

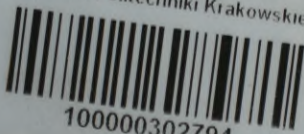


Nr 171

Schrank

Fach

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000302794

DELLE
OPERE ESEGUITE PER L' INGRANDIMENTO
DELLA
CITTÀ E PORTO-FRANCO DI LIVORNO

DALL' ANNO 1835 ALL' ANNO 1842



Nº 172.

FIRENZE
TIPOGRAFIA LE MONNIER

MDCCCXLIV.

xx
544



IV 35142



A Sua Altezza Imperiale e Reale

LEOPOLDO SECONDO

PRINCIPE IMPERIALE D' AUSTRIA, GRANDUCA DI TOSCANA

EC. EC. EC.

Altezza Imperiale e Reale

Con la edificazione ormai compita della nuova cinta di mura della città e porto-franco di Livorno avendo avuto pieno adempimento le memorabili disposizioni depositate dalla sapienza di V. A. I. e REALE nel Motuproprio de' 23 Luglio 1834^(a) per le quali ricevè il nostro commercio, con nuove franchigie, un tanto valido impulso a maggiore incremento di sue prosperità, mi incombe il gradito ufficio di rassegnarle la finale relazione delle cose risguardanti direttamente la costruzione di quell'opera, la quale è nel numero delle grandi imprese onde già tanto risplende il felicissimo regno dell' A. V. I. e REALE.

Condizioni di Livorno nel 1834. È ordinato l'ingrandimento del porto-franco.

L'antica Livorno divenuta dopo l'interrimento del famoso porto pisano scalo principale della Toscana era stata munita sotto il regno dei Medici di una cinta murata con fosso in ogni tempo ripieno di acque profonde, di baluardi e rivellini, di batterie e di forti. Ma il prospero commercio facendo sorgere estesi borghi fuori delle mura, mancò

a poco a poco la potenza di quelle difese dal lato di terra, sicchè rimasero solo valide a far rispettare le discipline del porto, ed a proteggerlo dalla parte del mare.

Ai tempi nostri occupava di fatti un lazzeretto lo spazio delle munizioni esterne dell'opera a corni di *Porta murata*; ad uso di pubblico passeggio servivano dopo spianati i cammini coperti; la cortina di *San Marco* era stata aperta per dare accesso ai nuovi fabbricati del prossimo rivellino; aperto pure era stato il baluardo del *Casone*: al di fuori delle mura una popolazione di presso a 35 mila anime si distendeva fra ampie strade, piazze, templi, case ed operose officine; al di dentro circa 40 mila abitanti si stringevano sopra uno spazio troppo angusto, ma con strade aperte verso il porto. Laonde Livorno presentava l'aspetto singolare di due popolazioni quasi pari in numero, divise, impedito nelle loro industrie da una linea doganale, attive ad eludere in tanta frequenza di giornalieri rapporti e vicinanza di fabbriche l'attenzione delle guardie destinate a vigilarla. Fu in questo stato di cose che col Motuproprio di sopra rammentato l'A. V. I. e REALE ordinava che ad estendere a vantaggio del commercio il perimetro del porto-franco di Livorno, ed a costituire gli abitanti dei suburghi nella condizione istessa di quelli della città, una cinta da stabilirsi a spese dello stato sino alla estremità dell'abitato dovesse includere nel porto-franco medesimo i suburghi predetti e separarli dal così chiamato *territorio riunito gabellabile*.

Da quel Motuproprio vuolsi quindi ripetere l'idea della nuova cinta, la quale veniva destinata all'uso puramente finanziario cui allora serviva la cinta antica ridotta un monumento di passata potenza, ma non più un mezzo di difesa ai cittadini. L'indole della età, le condizioni della Toscana mutate dopo la dominazione Medicea, consentivano di considerare Livorno al pari delle altre città di pace aperte e sicure.

Viene stabilito di recinger Livorno di mura: e perchè.

