

Il viaggiatore che sbarca con la nave a Livorno si trova innanzi, a “sbucare” da un complesso più recente, la struttura certamente più antica della città, quella che anche i pisani sconfitti dalla battaglia a largo della Meloria e imbarcati prigionieri sulle galee genovesi dovettero sognare di rivedere con nostalgia, ovvero il mastio di Matilde. Dal mare Livorno avvia la sua storia urbana, dal porto, e al porto purtroppo deve la distruzione delle sue zone di più antica edificazione. I bombardamenti della seconda guerra mondiale sulle strutture portuali hanno falciato, spesso in modo irreparabile, gran parte della città granducale, aprendo la strada a disastri architettonici e urbanistici cui si cerca solo oggi di porre rimedio.

Livorno deve la sua origine al porto e a questo non deve solo tutta la sua storia, nella buona e nella cattiva sorte, ma anche la sua cultura, e non solo quella con la C maiuscola, della tolleranza delle *Livornine*, della tipografia che stampò, seconda in Europa, l'*Enciclopedia*<sup>1</sup>, di un poeta della grandezza di Caproni, ma anche quella con la c minuscola (ma siamo così sicuri?) del vernacolo, quella del cibo povero ma superlativo, dei bagni di mare da aprile a ottobre e di sole in tutte le stagioni.

Livorno, anzi “Livorna”, si trova per la prima volta nel 1017<sup>2</sup> in relazione alla parola “Castellum”, e dunque avamposto fortificato della costa a sud del Porto Pisano, situato sul mare nella zona della attuale Fortezza Vecchia. Il porto pisano era all'interno di una insenatura naturale il “Sinus Pisanus”, poi interratosi, situata a circa tre chilometri dalla stessa fortificazione. All'interno del castello vi erano abitazioni, di cui alcune in muratura e coperte da tegole, altre poste a ridosso delle mura o allineate lungo la via principale. La struttura del castello era unicamente in pietra, mentre il borgo adiacente doveva essere difeso quasi esclusivamente da steccati difensivi esterni. L'abitato del borgo, di cui purtroppo risulta assai difficile una ricostruzione esatta, sorse a partire dal XI-XII secolo sulla strada che da Porto Pisano portava al “Castrum Liburni”, ovvero lungo la via carraia, corrispondente almeno per l'ultimo tratto all'attuale via San Giovanni.

Intorno alla metà del XII secolo, Pisa rafforzò gli apparati difensivi di Porto Pisano e di “Livorna”: venne edificata la torre della Meloria, a indicare l'accesso al porto, due torri all'imboccatura del porto “Magnali”-che nel 1162 sarebbero state congiunte da una catena di ferro a chiudere l'imboccatura del porto. In quegli stessi anni venne costruita una fonte a Santo Stefano ai Lupi, che doveva garantire l'approvvigionamento idrico del porto, e una “domus” sulla riva del mare che dovette servire da abitazione per i marinai e di un fondaco per le merci.

Le strutture portuali e anche quelle presenti nel castello di Livorno dovettero essere danneggiate dai nemici di Pisa nel corso del XII secolo, soprattutto dopo la sconfitta della Meloria, inflitta alla Repubblica di Pisa da quella genovese. Una leggenda attribuisce a quella sconfitta, che determinò l'irrevocabile tramonto della potenza marinara di Pisa, l'origine di un piatto che garantì la sopravvivenza di generazioni di livornesi e la soddisfazione gastronomica di altrettante: la torta di ceci, più famosa nel suo connubio con la focaccia e detto cinque e cinque (da cinque centesimi di torta e cinque di focaccia, nella valuta del 1930). Proprio le galee sovraccariche di prigionieri dovettero subire le ingiurie del mare, tanto che, nelle stive, barili di farina di ceci e botticelle d'olio si rovesciarono, mescolandosi con l'acqua di mare. Quando i cambusieri si accorsero del fatto, non potendo tra l'altro “scialare” con le provviste, propinarono la poltiglia ai prigionieri. Alcuni di questi, si dice, non osarono assaggiare la sbobba, lasciandola sul ponte per un giorno. L'effetto del sole fu un toccasana, asciugando la poltiglia e trasformandola in una frittella commestibile, anzi! Comunque, tanto per rassicurare il lettore, a parte l'episodio della sua casuale scoperta la torta di ceci è cotta in forno a legna senza acqua di mare.

Intanto l'interramento progressivo del Porto Pisano lavorava a favore dello sviluppo di Livorno, dove vennero progressivamente traslate le strutture portuali. In quest'ottica sembra dunque collocarsi la concessione dell'ampia autonomia amministrativa al borgo di Livorno, nonché la sua elevazione a *Capitania* e l'emanazione di privilegi ed esenzioni fiscali a quanti venissero qui a stabilirsi, che sembra precorrere la politica delle leggi Livornine.

---

1 Le uniche due edizioni europee del settecento dell'*Encyclopédie* furono pubblicate a Lucca (1758-1776) e a Livorno (1770-1778). I tipografi livornesi furono Giuseppe Aubert, Pier Gaetano Bicchierai, Filippo Gonnella e Michelangiolo Serafini, riuniti dal 1767 una società denominata Stamperia dell'Enciclopedia.

2 Olimpia Vaccari, *Il lento cammino verso il mare*, in O. Vaccari, G. Panessa, *Livorno, il primato dell'immagine*, Pacini editore, Pisa, 1992

Le prime attestazioni della cinta muraria risalgono al 1415, all'epoca della dominazione dei genovesi. L'accesso al borgo era garantito dalle due porte, ovvero quella a Mare e quella a Terra, collegate dall'asse principale della "via maestra".

Nel corso del XIV secolo, il deterioramento della struttura portuale di Pisa causato dall'insabbiamento e dall'innalzamento del fondale di attracco determinò l'inserirsi di Livorno nel triangolo economico che vedeva Pisa centro commerciale e Porto Pisano e Livorno aree portuali. Livorno e Porto Pisano erano infatti elementi distinti di un medesimo sistema portuale: il primo residenza degli addetti del porto, il secondo centro delle strutture edilizie. Nello specchio d'acqua compreso tra le secche della Meloria e Livorno le grandi navi potevano ancorarsi anche col mare agitato. Nell'area di mare compresa tra Livorno e le due torri all'ingresso di porto Pisano le navi venivano attraccate ai "Surgitori" e scaricate delle merci, che venivano portate ai magazzini. Alla fine del Trecento Porto Pisano e Livorno consentivano l'attracco e lo scarico di circa 1000 unità annuali, con una portata superiore alle 80 botti<sup>3</sup>.

Con la caduta di Pisa in mano fiorentina e la successiva ribellione della repubblica marinara Livorno si trovò possesso dapprima francese e poi genovese. Nel 1408 i Genovesi ne fecero una *Capitania*, costituendo un vicariato con a capo un capitano e un vicario genovese con poteri militari, giurisdizionali e politici. Ma l'acquisto da parte dei fiorentini di Porto Pisano generò una conflittualità tra le due potenze, dal momento che le due aree non potevano ancora essere distinte in due diverse entità, avendo in comune molte strutture portuali. L'acquisto di Livorno da parte di Firenze sanò in parte questa situazione.

I Fiorentini mantennero il regime di privilegi e defiscalizzazioni già in vigore nel castello di Livorno con la repubblica pisana, e istituirono la magistratura dei Consoli del Mare<sup>4</sup>, incaricati, tra l'altro, di amministrare tutte le entrate e le uscite delle merci via mare, nonché quello di far costruire galere mercantili e stabilirne itinerari e viaggi.

### ***Livorno e i Medici***

Il programma politico mediceo da Cosimo il vecchio a Piero de' Medici<sup>5</sup> si incentrò su un ampliamento delle strutture militari, cantieristiche e portuali: la creazione della Fortezza vecchia infatti rispondeva all'esigenza di creare uno scalo fortificato e attrezzato. Inserendosi sulle strutture preesistenti, ovvero sulla torre di Matilde e sul Mastio dei Pisani, la Fortezza vecchia venne realizzata su progetto di Antonio da Sangallo dal 1519 al 1533. Con l'escavazione del fosso circondario venne isolata dal borgo, che dopo questa operazione risultò ridotto. Eppure Livorno risultava ancora essere un luogo di confino, assediato dalle paludi e dunque dalla popolazione fluttuante.

L'opera di riassetto complessivo di Livorno si poté avviare solo con il principato di Cosimo I.

La relazione inscindibile tra Livorno e il suo porto è data dalla tipologia di magistrature che i granduchi posero a governo della città: da un lato il governatore, che di fatto era un "capitano di terra" spesso proveniente dall'ordine dei Cavalieri di Santo Stefano, che si interfacciava col sovrano proprio attraverso la magistratura della "Segreteria di Guerra", e la Dogana, inizialmente appendice di quella pisana, che doveva far fronte alle crescenti esigenze portuali.

Per avere un'idea della Livorno alla prima metà del Cinquecento dobbiamo fare riferimento al rilievo eseguito da Giovan Battista Belluzzi nel 1546-47; da questo sappiamo che la difesa del porto era garantita dalla Fortezza Vecchia, dove Cosimo I aveva fatto edificare nel 1543 la sua residenza. Il perimetro del borgo risulta segnato da mura e circondato da un fossato. Sul lato orientale appare addossato alla cortina un bastione che ingloba la struttura di una porta e controlla la strada di Pisa, principale via d'accesso all'entroterra. Una seconda porta è segnalata in corrispondenza del porticciolo e sembra l'unica funzionante.

---

3 1 botte corrisponde a Antica unità di misura della stazza dei bastimenti. La botte (o bolla) indicava il contenitore per vino utilizzato per valutare le dimensioni di una nave. La botte veneziana, nel secolo XIII, valeva circa 450 litri. Antonio Pasquale Favaro, *Metrologia o sia Trattato Generale delle Misure, de' Pesi e delle Monete*, Napoli, Gabinetto Bibliografico e Tipografico, 1826.

4 I Consoli del mare - detti anche Ufficiali del mare o Dieci del mare - esistevano a Firenze almeno dalla metà del XIV secolo ed erano ufficiali deputati sopra la condotta dei mercanti e delle mercanzie della città, contado e distretto di Firenze, e i trasporti delle merci via terra come anche via acqua. Nel 1364, poi, le loro competenze vennero assorbite dagli Ufficiali di torre o delle cinque cose, ma la magistratura dei Consoli venne nuovamente istituita con provvisione del 13 dicembre 1421, dopo l'acquisto di Livorno: i sei ufficiali che ne facevano parte, con mandato annuale, avevano l'incarico di sovrintendere su tutto ciò che aveva attinenza con il mare - costruzione di navi da guerra e mercantili, vigilanza sui noli, sugli addetti al servizio e al commercio marittimo, sviluppo dei rapporti commerciali con Stati esteri etc. -, nonché di creare e gestire una marina mercantile comunale da mettere a disposizione dei privati, sul modello di quella veneziana. Il 22 giugno 1423 venne stabilito che tre degli ufficiali risiedessero a Pisa per sei mesi, garantendo così alla città la presenza costante della magistratura (la disposizione, però, non venne sempre rigorosamente osservata).

5 Ovvero fino al 1469.

Qui confluivano le strade pisana e montenere. Malgrado l'avvicinarsi dei lavori di manutenzione, all'epoca di questo rilievo le condizioni delle mura apparivano piuttosto precarie, tanto da renderne necessaria una ristrutturazione<sup>6</sup>, e la costruzione di tre baluardi, accanto a uno dei quali è segnalata la presenza di un blocco di 12 magazzini, di proprietà granducale, su un grande spiazzo prospiciente alla Fortezza, e adibito probabilmente a deposito di attrezzi e imbarcazioni.

Si investiva, dunque, in questa fase, soprattutto nelle strutture portuali, nonché sul collegamento tra Pisa e il porto, molto poco nella cittadina livornese. E tuttavia anche i progetti sul porto non erano destinati tutti ad andare a buon fine: dell'ambizioso progetto affidato dal granduca a Bartolomeo Ammannati verrà infatti realizzato solo un approdo e scalo per le navi in transito, a ridosso della torre del fanale<sup>7</sup>.

Tuttavia i tempi erano pronti perché anche il villaggio di Livorno venisse coinvolto in quel processo di urbanizzazione che fu una caratteristica del granducato, e che portò alla creazione di altre due città<sup>8</sup>. La creazione di città nuove doveva peraltro essere anche economicamente vantaggiosa per i granduchi, oltre che utile in termini di prestigio, poiché in terre di nessuno non si poneva il problema di espropri difficili o di dover garantire privilegi a signori locali. Certo a Livorno non c'erano signori o nobili<sup>9</sup> da non poter "scomodare": quando il progetto del Buontalenti, redatto nel 1574, venne avviato, il Granduca dovette anzi intraprendere una serie di provvedimenti quali esenzioni da dazi e immunità per reati precedentemente commessi, finalizzati ad avviare lo sviluppo urbanistico della nuova città. L'attenzione dei Medici venne orientata soprattutto a sviluppare un'autonoma capacità produttiva del porto, rivolgendo i provvedimenti populazionistici proprio alle categorie di artigiani e mercanti. Dunque il governatore doveva possedere una duplice fisionomia: da una parte doveva essere un comandante di piazzaforte, con la capacità di tenere a freno una popolazione violenta, composita e mobile come quella livornese; dall'altra doveva avere spiccate capacità diplomatiche che incoraggiassero l'arrivo di sempre nuovi mercanti e dunque far prosperare i traffici portuali.

La volontà e anche la capacità del granduca ottenne i suoi frutti, e una Livorno "completa" viene esaltata dall'affresco del Poccetti presso la Sala di Bona degli Uffizi (1608). Proprio quel disegno nitido del Buontalenti, che si scorge tuttora dalle vedute aeree e il cui senso si può ancora percepire da un suggestivo giro in battello, si deve al fossato, portato avanti sotto la supervisione e direzione dell'ingegner Cogorano, che dovette rappresentare uno dei lavori più impegnativi che interessarono Livorno. Se da un funzionario medico sappiamo che allo sterro dei fossi delle mura avevano lavorato «*homini et donne come bestie*»<sup>10</sup>, l'impresa dei fossi dovette tuttavia essere addirittura più impegnativa: nel 1601 si parla di 5500 persone attive tra schiavi e forzati!

### ***Livorno come emblema dell'assolutismo mediceo***

Anche la nascita e lo sviluppo di Livorno concorrono a dimostrare il fatto che il granducato mediceo abbia avuto le caratteristiche di uno stato assoluto. In anticipo rispetto alle monarchie nazionali, o forse molto in ritardo rispetto agli antichi imperatori, i Medici incarnarono tutte le caratteristiche dei dittatori. Erano disposti a non andare per il sottile pur di realizzare i loro progetti, ricorrendo a ogni mezzo coercitivo per richiamare lavoratori, e anche laddove le opere fossero realizzate da salariati le paghe erano talmente miserabili da essere comunque vessatorie<sup>11</sup>. I granduchi manifestarono la loro attenzione nei confronti della propaganda, che all'epoca si realizzava attraverso un'architettura celebrativa, a volte in modo aperto, per prendere il caso della nostra città, come nel monumento dei Quattro Mori, a volte in un modo che diremo pur con le cautele del caso, in modo subliminale, come nel Duomo, intitolato a San Francesco ma

---

6 Eseguita tra il 1550 e il 1560

7 D. Matteoni, *Livorno*, Laterza, Bari, 1985.

8 Cosmopoli ovvero Portoferraio (1548), Eliopoli ovvero Terra del Sole, in Romagna (1564). Una quarta fondazione medicea, di entità più modesta, ovvero Sasso di Simone, del 1566, alla frontiera col ducato di Urbino, è invece oggi ormai diruta.

9 Uno dei tanti (e piuttosto gravi) proverbi popolari di Livorno infatti così recita: "La nobiltà di Livorno comincia da 'na stanga e finisce in un corno".

10 V. Paganucci al granduca Francesco I in Archivio di Stato di Firenze, "Mediceo, "Governi della città e luoghi soggetti", f. 2138, c. 358, c. 454

11 Per reclutare lavoratori si ricorreva alla "comandata", ovvero all'obbligo di prestare la propria opera e quella dei loro animali da soma qualora questa fosse richiesta. Talvolta si ricorreva anche ai salariati, che tuttavia non dovevano poter contare su condizioni migliori: la paga era talmente misera che per consentire la sopravvivenza spesso doveva lavorare anche la donna. Da un funzionario mediceo, infatti, sappiamo che allo sterro dei fossi per le mura di Livorno lavorano "homini et donne come bestie". A uno scopo pratico occorreva anche la frequente commutazione della pena ai rei di delitti comuni nel domicilio coatto, che, ovviamente, consisteva in quei luoghi di nuova "bonifica" - ma si è appena parlato di quanto si potesse parlare di "bonifica", in epoca medicea - dove non c'era nessuno che volesse andare e dove le necessità di braccia si facevano impellenti. Vi erano poi infine i forzati veri e propri e gli schiavi, ovvero i turchi catturati durante spedizioni sulle coste nord-africane.

inneggiante alla memoria del granduca Francesco I. I Medici erano poi i detentori unici delle finanze dello Stato, tanto che i possedimenti, le rendite e le speculazioni private erano di fatto indistinguibili da quelle pubbliche<sup>12</sup>. Manifestarono poi in tutta la loro politica urbanistica l'esigenza di creare un sistema di fortificazioni che altrove in Italia si trova solo a baluardo della Serenissima, caratterizzata dall'imponenza e dalla razionalità del sistema difensivo dei loro domini, volto a sbarrare ogni via d'accesso al granducato: «Una specie di Maginot avant la lettre» di cui Livorno, con le due cittadelle della Fortezza Vecchia e della Fortezza Nuova e con il vicino Forte di Antignano<sup>13</sup> fu parte determinante.

L'assolutismo mediceo si connota anche nella standardizzazione di prototipi attraverso la creazione della "Accademia"<sup>14</sup>. Il sommo modello è Michelangelo e il michelangioloismo, nella sua accezione grandiosa e per quella sua componente nazionale su cui già il Vasari delle *Vite*<sup>15</sup> aveva posto l'accento. Proprio questo nazionalismo giustifica il fatto che talvolta il manierismo mediceo faccia un balzo a ritroso rispetto a Michelangelo stesso per riallacciarsi addirittura a Santi di Tito. Inoltre, sebbene ogni artista abbia un suo linguaggio personale, tuttavia gli architetti del manierismo mediceo crearono una *koinè* che si ritrova da un capo all'altro del Granducato. In linea con il linguaggio comune che pervase di sé tutto il granducato, a Livorno si realizzò, a partire dai primi mesi del 1594, la piazza d'arme, in posizione centrale rispetto alla maglia viaria, pensata in risposta a esigenze militari ma anche celebrative del regime, fossero esse civili o religiose, mentre si proseguiva edificazione di case lungo la via Ferdinanda, secondo la volontà di definire un asse rappresentante il collegamento diretto tra la piazza e le due porte della città. Qui decorazioni a graffito e ad affresco concorrevano a formare l'immagine della nuova città; nel 1597 si era cominciato a lavorare alle facciate della via Ferdinanda, della piazza e, seppure con minore impegno, a quelle delle altre strade. I temi dovevano rappresentare attraverso svolgimenti di vario tipo un'apoteosi del potere granducato. Nel 1602 la piazza era completa; ai suoi lati si ergevano gli oratori officiati dalle potenti confraternite della Misericordia, del SS. Sacramento e di Santa Giulia; provvisoriamente vi si tenevano altre attività, come il mercato del grano, ogni lunedì, «sotto le logge della piazza del duomo in quelle verso il mare».

Di pari passo alla cura dell'immagine cittadina, proseguivano le iniziative per il miglioramento e l'ampliamento delle strutture portuali e per la sistemazione dei luoghi utili per il commercio. Un primo lazzeretto per la quarantena delle flotte giunte in porto era stato impiantato tra il 1582 e il 1583 sullo scoglio della torre del fanale; uno stabilimento di maggiori dimensioni venne costruito nel 1597 per volontà di Ferdinando. Il lazzeretto, che poi prese il nome di San Rocco, venne chiuso da un recinto ottagonale e realizzato a sud della città.

Il bagno dei forzati, invece, venne costruito nell'area del bastione grande del duca Cosimo, di cui mantenne parte della muraglia. I forzati erano un "bene" fondamentale per una città in espansione. Il Bagno sorse quindi non lontano dalle darsene e si inserì con l'aspetto di una vera e propria fortezza tra la città vecchia e la città nuova. Adiacente al Bagno, verso il porto, si collocava la biscotteria, una vera e propria fabbrica dotata di magazzini, di buche per la conservazione del grano, di forni, dove veniva fatto il biscotto per gli equipaggi delle navi e il pane per il consumo cittadino.

Assai scarsa era invece l'organizzazione dell'assistenza sanitaria; alle epidemie frequenti si doveva far fronte per lo più con ricoveri provvisori. L'ospedale di Sant'Antonio, collocato nella chiesa omonima, venne potenziato con l'aggiunta di nuovi ambienti nel 1602. Bagno, Biscotteria e ospedale di Sant'Antonio si disponevano in un'area coincidente con le vecchie fortificazioni, distinta dal nucleo antico e dagli spazi della nuova città. Con l'escavazione della darsena nuova si venivano a creare una serie di attrezzature adatte alla sosta e alla riparazione delle navi, in particolare delle galere dell'ordine di Santo Stefano, che qui avevano la loro base. Tra il 1590 e il 1610 si ripulì il vecchio bacino, si allargò la bocca e si realizzò davanti alla darsena una piattaforma fondata sul mare nella quale vennero impiantati capannoni forse a uso di arsenale. Intanto l'incremento del volume dei traffici determinò, tra il 1594 e il 1597, la creazione di alcuni magazzini su una fascia di terreno del nucleo antico rimasto inedito lungo il fosso della fortezza vecchia. Nel 1603 risultavano cinque scali nei quali si caricavano e si scaricavano le merci, collocati sulle darsene, davanti alla fortezza vecchia, dove arrivava il canale dei navicelli e sul «fosso che entra in Livorno nuovo nell'area dei magazzini». Nella stessa prospettiva venne creata l'apertura di una piccola darsena interna, il cosiddetto porticciolo «nella Piazza Nuova di Livorno tra la Fortezza Nuova e il Bagno delle ciurme».

