

## RIFLESSI URBANISTICI DEL PORTOFRANCO A LIVORNO

Prima di analizzare le conseguenze che la creazione della Zona Franca del Porto di Livorno nel 1834 ha avuto nello sviluppo urbanistico della città e nell'ampliamento del Porto stesso, è opportuno fare alcune considerazioni di carattere generale sul rapporto che generalmente si è instaurato tra un porto e la città in alcuni esempi caratteristici.

Il porto è sempre stato una funzione particolare nel complesso delle attività economiche della società umana. Le sue determinanti non sempre erano congrue con quelle della società aggregata in nuclei urbani: la scelta del luogo per la fondazione della città rispondeva a criteri dominati principalmente da motivi di sicurezza contro le aggressioni, dalla necessità di avere acqua disponibile senza preoccupazioni di taglio dei rifornimenti dall'esterno, di avere terreni intorno disponibili per la coltura e per l'allevamento del bestiame. Il mare costituiva una grande incognita, gravida di pericoli, e la costa era meno adatta a favorire l'insediamento umano.

I terreni costieri o erano montuosi e pertanto non disponibili per le attività agricole, o erano paludosi e pertanto insalubri. I pericoli di aggressione erano maggiori e la difesa preventiva più difficile. La funzione portuale pertanto si presenta come conseguente ad un insediamento a terra, in zona prescelta con quei criteri di cui sopra ha fatto cenno, determinata da uno sviluppo accentuato della ricchezza della città o del sistema di città più vicino, che fa divenire necessaria l'organizzazione di approdi capaci di continuità di servizi e insieme lo stabilirsi di un concentrazione di navi da guerra sia per difendere i traffici commerciali, sia per ampliare il dominio.

A questo punto divengono assolute le esigenze peculiari del porto: avere una adeguata protezione naturale contro il mare ed i venti dominanti; consentire la possibilità di migliorare convenientemente con opere artificiali di protezione quella naturale del sito; avere fondali adeguati. Non è entrata in giuoco fino al secolo scorso la disponibilità di ampi piazzali retrobanchina. La esigua quantità del carico unitario per nave, la cadenza limitata degli arrivi e partenze, la qualità della merce non richiedevano obbligatoriamente l'immagazzinamento della merce accanto alla banchina. Spesso il porto era distante dalla città che serviva e entro le cui mura si trovavano i granai, i cellari per l'olio, i magazzini delle merci: non vi era convenienza a raddoppiare sentinelle e presidi di truppa tra città e porto. Quivi le opere di difesa erano limitate alla guardia e le torri-fanale che costituivano riferimento per la navigazione erano anche il centro di trasmissione verso terra di quanto si muoveva in mare.

Quando nel corso dei tempi città e porto hanno coinciso, nella maggioranza dei casi il porto è stato inglobato dallo sviluppo urbano, sia per necessità di difesa sia per disporre di magazzini urbani nelle varie direzioni di penetrazione da e verso l'interno.

Sono così raggruppabili in questa disposizione che chiamerò «a rene», nella quale il porto rappresenta il punto di innesto dei canali e la città l'organo

nel suo insieme, la maggioranza delle città portuali mediterranee: Napoli, Genova, Trieste, Palermo, Marsiglia, Barcellona.

Solo in particolari casi, favoriti da eccezionali circostanze si è avuto un rapporto diverso con la disposizione che ho chiamato « a fungo », dove il porto occupa una posizione periferica, che poi è riuscito a mantenere nel tempo: Livorno ne è l'esempio più tipico.

La circostanza geografica è data dal fatto di trovarsi all'estremo del sistema complesso del delta dell'Arno, costretto a Sud dalla base del sistema collinare livornese. Topologicamente, relativamente agli insediamenti, l'unica relazione possibile era nella direzione Nord/est-Est e cioè verso Pisa, essendo del tutto irrilevanti i rapporti con le altre direzioni, sbarrate a Sud e Sud-Est, con la sola opportunità fornita dall'attività molitoria della Valle Benedetta e della Popogna, e a Nord chiuse dalle paludi. Questo fatto ha determinato il disegno della città e porto del Buontalenti e tutti gli ampliamenti successivi, uniti dal fatto che le secche della Meloria, con la grande barra di sabbia tra questa e la foce dei torrenti (Calabrone) insieme al promontorio di Montenero, davano al Porto le indicazioni per l'apertura delle bocche di accesso delle navi.

Contemporaneamente all'inizio del cambio di qualità e ordine di grandezza nella flotta mercantile, sorse la necessità di dare un maggiore spazio alla città e, con il progetto Bettarini, si demoliscono le mura della città, non più necessarie alla difesa. La fortunata coincidenza, già ricordata, delle paludi a Nord indirizza l'ampliamento verso Sud e salva la impostazione marginale del porto rispetto alla città.

La direttrice dei traffici viene confermata verso Pisa, e così si adagia la linea ferroviaria nel progetto Stephenson. Il problema del Porto è affrontato da vari tecnici, spesso in contrasto tra loro, specie tra il Poirel, incaricato degli studi e il Col. Cialdi, sovrintendente granducale. Prevalgono le idee di quest'ultimo, suffragate da ottimi rilievi del fondo marino delle correnti e delle minacce di interrimento. Così il Poirel cambia il progetto originario con quello che vede la realizzazione della Curvilinea in corrispondenza del 3° quadrante e della rettilinea per il 4°.

La città che ospita 40.000 abitanti entro la cerchia dei fossi e 35.000 fuori e che ha in corso la urbanizzazione della fascia delle « spianate », deve far fronte alle esigenze derivanti dal « porto franco ». Il progetto iniziale prevedeva la nuova cinta daziaria realizzata con un ampio fossato e doppi argini con vie di guardia perimetrali; prevale invece, fortunatamente, l'idea del Manetti di un muraglione doganale sul limite delle prime guglie che costituirà il primo vero anello tangenziale, quando, a Regno Unito, le mura doganali scompariranno, lasciando come vestigia il tratto terminale verso Nord, dalla Porta Fiorentina a quella S. Marco fino all'innesto con le mura seicentesche del Forte di S. Pietro e la Porta al Mare.

I progetti degli architetti Carlo Reishammer, De Cambray, Gherardi, Puini, Della Valle, Fabiani e Cappellini danno alla città della metà dell'800, insieme alle opere monumentali di Pasquale Poccianti, il suo segno ambientale.

Le residenze fuggono verso Sud; la Venezia, appena ultimata perde le caratteristiche che l'avevano determinata, svuotandosi di quelle residenze di alto

livello che presidiavano i traffici commerciali, sostituite dai ceti « popolari » o da attività commerciali.

Rimane libero il lato Nord/Nord-Est, per i futuri sviluppi del porto di Livorno con quella potenziale ricchezza costituita dalle ampie aree libere per infrastrutture viarie e insediamenti che ancora oggi rappresenta la speranza della città di Livorno e della sua economia.

*Walter Martigli*