Così determinato il fine dell'opera ponevasi immediatamente in discussione se dovesse recingersi la città di largo fosso o di alta muraglia. Si avvertiva che mediante quel fosso fiancheggiato da un cammino di ronda con steccato verso la città e basso muro al piede di sua ripa sarebbesi potuto per lunghe diritture solcare il piano fra spalti aperti alla vista, e così le guardie percorrendo ad impedire i frodi il cammino di ronda avrebbero dominata per gran tratto la superficie delle acque e degli spalti mantenuti prativi e senza prominente che offrissentro nascondigli; lo steccato di legno e il muro avrebbero reso più efficace il recinto, e l'acqua nel fosso sarebbe pur essa riescita d'ostacolo ai contravventori. Chiesto del mio parere ebbi a dire che con le opere di fossi e di spalti sarebbesi tolta alla agricoltura una striscia ben larga di terra; che ad escludere il troppo costoso compenso del suolo da occuparsi presso Livorno potevasi portare il recinto con andamento segregato dalle abitazioni al di là degli orti, dei campi ubertosi, e delle ville; ma che ciò conduceva a chiudere uno spazio maggiore di quello occorrente per l'incremento presumibile della città; che erano pure da temersi gli effetti sulla salubrità dell'aria alla quale pareva che potessero recar pregiudizio tanto i ristagni nel fosso di acque che non potevano aversi perenni dal torrente Cigna, quanto la miscela delle poco profonde acque dolci colle salse, per qualche tratto inevitabile; aversi inoltre a temere dei frodi tentati da gran numero di persone poste d'accordo per sfuggire con astuzia alla vigilanza doganale passandosi fra loro le merci da trafugare per modo suddivise che riescisse tanto

facile a trasportarle quanto ad abbandonarle od a nasconderle in caso di sorpresa, e non doversi scordare che quella vigilanza occorre principalmente nelle notti più oscure nelle quali non potrebbesi scorgere da lontano la superficie sebbene disgombrata del cammino di ronda e degli spalti: ora gli steccati che lo fiancheggiassero potrebbero esser prontamente sdruciti senza grande strepito per il piccolo tratto che basta a dare il passo ad un uomo, il basso muro al piè della ripa del fosso di leggeri superato se l'acqua stagnante per poca altezza, se profonda i frodi traghettati a guado per mezzo di galleggianti; diverrebbe quindi indispensabile in aggiunta alle opere del nuovo recinto un sistema di più severa vigilanza dal quale non sarebbe neppure da augurarsi felice successo dove l'attività costante dei contravventori potrebbe superare lo zelo degli agenti della finanza, quelli stimolati dalle attraenti promesse di ricco guadagno, mossi questi a durare i disagi o dal sentimento del proprio dovere poco operoso nei più, o dalla promessa di aversi parte del valore dei frodi nell'evento dell'arresto; sembrarmi quindi la costruzione di una muraglia consigliata dagli interessi della agricoltura della salubrità dell'aria e dalla opportunità di proporzionare lo spazio da recingersi agli aumenti che un florido traffico prometteva a Livorno, servir meglio all'oggetto principale dell'opera perchè certo miglior tutela si avrebbe da un alto recinto insuperabile senza lunghe scale o altre arrischiate maniere di ascendere, maggiori sarebbero gli impedimenti materiali onde minorerebbe la difficoltà di assicurarne l'efficacia con guardie, nè la sua costruzione tanto proficua richiederebbe una spesa molto maggiore.

Cominciano gli studj preliminari diretti al Principe. Persone che son chiamate a prendervi parte.

Tali furono le considerazioni onde si concluse doversi recinger Livorno di mura, cui seguivan dappresso, accelerati per immediato impulso di V. A. I. e REALE gli studj necessarj pel tracciamento del nuovo perimetro e pell'ordinamento di quant'altro era da determinarsi prima di imprendere la grand'opera. Furono per me disegnati i varj recinti che potevano racchiudere la città, provveduto onde non mancassero i materiali sul primo incominciare del lavoro, proposto il sistema per l'eseguimento di questo: e convenuti intanto presso Sua Eccellenza il Consiglier di Stato direttore della I. e R. Segreteria di Finanze Francesco Cempini, l'Avvocato Regio Cav. Capitolino Mutti, il direttore della Dogana di Livorno Cav. Orazio Forni, il perito Cav. Pietro Municchi, e lo scrivente, si discutevano fra i medesimi le disposizioni con cui potesse meglio applicarsi in cosa di tanta rilevanza la difficile materia delle coatte espropriazioni alle pubbliche necessità ed agli interessi dei singoli.