---

12 Sul territorio di Livorno ciò è dimostrato dal possesso personale del granduca di alcuni magazzini nel nuovo accrescimento, utili a conservare quei cereali sui quali il casato mediceo speculava.

13 Giorgio Spini, *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, L. S. Olschki, Firenze 1976, introduzione generale, p. 20.

14 L'Accademia granducato delle lettere nasce nel 1541, del disegno e delle arti nel 1563.

15 Giorgio Vasari, in *Vite de' più eccellenti pittori, scultori e architettori, da Cimabue insino a' tempi nostri*, pubblicato nel 1550, aveva parlato, a proposito di Michelangelo, di "fiorentinità".

Tra il 1611 e il 1620 venne realizzato il molo più vicino alla costa rispetto a quelli del fanale, che risolse il problema dell'attracco al porto livornese.

Intanto si procedeva al riempimento della città, per il quale si ricorse anche a enti caritatevoli, come i Ceppi di Prato, pur sotto la supervisione dell'Ufficio della fabbrica. L'ente finanziò soprattutto l'edificazione di magazzini per il deposito delle merci, in una prima fase nei pressi del porticciolo e in seguito presso il fosso della Fortezza Nuova<sup>16</sup>.

Già in questa prima fase andava delineandosi la tipologia edilizia che sarebbe divenuta prevalente nei cento cinquant'anni a seguire, ovvero quella di edifici sviluppatasi su vari livelli da adibirsi a funzioni diversificate di una tipologia nuova, più confortevole e ornata, "a uso di Firenze". Intanto si lastricavano le strade principali.

### ***Il contributo delle Religioni e delle Nazioni***

Un secondo polo per la vita religiosa si venne attestando su una delle strade perpendicolari alla via Ferdinanda in direzione della Fortezza nuova, o meglio lungo l'asse della via dei Greci e via della Madonna. Lungo questo asse si costruirono una serie di chiese alla cui decorazione parteciparono in misura preponderante le comunità straniere, organizzate in Nazioni. Qui vennero erette la chiesa dei Greci Uniti, quella degli Armeni e la chiesa della Madonna, dotata di altari e cappelle erette dalle varie Nazioni. Si trattò quasi di riunire in un unico luogo fedeli diversi, riuniti forse solo dal fatto di aver una patria altra rispetto a quella livornese, e pure riuniti a essi.

#### *La Nazione Greca*

I Greci uniti, tra i primi stranieri a giungere a Livorno, qui edificarono la loro chiesa, di culto cattolico, nel 1601, intitolandola alla Santissima Annunziata. Il progetto si deve ad Alessandro Pieroni, mentre la facciata, eretta un secolo dopo, al Baratta.

L'insediamento dei greci a Livorno ebbe inizio nella seconda metà del Cinquecento, quando Cosimo I Medici decise di potenziare la sua nuova flotta dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano per combattere la pirateria nel mar Mediterraneo. A questo scopo reclutò marinai greci ritenendoli esperti navigatori nonché secolari nemici dei Turchi. Al loro arrivo in città i greci erano andati a occupare le case sparse intorno alla Chiesa di San Jacopo, ove ottennero il permesso di officiare i propri riti religiosi. All'inizio dell'insediamento greco infatti, non esisteva nessuna differenza tra greci uniti, di rito latino, e greci ortodossi, di rito bizantino. Già nel primo ventennio del Seicento la comunità si era accresciuta notevolmente tanto da rendere necessaria la costruzione di nuove case che dettero origine al "Borgo dei Greci", edificato per volere di Ferdinando I. Il ceto mercantile della comunità preferì occupare le strade limitrofe al porto presso la Porta Colonnella e nell'area di via della Madonna, dove aprirono botteghe per il commercio dei grani e della "Masticha", una resina aromatica usata dai Sultani per mantenere l'alito fresco, di cui i greci erano esclusivisti sulla piazza di Livorno. È noto come questa colonia riuscì a inserirsi con estrema facilità con la popolazione locale, che apprezzava questo popolo per la sua operosità e per l'esperienza nelle arti militari. A dimostrazione di questa perfetta convivenza si ricorda nel Cinquecento, la nomina del greco Giovanni Manolis Volterra di Zante in veste di Governatore della città. Sarà questi infatti a introdurre nella cultura popolare l'usanza di ricevere nel Palazzo Prefettizio la benedizione dell'Acqua Santa ogni vigilia dell'Epifania. Questa tradizione, rimasta fino alla fine dell'Ottocento, ha dato origine al famoso detto di "farsi benedire dai greci", rimasto nella tradizione livornese.

Nella chiesa della Madonna, i cui lavori iniziarono nel 1607, nei pressi dello scomparso oratorio dei Santi Cosimo e Damiano su progetto di Alessandro Pieroni, completato in breve tempo col titolo di Santa Maria, San Francesco e Santi Cosimo e Damiano, trovarono invece collocazione altari e cappelle delle varie Nazioni. Forse fu proprio la sua ubicazione, che potremmo definire all'insegna dell'"ecumenismo", che ne fece infatti nel tempo il punto di riferimento delle numerose comunità straniere presenti a Livorno, e che ne fecero tra l'altro inizialmente il loro luogo di sepoltura. L'altare della Nazione francese risale al 1613; seicentesco è anche l'altare dei Portoghesi. Un altare venne posto dalla Nazione olandese alemanna, mentre nel Settecento la chiesa si abbellì di un confessionale con lo stemma dei Paesi Bassi

#### *La Nazione Francese*

Il primo nucleo francese stabilitosi a Livorno era costituito dai marsigliesi e dai provenzali richiamati a Livorno dal Granduca Ferdinando I, interessato a garantirsi l'approvvigionamento di granaglie e di buon vino

---

16 Intorno all'anno 1638.

dall'entroterra francese. I marsigliesi si distinsero nella fabbricazione del sapone bianco, che esercitavano in una manifattura situata nella strada che prese il nome di via della Saponeria. Si localizzarono lungo l'attuale via Piave, al tempo distinta in tre parti, denominate via della Tazza, via Marsigliana, e via della Saponeria. Pur mantenendo vive le proprie tradizioni, i francesi si integrarono perfettamente con i Livornesi, tanto da diffondere l'uso della loro lingua anche a livello locale. Numerosi sono infatti i francesismi che hanno influito sul vernacolo livornese dando vita ad alcune parole ancora oggi usate nel dialetto popolare: "tirabusciò" da "tire ouchon" e "pappiè", dal francese "papier", usato dai livornesi in senso ironico per indicare uno scritto forse troppo lungo e noioso.

#### *La Nazione Olandese Alemanna*

Conosciuta anche come Nazione Fiamminga, questa comunità riuniva gente proveniente dai Paesi Bassi, per lo più olandesi e nuclei di origine tedesca che si raccolsero in una confraternita sotto il nome di *Gongregazione Olandese Alemanna*. Gli olandesi giunsero in città per aprire nuove rotte commerciali e istituire i propri centri di affari. I primi mercanti si stabilirono a Livorno intorno al 1600 dando vita a intensi traffici marittimi con paesi lontani, come Russia e le Indie, da cui importavano cuoio, caviale, cera, spezie e altri prodotti di lusso, molto richiesti dal mercato toscano. Assai numerosa fu all'interno della comunità la presenza di marinai, alcuni impiegati come corsari o soldati sulle galere granducali dell'Ordine di S. Stefano, oppure impegnati nel trasporto di grano dalle terre del Levante. La colonia fiamminga a Livorno non si limitava ai mercanti e ai marinai, ma sviluppò una intensa attività artigianale a cui dettero vita i numerosi orafi, tagliatori di pietre, raffinatori di zucchero e sale, pittori che operavano in città contribuendo a diffonderne l'immagine nel resto d'Europa. La Nazione olandese non ebbe una collocazione nettamente identificabile sul territorio, e pertanto non incise sul tessuto urbano originando toponimi, poiché le residenze, le botteghe e gli uffici commerciali dei propri componenti erano diffusi sul territorio con prevalenza nella zona del porto, lungo la via Grande e nella zona adiacente a via della Madonna.

#### *La Nazione Armena*

Gli armeni, presenti a Livorno per le loro attività commerciali, ottennero il permesso di costruire una chiesa nazionale solo nel Settecento, anch'essa in via della Madonna, dopo aver vinto le resistenze della Santa Sede, che guardava con sospetto le concessioni elargite alla comunità armena, temendo un radicamento delle posizioni gregoriane. La chiesa di San Gregorio Illuminatore, opera di Giovanni Del Fantasia, fu consacrata dunque solo nel 1714.

Provenienti dalla regione montuosa a sud del Caucaso tra l'attuale Russia, Turchia e Iran, gli Armeni erano arrivati in città sul finire del '500, attratti dai privilegi e dalle esenzioni emanate da Ferdinando I che invitava espressamente questo popolo a stabilirsi a Livorno. È probabile che già nel 1582 esistesse un primo nucleo di rappresentanti armeni, che a questa data risultano tutelati dal console Kirakos Mirman. Questo cognome ricorda una delle più note e facoltose famiglie armene di cui rimane traccia nell'antica Villa del Buffone, ubicata a Montenero basso, che fu abitata dal nobile Gregorio De Ghirac Mirman sin dal 1677. Ricchi mercanti e abili nel commerciare prodotti esotici, gli Armeni furono i primi a introdurre in Toscana merci pregiate come la seta, la porpora e le pietre preziose provenienti dall'Oriente.

In un primo tempo si stanziarono nell'area attigua a via della Madonna, dove ottennero il permesso di celebrare i propri riti nell'antico oratorio dei SS. Cosimo e Damiano, oggi non più esistente. Nelle strade limitrofe, la comunità, già nel Seicento giunta a duecento unità, aprì fondaci, botteghe e una stamperia, da cui uscì il primo libro stampato a Livorno, il Salterio di David, un'opera etico-morale impressa in caratteri armeni. Soprannominati dai livornesi "i ricchi", per la loro agiatezza ma anche per la generosità che dimostravano nelle cospicue elemosine alle chiese cittadine, gli Armeni sfoggiavano abiti lussuosi e tessuti pregiati che commerciavano direttamente con la Persia. La maggior parte vestiva infatti all'orientale con il tipico copricapo a forma di turbante, la lunga tunica e il mantello.

#### *La Nazione Inglese*

Negli anni '70 del '500 approdarono nel porto di Livorno le prime navi inglesi. Portavano stagno, piombo, tessuti, salmoni e aringhe direttamente dall'Inghilterra, tutte merci che venivano vendute a Livorno e negli altri porti italiani per consentire poi l'acquisto nei porti dell'Egitto, della Turchia e dell'Italia meridionale di cotone, sete, vino, olio, spezie e uva passa da rivendere in patria. Il volume del commercio mediterraneo, dopo i primi pionieristici viaggi navali, andò progressivamente sviluppandosi e i mercanti che commerciavano con i paesi dell'area mediterranea costituirono nel 1581 la *Turkey Company* e nel 1583 la

*Venice Company*. Le due compagnie, fondendosi, dettero vita nel 1592 alla Compagnia del Levante<sup>17</sup>.

La presenza di navi mercantili inglesi nel Mediterraneo subì un forte incremento a partire dal 1604 quando venne siglato il trattato di pace anglo-spagnolo di Londra che rese meno pericolose le rotte mediterranee per gli inglesi. Fu in quegli anni che a Livorno fecero la loro apparizione anche capitani inglesi che si ponevano più o meno apertamente al servizio del granduca Ferdinando I come corsari, magari perché resi «disoccupati» dalla pace col nemico spagnolo (i nomi dei pirati e corsari Ward, Richard Gifford, Robert Thornton tornano costantemente nelle cronache dei primi due decenni del '600)<sup>18</sup>. Di pari passo con l'apparire delle loro navi nel mar Mediterraneo iniziò l'insediamento di mercanti inglesi a Livorno<sup>19</sup>.

Le autorità granducali fin da subito videro con favore questo insediamento e a questo proposito è significativo che copia delle *livornine* del 1591 e 1593, con l'invito agli stranieri a stabilirsi a Livorno e la promessa di una relativa "tolleranza" religiosa, furono inviate anche alla regina Elisabetta I.

Ben presto la comunità iniziò a organizzarsi. Nel 1597 venne nominato il primo console della nazione inglese a Livorno nella persona dell'irlandese Raymond Dawkins, già residente nella città, cui alcuni anni dopo subentrò l'inglese Thomas Hunt. Dopo il 1621 alcuni conflitti circa la nomina a console richiesero addirittura l'intervento formale del re Giacomo I, intervento, questo del sovrano, che dimostra l'importanza ormai acquisita da Livorno come snodo fondamentale del commercio inglese nel Levante. Se nel 1600 più o meno arrivava una nave inglese al mese, nel 1620 questo numero era infatti ormai più che raddoppiato.

È con ogni probabilità solo con gli anni '20 del '600 che si può iniziare a parlare propriamente di una comunità inglese strutturata a Livorno e si può forse utilizzare proprio il 1621 e la nomina a console della nazione inglese di Richard Allen come cesura cronologica tra una prima fase della presenza inglese a Livorno, pur importante ma dai caratteri ancora incerti e indefiniti, e una nuova fase in cui la presenza delle case mercantili inglesi in città andò progressivamente acquistando importanza sia per l'economia cittadina sia per il mondo economico e politico inglese. Se nei decenni a cavallo della fine del '500 gli inglesi a Livorno erano in massima parte capitani - spesso proprietari delle loro navi -, a partire dagli anni '20 la nazione inglese è composta essenzialmente da agenti commerciali di compagnie con sede a Londra e da doviziosi mercanti e armatori, diventando nel giro di pochi anni la più importante delle comunità inglesi in Italia e superando per consistenza numerica quelle di Venezia, Genova e Napoli. Probabilmente a un inglesismo dobbiamo il nome della più famosa bevanda livornese, il *ponce*, di cui è chiara la derivazione. All'origine vi è invece un leggenda analoga a quella della "torta di ceci": «Si narra che verso la fine del '600 o i primi anni del '700 (quien sabe?) un vascello proveniente dalle americhe approdasse, alquanto scatafasciato, in porto. Trasportava balle di caffè e barilotti di rhum. Per un fortunale in viaggio i barilotti di rhum si erano irrimediabilmente squassati riversando il loro contenuto sulle balle di caffè, annullando così il loro valore commerciale. Le balle di caffè, irrimediabilmente "rovinare" dall'accidente, furono messe in vendita a prezzo stracciatisimo sulle banchine del porto. I portuali, che il caffè se lo sarebbero potuto solo sognare, colsero l'occasione al volo e scoprirono quanto di buono c'era in quella strana mescolanza. La bevanda prese piede e cominciò a essere servita anche nei pubblici esercizi. L'igiene non era certo di casa a quei tempi, e per rendere il servizio più gradevole e sicuro, si usava strusciare con una buccia di limone il bordo del bicchiere. Ahimé, al termine dell'operazione in qualche modo "disinfettante", la buccia veniva buttata direttamente nella bevanda calda, conferendole quel sapore particolare»<sup>20</sup>

### *La Nazione ebrea*

La Nazione Ebraica fu senza dubbio la più numerosa e la più importante economicamente e culturalmente, fra le varie Nazioni che risiedettero a Livorno. La presenza ebraica crebbe lentamente fra la fine del sec. XVI e l'inizio del XIX fino a rappresentare circa il 10% della popolazione totale della città. I larghissimi privilegi elargiti con le "Costituzioni Livornine" del 1591 e 1593 e dirette a richiamare a Livorno gli ebrei ispano-portoghesi che erano stati espulsi dalla penisola iberica alla fine del sec. XV, permisero a questi ultimi di raggiungere a Livorno una floridezza economica e culturale raramente eguagliate in altre comunità del Mediterraneo: v'era garanzia per i marrani (o cripto-giudei) di praticare liberamente l'Ebraismo senza il rischio di passare per il tribunale dell'inquisizione; era garantita la libertà di studiare e conseguire titoli accademici, di possedere beni immobili, di risiedere in quartiere aperto (a Livorno non vi fu mai ghetto), di

17 G. Pagano, *De Divitiis, Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Marsilio, 1990.

18 C. Ciano, *Corsari inglesi a servizio di Ferdinando I*, Atti del convegno "Gli Inglesi a Livorno e all'Isola d'Elba", Bastogi editore, 1980

19 S. Villani, *Una piccola epitome di Inghilterra. La comunità inglese a Livorno negli anni di Ferdinando II, questioni religiose e politiche*; da *Cromohs* 2003

20 Ricavato da "<http://www.mistercarota.com/vostre/vsarticoli.php?pag=enrica2>"

stabilirsi in città ed eventualmente andarsene con i propri beni, di stampare libri ebraici, di amministrare autonomamente la giustizia nelle cause fra ebrei. L'istituto della *beliottazione*, e cioè l'approvazione da parte dei Massari della Nazione dei nuovi arrivati che ne facevano richiesta conferiva ipso facto la qualifica di suddito toscano e permetteva di fruire all'estero della protezione diplomatica. Ciò spiega il gran numero di ebrei in tutto il bacino del Mediterraneo che furono o sono tuttora registrati come "livornesi".

Gli Ebrei svolsero a Livorno il commercio di intermediazione e di deposito fra gli scali di Levante e le piazze d'Italia e del Nord Europa valendosi dei privilegi accordati dal governo mediceo alla città.

Nel corso del sec. XVIII, col mutare della situazione politico-economica nel Mediterraneo, i traffici acquistarono un andamento più marcatamente nord-sud, fra la sponda italiana e quelle nordafricane: Livorno divenne piazza di riferimento per gli scambi col Maghreb, in gran parte in mano agli ebrei che importavano cereali, corallo, pellami, piume di struzzo, ed esportavano tessuti e manufatti vari.

È probabile che dopo una fase iniziale si stesse facendo avanti una maggiore attenzione alla composizione sociale degli abitanti della varie aree della città; in quest'ottica si collocherebbe anche la scelta di spostare la Sinagoga dalla "strada degli ebrei", identificabile con una parallela di via San Francesco, in un sito caratterizzato dalla presenza di molti laboratori artigiani, quasi a ridosso del "pomerio". La ricollocazione sarebbe avvenuta per due fattori: da un lato per allontanare il culto ebraico dalla via Ferdinanda, dall'altra per promuovere il costruirsi di un nuovo quartiere ebraico. In realtà Livorno, come si è visto, non ebbe mai un quartiere chiuso, un vero e proprio ghetto. La componente ebraica poté da subito ottenere a livello case, terreni, negozi e locali, nel moderno senso del termine. Al ceppo levantino (proveniente dall'Impero ottomano) probabilmente si deve l'introduzione dei pomodori nella cucina livornese, anche in quella popolare, in anticipo rispetto al resto d'Italia. Certo è che la parola "cuscussu", presente anche nei detti popolari, indica una "contaminazione" che dalla gastronomia approda alla lingua. Del resto nel vernacolo livornese ci sono molti termini che si rifanno al "bagitto", ovvero alla lingua popolare ebraica in cui confluiscono spagnolo, portoghese, italiano e ebraico antico. Agli ebrei sefarditi invece, numericamente preponderanti in città, si dovrebbe invece l'introduzione del caffè, addirittura in anticipo rispetto a Venezia. Altre fonti parlano invece di una prima bottega del caffè solo (si fa per dire) nel 1703, aperta in Piazza d'Arme.

Come avviene per tutte le comunità prive di obblighi e di restrizioni che si stabiliscono in un luogo, così le varie comunità nazionali o religiose trovarono nella Livorno granducale la possibilità di contribuire alla creazione della città e della sua cultura nella misura in cui ogni singolo appartenente ai vari gruppi poté farlo. Anch'esse, infatti, a Livorno, nel corso degli anni, produssero uomini di ingegno e uomini di minori capacità, di alto e di basso reddito. Si può dire che in una situazione in cui di fatto tutte le varie comunità, le varie etnie e religioni partivano da zero, tutti furono liberi di esercitare il proprio influsso. Fu, più che il privilegio maggiore concesso a quella o a quell'altra religione e gruppo nazionale, lo spirito d'iniziativa che determinò il radicamento e lo sviluppo sul territorio di quegli stessi gruppi.

### *Il contributo degli enti*

A partecipare allo sviluppo della città furono in modo consistente sia l'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano<sup>21</sup> sia i Ceppi di Prato<sup>22</sup>, che finanziarono moltissimi caseggiati e magazzini nella città. I rappresentanti dei due enti facevano parte di una commissione composta anche dal Provveditore della Fabbrica e dagli architetti Cogorano e Cantagallina, che aveva il compito di stabilire ubicazione, modello e

---

21 Nel 1561 Cosimo I de' Medici istituì il sacro e militare Ordine dei cavalieri di Santo Stefano, intitolato al santo patrono del giorno in cui Cosimo aveva sconfitto i suoi nemici nella battaglia di Montemurlo (2 agosto 1554). La creazione di questo ordine avrebbe dovuto favorire, secondo gli ambiziosi progetti del futuro granduca (lo diverrà per bolla papale solo dal 1569), la creazione di una forza militare marittima, fedele alla causa dinastica e capace di riequilibrare i poteri europei sul Mediterraneo a vantaggio di Firenze. La base navale dell'Ordine venne inizialmente posta a Cosmopoli (l'antico nome di Portoferraio) ove rimase per un quarantennio prima di essere definitivamente trasferita a Livorno. Da R. Bernardini, *Breve storia del Sacro Militare Ordine di S. Stefano papa e martire dalla fondazione a oggi e dell'Istituzione dei Cavalieri di S. Stefano*, Pisa 1995.