È fissato il perimetro del nuovo porto-franco. Ragione del suo andamento.

Visitati con operosa cura da V. A. I. e REALE per l'interesse principale della cosa i varj disegnati andamenti della muraglia fu stabilito che dal bastione chiuso di San Pietro sarebbe questa condotta ad intersecare la Via Regia pisana presso Sant'Antonino; dalla Via Regia pisana a quella di Salviano rimarrebbe interposta tra le ville Galliani e Dunner; progredendo oltre la via di Salviano includerebbe nel perimetro del nuovo porto-franco le ville dell'Origine e sarebbe condotta fin presso al bivio detto del Fanale, dal qual bivio anderebbe poi al fosso dei lazzeretti sul di cui margine verrebbe finalmente elevata sino

al muro che racchiude da quella parte il lazzeretto di San Rocco. Nei quali ordinamenti dominò il concetto di preparare entro la città uno spazio largamente bastante per quel maggiore sviluppo che è attendibile dal commercio di Livorno; di lasciar fuori sebbene vicini al di lei centro i terreni esistenti fra la via nuova che conduceva alla Porta di San Marco ed il lido del mare, come quelli che per la bassa loro giacitura e frigidità sarebbero rimasti senza fabbriche e squallidi; di rendere meno onerose le espropriazioni; e di mantener facili le comunicazioni fra l'accresciuto porto-franco e la campagna.

Avvisando quindi alla diversa importanza delle comunicazioni per le quali era da interrompersi il nuovo cerchio corrispondentemente ai borghi Reale, di San Marco, di Salviano, dei Cappuccini e del Littorale, si riconobbe facilmente che il principal movimento di uomini e di cose avrebbe luogo per le vie di terra e d'acqua che guidassero più direttamente a Pisa, donde si diramano le strade ed i canali navigabili per Firenze, Lucca, Pistoia, Prato, Siena, Volterra e Arezzo; che terrebbe il secondo luogo il cammino del littorale come quello che forma prolungamento della strada regia proveniente da Pisa verso Piombino, Grosseto, Civitavecchia e Roma; che le altre comunicazioni servirebbero quasi unicamente al comodo delle vicine campagne, ed ai rapporti di esse colla città alimentati principalmente dal cambio di oggetti di locale consumo: sicchè stabilivasi di formare due barriere, la fiorentina e la maremmana, dove le vie che si dirigevano a Pisa ed al littorale e costituivano la maggiore e più importante comunicazione traversante la città avrebbero tagliata la muraglia, le quali barriere si terrebbero vigilate ed aperte in tempo di notte; di costruire delle porte da tenersi aperte solo nel giorno sopra le altre strade, potendosi dai viaggiatori nei rari casi di bisogno raggiungere per la via lungo le mura la più vicina delle ricordate due barriere; la Porta San Leopoldo che guarderebbe il lato orientale della città e dalla quale uscirebbe la via comunitativa di Salviano; la Porta a Mare da aprirsi nel lato meridionale lungo la via che guida ai lazzeretti ed al popoloso littorale di Acquaviva, dell'Ardenza e di Antignano; la Porta San Marco sul bivio delle strade Nuova e di Riseccoli volta a Settentrione dappresso e sotto il nome che portava quella dell'antico rivellino: di lasciare interrotta la muraglia presso il bivio indicato in altri due luoghi, al passo cioè del canale navigabile proveniente da Pisa, ove si formerebbe una dogana d'acqua, e fra questa fabbrica e la nuova Porta di San Marco, per edificarvi la porta delle chiatte destinata unicamente al passo dei barconi dello stesso nome che servono per condurre ai luoghi di scarico le materie cavate nel porto; di aprire presso la Porta a Mare una porta d'acqua per il passo del canale navigabile dei lazzeretti. ^(b)

Ordine dei lavori. Misura e genere di costruzione della muraglia.