22 Istituzione Pubblica di Beneficenza fondata nel 1410 fondata dal mercante pratese [Francesco di Marco Datini](#), cui alla morte lasciò gran parte del suo cospicuo patrimonio. Si trattava della "Casa e Cieppe de' poveri di Francesco di Marco" sostenendo, nel testamento, «si che in perpetuo de' frutti d'esse si paschino e si nutrichino i poveri di Giesù Cristo». La fondazione, che il Datini volle in niuno modo sottoposta alla Chiesa o ecclesiastici uffici o prelati ecclesiastici o altra persona ecclesiastica, doveva essere gestita da quattro terrazzani, de' migliori e più onesti della terra di Prato, nominati dal Comune". Essa ebbe come sede lo stesso [Palazzo Datini](#), dove il mercante aveva abitato, e al cui mantenimento era tenuta a provvedere. Accanto a questa istituzione, chiamata il "Ceppo nuovo", in quel periodo operava in Prato un altro ente assistenziale, detto il "Ceppo Vecchio", fondato già nel 1283. Dopo il sacco del 1512, i due enti si trovarono gravemente indebitati e nel 1537 vennero chiusi, per poi essere riaperti nel 1545 da Cosimo I de' Medici, riuniti in una istituzione nuova, chiamata, appunto "Casa Pia de' Ceppi". *Schede informative dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini"*.

numero delle case da edificarsi. I meccanismi di finanziamento prevedevano che gli enti versassero anticipatamente alla Fabbrica di Livorno le somme necessarie, che quest'ultima amministrava, tenendo una contabilità separata. Le case costruite venivano date a livello, in modo da fruttare una certa rendita e insieme mantenere la proprietà e consentire agli enti di essere sollevati dagli obblighi di riparazione e manutenzione. C'è da sottolineare il fatto che anche gli enti di cui si è parlato erano caratterizzati dalla più assoluta "laicità", intendendo con questo termine l'indipendenza culturale e psicologica rispetto alla religione di quanti prendevano a livello le case da essi costruite.

### ***L'accrescimento della Venezia nuova***

Intorno al 1630 Giovan Battista Santi, provveditore dell'Arsenale di Pisa, cominciò a ideare un accrescimento sul lato nord-est della città; non vi erano pressanti necessità demografiche a determinare l'ubicazione dell'area, quanto piuttosto la volontà di utilizzare un sito strettamente collegato al porto, e, forse, l'intenzione di generare un quartiere di servizio e di servizi al porto stesso. Questo proposito si realizzerà solo in una seconda fase: al 1646 infatti le strutture edificate erano ancora limitate e difficili da vendere.

Le ambizioni che si celavano dietro l'intervento dovevano essere grandiose, come è dimostrato da affermazioni che riguardano il quartiere dell'Accrescimento e che ne parlano nei termini di "città nuova"<sup>23</sup>. Tuttavia l'entusiasmo per la nuova fabbrica dovette fare i conti con un'endemica mancanza di fondi che rallentò, insieme ad altri problemi, le edificazioni. Forse per la scarsa salubrità dell'area, forse, con più probabilità, per la recessione che colpì tutta la Toscana e anche Livorno, scatenata dalla serie di carestie e dalla peste del 1630, e che si ripercosse sul mercato immobiliare pubblico e privato, le case del primo accrescimento della Venezia non vennero particolarmente richieste.

Tuttavia, la crisi caratterizzata da una diminuzione demografica nelle città e da una stasi nel settore edilizio, da una contrazione nell'emissione e circolazione monetaria e da un aumento della disoccupazione e della miseria<sup>24</sup>, sembra essere stata superata a Livorno prima che altrove<sup>25</sup>. Nel 1635 la popolazione infatti sembra essersi ripresa dal crollo demografico del 1629-1630, dovuto alle ripetute epidemie di peste; tale incremento, registrato dal Pardi nei termini di 12.302 abitanti agli anni 1642-43, si può in realtà soprattutto collegare ai nuovi arrivi. Da un'analisi eseguita sui registri Parrocchiali di Livorno, mentre la natalità restava elevata, la mortalità aveva raggiunto coefficienti pari o superiori, tanto che nel 1643-45 si erano riscontrati saldi negativi<sup>26</sup>.

Anche il quadro politico era critico: la Francia si era fatta minacciosa soprattutto dopo che Ferdinando II aveva rifiutato l'alleanza propostagli da Richelieu per poter mantenere una politica di neutralità. Inoltre la situazione geografica di Livorno portava inevitabilmente a contatti assai ravvicinati con la guerra: nel 1652 a una battaglia tra Inglesi e Olandesi i livornesi poterono assistere dagli spalti della Fortezza. Inevitabile fu dunque la ripresa dei lavori di fortificazione che culminarono proprio con la fortificazione del settore nord della città.

La strategia medicea fu l'artefice del successo del "sistema integrato", per usare un termine contemporaneo, di Livorno, attraverso quattro elementi cardine: le fortificazioni che circondavano l'area portuale<sup>27</sup>, la neutralità politica<sup>28</sup>, l'istituto del Porto Franco<sup>29</sup>, un intero quartiere dedicato ai traffici e a chi li praticava. Le fortune di Livorno, dunque, si legarono a un particolare tipo di commercio, ovvero quello di deposito: minima era la quantità di merce che serviva al mercato interno, mentre il maggior volume di merci transitava, destinato ad altri mercati. Erano consentite tutte le operazioni di deposito, smistamento, reimballaggio.

Se negli anni 30 del XVII secolo dai documenti si ha un'immagine di una città in cui affluiscono soprattutto artigiani e piccoli negozianti con una situazione economicamente compromessa alle spalle, intorno al 1640 la

---

23 Archivio di Stato di Livorno, Dogana, F. 3, inserto 37

24 R. Romano, *L'Italia nella crisi del XVII secolo*, in "Studi storici", IX, n. 3-4, luglio dicembre 1968, pp. 188-191

25 G. Pardi, *Disegno della storia demografica di Livorno*, in Archivio Storico Italiano, vol. LXXVI 1918

26 E. Fasano Guarini, *La Popolazione in "Livorno: progetto e storia di una città tra il 500 e il 600*, Pisa, 1980; e *La politica demografica delle città italiane nell'età moderna*, in *La demografia storica delle città italiane*, Bologna Clueb 1982

27 Che garantiva il riparo a esempio dalle scorrerie barbaresche

28 La neutralità politica determinava il fatto che a Livorno si registrasse un incremento dei guadagni soprattutto in tempo di guerra, in quanto si coprivano con i nomi livornesi la vera proprietà delle mercanzie per sottrarre gli effetti delle nazioni belligeranti alle loro prede reciproche

29 Dalla seconda metà del XVII secolo il porto di Livorno era stato dichiarato "franco" nei riguardi del dazio di importazione, ovvero equiparato a un territorio non nazionale; dunque vi si potevano introdurre merci straniere, destinate alla riesportazione o al consumo entro le mura, senza il pagamento del dazio

situazione appare diversa: le carte civili mettono infatti in luce un ceto mercantile ben più stratificato e consistente, fatto di rappresentanti di grosse compagnie commerciali italiane ed estere, che vedono in Livorno non tanto come “Rifugium peccatorum” quanto come il deposito granario più rilevante e conveniente del mediterraneo.

I traffici livornesi erano specializzati nei grani, nei salumi e nel pesce salato.

Nel quartiere della Venezia committenti, progettisti ed esecutori seppero mantenere i caratteri principali dell'antica prassi urbanistica: l'efficienza dei controlli pubblici, la capacità di inventare nuove forme urbane indipendenti dalle figure geometriche regolari, la stretta unità tra progettazione urbanistica e edilizia, la coordinazione degli spazi abitativi e di mercato non disgiunta dalla coordinazione dei tempi propri del lavoro; nello stesso tempo vennero accettati con spregiudicatezza i miglioramenti tecnici e figurativi dipendenti dalla nuova mentalità scientifica e dalla nuova educazione visiva. Sviluppando simultaneamente questi principi eterogenei, realizzarono un ambiente urbano originale, vitale anche dopo la crisi della progettazione monumentale<sup>30</sup>. Nel quartiere Venezia la priorità dell'elemento economico rispetto alla necessità celebrativa si rivela a pieno, determinando una definitiva rottura della regolarità urbana a vantaggio del funzionamento città-porto, un'assenza di assi privilegiati con funzione monumentale (viali, piazze, prospettive) e la penetrazione nella struttura urbana di quella portuale, con le case d'abitazione e i magazzini che funzionavano da medium del processo di scambio.

La revisione generale delle fortificazioni della zona a nord della città aveva nel frattempo portato allo smantellamento parziale della Fortezza Nuova, divenuta ormai inutile da un punto di vista difensivo - in quanto compresa a sua volta entro una fortificazione - e sproporzionata nel suo impatto col territorio urbano circostante. Una parte della sua struttura venne dunque demolita e sull'area resa edificabile si realizzò “l'accrescimento della Fortezza Nuova demolita”, che prevedeva l'utilizzazione commerciale di strutture di uso militare.

Osservando la pianta della lottizzazione dell'area si nota che per ogni lotto veniva garantito l'affaccio sul fosso, in modo da rendere possibile l'attracco delle barche con le merci e la contiguità di questo con i magazzini dei vari acquirenti. Sui livelli superiori i palazzi andavano articolandosi con ulteriori magazzini e locali di servizio al piano terra e residenza di prestigio ai piani superiori. Quest'intervento, che interessò un'area contigua a quella del primo accrescimento della Venezia nuova, si saldò fin da subito al quartiere, che completò la sua fisionomia grazie a ulteriori interventi che portarono in quest'area una serie di servizi quali i bottini dell'olio e il mercato del pesce, fintanto che la priorità restò quella commerciale; elementi “di cittadinanza”, quali nuove chiese, una prigione dapprima, un teatro e dei bagni pubblici, quando una nuova idea di “comodo urbano” si diffuse soprattutto negli strati sociali più abbienti.

Intanto, favorite dalla presenza dei capitali cittadini e stranieri e dalle franchigie, erano nate una serie di piccole industrie, alcune delle quali legate al porto, altre di tipo più chiaramente manifatturiero; la Venezia divenne così ben presto un luogo di simbiosi tra proletariato urbano e borghesia mercantile, che in questo quartiere poté realizzarsi anche in termini di vicinanza fisica. Tale simbiosi però dovette scomparire per sempre nel XIX secolo, con la frattura tra attività e residenza, ovvero quando la città, proseguendo nel suo sviluppo, individuò una serie di aree che divennero ben presto omogenee per morfologia e composizione di classe.

### ***I Lorena***

Nel 1737, con la morte di Gian Gastone, si estinse la dinastia dei Medici; il governo del Granducato passò così alla dinastia dei Lorena. La città di Livorno aveva raggiunto i 31.000 abitanti, era la seconda della Toscana e la dodicesima d'Italia: il porto di deposito aveva raggiunto in quegli anni la sua massima espansione.

Così come i Medici avevano “chiuso” la città attraverso le fortificazioni e isolato in qualche modo il sistema portuale Livorno-Pisa fino dalle origini del progetto dal resto del Granducato e dell'Europa, così la politica lorenesse mirò ad “aprire” la città.

Questa apertura si tradusse nella volontà di ridurre l'arretratezza delle comunicazioni, ferme al secolo precedente, a imprimere nuovo sviluppo al sistema portuale, a liberare spazi edificabili a scapito del sistema delle fortificazioni, a individuare aree di espansione oltre il pentagono buontalientiano, a fare spazio ad attività che non fossero solo strettamente connesse con le quelle del porto. Perciò si crearono ponti verso la campagna e si aprirono direttrici stradali verso il sud della città, si cercò di rispondere alla cresciuta necessità di spazi edificabili attraverso due motupropri che autorizzarono la creazione dei sobborghi presso la Chiesa e

---

30 L. Benevolo, *Storia dell'Architettura del rinascimento*, Bari, Laterza, 1968

il lazzeretto di san Jacopo e con la concessione di facilitazioni per l'edificazione, avviando una spinta fuori dalle mura che non si sarebbe più fermata e che avrebbe realizzato nel giro di cinquant'anni una densa urbanizzazione soprattutto all'uscita delle due porte, quella dei Cappuccini a sud e quella a Pisa a est. Anche l'esigenza della sicurezza divenne secondaria rispetto al bisogno di terreni edificabili. La creazione dei sobborghi, infatti, non aveva provocato una diminuzione sensibile dei costi delle case nel centro della città, anche perché nuove esigenze igieniche e di "decoro" avevano portato i cittadini più abbienti a accorpere più edifici per creare le proprie residenze. Inevitabilmente la richiesta di terreni si pose anche per le fortificazioni. Si giunse così, col motuproprio del 1776, all'abolizione del divieto di costruire "entro lo spazio circoscritto entro la linee delle Guglie", ovvero nella zona di rispetto delle fortificazioni, entro la quale correva, seguendo l'andamento dei bastioni, la via delle spianate. La vendita della fascia degli spalti, ovvero il basso terrapieno esterno al fossato e ai bastioni, proseguì fino al 1828 senza un'opera di pianificazione, secondo la volontà di allentare il peso dell'istituzione militare in favore di interessi economici. Da ciò derivò lo strano taglio degli isolati "di riempimento" ascrivibili agli anni compresi tra la fine del Settecento e il 1840 circa, che deriva dal tracciato stesso degli spalti, a punte e rientranze. Intanto provvedimenti fiscali<sup>31</sup> intensificarono le costruzioni di ville in campagna, soprattutto a sud, e destinate a residenze di villeggiatura. Nonostante l'avvio di fenomeni speculativi rispetto alla gestione dei terreni, tuttavia è innegabile il fatto che, con l'avvento dell'illuminismo e con la diffusione della cultura scientifica (non dimentichiamo il fatto che la terza edizione europea dell'Enciclopedia era stata stampata in una tipografia livornese, ottenuta riadattando alcuni locali del Bagno dei forzati) era andata sviluppandosi una diversa concezione della città come debitrice ai propri cittadini di una migliore qualità della vita. Nel 1756 venne creata la Pia Casa del Refugio, che avrebbe dovuto assistere e istruire i giovani abbandonati a loro stessi per le strade e avviarli all'arte della navigazione. Alla fine del XVIII secolo il granduca Pietro Leopoldo procedette a una revisione e a un miglioramento delle strutture ospedaliere esistenti, creò un nuovo lazzeretto e avviò i lavori per migliorare l'approvvigionamento d'acqua; nel 1792 fu invece di Ferdinando III la decisione di realizzare un nuovo acquedotto utilizzando le sorgenti poste sulle colline di Colognole, attraverso un'opera che però sarebbe stata completata solo cinquant'anni più tardi. Inoltre, secondo i nuovi principi scientifici riguardo alla salubrità della città, venne spostato all'esterno della città il camposanto urbano, in anticipo notevole rispetto all'editto di Saint Cloud<sup>32</sup>, seppur con esito infelice, poiché i terreni erano soggetti a infiltrazioni e si dovette procedere a ulteriori spostamenti.

### ***Il periodo della Rivoluzione e dell'Impero Napoleonico***

In questo periodo si alternarono periodi di "sfnrenata attività" e dunque di "ricchezza eccezionale"<sup>33</sup> a periodi nei quali Livorno sembrava «abbandonata da tutti coloro che fino a poco tempo prima ne avevano fatto un continuo punto di riferimento»<sup>34</sup>. All'indomani della Rivoluzione Francese erano riparati a Livorno numerosi ricchi francesi, alcuni dei quali impiantarono qui le loro industrie (sapone di Marsiglia); tra questi vi fu anche De Larderel<sup>35</sup>. Tra l'altro, il blocco dei porti di Genova e Marsiglia, dovuti alla guerra tra la Francia e le monarchie dell'antico regime, determinarono un boom economico senza precedenti del porto di Livorno; nel 1794 gli arrivi delle navi raggiunsero il numero di 7.556! Già nel giugno 1796, però, quel felice momento ebbe un'interruzione repentina, a seguito dell'occupazione della città da parte di un corpo militare francese guidato dal Bonaparte, in marcia dall'Italia del nord e in rotta verso la Corsica. Il piano napoleonico prevedeva l'espropriazione delle ricchezze inglesi nella città, nonché la riduzione del porto di Livorno in condizioni tali da non poter rivaleggiare con quello di Marsiglia. Si trattò della prima di tre occupazioni francesi in città, dove peraltro un presidio restò fino alla restaurazione, connotate da ruberie e balzelli che danneggiarono gravemente i traffici, soprattutto quelli inglesi, e peggiorarono le condizioni della popolazione. I traffici riprendevano tra un'occupazione e un'altra e una ripresa ci fu con il Regno d'Etruria, affidato a Ludovico di Borbone Parma. In quegli anni, di miseria diffusa ma di opportunità per pochi, derivate dalla vendita di beni demaniali, si fece avanti e si consolidò una classe di affaristi e banchieri che seppero trarre profitto dalla situazione, e determinarono anche la nascita di case bancarie. Un esempio in tal

---

31 Col "Regolamento comunale" del 20 marzo 1780 si stabilì che i possidenti di campagna pagassero 1/30 dell'imposta totale dovuta dai possidenti

32 L'editto di Saint Cloud, emanato il 12 giugno 1804 da Napoleone a Saint Cloud, raccolse organicamente in un unico *corpus* legislativo tutte le precedenti e frammentarie norme sui cimiteri. L'editto stabilì che le tombe venissero poste al di fuori delle mura cittadine, in luoghi soleggiati e arieggiati, e che fossero tutte uguali.

33 G. Mori, "Linee e momenti dello sviluppo della città, del porto, dei traffici di Livorno", *La regione*, n. 12, 1956

34 *ibidem*

35 De Larderel avviò l'estrazione del borace a Larderello

senso fu lottizzazione dell'area del Rivellino San Marco, i cui terreni vennero acquistati da due ricchi commercianti, il cui piano di edificazione venne ultimato nel primo decennio del XIX secolo. Il quartiere che ne derivò risultava peraltro raccordato alla trama edilizia dei quartieri limitrofi della Venezia Nuova. La maggior parte dei lotti venne ceduta a una società fiorentina, che provvide a realizzare una serie di cantine sul fianco del Rivellino prospiciente alla Fortezza Nuova, e che, per contratto con le Regie Fabbriche, dovette realizzare una darsena sul fosso reale, un nuovo ponte di collegamento con gli scali del Pontino (nome attuale), con relativa porta di accesso, un teatro e un bagno pubblico, tuttora esistente in via dei bagnetti. Questa operazione in realtà dimostra anche il nascere di una volontà speculativa legata alla rendita dei terreni, a far da contraltare alle intenzioni più o meno illuminate dei governanti

Per quanto riguarda l'aspetto della città, c'è da dire che il periodo della dominazione francese non determinò quell'impatto sulla fisionomia di Livorno che invece esercitò su altre città<sup>36</sup>. In questo periodo la città continuò a crescere nei borghi, mentre l'apporto del dominio francese si registra sul terreno delle vie di comunicazione; in Italia, infatti, venne introdotta la legislazione francese sulle poste e sul modello francese si riorganizzarono i servizi delle poste e dei corrieri, mentre si procedeva, d'altro canto, alla costruzione di un'organica rete di strade. Malgrado il fatto che la riorganizzazione stradale fosse stata pensata come in subordine agli interessi francesi, l'opera di fusione dei vari sistemi regionali di comunicazioni in una complessiva rete, quella italiana, ebbe una notevole importanza per lo sviluppo successivo del sistema stradale in Italia. Non a caso, a proposito di subordine, nella classificazione delle strade in ordine di importanza, nella prima classe di strade vi sono quelle che collegano Parigi col resto dell'impero! Nella seconda classe vi erano le strade "reali" (le vie di posta); nella terza classe di strade quelle meno importanti. L'elevazione di Livorno a capoluogo di dipartimento portò per la prima volta a progettare un sistema stradale imperniato su questa città, che venne collegata (a volte solo in teoria) al suo retroterra portuale secondo la direttrice nord (La Spezia), nord-est (Lucca, Modena), est (Firenze), sud-est (Siena) e sud (Piombino-Grosseto). La creazione o il restauro di altre strade che avrebbero giovato poi ai commerci livornesi rispondevano alla necessità di creare collegamenti svincolati dalla minaccia inglese, stante il fatto che questa nazione aveva ancora il dominio sulle rotte marittime. In realtà, come si è accennato, più che a una creazione di un sistema stradale efficiente (che non fu realizzato), alla dominazione francese si deve la ricognizione della situazione esistente nel campo delle comunicazioni, e la realizzazioni di piani organici che si sarebbero realizzati negli anni a venire.

Per quanto riguarda l'edilizia privata, ovvero la tipologia delle case dei cittadini, a Livorno non ci furono stravolgimenti dati da influssi stranieri; qui, assai prima che altrove, si era infatti diffusa la casa ad appartamenti, che in un primo tempo si era adattata alla dimensione dei lotti disegnata dagli architetti militari dei granduchi, e che in un secondo tempo si dimensionò entro le mura in base a un tipo edilizio individuato localmente, ripetuto poi con innumerevoli e marginali varianti. Si trattava di abitazioni costruite con affaccio principale sulla strada, con fronte di 10-12 metri e altezza di 4- 5 piani (eccezionalmente 6, con attico), con una profondità di 20-30 metri, scala centrale in facciata e quindi ingressi ai due appartamenti di ciascun piano, con stanze disposte in facciata ai due lati della scala. Le stanze erano tutte di passaggio. Più diffuso era poi il tipo più modesto, con fronte largo 6 metri circa, occupante tutto il lotto fino ad addossarsi contro l'edificio affacciato sul lato opposto dell'isolato, le cui stanze interne prendevano luce da una chiostra. Sia la prima che la seconda tipologia era derivata per riduzione e semplificazione dal palazzo manierista fiorentino; del resto i primi edifici della Livorno neo città erano stati progettati da Alessandro Pieroni, allievo del Buontalenti. Tra gli elementi distintivi rispetto all'edilizia ottocentesca, c'è da notare il fatto che il palazzo settecentesco ha un calibrato rapporto tra massa complessiva dell'edificio e aggetti decorativi, che appena "escono" dalla superficie muraria, rapporto che si altererà nel secolo successivo.

Di questo periodo fu, in linea con l'opera complessiva dei funzionari napoleonici, l'enunciazione di regole e principi che la città borghese doveva darsi, che andavano a sostituire le norme spesso arbitrarie del principe, e si sostanziò in regolamenti edilizi, igienici e di polizia. In realtà, la stagnazione della città non consentiva di mettere in pratica molto di quanto era stato stabilito dalla nuova normativa.

### ***La restaurazione dei Lorena***

Il ritorno di Ferdinando III (1815-24) significò da una parte la ripresa dei traffici grazie soprattutto al grano proveniente dal Mar nero, dall'altra il consolidamento del controllo del centro del granducato sulla periferia; per Livorno significò la perdita progressiva di quell'autonomia amministrativa che l'aveva caratterizzata per

---

36 Si pensi alla Bari dell'"ampliamento murattiano", in realtà da attribuirsi al sindaco C. Tanzi (Saverio La Sorsa, *La vita di Bari durante il sec. XIX*, Vecchi ed, 1913)

secoli. L'omologazione istituzionale di Livorno venne sottolineata anche dall'abolizione dei privilegi delle Livornine; sopravvissero intatte infatti solo le esenzioni fiscali connesse al porto franco.

Quel fervore culturale e politico che si era manifestato nel Settecento attraverso l'editoria illuminista e di avanguardia continuò tuttavia a Livorno a trovare il proprio ambiente naturale. Se Benci, Mayer, Giuliano Ricci e altri collaborarono all'impresa giornalistica di Viessesux nell'"Antologia", la causa della Grecia, minacciata dall'invasione degli Ottomani, trovò sostegno nei giovani talenti di quella comunità, assai radicata a Livorno, e tra cui vi erano personaggi come Angelica Palli.

Da un punto di vista urbanistico, sono da registrarsi gli sviluppi del piano di edificazione del Rivellino San Marco, avviato in epoca napoleonica e completato attraverso la costruzione di un ponte sul fosso, poi con la sistemazione della strada che dal ponte si dirigeva verso la campagna, costeggiando il Fosso Reale intorno alla Fortezza Nuova. Tutta questa operazione urbanistica, fortemente voluta da alcuni mercanti che avevano interesse al fatto che le loro proprietà fossero collegate con la strada per Pisa, ma gestita comunque dai funzionari granducali, determinò la creazione di una delle maggiori direttrici di espansione della città verso nord, attraverso quella che anche oggi si chiama via Solferino.

Nel 1827 Leopoldo II decise di alienare quanto rimaneva degli spalti a sud della città, tra la chiesa di San Benedetto e il sobborgo dei Cappuccini, cedendone alla Comunità di Livorno una notevole porzione, rimasta chiusa tra la chiesa di San Benedetto, costruita su un terreno ceduto dalle Regie Fabbriche, e la via di Salviano, perché si potesse destinare a passeggiata alberata. L'ingegnere Pasquale Poccianti, invece, propose di realizzarvi una piazza, che venne però realizzata solo otto anni dopo<sup>37</sup>. L'area, composta dagli spalti e dalle altre opere di fortificazione, era rimasta ineditata perché lontana dalle porte e difficilmente accessibile. Il progetto del direttore delle R.R. Fabbriche Cambray-Digny, realizzato poi nel 1828, consisté nell'aprire una comunicazione diretta tra i sobborghi sud e i quartieri più centrali della città, attraverso una nuova porta presso l'angolo del Casone, la creazione di un ponte sul fosso reale, la riduzione dei terreni degli spalti del casone a livello delle strade di città e la destinazione di questi ultimi alla costruzione di edifici. Inoltre era da sostituire la strada degli Spalti, con tracciato spezzato, con una in linea retta, a congiunzione dei due principali sobborghi della città: Porta a Pisa e Porta ai Cappuccini. La strada si innestava sul "cardo buontalentiano", individuando 26 isolati per circa 4 ettari, più una certa estensione di area comunale. Venne individuata anche una grande piazza (che sarà piazza Cavour) e altre due piazze di dimensioni minori, una delle quali con una nuova chiesa (S. Pietro e Paolo). Le strade di nuova realizzazione che seguivano la direzione della costa vennero caratterizzate da varie inclinazioni, che riprendevano le varie angolazioni del contorno stellare delle fortificazioni più esterne. Le strade perpendicolari alla costa, invece, erano perfettamente parallele a quelle analoghe della città vecchia. La simmetria del cardo nord-sud (attuale via Ricasoli) venne interrotta per la presenza del Cimitero inglese. Questa espansione rappresentò la prima esperienza toscana di ampliamento di una città.

Nel frattempo, lo sviluppo esponenziale della città nei sobborghi, sia attraverso i piani dell'amministrazione granducale, sia per la libera iniziativa dei privati (come avvenne verso sud) sollecitò la decisione dell'allargamento della cinta daziaria. Il motuproprio granducale in questo senso risale al 1834<sup>38</sup>. Con questo il granduca decideva di abolire i dazi per le merci in arrivo e in uscita e di allargare la cinta daziaria, in parte visibile tutt'ora. Lo scopo era quello di inglobare nelle mura i sobborghi, che nel frattempo erano cresciuti, e le manifatture che qui si erano sviluppate, favorite sia dal contrabbando sia dal fatto di non dover pagare dazi di importazione. La volontà granducale era quella di esercitare una spinta, che pure determinò i suoi effetti benefici, a un tipo di attività che ormai in realtà stava morendo, ovvero quella del commercio di deposito, a discapito dello sviluppo manifatturiero e protoindustriale. In realtà il lento ma costante declino del commercio di deposito aveva determinato una riconversione dei capitali livornesi verso la manifattura e l'industria. Se le manifatture di lusso destinate all'esportazione o l'industria legata alla marineria erano rimaste all'interno della città antica per continuare a giovare dei privilegi del porto franco, nonché del contrabbando in entrata e in uscita, le industrie di altro tipo erano andate impiantandosi intorno alla città, con prevalenza per la fascia a nord est e est rispetto ai bastioni, ovvero nei pressi della strada per Pisa e per Firenze. Qui si erano stanziate fabbriche di allume, amido, birra, cappelli, cartone, coltelli, le raffinerie di olii alimentari, mulini a vapore, fabbriche di munizioni, saponi, valigie e selle. Presso il borgo dei Cappuccini si erano impiantate invece industrie di birra, candele e carta colorata. Nel sobborgo di San Jacopo si trovavano invece manifatture del vetro e le conce del cuoio<sup>39</sup>. L'estensione della nuova cinta daziaria, secondo il

---

37 Si tratta dell'attuale piazza XX settembre

38 23/7/1834, in Lando Bortolotti, *Livorno dal 1748 al 1958*, Firenze, Olschki, 1970, p. 76

39 Zanobetti, *Guida e almanacco di Livorno*, Livorno, 1837

progetto di Alessandro Manetti, il più illustre ingegnere toscano del tempo, contrappose il ceto dei mercanti a quello degli industriali, ma almeno fino al 1844 non determinò una vera e propria crisi economica, semmai una stagnazione. La maggiore crisi venne vissuta dai piccoli imprenditori, che soffrirono danni notevoli in relazione all'abolizione di alcune facoltà concesse agli abitanti dei sobborghi. Inoltre l'evoluzione della situazione economica internazionale giocava in senso assai sfavorevole all'economia della città. In complesso si mantenevano stabili i settori navali e cantieristico e le manifatture che producevano per l'esportazione, mentre andava dissolvendosi la possibilità, appena intravista, peraltro, di stabilire contatti con l'economia regionale.

Il piano riduceva l'area doganale, realizzava la recinzione con un semplice muro, rinunciando al fossato dapprima pensato, allo scopo di non sottrarre all'uso agricolo una porzione troppo estesa di terreni, e delineava la nuova cinta secondo un andamento circolare. Sul lato settentrionale la nuova cinta si interrompeva per ricongiungersi alla punta dell'antico bastione San Pietro. L'intenzione del piano era quella di dare una dimensione spaziale definita alla città in espansione, rendendo il settore nord escluso dalla cinta disponibile all'insediamento delle attività industriali e ponendo attenzione a che le porte fossero collocate rispettando le antiche direttrici di uscita dalla città: la barriera fiorentina e quella maremmana aprivano rispettivamente a nord e a sud, mentre le porte san Marco a nord, la san Leopoldo a est e la porta a Mare a sud-ovest permettevano il transito verso la campagna e verso i sobborghi più esterni. In direzione della porta san Marco venne tracciata una nuova strada, la via Erbosa (oggi via Mastacchi). Venne investito nella riorganizzazione anche il canale dei Navicelli: davanti al rivellino San Marco venne infatti aperto un ampio bacino al centro del quale si pose l'edificio della Dogana d'Acqua, che regolava e controllava il flusso delle imbarcazioni. La progettazione delle barriere e degli edifici doganali venne affidata al genero di Manetti, Carlo Reishammer. Questi sperimenterà elementi di ferro fuso provenienti dalle fonderie di Follonica per le pensiline e per le gallerie coperte nella porta San Marco, che verrà abbellita da un leone di marmo e da due bassorilievi. Contemporaneamente (nel 1840), la porta Fiorentina vedrà la collocazione di un obelisco.

Il riassetto delle mura comportò un vero e proprio stillicidio di preesistenze medicee che indubbiamente avevano un valore; del resto, l'atteggiamento verso strutture storiche da parte degli operatori del tempo manifestò una disinvoltura che a Livorno doveva avviare una scuola di pensiero che avrebbe oltrepassato la fine della seconda guerra mondiale. Lo stesso Poccianti ebbe a dire: «il nuovo recinto della città (...) rese inutili le antiche mura e produsse un considerevole incremento di fabbricato»<sup>40</sup>. Tra i “caduti” più importanti di questa fase vi furono elementi costituiti della cinta antica, definita come «ridotta un monumento di passata potenza, ma non più mezzo di difesa dei cittadini»<sup>41</sup>. L'ampliamento della città previsto dal piano Bettarini, infatti, decise l'abbattimento dei bastioni che dividevano la città dalle nuove espansioni; l'opera di demolizione riguardò l'intera linea di fortificazione, mantenendo solo la Fortezza nuova, il rivellino san Marco e il Forte San Pietro, il cui lato esterno era peraltro stato inglobato dalla nuova cinta daziaria. Cadevano inoltre le due porte sulla via Ferdinanda (via Grande). L'abbattimento delle due mezzelune consentì la rettificazione del fosso e la conseguente apertura di due piazze semicircolari. Il canale venne attrezzato con alcuni scali, che dettero anche a questa parte del fosso una fisionomia analoga a quelli della Venezia. A ricucire la città vecchia con la passeggiata degli Acquedotti, che era divenuta il proseguimento del decumano della città, il fosso venne coperto da una grande piazza, chiamata del “Voltone” (oggi della Repubblica). Al giro delle mura si sostituì una fascia di edilizia civile che chiuse, completandola, la struttura storica della città.

Le voci contro questo massiccio piano di intervento non mancarono<sup>42</sup>, ma si concentrarono soprattutto sul problema della distruzione degli spalti come luogo per il passeggio. Celebre è in questo senso il pianto sopra le mura di Angelica Palli<sup>43</sup>. La creazione del viale degli Acquedotti prima e della passeggiata a mare di lì a poco dovette alleggerire gli animi. Del resto, poiché la natura commerciale e non militare della città si era andata consolidando fino dalla sua origine, e poiché dunque l'apparato di fortificazione era nato soprattutto per la difesa del commercio, al terzo decennio del XIX secolo esso era ormai anacronistico, anzi, addirittura dannoso, in quanto elemento di limite per il mercato. Pertanto, in nome dell'economia, non c'era passeggio che potesse tenere!<sup>44</sup>.

---

40 ASL deputazione degli Acquedotti, f. 26 “Progetto per le nuove fonti” 15/2/1838

41 Alessandro Manetti, *Delle opere eseguite per l'ingrandimento della città e del porto di Livorno*, Firenze, 1844

42 ASL Comunità, f. 62, 1837

43 Angelica Palli Bartolomei, *Cenni sopra Livorno e i suoi contorni*, Livorno, 1856

44 P. Talà, M. de Luca, *Le mura intorno, sulla traccia delle antiche fortificazioni di Livorno*, Bandecchi e Vivaldi, Pontedera, 2000; di questi passeggi abbiamo notizia da Guerrieri, ne “Le passeggiate e i bagni di Livorno”, Livorno, 1950 «I passeggi erano due; quello Alto, che correva fra i Bastioni meridionali della Città (del Mulino a Vento, del Casone, di San Cosimo) sulle due cortine

Dal punto di vista della morfologia urbana è da registrarsi la comparsa di sobborghi semi-industriali e la formazione del quartiere borghese a sud della città, mentre iniziava la decadenza del quartiere della Venezia. Questa localizzazione, accanto all'esistenza di alcuni nuclei di proletariato organizzato e gruppi organizzati di lavoratori portuali, nonché la presenza di una classe piccolo borghese esposta all'incertezza dei fatti politici e una borghesia colta, spesso di origine straniera, avversa alla politica economica del granducato<sup>45</sup>, determinarono il diffondersi di una cultura di opposizione, caratterizzata dal sainsimonismo, poi da idee mazziniane e addirittura socialisteggianti, che fecero di Livorno la prima città della Toscana a sollevarsi con i moti del 1848.

### *La città dei servizi*

La spaventosa epidemia di colera del 1835 determinò, oltre a un rallentamento dei lavori di revisione generale della struttura della città, una riflessione sulle problematiche legate alla salubrità (o meglio-insalubrità) dell'ambiente urbano. Le risposte furono comunque assai modeste, e si concentrarono sull'allargamento e sulla rettificazione di via San Giovanni, ovvero il quartiere più antico della città. Tuttavia in questi anni venne avviato un dibattito che avrebbe prodotto effetti pratici soprattutto nella successiva metà del secolo. Gli architetti che a Livorno vennero chiamati a confrontarsi su questi temi appartenevano a una generazione di progettisti a conoscenza delle innovazioni sul piano della ricerca progettuale, dell'organizzazione professionale e della tecnica introdotte in Francia e codificate in una già diffusa manualistica, che avrebbe prodotto una serie serrata di opere pubbliche che avrebbero - e in qualche caso effettivamente lo fecero davvero - cambiato il volto della città. Se infatti l'ambizioso progetto per un nuovo ospedale del Cambray Digny non vide la realizzazione, e il problema si risolse attraverso una modesta ristrutturazione dell'ospedale esistente, sui terreni esaminati per il nuovo ospedale venne invece realizzata la "Pia casa di Lavoro", ospizio destinato ad accogliere l'infanzia abbandonata e i vecchi invalidi progettato dal Gherardesca.

Si avvertì anche il bisogno di razionalizzare la distribuzione delle chiese, che mantenevano il compito di compilare i registri di nascite e matrimoni, delle quali tre erano state escluse dalla cinta daziaria (si trattava di San Martino, San Jacopo in Acquaviva e San Matteo) e la cui popolazione venne attribuita alle parrocchie già esistenti. Si decise dunque di edificare tre nuove chiese, ovvero Santa Maria del Soccorso, Sant'Andrea e San Giuseppe. Anch'esse, come gli altri edifici pubblici progettati in questa fase, vennero distribuite a corona attorno alla città, secondo un criterio condizionato dalla via delle Spianate.

Nel 1842 arrivò a compimento la costruzione dell'acquedotto; dopo circa quattro decenni finalmente l'acqua raggiungeva la città e i suoi sobborghi attraverso ventisette fonti. Si tratta di un'opera da vedersi (certamente così dovette vederla, pensarla e progettare il Poccianti) non solo come una grandiosa attrezzatura ma anche come "ornamento" e "decoro" della città. L'abbattimento dei bastioni, piantati a olmi da Elisa Baciocchi, peraltro, avevano privato la città del passeggio, che doveva qui svolgersi come attualmente avviene presso le mura di Lucca. L'idea doveva essere quella di un percorso didascalico che proponeva la passeggiata lungo gli acquedotti come "cammino di ammirazione e scoperta"<sup>46</sup>, dal grande edificio del Purgatorio di Pian di Rota al "tempio" civico del Cisternone, attraverso una sequenza di elementi pittoreschi, dal gran prato a uso di circo, al lago, al parterre, che si poneva come proiezione della città verso la campagna e si appropriava del tema settecentesco del rapporto tra natura e città. La risposta del granducato alle velleità del Poccianti fu assai pratica: la passeggiata venne interrotta dal muro che rappresentava il nuovo confine daziario. Il Manetti, che come progettista della nuova cinta ne fu l'artefice, giustificò la brusca interruzione della passeggiata con le maggiori potenzialità che in questo senso presentava la passeggiata a mare, dove cominciavano peraltro già a sorgere i primi stabilimenti balneari. La strada del litorale era stata infatti in parte rettificata dal lavoro straordinario dei braccianti e "operai privi di guadagno"<sup>47</sup>, a seguito dell'epidemia del '35, chiamati a lavorare su proposta del Governatore, per stemperare la tensione sociale. Qui doveva essere costruito "un delizioso passeggio dal piazzale dei Cavalleggeri (oggi terrazza Mascagni) fino alla piazza ove esiste la chiesa di San Jacopo"<sup>48</sup>. Proprio la passeggiata a mare era destinata a divenire una delle principali direttrici di espansione della città.

Intanto si consolidava a Livorno la tendenza a sottomettere la posizione della Comunità agli interessi dei

---

che li collegavano tra loro. E il Passeggio Basso che si attuava seguendo le falsebrache e le mezzalune che si restringevano, o si dilatavano, ai piedi dei ricordati terrapieni, alti neppure un metro sul livello dei fossi», cfr. *ibidem* pag 124

45 Perché ritenuta soprattutto sensibile alle richieste della grande proprietà agraria

46 D. Matteoni, *Livorno*, cit., p.168

47 ASL Comunità, 61, Protocollo deliberazioni, 24/10/1835

48 *ibidem*

possidenti, ben rappresentati nella civica magistratura. Quanto venne realizzato nella città fu sempre frutto di accordi particolari, di una politica tendente alla migliore valorizzazione delle aree o al sostegno di operazioni edilizie intraprese dai privati. Ciò accadde per grossi interventi, come la continuazione della passeggiata a mare dall'Ardenza ad Antignano, che vide un accordo un accordo tra Comune e proprietari rappresentati dall'avvocato Michon, ma anche per la prosecuzione della via Leopolda. Si ratificava così l'esistenza di aree sfuggenti al controllo e si ripiegava su forme di intervento e programmi legati ai singoli settori, quali la viabilità, i trasporti e l'igiene.

Vero fu che i Lorena dovettero definitivamente alienarsi qualsiasi appoggio da parte del ceto borghese di Livorno quando scelsero di coinvolgere la città nell'area economica triestina, con funzione di terminal secondario, preferendo invece i secondi un inserimento nel più centrale mercato anglo-francese. Iniziò così il distacco della borghesia livornese dai Lorena e il cauto avvicinamento a Carlo Alberto in nome della causa nazionale. Contemporaneamente le richieste sociali provenienti anche dai ceti meno abbienti, alcuni dei quali organizzati, sposavano la causa dell'unità d'Italia, mentre molti democratici aderivano alla costituente italiana. In questa temperie giunsero le agitazioni che portarono alla concessione dello statuto (15 febbraio 1848) e poi ai moti dell'agosto. Con gli avvenimenti del '48-'49 la città dimostrò di essere l'unica in Toscana, in cui il movimento democratico godesse di una consistente base popolare. Quando alla cacciata dei Lorena Guerrazzi affrontò la dittatura personale, venne appoggiato da bande di popolani livornesi trasferitisi nella capitale. Finito l'episodio romano del Guerrazzi, al rientro delle truppe austriache in Toscana (11 maggio 1849), a Livorno la caduta della città, la repressione, le esecuzioni e l'occupazione non riuscirono a stroncare il movimento democratico, che qui, per molti, aveva avuto un significato diverso e più profondo, rappresentando cioè il raggiungimento di un obiettivo esistenziale e politico insieme. Per questo, quando nell'aprile del 1859 i Lorena vennero cacciati dal granducato, la città si distinse per manifestazioni di entusiasmo in una regione disinteressata.