Importando poi grandemente la sollecita esecuzione dell'opera per garantire specialmente dopo le già concesse franchigie l'interesse della Regia finanza, fu determinato l'occorrente a tosto intraprendere la edificazione della muraglia, prima che fosse dato di avere i progetti per le porte e barriere: richiedendo queste per il loro ordinamento e costruzione molte diligenze e studj non indispensabili nei principj, potendosi facilmente provvedere alla custodia di pochi passi; e costituendo quella sibbene gran parte di tutta l'opera, ma tale da non richiedere dopo le già fatte disamine molti altri studj prima di intraprenderne l'esecuzione. Fu stabilito quindi che si occuperebbe secondo la prescelta

traccia una zona della larghezza di Braccia 20^(c) fiorentine nella quale si formerebbe verso la città un cammino di ronda, poi il muro, indi dal lato della campagna una strada esterna; il sasso sarebbe dalle cave condotto sul lavoro secondo se ne verificasse il bisogno, e ne verrebbe fatto il riscontro col misurare la mole del muro dopo l'intera sua costruzione, risparmiando la precedente disposizione di esso sasso in masse regolari ed uniformi esigente molto spazio. La maniera di fondazione dei varj tratti di muraglia si determinerebbe nell'atto di costruirla quando fossero note nei singoli casi le condizioni del sottostante suolo. Sopra i fondamenti sarebbero le facce apparenti di essa rivestite con bozze di pietra disposte a filari paralleli. Accomodandosi alle inflessioni del suolo sorgerebbe sul terreno per circa Braccia 13 $\frac{1}{2}$, non compresa la sommità o cresta. Muoverebbe dai fondamenti sopra una base di Braccia 2 $\frac{1}{2}$ e restringerebbersi dal lato della campagna con scarpa di un decimo a Braccio per l'altezza di otto Braccia, sorgendo a piombo dall'altra parte. Alla indicata altezza sarebbe verso la città una risega o ritiro di un sesto di Braccio: dall'altro lato un cordone in pietra di taglio di semplice e forte modinatura. Ristretto così il muramento a Braccia uno e un sesto proseguirebbe colle due facce verticali per la rimanente altezza di Braccia cinque e mezzo. Verrebbe finalmente compita l'opera con una cresta dentellata costruita di terre cotte disposte con particolar foggia, sicchè fosse facile di restaurare e di ricomporre quelle parti che andassero col tempo degradate, e siffattamente ordinata che i frodatori tentando di fare scavalcare sulla muraglia i colli di merci tratti con funi, non potessero queste scorrere, ma fossero anzi prese a stretta e ritenute fra gli angoli acuti e rientranti della sua sommità. Quella muraglia di stile severo e di costruzione conveniente a pubblico e durevole monumento assumerebbe l'apparenza non di cinta fortificata, ma di cinta doganale, stantechè la parte di essa al di sopra del cordone esterno sarebbe assai più alta dei parapetti che servono per il tiro; la sua scarpa poco distesa accennerebbe la mancanza di un terrapieno da sostenere; e la cresta dentellata, ostacolo alle contravvenzioni, indicherebbe singolarmente il fine dei nuovi ripari formandone anche ornamento.

Ordinamenti amministrativi e d'arte per la direzione ed esecuzione dei lavori.

Nella edificazione dei quali ripari ed opere dipendenti consistendo una grandiosa impresa da effettuarsi colla maggior celerità prima che ne fossero determinati tutti i particolari, dovevano atteggiarsi le maniere di esequimento e direzione dei lavori per modo che soddisfacessero alla indicata condizione. Indi si volle che fosse dato incominciamento al lavoro per via di piccoli cottimi fiduciarj ed a nota: e che senza distogliere dalle ordinarie occorrenze del pubblico servizio i dipartimenti amministrativi e d'arte incaricati di far fronte alle esigenze medesime, una speciale direzione venisse per dette opere stabilita; la quale immediatamente corrispondesse col Real Governo; e procedesse spedita e libera da quelle discipline che alle permanenti amministrazioni si convengono. Parve che siffatto sistema di cottimi parziali convenisse singolarmente alla prima effettuazione dei molti e diversi lavori onde consisteva tutta l'opera, come quello che avrebbe a profitto comune posto in quasi diretto rapporto gli operanti con l'Amministrazione solvente, accresciuta la concorrenza alle varie imprese le quali per essere di poca entità richiamerebbero anche gli attendenti alle piccole imprese, e lasciato libero il campo a concludere quindi più estesi complessivi accolti, allorquando fosse meglio noto il vero

valore dei materiali e della mano d'opera, e le particolari industrie degli speculatori si fossero rivolte a quella grandiosa costruzione. E fu d'altronde avvertito che se a rendere veramente profittevole il prescelto sistema occorreva applicarlo per mezzo di abili e fedeli assistenti, se ne avevano all'uopo dei già provati nei lavori con analoga maniera condotti nelle Maremme. Venne pertanto costituita la Direzione dei lavori d'ingrandimento del porto-franco di Livorno di un Direttore, di due assistenti principali, di un capo maestro muratore, di un magazziniere, di un computista e di un cassiere. Il direttore soprintenderebbe a tutto l'andamento dell'opera; procurerebbe l'osservanza dei relativi Sovrani Comandi; e proporrebbe quanto rimanesse a determinarsi per il proseguimento e compimento di essa. Agli assistenti principali sarebbe affidata la continua locale sorveglianza sopra i diversi lavori. In servizio speciale delle costruzioni si attiverrebbe un magazzino per contenere un considerabile deposito di calcine e di attrazzi. Il qual deposito sembrava indispensabile per fissare sul lavoro il numero di operanti necessario ed assicurare l'amministrazione dalle esigenze che potevano affacciarsi dai locali fornitori di calcine, quando si avesse avuto urgente bisogno di acquistarne una quantità di tanto eccedente l'ordinario consumo del paese; e riuscì poi nel fatto giovevolissimo, poichè riunita al prezzo che allora correva in Livorno una gran mole di calcine dalle fornaci di Pisa, delle Maremme, e dell'isola d'Elba, si procurò indi una tal concorrenza di speculatori che il valore di quel materiale, anzi che aumentare per dipendenza del grandioso lavoro discese notabilmente diminuito sul valore antico, con profitto tuttora durevole ai costruttori Livornesi. Il capo maestro muratore dovrebbe specialmente verificare la buona qualità dei materiali che conducessero al magazzino i fornitori, e sorvegliare che fossero quindi in buona regola d'arte posti in opera.

Espropriazioni. Altri provvedimenti per assicurare l'esito dell'opera.

Le disposizioni che regolano la materia della espropriazione dei fondi di dominio privato per causa di pubblico interesse non stabilite con precisione da speciali leggi toscane e dovendo perciò desumersi dalle leggi romane si trovavano nel corpo di queste sì fattamente sparse che o essendo ignorate dai privati possessori, o dando per parte loro appiglio a indiscrete pretensioni non di rado occorse dietro le opposizioni dei medesimi qualche trattenimento ai lavori pubblici.

Non era sfuggito pertanto che quei trattenimenti e quelle opposizioni potevano nelle imprese opere della cinta di Livorno riuscir grandemente pregiudicevoli, e si rese altresì manifesto che ad assicurarne il celere e regolare procedimento era indispensabile di definire chiaramente i diritti rispettivi della Regia Amministrazione e dei possessori da espropriarsi, le massime da osservarsi nel preparare le stime; e le maniere di speditamente risolvere le questioni che potessero insorgere quanto alla estensione di quei diritti ed alla applicazione di quelle massime. Laonde fu fermato con Sovrano Motuproprio del 6 marzo 1835 impresso colle stampe ed affisso pubblicamente ⁽¹⁾ il modo di valutare i possessi da espropriare, e stabilito: che non sarebbero ammesse opposizioni che potessero ritardare l'eseguimento dei lavori; solamente ad istanza degli interessati si verificherebbe lo stato delle cose per la tassazione delle indennità di ragione: che fermo stante il diritto a proporzionata indennità non potrebbe impedirsi dai privati lo scavo delle pietre, del sasso e di qualunque altro materiale occorrente ai lavori in quei luoghi ove la Direzione

dei lavori medesimi dichiarasse doversi e potersi eseguire: essere un obbligo pei singoli cittadini di cedere qualunque lor proprietà di cui il Governo stimasse necessario valersi per il bene pubblico, senza potersi erigere in giudici di tale necessità, riservato ai medesimi il diritto di reclamare e di conseguire l'indennità competente. All'effetto poi di ottenere la più facile e pronta spedizione dei litigi, e la maggiore uniformità di giudicati nei casi identici, statuivasi: che le contestazioni che potessero insorgere fra il Governo ed i terzi sarebbero senza strepito di giudizio risolte dal Presidente del tribunale Civile e Consolare di Livorno; salvo il ricorso in appello alla superior Magistratura allora distinta con la qualificazione di Consiglio supremo di giustizia, la quale avrebbe deciso inappellabilmente riservato il ricorso in revisione nei termini e casi nei quali era ammesso dai suoi giudicati.