### ***L'unità d'Italia***

L'Unità d'Italia, ardentemente voluta da larghissimi strati della popolazione, segnò in realtà per la città la fine di un "epoca d'oro", caratterizzata dalla convivenza di varie comunità commerciali, franchigie portuali e ruolo preminente nello Stato. Livorno, nello Stato Nazionale, decadde immediatamente di importanza, entrando in concorrenza con gli altri porti della penisola. I rappresentanti delle altre Nazioni, non trovando più quelle positive condizioni che avevano determinato il loro arrivo in città, se ne andarono. Ciò provocò un impoverimento "a cascata" che coinvolse tutte le categorie di lavoratori e possidenti che avevano legato più o meno strettamente la loro attività a quella portuale. L'unico ceto che non subì contraccolpi fu l'emergente ceto industriale, che, anzi, avrebbe potuto godere di lì a poco degli effetti benefici del protezionismo. La società livornese si spaccò tra sostenitori del mantenimento delle franchigie del porto franco e i contrari. Tra questi vi erano anche i democratici, desiderosi di affrancarsi dal controllo esercitato dal commercio, monopolio dei ceti più agiati della città, in maggioranza stranieri. In realtà il tessuto industriale era ancora totalmente inadeguato rispetto all'epocale cambiamento e la realtà sociale del pauperismo era sotto gli occhi di tutti.

L'avvio al decollo industriale fu dato dall'arsenale militare di San Rocco, affittato all'ingegner Luigi Orlando, amico di Crispi e legato al mondo risorgimentale, e all'ammiraglio Benedetto Brin, deputato di Livorno e più volte ministro della Marina, a cui si deve la scelta di Livorno quale sede dell'Accademia Navale, nella localizzazione del lizzeretto San Iacopo, che iniziò i corsi nel 1881. Il progetto dell'ingegner Orlando mirava a fare dell'arsenale un moderno cantiere, in grado di costruire grandi navi di ferro, macchine, caldaie a vapore e corazze, creando così un pilastro della nascente industria pesante nazionale. Al cantiere, anche grazie all'amicizia del Brin, vennero attribuite commesse sempre più importanti, fino a raggiungere il 50% degli stanziamenti statali per le costruzioni navali. Nel 1886, secondo i dati forniti dal ministero dell'Agricoltura e dell'Industria, accanto al cantiere Orlando troviamo la Società Metallurgica Italiana (con 600 addetti), La società Vetraria Italiana (con 270 operai) e la Società Ceramica Livornese (250 addetti), accanto ad altre piccole industrie per un totale di 2400 addetti. A esclusione del Cantiere, le altre realtà industriali si erano stabilite nel sobborgo di Torretta, continuando una tendenza delle attività manifatturiere a installarsi nel settore nord della città che si era avviata a partire dal XVIII secolo. Se da parte dello Stato gli aiuti all'industria livornese non mancarono, lo stesso non si può dire per l'amministrazione comunale, in quanto di fatto il sobborgo di Torretta non godette di alcuna sistemazione, malgrado le numerose richieste. Tuttavia l'amministrazione comunale dette il suo contributo mettendo a disposizione dell'economia industriale i propri "stabilimenti commerciali", ovvero i magazzini del porto franco e il deposito dei petroli, costruiti su terreni acquistati al demanio.

Per quanto riguardava il porto, la situazione al momento dell'Unità d'Italia era di poco diversa rispetto a quella del granducato mediceo. Un deciso miglioramento si ebbe con la costruzione del “punto franco”, grazie a cui, con la trasformazione in banchina della diga a nord ovest del porto, allargata, si ottenne la nuova Darsena del Dock o Mandraccio (ora bacino Firenze) a lato del porto mediceo. Dunque, a determinare il ruolo minore del porto di Livorno rispetto a Firenze non vi fu solo «la conservazione di antichi usi e diritti che si potevano concedere un secolo o due fa, per sovrano rescritto»<sup>49</sup>, e che rendevano le spese di sbarco assai maggiori, ma anche uno svantaggio in termini di attrezzature e di accosti di medio fondale, che costringevano a scaricare sui navicelli anziché sulle banchine.

Il trasporto fluviale perse di importanza rispetto all'epoca granducale, per poi riacquistarne al momento dello sviluppo industriale della città.

Non solo i lavori del porto registrarono una stasi; sono rari gli interventi sulla città, dopo il 1860.

### ***Una nuova cinta daziaria***

Fu necessario attendere il 1887 per un nuovo ampliamento della cinta, progettato dall'ingegner Adriano Unis, che racchiudeva circa 5000 abitanti più della precedente, includendo i sobborghi di Porta Maremmana, Porta a Mare e di San Jacopo. Per questo allargamento erano previste solo le barriere presso la cappella di San Michelino, la Porta a Mare e la porta San Marco. Tra il 1888 e il 1889 si passò alla realizzazione; l'ultimo tratto del Rio Maggiore venne rettificato e si realizzò la Barriera a Mare (poi Regina Margherita), conclusa nel 1890; nel gennaio 1889 si cominciò la Barriera Roma, conclusa nell'estate e la Barriera San Marco, con la sistemazione della piazza. Questa cinta muraria presentava mura modeste rispetto a quelle del 1838 e rinunciava al concetto di monumentalità su tutto il tracciato, privilegiando solo le architetture delle Barriere. Le mura risultavano prive del cordone e dello zoccolo, né era prevista la caratteristica merlatura per impedire ai contrabbandieri di calare le merci con le corde, ed era scarpa da entrambi i lati. La Barriera più importante risulta essere quella a mare; la sua localizzazione, del resto, fu determinante per alcune scelte progettuali, come il completo rivestimento in pietra che doveva conferire eleganza e decoro.

Le altre due barriere erano più modeste. La Barriera Roma, in particolare, consisteva in due costruzioni piuttosto lineari, collegate tra loro da una tettoia in ferro, con rivestimento dei fabbricati in pietra e decorate da elementi strutturali quali pilastri, grandi finestre con infissi a centina, l'attico e il cornicione di coronamento. La realizzazione non dovette piacere a tutti, se un anonimo scrisse sulla “Gazzetta livornese”: «Chi vede la Barriera Roma vola subito con l'idea a due cappelle mortuarie»<sup>50</sup>. La Barriera San Marco, pur nella sua maggiore semplicità, richiamava alcuni particolari di quella a Mare, per analoga struttura, per le arcate e per l'uso del bugnato in pietra di Monsummano. Le tre barriere, sebbene si distinguessero dalla cinta per un maggior valore architettonico, rappresentavano comunque un'involuzione rispetto alle scelte compositive delle porte leopoldine, al confronto con le quali, tra l'altro mancava l'uso di elementi in ferro. Intanto, nel 1886, era divenuto sindaco Nicola Costella, «incarnazione livornese della politica del Crispi»<sup>51</sup>, e se fino ad allora l'azione del Comune per dotare la città di servizi era stata “sonnolenta”, divenne allora fin troppo dinamica: le iniziative del Costella furono spesso costose e avventate, perché impegnarono le risorse del Comune per molti anni a venire, ma ugualmente arricchirono la città di una serie di attrezzature sociali la cui utilità era indiscutibile. L'unica iniziativa da questi proposta e rimasta senza esito fu quella del risanamento edilizio. Sporadici interventi in tal senso erano stati la colmatatura del fosso di Torretta e della darsena scavata non molto tempo prima all'inizio del “Fosso dei Navicelli”.

Le “istituzioni utili” costruite in quest'ultimo quarto di secolo si presentano come un insieme abbastanza coerente e unitario e con una distribuzione spaziale tale da dare un'immagine abbastanza netta della città dell'ultimo Ottocento. Ciò è dovuto al fatto che tutti questi edifici furono realizzati dall'ingegnere comunale Angelo Badaloni, uomo dotato di una certa personalità artistica e soprattutto alieno all'imperante eclettismo. Nelle opere più importanti del Badaloni, il motivo ricorrente, costruttivo e decorativo insieme, è quello delle grandi finestre ad arco che alleggeriscono le cortine murarie, nel mercato, ubicato lungo i fossi al centro del braccio sud-est del fosso che circonda il centro, le scuole Benci, sul lato opposto dello stesso fosso, e le Micheli, sul piazzale della porta San Marco, vicino all'allora stazione centrale, tra le prime scuole costruite a Livorno dopo le Bini (1868). Meno “asciutta” è l'opera più conosciuta del Badaloni, ovvero l'Accademia navale, dove intenti celebrativi e esempi di altri edifici analoghi appesantiscono inutilmente la semplicità dell'impianto architettonico.

---

49 *Telegrafo* del 8/12/1902

50 *Gazzetta Livornese*, 20 giugno 1889, Livorno

51 N. Badaloni, *Democratici e socialisti livornesi nell'Ottocento*, Roma, Editori Riuniti, 1966

Con l'allungarsi della città nacque la necessità di mezzi di trasporto pubblico; nel 1871 venne fatta la richiesta del primo omnibus a cavalli dalla stazione alla piazza Cavour, che minacciò però la categoria dei vetturini, che dall'epoca dell'apertura della stazione ferroviaria si erano stanziati nei pressi di questa. Malgrado queste proteste, vennero create altre stazioni. Nel 1897 le vetture divennero elettriche. Poiché di fatto i trasporti pubblici portavano anche i ceti bassi nei quartieri "alti", ovvero in quelli a sud della città, vi furono lamentele, che rimasero pressoché inascoltate. Anzi; a partire dal 1899 gli industriali stessi chiesero una riduzione del costo del trasporto pubblico per gli operai, sperando di avvicinare mano d'opera meno riottosa e più a buon mercato dalle campagne o dai sobborghi più lontani. Il trasporto pubblico, già dalla sua nascita destinato al ceto medio, stava ormai prendendo piede anche nelle classi operaie.

### ***Le case popolari***

Le condizioni delle abitazioni a Livorno nel periodo successivo all'Unità d'Italia non erano paragonabili a quelle in cui versavano prima dell'espansione della città oltre la cinta murata, ma anche in questo ambito si erano avvertiti gli effetti del crescente declino economico, la scarsità di aree immediatamente utilizzabili e la demolizione di alcuni gruppi di case in condizioni fatiscenti. Al dibattito circa la necessità di costruire case popolari, avviato dal Guerrazzi nel 1864, aveva dato un contributo il giornale "Indicatore della società democratica unitaria", descrivendo le disastrose condizioni di abitazione della plebe. Un «diradamento di quelle persone che si trovano agglomerate in spazi insufficienti»<sup>52</sup> era necessaria. Ma altrettanto necessario veniva dai più considerato il fatto che non si poteva demolire prima di aver edificato. Al principio del nuovo secolo si delineò la posizione delle forze politiche rispetto al problema: mentre i radicali insistevano sull'urgenza di risanare l'antico quartiere di San Giovanni<sup>53</sup>, il socialista Modigliani, allora consigliere comunale, affrontò la questione partendo dalla reale condizione di abitazione degli operai<sup>54</sup>, mentre i conservatori, dal canto loro, si chiusero nella paura di veder calare la propria rendita fondiaria. Finalmente, nel 1906 fu costituito, su iniziativa del sindaco liberale Malenchini, il "comitato per le case popolari", la cui presidenza venne assunta nel 1909 da Rosolino Orlando. Si mise dunque mano al piano che faceva coincidere l'area della nuova stazione con una vasta zona libera da qualsiasi vincolo, determinandovi un'organizzazione a scacchiera in cui si avvicendavano palazzi di una certa ampiezza a villette su due piani, con una decorazione semplicissima, vagamente ispirata all'Art Nouveau. Nei pressi dell'area individuata per la nuova stazione, tra l'altro, aveva aperto i battenti nel 1904 lo stabilimento termale delle Acque della Salute, che sfruttava le acque di una sorgente delle campagne vicine e che ebbe tutto l'interesse a che la stazione si collocasse così vicino. Il nuovo quartiere ebbe un ampio sviluppo e costituì l'elemento direttore di una delle più importanti espansioni della città per oltre quarant'anni, a dimostrare la correttezza e la serietà del piano allora approvato. Orlando progettò di realizzare un collegamento tra il quartiere di nuova edificazione all'esistente borgo di porta alle Colline, sulla via di Salviano, dotandolo anche di uno spaccio cooperativo e di un laboratorio, pur lasciando indeterminato il problema della scuola. Se anche questi quartieri ebbero il carattere di "segregazione sociale", dovuta anche alla mancanza dei servizi, che fu caratteristica di tutti i quartieri popolari di quegli anni, tuttavia il livello edilizio era del tutto decoroso, gli appartamenti erano composti di alcune stanze disposte intorno a un corridoio centrale, con cucina, latrina e antilatrina. I gabinetti erano a chiusura idraulica, c'era l'illuminazione elettrica e servizi collettivi. Nella maggioranza dei casi era previsto il doppio affaccio. Ciò era dovuto sia all'impostazione sociale, che prevedeva case per il ceto medio (ovvero per "operai meno disgraziati o modesti impiegati"<sup>55</sup>), sia per l'ideologia stessa di allora rispetto alle case popolari, considerate come strumento di elevazione e di educazione (con una fiducia spesso ingenua nella possibilità di agire sui problemi sociali attraverso la casa) e come manifestazione di modernità e di progresso, mentre nel fascismo l'"ideologia" della casa popolare sarà del tutto diversa.

### ***Il problema sanitario***

L'iniziativa del Costella da lui denunciata come più necessaria e urgente nel suo discorso di investitura, ovvero il risanamento edilizio, fu l'unica a restare senza immediato esito. Le demolizioni nella parte più antica della città, che a Livorno erano partite in anticipo rispetto al resto delle città italiane, si erano interrotte nel 1867, «fintantoché non si vedano sorgere nuove case, atte a dar ricovero a chi per manco fortuna è costretto a ricoverarsi in codesti squallidi tuguri»<sup>56</sup>. Dal 1868 al 1877 si susseguirono ispezioni nei quartieri

---

52 ACL Comunità, 69, protocollo deliberazioni n. 207 del 14/8/1867

53 ACL Protocollo Deliberazioni 201, 77 del 10/3/1902

54 ACL Protocollo Deliberazioni 198, n. 61

55 Rosolino Orlando, *Le case popolari a Livorno*, Livorno, Debatte, 1914

56 Relazione dell'Amministratore comunale sul progetto di bilancio per l'anno 1867 (seduta del 30/11/1866)

più vecchi e popolari della città, che riportavano bollettini tragici. L'emanazione della legge per il risanamento di Napoli del 1885, a seguito della terribile epidemia che aveva colpito la città, dette alle singole amministrazioni qualche opportunità in più circa l'esproprio finalizzato al risanamento. Il piano, avviato dietro sollecitazione del prefetto, consisteva in sette piccoli piani di demolizione di edifici con conseguente allargamento di strade. In realtà si sarebbe dovuto aspettare il nuovo secolo per la realizzazione di un progetto del genere.

Nel frattempo, nel 1898 si era colmato il fosso dei bottini dell'olio, e si era lastricata la pavimentazione, conferendo all'antico tracciato l'altisonante nome di "Viale Caprera".

Nel 1904 il parroco di Crocetta, padre Giovan Battista Saglietto, si fece promotore della demolizione di un «ceppo di case situato fra le vie di Mezzo, S. Anna e delle Formiche costituisce, per lo stato di abbandono nel quale si trova, un gruppo di abituri veramente miserandi, luridi con mura, pavimenti e soffitti, che pericolano di cadere, e che in parte sono caduti, tanto che non è esagerato se io lo dico, Ill. mo Signor Sindaco, che si sono aperte quasi voragini in alcune di queste case, e che in altre conviene camminare con grande lentezza e prudenza, perchè non venga a mancare il suolo sotto i piedi»<sup>57</sup>

Inutile dire che il risanamento era previsto solo ed esclusivamente come demolizione dei fabbricati più antichi, l'importanza storica o artistica dei quali non fu mai presa nella minima considerazione.

Nuove necessità premevano sull'amministrazione, non ultima proprio l'emergenza casa; ma c'era anche il problema della necessaria costruzione di nuove scuole, dell'organizzazione delle fognature e, secondo l'opposizione socialista, guidata da Modigliani, il piano regolatore del sobborgo operaio. Dunque, volendo procurare al Comune nuovi introiti, all'amministrazione non restava che la carta dell'ampliamento della cinta daziaria. L'ampliamento della cinta comportava uno spostamento dei rapporti di forza tra i vari ceti, toccando imponenti interessi e alterando o comunque incidendo sulle prospettive di sviluppo di alcune attività economiche. Di fatto, i travagli che dilaniarono la giunta livornese in quell'anno non furono proporzionati all'esito economico che la nuova cinta dette, ne' al suo contributo urbanistico, configurandosi questa una semplice rete con sentiero di ronda. L'unica cosa che l'apertura a sud del tracciato precedente determinò rispetto alla città fu un ulteriore allungamento. In realtà, le cinte daziarie, da mezzo per strutturare le città, divenivano sempre di più un ostacolo alla loro espansione. Anche il movimento delle persone veniva ostacolato: a Livorno, fin dai primi anni di funzionamento della ferrovia, sempre più frequenti erano le lamentele contro la brutalità delle perquisizioni che i viaggiatori in arrivo dovevano subire. Il problema doveva poi aggravarsi con lo sviluppo dei mezzi urbani, con linee che avevano capolinea esterni alla città. Inoltre, se la recinzione della città del passato, oltre a costituire una difesa militare o un consolidamento della situazione privilegiata della città stessa rispetto alla campagna, era anche elemento essenziale per la sua identificabilità, rifacendosi a un'immagine della città come immagine dell'universo<sup>58</sup>, secondo una concezione "tolemaica" pur in mondo già copernicano, il rompersi di questa garanzia di contenimento, in qualche modo anche di garanzia estetica, col proliferare di agglomerati esterni, e col progressivo "deteriorarsi" del perimetro della cinta stessa, di fatto ne manifestava l'irreparabile usura.

### ***Il superamento dei 100.000 abitanti***

I problemi che da mezzo secolo affliggevano Livorno, quali la scarsità di acqua e il sistema fognario inadeguato, raggiunsero l'apice quando la città, all'inizio del XX secolo, superò la soglia dei 100.000 abitanti. Malgrado l'epoca, e malgrado si trattasse dell'undicesima città d'Italia, Livorno appariva ancora straordinariamente provinciale. Le ragioni di questo provincialismo erano da ricercarsi nell'ampia porzione di orti ancora inseriti nella cinta doganale del 1835, nella concentrazione della maggioranza dei servizi in una piccola area del centro, nella vita di quartiere quali mondi a parte e, soprattutto nell'inadeguatezza di servizi essenziali, quali la distribuzione d'acqua e il sistema fognario. L'acquedotto, sebbene portato a termine in tempi recenti, risultò già insufficiente; dopo ricerche di sorgenti dapprima vicine e poi sempre più lontane, all'inizio del secolo gli amministratori si rassegnarono a sfruttare le acque nei subalvei di fiumi importanti. Livorno stabilì quindi nel 1908 a una convenzione con Pisa per lo sfruttamento delle acque del subalveo del Serchio, che pure non risolse il problema definitivamente. Il problema delle fogne fu, se possibile, affrontato in modo ancora peggiore. L'interramento di alcuni canali, effettuati sotto la pressione della popolazione per le pestilenziali esalazioni delle acque, aggravarono un problema che affliggeva la città dal secolo precedente, perché diminuirono le acque in cui si diluivano i rifiuti. Molti documenti dell'epoca provano che la peggiorata situazione igienica della città era causata in buona parte dallo sversamento nei fossi dei rifiuti di

---

57 Relazione inviata da Padre Saglietto alla Giunta, timbrata dall'ufficio tecnico del Comune al 17 agosto 1904, in atti 23207.

58 L. Bortolotti, *Livorno dal 1748 al 1958*, cit.

numerose industrie, quali conce, fabbriche di cedri canditi, di candele di sego, lavaggio di stracci, fabbriche di spiriti.

### ***L'immediato dopoguerra***

Al termine della prima guerra mondiale, il Comune, guidato dal liberale Orlando, tentò di risolvere i problemi ereditati dal periodo precedente, quale quello della rete fognaria, (aggravato tra l'altro dalla assai maggior massa d'acqua proveniente dall'allacciamento ai pozzi di Filettole), della zona industriale e delle comunicazioni con il resto della Toscana. Tuttavia l'acuta tensione sociale seguita alla guerra richiedeva qualcosa di diverso dai provvedimenti di ordinaria amministrazione. Le gravi agitazioni per il caro viveri del 1919 portarono al commissariamento della città. Particolarmente acuta era la situazione delle case popolari, bloccate durante la guerra dalla scarsità di mano d'opera.

Alla fine del 1920 le elezioni vennero vinte dai socialisti, e l'amministrazione si propose di far gravare sui più abbienti l'accresciuto onere dei servizi sociali, aumentando una serie di tasse tra cui la sovrimposta su terreni e fabbricati. Se in un primo tempo l'Associazione dei proprietari di case aveva accettato il censimento dei beni immobili della città, un malaugurato discorso del sindaco, nel quale questi dichiarava esplicitamente il danno che alla piccola proprietà sarebbe occorso con l'introduzione della nuova tassa, determinò un ricorso da parte dell'Associazione al Consiglio di Stato e dunque l'abrogazione della tassa<sup>59</sup>. Fu un colpo gravissimo per l'amministrazione socialista, che perse un potenziale gettito di 17,8 milioni, e per la città, che vide "saltare" moltissimi servizi già quasi messi in cantiere, e per la cittadinanza, resa "inquietata e agitata" contro "il grezzo egoismo dei proprietari di case". Inoltre i socialisti livornesi cominciarono a sospettare un legame tra fascisti livornesi e proprietari di case.

Intanto, dalla scissione del partito socialista era sorto, presso il Teatro San Marco, il Partito Comunista d'Italia, i cui rappresentanti entrarono in giunta; il capogruppo era Ilio Barontini.

Nel 1923 i fascisti si impadronirono del Comune, attraverso elezioni "addomesticate".