Altre modificazioni al diritto di proprietà erano contemporaneamente decretate: inibirebbersi d'intraprendere qualunque specie di nuovo edificio o fabbrica come anche di rialzare le fabbriche ed edificj già esistenti alla distanza di Braccia cento per la parte così interna che esterna tanto del muro di cinta del nuovo porto-franco di Livorno, quanto altresì dei piazzali che erano stati formati intorno alle nuove porte o barriere: sarebbe parimente vietata la vendita delle carni e del pane entro la distanza di un miglio all'intorno del muro predetto. Sì fatte determinazioni erano ravvisate necessarie onde procurare il pieno conseguimento dello scopo cui mirava l'ampliamento dell'antico perimetro della città; ed a reprimere efficacemente il frodo allora esercitato da più centinaia di individui come per abituale mestiere con danno della pubblica morale e notevole diminuzione di una delle importanti risorse dello Stato.

È annunziato al pubblico l'incominciamento dei lavori.

La convenienza di recinger Livorno con una muraglia piuttosto che con altro riparo era già palese, determinata la sua posizione, fissati i luoghi per i quali dovessero aprirsi gli aditi alla campagna, stabilito di non tardare finchè fossero forniti i laboriosi studj per le porte e barriere l'erezione del muro coll'attivazione della nuova linea doganale; del muro definite le forme ed il genere di costruzione; segnate le norme di un sistema eccezionale per la direzione ed amministrazione dell'opera onde fosse assicurato il suo celere e regolare procedimento; dichiarati i principj che avrebbero dominata la materia delle espropriazioni; ideati altri provvedimenti atti a procurare efficacemente il conseguimento dello scopo finanziario come sopra preso di mira: sicchè nel breve periodo di tempo decorso dopo il luglio 1834 erano già preparati i validi mezzi per condurre al voluto intento, e giunto il momento di uscire dal campo delle speculazioni per dare opera all'eseguimento dei pensati lavori. Al quale effetto per il Motuproprio antedetto del dì 6 marzo 1835 furono anche divulgate quelle fra le spiegate disposizioni la cui cognizione poteva interessare la generalità dei cittadini. ⁽⁶⁾

Nello stesso mese di marzo mercè i fatti preparativi dei materiali e degli attrezzi necessari ai primi lavori, potè imprendersi attivamente la fondazione della muraglia insieme ad altre nuove costruzioni muovendole sopra uno stabile terreno naturale, e dalla parte del seno di Porto Pisano, fra il fosso dei Navicelli e la Bastia assicurandole per lungo tratto sopra palafitta con reticolato di legname, sicchè poco tempo dopo vedevansi sorgere sopra il suolo lungo la più gran parte della disegnata linea, la quale si sviluppava per miglia toscane 3½.

Intanto si edificavano presso ai luoghi destinati per le porte barriere ed ufizj alcune piccole fabbriche provvisorie per servire al più sollecito uso della nuova linea doganale. E fermavasi d'altronde a quali porte e barriere dovrebbero esser percette le gabelle secondo la diversità delle mercanzie e generi che dal porto-franco si volessero introdurre nel territorio granducale, o da questo estrarre per il porto-franco medesimo; a quali di esse si dovrebbero adempire le formalità necessarie rispetto alle merci destinate per le altre dogane di frontiera.

Disegno della nuova Darsena. Risanamento del Quartiere del Pontino.