### ***Il porto nell'autarchia e nella guerra***

Nel 1923 il progetto di ampliamento firmato Coen-Cagli si orientò a dotare il porto di Livorno, in analogia a quanto era successo a Marghera, di uno sviluppo interno, raggiungibile attraverso ampi canali, per consentire l'impianto di industrie munite di proprie banchine allo scopo di permettere «una più intensa utilizzazione del nuovo porto quasi nel cuore della zona stessa» e di offrire «alla industria nazionale stabilimenti a contatto diretto col mare»<sup>60</sup>, per contenere i prezzi di trasporto. In effetti nella zona così predisposta si installarono una dozzina di importanti industrie, soprattutto chimiche, metallurgiche e siderurgiche, cui la politica di guerra e l'autarchia garantirono un'attività intensa, ma effimera: ciò che allora sfuggì fu il fatto che l'economia avrebbe presto assunto dimensioni sovranazionali, e che dunque gli impianti produttivi si sarebbero poi dislocati nelle zone più prossime al sistema centroeuropeo o ai mercati del medio oriente<sup>61</sup>.

Nel frattempo, tuttavia, le industrie e il porto "funzionarono"; nel 1936 gli addetti all'industria rappresentavano il 46% della popolazione, percentuale che crebbe al principio della II guerra mondiale, quando tutte le industrie lavoravano a pieno regime, raggiungendo nel dopoguerra il 60%.

### ***Livorno dentro e fuori; l'edilizia di parata e i tuguri nascosti***

Nel periodo fascista venne superata definitivamente la condizione livornese di "isola" in un ambiente estraneo. La costruzione della linea Livorno- Cecina del 1910 del resto, nonché la creazione di linee di trasporto pubblici suburbani, avevano determinato un incremento dell'importanza economica della provincia, dove, tra l'altro, l'importante gruppo belga Solvay aveva impiantato un'importante fabbrica. Parallelamente allo sviluppo dei rapporti con la provincia si erano intensificate le relazioni con la vicina Pisa. Lo sviluppo della rete stradale, utile da un lato per collegare Livorno al resto dell'Italia, ma anche demagogicamente sfruttato come «utile modo di fare lavoro alle maestranze locali»<sup>62</sup>, seguì tuttavia tracciati non sempre realmente vantaggiosi, almeno non per le finanze dello stato, arricchendo piuttosto per amministratori con pochi scrupoli<sup>63</sup>.

Intanto andò facendosi sempre più netta la differenziazione tra le varie zone della città: in quest'epoca il

---

59 "Controricorso della associazione livornese tra proprietari e amministratori di fabbricati", Livorno, Debate, 1921

60 Consiglio Provinciale dell'economia e del Lavoro "L'economia della provincia di Livorno nell'anno 1929", Livorno, Pasquini, 1930

61 Bortolotti, op cit. p. 319

62 *Ivi*, p. 322

63 *Ivi*, p. 323

settore nord est venne sempre più riservato all'edilizia popolare, mentre il settore sud venne destinato ad accogliere, di fronte all'Accademia Navale, un quartiere di villette signorili. Qui, sul lato opposto della strada, sorsero dei villini che definire in stile eclettico è riduttivo, concepiti in un guazzabuglio di stili, dotati di logge e torrioni, talora in stile medioevale, talora in falso-liberty, che si direbbero di una quarantina di anni più vecchi, opera di un disegnatore, certo Cioni, autodidatta, molto amato dai professionisti della città; si tratta di una testimonianza di provincialismo così ingenuo e convinto da fare tenerezza, anche perché a tutti i livornesi richiamano lo stupore con cui le guardarono nell'infanzia, fantasticando che lì fossero abitati chissà quali cavalieri o quali dame...

Intanto la gravitazione delle attrezzature sul centro andava affievolendosi; l'ospedale nuovo, iniziato nel 1929, si collocò in una zona semiperiferica. A Livorno era venuto già dal 1927 un progettista da Roma, il Venturi, a cui sarebbero stati affidati vari lavori, tra cui, appunto, gli Spedali Riuniti, che sostituivano il vecchio impianto di Sant'Antonio nella parte più antica della città. L'ospedale, costato all'epoca una cifra importante e inaugurato alla presenza addirittura dei reali, è costituito da diversi padiglioni, collegati tra loro da un corridoio coperto e disposti simmetricamente intorno a una corte centrale, dove si apre la cappella. Dal punto di vista architettonico l'impianto del nosocomio livornese non risulta particolarmente innovativo, ma ripiega stancamente su elementi della tradizione. Infatti, il corpo principale, costituito dal palazzo dell'amministrazione, è sostanzialmente un grande blocco di matrice classica, con un basamento trattato alla maniera dei palazzi rinascimentali e un frontone alla sommità di stampo neoclassico. L'edificio è raccordato alla strada antistante mediante due ali curvilinee, che rimandano all'architettura barocca di Piazza San Pietro a Roma. Nei padiglioni, rialzati nel dopoguerra, l'apparato ornamentale è ridotto all'essenziale, mentre decisamente neoclassico appare l'ingresso al "Pronto Soccorso", posto all'angolo del lotto e realizzato nella forma di un tempio circolare sovrastato da una cupola.

Al di là delle enunciazioni altisonanti destinate ai giornali di "grandiosi" nuovi piani regolatori, la politica urbanistica dell'epoca fascista a Livorno da una parte si sviluppò secondo le linee nazionali dell'"urbanistica di parata", dall'altra di fatto continuò ad adeguarsi alle necessità e alle consuetudini degli strati più conservatori.

I due temi si intrecciarono con le iniziative degli "sventramenti", che, interessando le parti abitate dai più poveri dei livornesi, riproposero il tema delle case popolari.

Fino al 1933 le demolizioni del centro (dietro il Duomo) erano proseguite quasi in sordina, seguendo progetti di molto precedenti: dal 1926 al 1939 era stato allargato un tratto della via Cairoli e ricostruito, secondo un progetto dell'Ingegnere Cipriani, professionista legato alle grandi società immobiliari, che aveva portato al sorgere del palazzo delle Poste e la sede del Monte dei Paschi, con una galleria pedonale, con uno stile eclettico che faceva riferimento alla tradizione rinascimentale e manieristica toscana. Si assisté a delinearci di un preciso disegno politico che attribuiva alle aree centrali opportunamente ripulite una funzione direzionale, che apriva la strada a operazioni di investimento fondiario da parte di importanti istituti di credito, e in misura minore, a interventi di edilizia residenziale per la media borghesia.

L'opera forse migliore tra quelle di questo periodo fu la Terrazza, che allora venne intitolata alla famiglia Ciano (oggi a Mascagni), realizzata tra il 1925 e il 1928, che scongiurò il rischio che il lungo costa livornese cadesse in mano ai soliti speculatori o divenisse la sede di una manifattura di tabacchi o di impianti metallurgici. Le sue forme ad ampie mezzelune ricordano la descrizione del centro turistico che era stato proposto da una società inglese nel 1873.

Come in tutte le città, poi, venne costruito uno stadio per il calcio, secondo il recupero del motto "panem et circenses" di romana memoria (risparmiando, tra l'altro, il pane!). Di contro c'è però da dire che l'importanza comunque attribuita dal fascismo al vigore fisico determinò la costruzione di palestre scolastiche e dei primi campi sportivi. Tra l'altro la novità che si impose in quegli anni fu il fatto di riservare a una precisa area della città le attrezzature permanenti legate allo sport, secondo un'idea risalente all'epoca in cui si era scoperta l'igiene sociale. Le precedenti gare sportive si svolgevano nelle piazze, e di solito erano relegate a occasioni particolari. Tuttavia nella città esisteva una tradizione, e i vecchi sodalizi sportivi svolgevano le loro attività su aree "di risulta" che il Comune concedeva loro. Si trattò di un'opera modesta del preside della facoltà di architettura di Firenze, tale Brizzi, il cui merito maggiore fu quello di aver progettato la prima grossa opera in cemento armato della città.

Nel 1938 Legnani e Sabatini vinsero il concorso per il Palazzo del Governo, per cui già il bando prescriveva "soluzioni massicce, gravi e solenni"<sup>64</sup>. L'edificio presenta infatti «la facciata principale (con l'"arengario" e delle finestre senza fine, alte molti metri che si affacciavano sulla spropositata "Piazza delle Adunanze")

---

64 *Architettura- Cronache e storia*, n. 31 maggio 1958 "Concorso per il Palazzo del Governo a Livorno"

dalla parte del mare perché ...Livorno è città marinara; e cerca di ricucire con la sua massa artificiosamente ampliata oltre le sue necessità funzionali, l'enorme squarcio prodotto dagli sventramenti nell'antico centro della città»<sup>65</sup>.

### ***La politica urbanistica diffusa***

Con la scomparsa dell'opposizione, gli interessi pubblici non avevano più difensori; erano tornati i tempi in cui i notabili decidevano tutto in famiglia, come avvenne per il caso della Villa Letizia, una villa con grande parco lungo il mare, che il Ministero dell'Istruzione aveva sottoposto nel 1926 a un vincolo da cui nel 1929 venne sgravata per decreto d'urgenza. Le lottizzazioni approvate in questi anni, disseminate nella fascia ora intermedia della città, non risposero ad alcun collegamento e a nessuna visione generale. Una fortunata eccezione a questa politica si deve registrare sulla vicenda della Villa Fabbricotti, la maggiore proprietà sopravvissuta entro la seconda cinta doganale (consistente in una villa padronale con parco di 6 ettari e di poderi per 37 ettari). Il piano prevedeva l'utilizzazione di tutto il terreno per l'edilizia residenziale, senza alcun servizio sociale e secondo la solita scacchiera, tuttavia impostata secondo una certa gerarchia stradale; le palazzine erano previste nei settori ai lati del Parco Fabbricotti, e lungo il viale allora chiamato XXVIII Ottobre, prolungamento del "cardo" della città, viale per il quale il progettista aveva previsto la larghezza di 20 metri, ridotti purtroppo dal direttore dell'Ufficio tecnico a 12.

Altra iniziativa comunale destinata ad avere effetti positivi fu la decisione di approntare un nuovo regolamento edilizio, assai avanzato per i tempi (tanto che il Ministero dei lavori pubblici lo rinviò senza approvarlo, definendolo gravemente lesivo dei diritti dei privati), che avrebbe consentito per molti anni un minimo di disciplina urbanistica e un minimo di efficienza degli ampliamenti che via via vennero apportato all'abitato.<sup>66</sup>

### ***La politica fascista della casa e le case popolari***

Il primo governo fascista (costituito con i liberali e i popolari), pagò il proprio debito ai proprietari fondiari che lo avevano sostenuto abolendo il blocco dei fitti. Ciò determinò conseguenze gravi per numerosissime famiglie, anche per il diffondersi della speculazione e di fenomeni di subaffitto. I fascisti tentarono, qui come in molte altre circostanze, di fare il doppio gioco, istituendo un'associazione di inquilini, che con ben scarso successo tentò di opporsi alla "ingordigia dei proprietari", e che registrò come unico successo la cessione di vari appezzamenti di terreno comunale, sottratti al demanio comunale, alle varie associazioni, che poi però non fu in grado di utilizzare.

In questa situazione si inserì la spregiudicata iniziativa di alcuni speculatori che, servendosi come massa di manovra di 331 muratori capi di famiglia disoccupati, tentarono di ottenere a prezzi irrisori i terreni che ancora il Comune possedeva in alcune località periferiche.

Intanto, la crisi edilizia, a livello nazionale, spinse a rendere acquistabili dagli inquilini le case popolari, da ottenersi tramite riscatto, andando incontro alle aspirazioni piccolo borghesi alla proprietà e nel contempo autorizzando così le aziende ad aumentare l'orario di lavoro, in virtù di un misero straordinario che però diventava indispensabile per il pagamento del riscatto.<sup>67</sup> Contemporaneamente si stanziarono nuovi fondi per l'edilizia popolare.

Intanto l'uscita dei liberali dal governo aveva determinato una politica di minor riguardo nei confronti dei proprietari di case, che produsse un nuovo blocco degli affitti, avviando la politica di stabilizzazione dei prezzi. Peraltro la demagogia che sottintendeva iniziative propagandistiche che talvolta ci furono contro "padroni di casa avidi" era dimostrata dall'insofferenza che i fascisti dimostrarono nei confronti delle richieste degli inquilini.<sup>68</sup>

La stabilizzazione dei prezzi, obiettivo del regime, in realtà, avrebbe dovuto poter comportare una riduzione delle retribuzioni, anche se secondo le dichiarazioni ufficiali si faceva riferimento a un abbassamento del costo della vita. Vi era poi l'esigenza di una pronta ripresa dell'industria edilizia, volano economico dei paesi arretrati, quella di sistemare la popolazione crescente delle aree industrializzate senza gravare troppo sui Comuni e sulle industrie stesse e, ultima ma non meno importante, l'esigenza di non scontentare la proprietà fondiaria, ovvero uno dei puntelli del regime. Queste esigenze contraddittorie dovevano essere mediate nella politica mussoliniana di "disurbanamento", che avrebbe dovuto frenare l'immigrazione verso la città, trattenere la popolazione rurale nelle campagne, e, dove questa non ci fosse, riportarvela. Non a caso i

---

65 L. Bortolotti op cit., p. 358

66 Ivi, p. 338

67 Ivi, p. 341

68 "Il Popolo d'Italia", "Inquilini all'arrembaggio", ripreso da "La Gazzetta Livornese" dell'8/9/1927

riferimenti alla “bonifica integrale” non mancavano<sup>69</sup>.

A Livorno questa politica determinò un incredibile incremento degli appartamenti sfitti, mentre per le cause per disdette e sfratti divenne la prima città d'Italia. Il quadro che emerge da questi dati presenta una città con gravi problemi di risanamento. Il problema del risanamento si saldava strettamente a quello dell'edilizia economica e popolare. Se alle accresciute richieste del tempo di guerra e dell'immediato dopoguerra l'Istituto Case Popolari aveva risposto con maldestri tentativi di rialzare edifici esistenti o di riadattarli, intorno al 1920 il problema si manifestava di dimensioni tali da far comprendere a tutti che non si poteva andare avanti con la politica dei pannicelli caldi. Nel 1925 il Consiglio di Amministrazione dell'ICP era stato costretto a dimettersi a seguito di intimidazioni fasciste e proteste popolari. Il nuovo amministratore dell'ente, il vice prefetto Trincheri, verificò la logica approssimativa e clientelare della gestione precedente, che aveva permesso ogni genere di abuso<sup>70</sup>, essendo tra l'altro un efficiente funzionario e un abile amministratore, in grado di avere una coscienza un po' più autonoma rispetto alla maggioranza dei suoi colleghi, che gli consentì di dissentire, seppur timidamente, rispetto alla politica del disurbanamento che stava nascendo, ma non seppe fare di meglio che pensare a “case popolarissime”. Si trattava praticamente di baracche che potessero costare 1/3 delle costruzioni a piani multipli, costituite da un solo piano in battuto di cemento, con scuri al posto di persiane, tramezzi al posto delle pareti interne, servizi comuni a più appartamenti. Il problema che maggiormente parve angosciarli fu quello della scelta della località adatta, «non essendo ammissibile che esse vengano a incunarsi in zone idonee a costruzioni civili o in località molto in vista»<sup>71</sup>. Si trattava peraltro di una linea di pensiero nazionale, che mirava a estromettere la popolazione più povera dai centri cittadini.

Altro tipo “ministeriale”, oltre alla casa minima (senz'altro un eufemismo) a Livorno vennero edificati anche i grandi casamenti a cortile chiuso, con un muro di spina centrale che divideva quelli affacciati sul cortile da quelli affacciati sull'esterno, sull'esempio del “back to back” vietato in Inghilterra dal 1890.

Nel 1930 il Comune aveva acquistato un ampio terreno sulla via del Camposanto; qui venne prevista una delle due direttrici di espansione dei quartieri popolari, che andarono sostituendosi alle direttrici precedenti contigue al porto e alla zona industriale. L'altra direttrice utilizzata sarebbe stata poi lungo la vecchia strada per Pisa.

L'architetto Venturi, incaricato del progetto del quartiere, sulla traccia di un progetto comunale del '27, divise la città in settori non in base alla densità o alla tipologia edilizia, ma in base alle classi sociali cui erano destinate: a sud la gente “per bene”, a nord-est il “popolo”. Infatti la demolizione della cinta urbana aveva reso disponibile la strada tangente alle mura doganali, allungando la città verso sud. L'acquisto della proprietà Fabbriotti, poi, aveva permesso il proseguimento verso sud dell'asse della città, che si incrociava alla strada di cui sopra. Se anche nel quartiere Fabbriotti si erano costruite case popolari e si erano progettati isolati a scacchiera, la qualità urbana e costruttiva era stata comunque accettabile. Nell'espansione Nord, invece, l'intento dell'amministrazione appare quello di far edificare ogni metro di terreno. Da una parte c'è da osservare che gli edifici del Venturi dell'espansione verso Porta Pisana mostrano almeno la volontà di mascherare con la simmetrica solennità del neoclassicismo novecentesco la loro miseria; l'ex barriera fiorentina, infatti, venne costruita come una sorta di accesso alla città «di mole adeguata e di adeguato decoro»<sup>72</sup>. In realtà, il disprezzo del progettista e dei fascisti, nonché il paternalismo con cui si guardava alla futura utenza, fecero sì che nessun intento propagandistico, nessun goffo tentativo di monumentalità potesse cancellare la loro realtà. Da un punto di vista urbanistico, qui si riscontra la solita monotona scacchiera, mal inserita nella preesistente rete stradale.

Ma, poiché non c'è, ne c'è mai stato, fine al peggio, non tardarono anche a Livorno a manifestarsi i terribili frutti della retorica del ritorno alla terra: fuori dalla città, oltre alla ferrovia, venne costruito un quartiere di casette “rurali” per gli sfrattati, con orticelli, vergognosamente chiamato “quartiere giardino”.

### ***Il contributo stilistico del fascismo***

Da un punto di vista stilistico, l'epoca fascista lasciò a Livorno appena qualche “eco del più facile Mendelsohn”, in qualche facciata curva, in alcuni ballatoi e nei motivi a strisce orizzontali di alcuni edifici multipiano.

Unica testimonianza di architettura moderna furono le due ville costruite da architetti milanesi per due ricchi professionisti: villa Tavani e villa dello Strologo. Nel primo caso a Palanti, allievo di Giò Ponti, si deve “la

69 B. Mussolini, “Cifre e deduzioni: sfollare le città”, in “Il Popolo d'Italia”, 22/11/1918

70 E. Trincheri, *L'opera dell'ICP di Livorno dal Giugno 1927 all'Agosto 1928*, Livorno, Debate, 1928

71 ibidem

72 ACL Protocollo Deliberazioni 346. 836 del 20/9/1941

casa senza gridi”. Da Casabella<sup>73</sup> infatti leggiamo: «le sue pareti resteranno sempre chiare ed esatte, soddisfatte e serene». La villa Dello Strologo, invece, realizzata da Piero Bottoni, è forse meno valida come risultato, ma più interessante per i riferimenti culturali e per la novità del linguaggio, richiamando il Gropius delle case degli insegnanti della Bauhaus. Si tratta di costruzioni troppo eversive forse anche per la Livorno di oggi, figuriamoci per quella di allora!

### ***La guerra a Livorno***

Dall'inizio del conflitto e fino alla primavera inoltrata del 1943, Livorno non subì direttamente le spaventose conseguenze della guerra totale. In realtà i bombardamenti erano iniziati dal 1940 da parte dell'aviazione francese, ma i risultati erano stati modesti. Si erano diffuse per la città leggende metropolitane: qualcuno diceva che la città non sarebbe mai stata bombardata a tappeto perché c'erano tanti ebrei, perché patria di Galeazzo Ciano, noto filoinglese, perché qui si diceva che facesse la villeggiatura l'amante di Churchill, perché c'era il santuario della Madonna, a Montenero... Fino al 28 maggio 1943. Da allora cominciò quella terribile serie che nell'arco di tredici mesi avrebbe causato la distruzione della città e un'ecatombe di vittime civili. In quel primo bombardamento i morti furono 300 e circa un migliaio i feriti, mentre furono distrutti 170 edifici, 300 gravemente danneggiati e 1300 danneggiati in forma più lieve. Era l'inizio dei settanta bombardamenti che avrebbero violato per sempre il volto della città colpendo tutta Livorno, distruggendo non solo il porto e la zona industriale, ma anche moltissimi quartieri abitati del centro. Durante l'occupazione tedesca il centro fu fatto completamente evacuare, non prima che gravissimi eccidi fossero compiuti. I rifugi, ovvero i luoghi di concentrazione in caso di bombardamento, segnalati con frecce fosforescenti per essere individuati anche nella notte, non resistettero alle bombe dei B 17, e si trasformarono quasi sempre in trappole mortali<sup>74</sup>. Gli uffici pubblici vennero trasferiti in ville in campagna, (Il Comune nella villa Maurogordato) la maggior parte della popolazione sfollata. Il porto venne occupato dall'esercito tedesco e i portuali livornesi vennero cooptati nella Todt<sup>75</sup>. Il centro della città, a ridosso del porto, venne dichiarato zona nera. «La zona nera era recintata con filo spinato, aveva postazioni di sentinelle, nessuno poteva abitarci, i permessi per accedervi a tempo limitato erano rilasciati dalle autorità tedesche. Il comando americano credeva che costituisse un enorme deposito di viveri e munizioni e voleva raderlo al suolo prima che i tedeschi, ritirandosi, potesse trasferirlo sulla linea gotica. In realtà nella zona nera non c'erano depositi, ma era stata creata per evitare che la città insorgesse come Napoli e per impedire lo sviluppo della guerriglia urbana. Il generale Clarck, che intendeva ordinare un ultimo e totale bombardamento a tappeto, venne dissuaso in extremis da un'ambasceria di partigiani accompagnata dal pilota di un ricognitore americano abbattuto sulle colline di Livorno»<sup>76</sup>. Al momento dell'armistizio i guastatori tedeschi minarono poi sistematicamente le banchine oltre ad alcuni ponti, gli impianti meccanici del cantiere Luigi Orlando, le maggiori fabbriche livornesi e la torre del fanale e, forse conoscendo i livornesi più a fondo di quanto non si credesse, anche gli stabilimenti balneari fino ad Antignano.

### ***La fine della guerra***

Livorno venne liberata dalla Quinta Armata statunitense guidata dal generale Clarck e da formazioni partigiane il 19 luglio 1944.

Alla fine della Guerra il Governo Militare Alleato requisì il porto e le fabbriche. Solo il cantiere ODO Terni fu derequisito già nell'ottobre 1945; essendo necessario soprattutto per la riparazione delle navi inglesi i lavori di ripristino vennero avviati all'indomani della liberazione e già il 2 agosto 1944 poté ripartire il primo tornio. La produzione industriale, che non si era mai interrotta durante la guerra fino alla ritirata nazista, era cessata completamente con la requisizione degli stabilimenti da parte del GMA. Dopo la derequisizione, avvenuta progressivamente a cominciare dal 1946 ( ma in certe parti fino al termine del 1947), ben undici stabilimenti, che davano lavoro a 4.380 persone, non furono riaperti solo nella zona industriale; fuori da questa cessarono definitivamente ogni attività altri 10 stabilimenti, con circa 2700 dipendenti. Gli stabilimenti nuovi furono solo 5 fino al 1951, altri 4 vennero ampliati. Gli addetti all'industria calarono dai

---

73 Casabella n. 93, “Una villa a Livorno”, commento di Raffaello Giolli

74 Nel rifugio laterale corrispondente al Palazzo Maurogordato, morirono nel bombardamento del 28 maggio 1943, circa cento persone.

75 L'Organizzazione Todt (OT) fu una grande impresa di costruzioni che operò, dapprima nella Germania nazista, e poi in tutti i paesi occupati dalla Wehrmacht impiegando il lavoro coatto di più di 1.500.000 uomini e ragazzi. Creata Fritz Todt, Reichsminister für Rüstung- und Kriegsproduktion (Ministro degli Armamenti e degli Approvvigionamenti), l'organizzazione operò in stretta sinergia con gli alti comandi militari durante tutta la Seconda Guerra Mondiale

76 C. Nocerino, *28 maggio 1943 Livorno*, ed Nuova Fortezza, 1994

40.277 del 1937-40 ai 38.114 del 1951, con un andamento che si discostava nettamente da quello nazionale. Se l'incremento si verificò nelle industria chimica ed elettrica, il calo maggiore si verificò nelle industrie tessile, alimentare e metallurgica. Quest'ultima, che aveva dato lavoro al 25,41% degli addetti, scese al 16,60%<sup>77</sup>. Le ragioni di questo crollo sono da leggersi nel fatto che le aziende livornesi producevano sostanzialmente manufatti connessi alle necessità della guerra o comunque a quelle dell'autarchia. Nel dopoguerra si accentuò il progressivo assorbimento delle aziende indipendenti livornesi in grandi gruppi di dimensione nazionale, che spesso non avevano interesse a mantenere le filiali livornesi, che vennero abbandonate al loro destino. La guerra aveva dunque fatto precipitare situazioni in atto da tempo.

In concomitanza con queste difficoltà economiche rallentò anche l'incremento demografico, malgrado la fittizia prosperità indotta dal centro sbarchi alleato e al fiorire di attività più o meno lecite che fiorirono attorno a esso. Se la popolazione era cresciuta, dal 1936 al 1942 di 1700 unità l'anno, si passò alle 700 unità, considerando nel numero anche l'immigrazione prodotta dall'attrazione che comunque i centri maggiori esercitano sui minori anche in epoche di profonda crisi.

### ***L'apocalisse in città***

Alla fine della guerra lo scenario livornese era apocalittico: solo l'8,38% degli edifici del centro era illeso, il 33,38% distrutto, il 27,94% gravemente danneggiato e il 28,30% danneggiato. Nel resto della città il 43,14% degli edifici erano illesi, il 15,78% distrutti, il 14,94% gravemente danneggiati, il 26,14% leggermente danneggiati<sup>78</sup>. La prima amministrazione del dopoguerra, nominata da Governo Militare Alleato e composta da componenti di tutti i partiti del Comitato di Liberazione Nazionale, decise di riprendere in considerazione la questione del piano regolatore, soprattutto riguardo la ex zona nera, nell'intenzione di non operare scelte che avrebbero potuto compromettere le future scelte; da un atto ufficiale infatti leggiamo: “dovranno per ora essere limitati i permessi di riparazione ai pochi stabili che, abbisognando di pochi lavori di restauro, siano situati in posizione tale da non compromettere le future decisioni circa le caratteristiche e la fisionomia della zona”<sup>79</sup>. Si faceva riferimento al Piano Regolatore per cui nel 1942 era stata nominata una commissione composta da Piacentini, Salvais, Vanni e Serafini<sup>80</sup>, a seguito del congresso urbanistico di Roma, che aveva bollato come “anormale” la situazione di quelle città che “mancavano di piano regolatore”<sup>81</sup>. L'ICP allora si era interessata al problema del piano, dando incarico a Venturi per gli studi preliminari<sup>82</sup>.

### ***Il Piano Roccatelli***

La situazione in realtà non permise di portare avanti il prudente indirizzo di non compromettere gli sviluppi futuri della città. Nel 1945 venne emanato il primo decreto sui piani di ricostruzione<sup>83</sup> e alla fine dello stesso anno venne fatto obbligo al Comune di redigere il piano di ricostruzione. Si fece così riferimento agli studi e purtroppo anche ai “piani precedentemente approvati o studiati, adattandoli al nuovo stato di cose derivato dalle gravissime devastazioni belliche”<sup>84</sup>. Se da una parte la preesistenza di materiale progettuale fece sì che si risparmiasse tempo, e che si prendessero in considerazione questioni cruciali che pure non riguardavano solo il centro, dall'altro l'ispirazione al piano Piacentini determinò lo stravolgimento della struttura del centro, così com'era esso carico di ampliamenti, sventramenti e raddrizzamenti.

Il Piano di Ricostruzione redatto dall'Amministrazione Comunale, che prevedeva il rovesciamento del duomo, pesantemente criticato dalla curia, anche per l'intervento della curia stessa venne respinto dal Ministero; si affidò dunque il nuovo incarico a Carlo Roccatelli, che elaborò in breve tempo un nuovo piano basato sul principio del diradamento edilizio. Nella relazione del Piano Roccatelli sono in ogni modo espresse intenzioni precise circa la conservazione dell'antico tessuto del centro che tuttavia non trovano applicazione nelle norme attuative e negli elaborati grafici di progetto dello stesso.

Malgrado le molte ombre alcuni spunti felici ci furono, come il prolungamento del loggiato lungo tutta la via Grande; da un brano della relazione del piano di ricostruzione di Roccatelli leggiamo: «La proposta inserzione dei portici nella via Grande rappresenta una soluzione di compromesso con i novatori a ogni costo e la necessità di conservare in quello che è rimasto e in quello che sarà fatto, il carattere raccolto del suo

---

77 Ugo Bertini in “Rivista di Livorno”, 1958 nn 2-3

78 Bortolotti, op cit, p. 363

79 ACL “Protocollo Deliberazioni”, 356, n. 297 del 4/4/1945

80 ACL “Protocollo deliberazioni” 348, n. 348 del 11/4/1942

81 Bortolotti op. cit., p. 363

82 AICPL “Deliberazioni”, vol III, seduta del 21/12/1937

83 DLL, 1/3/1945, n. 154

84 ACL Protocollo deliberazioni 357, 1160

ambiente caratteristico (-) e soprattutto che la strada seppure porticata lo sia in modo da non perdere quella caratteristica che ne costituiva la più delicata e inconfondibile essenza: la continuità di superficie. La continuità di superficie era infatti il carattere di questa strada nella quale si procedeva guidati dalle due alte quinte murate fino a terra»<sup>85</sup>. I nove isolati della piazza grande edificati in quella fase manifestano, in modo determinante grazie alle logge ma non solo per quelle, una qualche comunità di principi ispiratori, sia nell'insieme che nel dettaglio, che oggi mantiene un suo carattere sia nell'aspetto formale che in quello funzionale, malgrado le diverse configurazioni dei singoli interventi

La via Grande e l'omonima piazza erano state del resto l'impegno principale della nuova giunta. Nel 1947 la nuova amministrazione<sup>86</sup> aveva ventilato l'idea di un concorso per il Piano Regolatore, ma aveva poi ben presto ripiegato per un concorso per "Il progetto di definizione di massima di Via Grande e Piazza Grande", che venne indetto il primo marzo 1947. Al concorso parteciparono dieci tra singoli progettisti e gruppi, tra cui però la commissione giudicatrice non individuò nessun vincitore, enucleando tuttavia dai singoli progetti ritenuti meritevoli alcuni spunti da cui partire. Tra questi il seguente assunto: «la cosiddetta piazza del duomo sia conclusa e separata dal Comune con un edificio a carattere funzionale e avente i portici allineati a quelli della piazza»<sup>87</sup>. I progettisti erano stati incaricati dalla potente società immobiliare Sogene. Erano Pifferi, Vagnetti, Cardini, Cristiani e lo scenografo Marchi. Pifferi era strettissimo collaboratore dell'immobiliare.

Tornando al piano, tutti i commentatori riportano l'elemento di rapidità nella sua compilazione. Questa rapidità fu, come si è detto, dovuta alla presenza degli studi e del lavoro fatto per il delirante Piano Piacentini, nonché alla sopravvalutazione del valore del progetto della Sogene. Molto venne demandato ai privati, anche in termini di regolamentazione, poiché si temeva di allontanare potenziali ricostruttori dal centro. Così le uniche cose lasciate all'Amministrazione furono degli sventramenti e qualche miserabile largo in Venezia, dove venne piantumato del verde che non aveva alcun senso in quella parte della città, ben lungi dall'essere compresa dal progettista. Ai privati veniva lasciato licenza di uccidere qualsiasi ordine urbanistico: nessun obbligo di attenersi ai 3-4 piani ritenuti tipici dell'architettura toscana, nessun vincolo a non demolire il poco che poteva essere recuperato. Le norme per un'edilizia semintensiva nelle vie secondarie, che pure venivano citate, restavano inapplicabili d'ufficio, perché il piano non riportava quali esse fossero. Insomma, il piano Roccatelli manifestava una totale mancanza di consapevolezza del valore storico dell'assetto urbano. C'è da dire che a Livorno mancava qualsiasi tipo di attaccamento alle memorie storiche che si trovava in altre città; se ci furono critiche e perplessità, esse furono sporadiche e a volte, sebbene magari giuste, strumentali. Una comprensione, pur di tipo romantico-retorico, dei valori dell'ambiente antico si ritrovava solo nella schiera dei pittori macchiaioli.

Tra l'altro il terreno dell'orrido palazzone che tagliava e taglia anche oggi la Piazza Grande venne anche svenduto dall'amministrazione, che temeva la fuga di finanziatori dalla ricostruzione del centro, proprio a quella società Sogese, che lo pagò solo 5.000 lire al metro quadro contro le 18.000 lire a cui il terreno era stato valutato. Non solo; nella costruzione di un'area sull'angolo nord-ovest della Piazza Grande, il Comune finì col rinunciare ai contributi "per riparto spese relative al piano di ricostruzione" dichiarando che «l'isolato risulta danneggiato piuttosto che avvantaggiato dal piano di ricostruzione»<sup>88</sup>. Venne consentito il fatto che il palazzo Grande si elevasse una volta e mezzo rispetto al duomo, delineando così casualmente una gerarchia realistica dei poteri della città. Malgrado si trattasse di una città amministrata dai comunisti!

A prescindere dalle vicende del Palazzo Grande, ferita insanabile nel cuore della città, possiamo dire che, stante i tempi, i mezzi e le circostanze, l'assenza di una regolamentazione forte e di un progetto unitario, l'insieme degli edifici realizzati nel centro distrutto in quei pochi anni presenta una dignità e un equilibrio che meritano una qualche attenzione. Se pure alcuni studiosi coevi della ricostruzione ne giudicarono basso il livello architettonico, noi posteri possiamo dire che, conoscendo la città e quello che sarebbe successo poi, certamente poteva andare peggio!

Inoltre c'è da dire che l'impegno in prima fila dell'amministrazione fu forte, più che in molte altre città. Questa dovette infatti ben presto intervenire direttamente nella ricostruzione, dal momento che la situazione era gravissima; così tra il 1947 e il 1950 vennero redatti 40 elenchi di aree da espropriare per l'attuazione del piano di ricostruzione, giustificati da una legge nazionale che autorizzava le Amministrazioni comunali

---

85 Relazione preliminare al piano di Ricostruzione, ing. C. Roccatelli; cfr C. Fantozzi, M. Lessi, "La ricostruzione di Livorno nel Secondo Dopoguerra: Immagini a confronto", in "La ricostruzione del centro storico di Livorno nel secondo dopoguerra", Atti del Convegno, op. cit.

86 Il 17 novembre 1946 venne eletta la nuova amministrazione, a maggioranza comunista ma con la partecipazione di tutti i partiti del CLN

87 "Relazione della commissione giudicatrice", 3/8/1947

88 ACL "Protocollo Deliberazioni" 377, n.267 "Convenzione con la Società Edilizia Piazza Grande"

all'esproprio «quando ciò è giustificato da imprescindibili necessità inerenti all'attuazione del piano medesimo»<sup>89</sup>. Se questa pratica ebbe il merito di avviare la ricostruzione, tuttavia intraprendenti speculatori riuscirono ad acquistare dai proprietari piccoli o piccolissimi, in condizioni economiche precarie, a cifre irrisorie, i “contributi” per la ricostruzione, che una nuova legge del 1953 rese trasferibili anche per altre aree della città. Si consolidava così un nuovo tipo di proprietà fondiaria, che aveva fatto la sua prima apparizione durante l'epoca fascista: quello dell'impresario- costruttore, in cui si sommarono le figure del proprietario fondiario e dell'imprenditore capitalista. Il palazzinaro, insomma, come a Roma. Come a Napoli invece anche a Livorno la speculazione “popolare” sulla ricostruzione raggiunse un livello scandaloso, con la denuncia e il risarcimento di danni inesistenti.

### ***L'Istituto Case Popolari nella ricostruzione del centro storico***

La pratica dell'esproprio, insieme allo scarso vigore della ricostruzione del centro storico che aveva abbassato il livello dei prezzi, avevano reso disponibili all'edilizia pubblica ampi lotti, che consentirono di invertire parzialmente la tendenza di cacciare fuori dal centro i ceti popolari.

L'edilizia pubblica ebbe a Livorno una parte assai importante nella ricostruzione degli immobili distrutti dalla guerra. La tipologia preponderante fu quella del tipo edilizia in linea a tre o più piani fuori terra, con uno schema di aggregazione di due o più alloggi ai vari piani attorno al vano scala. Sulla progettazione architettonica influirono i riflessi delle esperienze razionaliste dell'architettura italiana fatte a cavallo delle due guerre, che contribuirono a definire un prodotto caratterizzato da un linguaggio formale di tipo tradizionale mediato da elementi innovativi e da semplificazioni nelle connotazioni esterne delle varie finiture. Nella vicenda costruttiva della ricostruzione del centro l'Istituto cercò di mediare tra le necessità di contenimento dei costi con l'intenzione di connotare i fabbricati in modo adeguato, perché risultassero inseriti e integrati in un'importante area della città, producendo quella che alla fine può essere definita un'edilizia dignitosa, in diversi casi sufficientemente ben inserita negli scenari urbani, in minima parte salvati e in gran parte ricostruiti. Di ciò sono esempi il fabbricato di via Chiarini n. 6, elaborato dall'ingegner Uccelli e i suoi collaboratori nel 1952, e il fabbricato di Piazza della Repubblica progettato in aderenza al Cisternino del Poccianti. Proprio per favorire questo inserimento nel contesto urbano storicizzato vennero privilegiati gli affacci sulle vie pubbliche, che fanno riferimento al cosiddetto “stile liscio” sviluppatosi negli anni Trenta e caratterizzato dall'uso di materiali lapidei trattati con adeguata finitura, dall'uso degli intonaci, dalle semplici cornici marcadavanzale e con il completamento della sagoma classica per il sottogronda. I prospetti tergalì, invece, vennero relegati a un ruolo di assoluto anonimato. L'importanza data al fronte strada si distingue chiaramente confrontando due immobili quasi contigui, ovvero quello suddetto sulla Piazza della Repubblica e quello sul Largo del Cisternino, dove anche il fronte sul Largo è risolto in economia, con un rivestimento lapideo limitato ai primi due piani e per l'assenza totale di aggetti. Si può notare, dunque, non solo una diversificazione di “impegno costruttivo” tra fronte e retro dello stesso edificio, ma anche una gerarchia in base alla tipologia di strada in cui l'edificio è collocato. Malgrado gli sconvolgimenti della guerra, insomma, restavano attuali le indicazioni degli anni '30<sup>90</sup>. Dunque, nonostante il fatto che nell'edilizia residenziale pubblica la qualificazione facesse riferimento a luoghi comuni, e fosse dichiarata l'estraneità a qualsiasi principio di sperimentazione, i risultati che questa produsse nella ricostruzione furono comunque migliori di altri interventi, anche di edilizia privata, intrapresi in periodi meno “concitati” rispetto a quello. A uno spettatore odierno che abbia la capacità di storicizzare, dunque, quelle realizzazioni appaiono decorose, soprattutto se confrontate con quelle di periodi successivi.

### ***L'impegno del Pubblico e degli Enti***

Mentre la preparazione del Piano Regolatore Generale proseguiva, Comune e ICP acquistarono ed espropriarono terreni che venivano loro offerti, quasi all'oscuro delle implicazioni urbanistiche che ciò comportava, per un totale di oltre 50 ettari di campi e orti (in parte ceduti dall'INA-Casa) tra via Provinciale Pisana e via delle Sorgenti, strade radiali che dalla ex cinta doganale, ora Aurelia, nel suo attraversamento della città, si dirigono a nord e a est. Successivamente l'INA-Casa acquistò altre decine di ettari nel sobborgo di Colline, sulla radiale tra la città e il sobborgo agricolo di Salviano, nella vicina zona di Coteto e altri lungo

---

89 Articolo 17 della legge 1402 del 27/10/1951

90 Già nei primi decenni del Novecento gli ambienti politici e le varie amministrazioni pubbliche avevano approvato il concetto architettonico funzionale dei cosiddetti “casermoni”, anche in contrapposizione con gli indirizzi del movimento liberty. Le facciate dunque prevedono pochi elementi architettonici, privilegiando la razionalità e l'economicità; “La ricostruzione del centro storico di Livorno nel secondo dopoguerra”, Atti del Convegno (Livorno 20-21 aprile 2001) a cura di A. Merlo, Alinea editrice, Bagno a Ripoli, 2006

il laccio ferroviario che chiudeva la città a Levante. Tutti questi nuclei furono considerati “stati di fatto” dal Piano Regolatore, cui si cercò, invano, di dare una certa forma.

### ***Quartieri popolari crescono***

Il terremoto del 1950 riportò al livello di massima emergenza il tema dell'alloggio; se a Livorno si pensava di utilizzare la legge per “l'eliminazione del tugurio”<sup>91</sup>, cui parte della popolazione era ricorsa all'indomani della guerra<sup>92</sup>, la gravità della situazione determinò la necessità di ricorrere in modo massiccio a essi. Tra il 1950 e il 1954 Comune, ICP e Genio Civile costruirono infatti baracche per 500 alloggi, in aree disponibili in città, compreso presso la Fortezza Nuova, nonché un grosso numero di “alloggi minimi” nei pressi del cimitero comunale, oltre l'Aurelia, ribattezzato “Corea”, mentre il quartiere presso la via Filzi, costruito per il suo primo nucleo durante il fascismo, era stato ribattezzato “Shangay”<sup>93</sup>. Il quartiere Corea aveva un'edilizia mediocre sotto ogni livello. Urbanisticamente organizzata secondo la solita scacchiera, con strade senza una gerarchia, con scarsi servizi inesistenti<sup>94</sup>, scarsissime aree verdi, densità abitativa, mediocrità e monotonia edilizia e estraneità rispetto alla città. I vizi di origine di questo quartiere avrebbero reso particolarmente difficile e lungo il suo risanamento. C'è da dire che si trattava di anni terribili, in cui il Comune doveva abbattere le scale degli stabili perché questi non venissero nuovamente occupati. E, in discolta di quelle amministrazioni, c'è da dire che alcuni dei quartieri “Corea” di altre città furono addirittura peggiori<sup>95</sup>, perché affidati ai singoli senza mezzi e completamente privi di una qualsiasi pianificazione. Nella morfologia cittadina ciò che derivò dall'espansione postbellica fu il formarsi di una grossa fascia di edilizia sovvenzionata, cui andò affiancandosi un'edilizia privata di livello modesto in tutta la zona compresa tra l'Aurelia e la ferrovia, a levante del vecchio centro e delle sue espansioni ottocentesche. La provinciale visione livornese dell'urbanistica, unita alla drammaticità e all'urgenza del momento, determinarono realizzazioni sconcertanti.

### ***L'INA casa a Livorno***

Con l'INA Casa, che pure realizzò a bassi costi, con ubicazioni quasi sempre casuali, con scarsità di servizi e di collegamenti, ignoranza di ogni elemento di arredo urbano, arrivò un soffio di architettura nazionale, poiché queste costruzioni facevano propria la tendenza del Neorealismo architettonico, che portava a una reinterpretazione dei temi razionalisti basata sulla coerenza compositiva dei materiali, delle scelte tecnologiche, dei particolari architettonici. Sebbene il “Razionalismo italiano del secondo dopoguerra”, sempre in bilico tra tradizione e modernità, tra interpretazione storica e norme funzionali, proprio dell'operazione urbanistica dell'INA-Casa, abbia a livello nazionale segnato un rinchiudersi in se stessa dell'architettura italiana generando un ritardo rispetto ai contemporanei movimenti e alle ricerche architettoniche europee legate ai piani di ricostruzione, rispetto all'edilizia privata livornese rappresentò un modello di innovazione.

Il primo quartiere INA-Casa di Livorno, del 1951, è quello di “Sorgenti” vicino a quello del Comune nella stessa località. Il piano urbanistico venne realizzato da Barrucci e da Rossi de Paoli, che progettarono il primo quartiere livornese in cui la disposizione degli edifici obbedisce non più alla logica dei lotti ma a un discorso interno, mirante a qualificare gli spazi secondo le loro funzioni, in un continuo colloquio tra pubblico e privato.

Da lì a poco venne realizzato il quartiere di Coteto (1956), il cui nucleo, creato dai Barrucci e da Melograni, mostra un chiaro rapporto tra le strade e gli spazi interni dell'isolato, inserendosi in un contesto definito quale

---

91 Per la lotta contro il tugurio: progetto di legge e relazione a cura della Commissione parlamentare [per la legge contro il tugurio]. Roma, ETI, 1952

92 In tempo di guerra innumerevoli famiglie avevano occupato locali di vari enti, o erano stati sistemati in locali requisiti, in magazzini o in baracche fornite dagli americani

93 In varie località d'Italia si trovano i termini “Corea” e “Shangay”. Tutte sembrano accomunate dalla lontananza rispetto al centro, dalla scarsa qualità dell'edilizia e dal sovrappopolamento: alcune periferie denominate “Corea” si trovano all'estero, a L'havana e a Barcellona. In Italia, ve ne sono fra le altre a Roma, a Torino, a Parma, in città più piccole come a Fidenza o a Sestri Ponente, o a Rosarno.

94 Sarebbero infatti stati realizzati a distanza di 13-15 anni dall'edificazione dei primi stabili e collocati al perimetro dell'insediamento.

95 A Milano si parla addirittura di “Coree”, che vennero costruite dagli immigrati che avevano acquistato della terra, che si costruivano di notte o nei fine settimana, con l'aiuto di amici e parenti. Agli inizi degli anni '60 si calcola che ci fossero 70.000 persone che vivevano nelle coree in aree come Bollate, Cinisello Balsamo, Limbiate e altre zone dell'hinterland milanese, in particolare verso il nord. A Milano le coree venivano erette senza seguire i regolamenti edilizi, e nei primi anni mancavano dei servizi fondamentali: strade, elettricità, acqua. Al confronto la Corea di Livorno sembra addirittura un quartiere modello.

«non molto ordinato campionario di casette di ogni forma e dimensione»<sup>96</sup>, realizzato da Fagnoni e altri collaboratori.

### ***Il Piano Detti***

Come si è visto, già dal 1946 il Municipio aveva istituito l'Ufficio Urbanistica e avviato gli studi preliminari al Piano Regolatore Generale, inizialmente condotti dallo stesso Ufficio con la consulenza di una Commissione presieduta dall'Architetto Bartoli. Nel 1952 era subentrato l'Architetto Edoardo Detti, a nome del quale oggi identificato il PRG approvato nel 1961. Nella prima parte della relazione illustrativa dove veniva svolta l'analisi dello stato di fatto, la città veniva divisa in quattro zone, una delle quali consisteva nel centro storico delimitato dai fossi: si trattava della zona maggiormente colpita dai bombardamenti e pertanto interessata da massicci interventi di ricostruzione, che al momento del piano era dunque già stata profondamente trasformata. Le altre zone individuate dal piano erano le seguenti: La zona di risanamento comprendente la fascia ottocentesca della città; la zona di saturazione (per l'edificazione degli spazi liberi fra la ferrovia, la via dei Pelaghi, la via Nazario Sauro e il mare); la zona di espansione (individuata nei quattro grossi centri aggregati e autosufficienti di Pian di Rota, Salviano, Collinaia e Montenero), attraverso cui si voleva invertire la tendenza della città a espandersi a macchia d'olio. Le necessità percepite erano sostanzialmente due: dare una base viaria principale per unire la parte est della città con la parte a sud, sveltendo il traffico urbano, e creare una netta divisione tra frazione di Ardenza e città attraverso una zona sportiva e una agricola. Tra i primi e principali problemi del Piano ci fu senz'altro il limite legislativo, che di fatto dava ai progettisti poteri indicativi attraverso i vincoli di zona, ma non vincolava i proprietari di aree e i costruttori ad alcun impegno. L'emergere di situazioni macroscopiche di speculazione soprattutto a Roma portarono alla richiesta di un adeguamento legislativo che tuttavia fu tardivo, comunque non più utile rispetto al Piano Detti. Di fatto la proprietà a Livorno fu ancora una volta in grado di ricattare l'Amministrazione, e lo strumento del Piano Regolatore di nuovo svuotato dai propri fondamentali contenuti. Così, la forzatura per l'edificazione di un quartiere popolare proprio nella zona che doveva segnare il limite tra città e Ardenza, fu "pagata" dall'Amministrazione con la trasformazione di suoli destinati all'agricoltura in terreni edificabili. Caso di questo strapotere della proprietà fondiaria sull'Amministrazione è l'esempio del Grattacielo di Piazza Roma progettato da Michelucci, edificato su un lotto che doveva prevedere una palazzina, in cambio dell'edificazione di una scuola che non ci fu mai.<sup>97</sup>

Per quello che atteneva al centro della città, ambito nel quale rimanevano valide le norme previste dal piano di ricostruzione, ben presto il piano Detti finì col limitarsi a creare qualche piazza, qualche centro di quartiere, qualche scuola media, trasformare magari in verde pubblico qualche villa privata della zona.

I nuovi insediamenti vedevano un potenziale sviluppo di tipo turistico- alberghiero della zona di Banditella, dove era previsto addirittura un autodromo.

La scelta di ubicare il quartiere La Rosa in un'area destinata ad attrezzature sportive fu determinata invece da scelte in larga parte influenzate dalle società immobiliari intestatarie delle aree, sostenute dall'allora ministro dei lavori pubblici Togni<sup>98</sup>.

Poiché si trattava di un piano così fortemente influenzato dagli interessi dei privati, era naturale che le infrastrutture di interesse pubblico e di alto costo non avrebbero visto la luce; pertanto non venne spostata l'Aurelia e non venne realizzata la proposta strada che doveva attraversare il centro cittadino, che si avversò paragonandola a uno sventramento.

Le ragioni per cui il Piano Detti di fatto fallì sono da ricercarsi in una serie di concause, in parte proprie della città, il piano fu per molti aspetti profondamente modificato con l'accoglimento di osservazioni e l'inserimento di elementi estranei al progetto di Detti e in parte dovute al sistema-Paese. Esempio del primo caso è la schiacciante forza della proprietà fondiaria a Livorno, che battaglie per l'indipendenza, guerre mondiali, politiche liberali, democratiche e italiano-comuniste, non sono riuscite a ridimensionare dall'epoca borghese a oggi. Esempi di problemi che ricaddero su Livorno dalla realtà nazionale furono invece gli "intoppi" giuridico-finanziari, che non consentirono l'approntamento di piani particolareggiati intermedi, nonché l'incalzante e imprevedibile sviluppo della motorizzazione e il fortissimo aumento dei prezzi dei terreni, che rese vantaggioso demolire anche dove non ve ne fosse bisogno per costruire stabili di più grandi

---

96 Bortolotti, op cit., p. 372

97 Si tratta della vicenda dei proprietari di "palazzo Pappudoff", sugli Scali del pesce, che chiesero di trasferire i contributi su un palazzo di 21 piani da costruire in piazza Matteotti; il terreno di risulta avrebbe dovuto essere ceduto per l'edificazione di una scuola. Ma ciò non avvenne.

98 A. Bartoli "I nuovi quartieri residenziali a Livorno, 1946- 1990", tesi di laurea, Università degli studi di Pisa, laurea in Economia e Commercio, relatore M. Pinna, anno accademico 1992-93

dimensioni.

Tuttavia, malgrado i limiti sopraccitati, al Piano Detti si deve se non la risoluzione di problemi, almeno il contenimento di guasti maggiori che comunque potevano presentarsi all'indomani delle devastazioni della guerra.

### ***L'avvento dei PEEP***

L'introduzione della legge 167<sup>99</sup>, che consentiva per la prima volta in Italia di usare piani decennali intesi come veri e propri piani urbanistici d'intervento diretto per iniziativa comunale, doveva rappresentare, almeno in teoria, un notevole salto qualitativo rispetto alla precedente normativa, in quanto consentiva di programmare l'assetto edilizio integrando gli strumenti urbanistici con i piani per l'edilizia economica e popolare, i cosiddetti PEEP, in una visione unitaria rispetto alle linee di sviluppo e riassetto sul territorio.

In realtà in alcuni casi quell'elemento di armonia nello sviluppo della città fu ben lungi dall'essere raggiunto, anche perché le progettazioni delle varie aree PEEP non erano raccordati tra loro. Spesso non erano raccordati neppure rispetto allo strumento del Piano Regolatore Generale. Questo fu il caso del quartiere "La Rosa", a partire dalla sua ubicazione, come si è visto, in un'area identificata come destinazione di strutture sportive e agricola.

Livorno fu uno dei primi Comuni d'Italia ad adottare il piano PEEP, individuando più zone, aventi caratteristiche differenti e variamente ubicate rispetto al centro cittadino, distinguendo tra aree esterne, distanti dalla città circa 2,5 km, ma passibili di un collegamento molto rapido per poter costruire un quartiere satellite nelle vicinanze delle zone industriali esistenti, previsto nella zona di Pian di Rota; aree esterne rispetto alla linea ferroviaria per incontrare le esigenze dell'edilizia modesta a carattere privato, intorno al borgo di Salviano; aree interne all'arco ferroviario in zona più prossima al centro, per incontrare le esigenze degli Enti e delle cooperative edificatrici, allora non disposte a costruire fuori dalla linea della ferrovia, ovvero il quartiere (CEP) La Rosa; aree entro l'anello stradale costituito dall'Aurelia e da via Nazario Sauro; una piccola area nel Comune di Quercianella, rivolta a rispondere alle esigenze della popolazione di questa frazione.

Il capitolo certamente più importante dell'espansione edilizia degli anni '60 è certamente costituito dal quartiere "La Rosa", che raccoglieva sostanzialmente le intenzioni di creare un quartiere autosufficiente in fase di PRG destinate al Pian di Rota. Il quartiere venne realizzato per iniziativa del Comitato Interministeriale per l'edilizia popolare<sup>100</sup>, con la progettazione coordinata affidata ad architetti di notevole statura professionale, tra cui l'architetto Moretti, l'architetto Fagnoni, Martigli, Spadolini e Razzauti. Il primo blocco di costruzioni venne iniziato nel 1959 e terminato nel 1962, realizzando i primi 809 alloggi e 32 fondi destinati a esercizi commerciali al dettaglio; di questi alcuni, ovvero quelli dell'UNRRA-CASAS erano destinati alla popolazione meno abbiente, che comprendeva una larga parte di baracati, e avevano dimensioni più ridotte rispetto a quelli dell'INA-CASA, e rispondevano ai requisiti necessari alla rispondenza dei canoni fissati per la destinazione popolare. Ciò giustifica l'assenza dell'impianto di riscaldamento, l'ascensore, i garage e le terrazze private all'ultimo piano. Il quartiere fu un modello dal punto di vista urbanistico in quanto i progettisti tesero alla realizzazione di un'idea di urbanistica originale in cui il bisogno di unità abitative si accordasse con un livello di vita più confortevole possibile. Non furono adottati schemi rigidi di progettazione ma si scelse una composizione libera, dove si identificassero comunque elementi che creassero una sorta di "simbologia" del quartiere, quali i grattacieli che ne segnano inizio e conclusione. La posizione a cavallo della via Aurelia condizionò la distribuzione degli edifici, compresi i grattacieli, partendo da un'idea urbanistica di base che associava alla principale Aurelia una strada parallela che con essa formava un cardo biforcuto, all'estremità del quale si ponevano, appunto, i due grattacieli, quali poli significativi. La biforcazione aveva lo scopo di formare un cavalcavia, trasversale rispetto alla strada principale, con uno svincolo che ricorda la viabilità autostradale. La grandezza (sproporzionata rispetto alle strade) della via Cattaneo, ovvero la strada che unisce il quartiere alla via Nazario Sauro, deriva dal fatto che qui dovevano correre il binario della linea ferroviaria Livorno - Tirrenia- Marina di Pisa - Pisa, che avrebbe dovuto garantire lo spostamento dei pendolari, lo spostamento dei residenti verso la città e verso il mare, nonché facilitare l'affluenza allo stadio e all'ippodromo agli sportivi. Lo sviluppo repentino e esponenziale della motorizzazione a due e a quattro ruote decretò la fine della linea ferroviaria prima che il progetto diventasse esecutivo. Le innovazioni strutturali coinvolsero anche il complesso dei servizi a disposizione degli abitanti,

---

99 Legge 18 aprile 1962, n.167 (G.U. 30 aprile 1962, n.111): "Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare"

100 Istituito nel 1956 grazie alle leggi "Tupini" e "Aldisio" e che riuniva l'UNRRA- CASAS e l'INACASA

dai più piccoli<sup>101</sup> a quelli di dimensione di quartiere, quali la chiesa, le scuole elementari e media inferiore e due asili. In quest'area vi furono successive espansioni fino agli anni Settanta, anni in cui si concluse il ciclo di completamento progressivo del quartiere in cui si provvide a saturare interamente l'insediamento abitativo. Il vent'anni trascorsi tra il primo e l'ultimo intervento hanno determinato inevitabilmente una varietà di forme e stili, a discapito dell'omogeneità complessiva del quartiere; i concetti innovativi espressi alla stesura dei primi progetti non vennero ripresi, lasciando il posto a modelli urbanistici diversi confondendo zone in cui prevale la disposizione degli edifici in linea, altre in cui si ha un accenno alle corti semichiusate, altre in cui gli edifici sono disposti a ventaglio.

### ***Il Piano Insolera***

Nella premessa al nuovo Piano Regolatore della città, affidato all'architetto Italo Insolera, possiamo individuare i limiti del piano Detti e un'impetosa fotografia della Livorno degli anni Settanta; e se in alcune affermazioni appare un po' troppo drastica<sup>102</sup>, per certi versi enuclea le radici del problema livornese, da leggersi soprattutto nel primato della quantità rispetto alla qualità: «Oggi Livorno formalmente è un'ampia distesa di architettura degli anni '50, '60, '70 interrotta dalla striscia dei Borghi superstiti». Da qui l'importanza attribuita ai borghi quale elemento di continuità della storia popolare di Livorno, mentre sia il centro ricostruito che le zone di espansione vengono definite “senza storia, senza essenzialità”. La relazione prosegue citando altri punti deboli dei piani urbanistici precedenti, accusati di aver ignorato l'importanza della zona dei borghi, di non aver riconosciuto, al momento della ricostruzione, il valore della città distrutta, tanto da aver costruito “un'altra cosa”, in un primo momento (piano di ricostruzione) e di non aver dato importanza a quanto fosse rimasto come valore insostituibile in seguito (1961). Altro errore che Insolera attribuisce alle pianificazioni precedenti è quello di aver lasciato a livello di ipotesi le grandi opere viarie, malgrado fossero proprio queste il fulcro dello strumento urbanistico allora adottato. Insomma, se il piano di ricostruzione viene definito, come era del resto comprensibile, un piano dettato dall'emergenza ma pieno di errori macroscopici che potevano e dovevano essere comunque evitati, il piano Detti viene individuato come uno strumento condizionato dalla necessità di produrre, in termini di costruito, in quantità piuttosto che in qualità. In risposta il progettista propone il suo strumento, ovvero un, anzi “il” “piano delle qualità”, secondo l' assunto per cui «Il raggiungimento di un obiettivo qualitativo può avvenire solo attraverso la dotazione di servizi adeguati quantitativamente ed efficienti qualitativamente». Il PRG Insolera si proponeva di soddisfare globalmente a livello urbano lo standard regionale di 30 mq/abitante, o, in via riduttiva, lo standard di 18 mq/abitante<sup>103</sup>, laddove questo si giudicasse possibile recuperando o sostituendo all'interno degli isolati di risanamento edilizio con ristrutturazioni degli spazi interni nei vari quartieri. Laddove questo si fosse dimostrato impossibile anche dopo aver provveduto al restauro (come nel quartiere Venezia), l'obiettivo qualitativamente irraggiungibile avrebbe dovuto essere compensato “con un'alta qualificazione dei servizi sociali nel quartiere”. I quartieri in linea con lo standard definito dal Piano a 30 mq/ab erano Colline, Coteto, Fabbriotti, Salviano, Collinaia, Valle Benedetta, Ardenza, La Rosa, Antignano, Quercianella, Montenero, al 18 mq/ab Filzi e San Jacopo. Solo per il quartiere Venezia e Benci-Centro l'obiettivo del raggiungimento degli standard viene dichiarato irraggiungibile. Per gli altri quartieri si danno indicazioni sulle possibilità concrete di utilizzo di aree perché lo standard venga raggiunto.

Il piano individua poi le differenti zone del rinnovo urbano, tra cui gli “Isolati di restauro conservativo o ricostruzione nei lotti distrutti dalla guerra”: da qui discende un interesse per il quartiere Venezia assolutamente desueto<sup>104</sup>: nel 1975 esistevano ancora, in diversi luoghi del quartiere, perfino sulla piazza del Luogo Pio, fabbricati lacerati, che leggende metropolitane giustificavano con la presunta decisione dell'amministrazione di farne “un monumento contro la barbarie della guerra”, come la Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche (chiesa del Ricordo) a Berlino. Agli adulti la Venezia evocava immagini di edifici squallidi, sovraffollati, con stanze senza finestre perché tagliate dai contesti originari. Del resto sulla Venezia del 1943

---

101 Si pensò, a esempio, a casottini ventilati a piano terra per stendere la biancheria, con l'intento duplice di offrire un servizio utile e evitare la “stesa di panni” fuori dalle finestre, cfr A. Bartoli “I nuovi quartieri residenziali a Livorno, 1946- 1990”, op. cit.

102 Parlando delle distruzioni della guerra e della successiva ricostruzione, la relazione sostiene che : “(-) non si tratta solo di una città il cui “centro storico” non è più topograficamente al centro, ma di una città le cui espansioni nel 1800 e nel 1900 si erano formate e avevano acquistato senso e carattere in funzione di un nocciolo che è scomparso e intorno al quale la polpa si è afflosciata”; Relazione generale, Redazione presentata alla discussione del Consiglio Comunale, dei Consigli di Quartiere, delle Organizzazioni sindacali e della cittadinanza”, Architetto Italo Insolera, Livorno, 1975

103 Il primo dato si riferisce, ovviamente, all'edilizia residenziale privata e il secondo a quella popolare pubblica

104 “Allo scopo di garantire ed avviare sollecitamente il restauro della Venezia l'Amministrazione comunale ha adottato nel 1974 una variante normativa al vigente PRG che stabilisce nell'isolato l'unità minima di intervento ed ha istituito nel 1975 un apposito ufficio per lo studio del quartiere Venezia e per la redazione del piano particolareggiato di restauro e ricostruzione”

le bombe erano cadute sopra a uno strato di degrado spesso centoquarant'anni!

Altra zona del rinnovo urbano era individuata negli "isolati di risanamento edilizio con ristrutturazione degli spazi interni", collocati in tutta la cintura dei borghi intorno al vecchio centro storico, aree occupate anche da strutture manifatturiere e da magazzini artigianali poi dismessi, e dunque da recuperare, all'interno delle fortificazioni. All'esterno (soprattutto Borgo Cappuccini) si trattava invece di isolati in cui erano rimaste aree agricole, magari intercluse tra diversi lotti, cui si faceva riferimento per innalzare gli standard abitativi.

Il risanamento edilizio, avente come scopo la conservazione delle caratteristiche tipologiche e architettoniche, si sostiene applicabile in zone eterogenee. La ristrutturazione urbanistica si afferma invece rivolta ad aree occupate da case malsane con popolazione superaccentrata e condizioni di vita chiaramente inaccettabili, indicate nelle aree di Corea e Shangay, dove però l'urgenza viene indicata nella necessità di fornire servizi, e successivamente procedere all'abbattimento di abitazioni inadeguate e edificarne di nuove.

Il PRG Insolera tratteggiava dunque un'ipotesi contrastante rispetto a tutti gli strumenti urbanistici precedenti che avevano interessato Livorno, dalla sua origine ad allora, partendo proprio dagli assunti sopraenunciati: "il ruolo prioritario dato dal PRG al rinnovo urbano annulla quella componente di nuovi vani che si è soliti considerare nelle previsioni di incremento edilizio in aggiunta al fabbisogno demografico". E pensare che le previsioni di sviluppo demografico avevano portato il progettista a prevedere Livorno oltrepassare i 200.000 abitanti nel 2000!

Il Piano Insolera avrebbe dovuto dunque segnare la fine dell'allargamento della città "a Macchia d'olio". I fatti successivi lo avrebbero smentito. Resta, a oggi, nei livornesi di ogni livello culturale, la gratitudine imperitura verso chi ha riscoperto il quartiere Venezia e ha avviato un percorso che l'ha restituita ai Livornesi.