Allora avvertiti gli inconvenienti cui si andava incontro per la mancanza di una Darsena sull'uscire di Livorno per l'antica Porta a Pisa, del Canale Navigabile, dove i vicini fossi interni rimanevano ingombri di navicelli fermi presso lor ripe, con pregiudizio per la navigazione trattenuta e resa tarda fra tanti impedimenti; considerato che quelli inconvenienti riuscirebbero tanto più gravi dopo la costruzione della nuova muraglia, dacchè per accedere all'Ufizio della Dogana d'acqua dovrebbero i trasporti che fanno via di conserva dopo la sostegnatura presso Pisa trattenersi nelle angustie del Canale detto dei Navicelli ed in quelle del Canale del Pontino; fu decisa la formazione di una vasta Darsena, la quale venisse ad esser divisa dalla muraglia, accogliesse nel suo centro la fabbrica di quell'importante edificio, nella sua parte esterna desse ricetto ai trasporti che volessero introdursi in città, e nella parte interna agli altri che volessero uscirne. Altri benefizj si conseguirebbero per l'utile impiego della terra escavata: con essa si riempirebbe quel gomito del Fosso Reale che rimarrebbe tagliato fuori dalla città e stagnante fra il primo tratto del nuovo muro di cinta mosso dal bastione di San Pietro ed il lido del mare; si colmerebbero con altri canali divenuti inutili entro e fuori del recinto, i bassi fondi esistenti in quel sito, migliorando grandemente le condizioni del quartiere denominato del Pontino. Inoltre lungo le mura dalla parte interna si caverebbe sino all'incontro dell'estremo tratto del Fosso Reale un canale che aprirebbe una seconda comunicazione fra detto fosso ed il bacino interno della Darsena, aggiungerebbe nuova difesa alla cinta doganale, e ravviverebbe efficacemente colla sua correntia le acque di quell'estremo tronco del fosso medesimo allora stagnanti ed infette sino al ponte così detto il Pontino. Nuove strade sarebbero aperte con direzione verso la Darsena, onde promuovere l'accrescimento del quartiere del Pontino, sanato dall'antica frigidezza e destinato ad esser florido emporio del commercio avvenire.

È rigettato il progetto di aprire una nuova Porta nello Stradone dei Condotti.

Contemporaneamente era rigettato il pensiero di aprire una porta per il passo attraverso al nuovo cerchio murato dello Stradone dei Condotti; sostituendola all'altra già ideata di San Leopoldo; o bene aggiungendola alle porte e barriere di sopra ricordate. Fra le barriere fiorentina e maremmana da aprirsi immutabilmente all'estremità delle popolate borgate Reale e del Littorale sulle strade che conducevano a Firenze ed alle Maremme, era prima a 250 pertiche dalla Barriera fiorentina lo Stradone dei Condotti; indi proseguendo verso la Barriera maremmana per altre 180 pertiche la via di Salviano

dove intendevasi di costruire la porta San Leopoldo; e finalmente alla distanza da quest'ultima di pertiche 650 la Barriera maremmana: sicchè lo Stradone dei Condotti si trovava vicinissimo alla Barriera fiorentina; e la via di Salviano rimaneva quasi nel mezzo dello spazio interposto fra le due barriere. Il maggior numero di fabbriche nell'indicata porzione di città era sul borgo di Salviano e lungo le strade vicine: ed i maggiori rapporti con la campagna avevano luogo per la via dello stesso nome, la quale dopo la nuova linea doganale piegava verso la Barriera maremmana e proseguiva fino alle colline, a differenza dello Stradone dei Condotti senza sfogo e proseguimento al di là di Livorno. Per quel borgo si introduceva in città la più gran parte delle legna da ardere, dell'erba a fastelli; e vi aveano passaggio i sughi e gli altri concimi. Non si poteva adunque variare la situazione della nuova porta dal borgo di Salviano allo Stradone dei Condotti; poichè altrimenti sarebbe risultata indubitatamente troppo vicina alla Barriera fiorentina; sarebbesi tolta con grave danno del quartiere popolato che a quella converge materialmente quanto alle strade e commercialmente per gli interessi, una comunicazione comodissima, già da lungo tempo spontaneamente stabilitasi fra la città e la campagna; e sarebbe conseguito che il più frequente movimento verso il contado dovesse farsi prima dal borgo di Salviano alla Porta dei Condotti prossimamente alla Barriera fiorentina, indi con direzione contraria per ritornare dopo lunga gita dirimpetto allo stesso borgo e proseguire verso la Barriera maremmana e le colline. D'altronde non sembrò che dovesse aggiungersi, fra le due barriere fiorentina e maremmana, alla Porta San Leopoldo altra Porta sullo Stradone dei Condotti per l'unico oggetto di proseguire quel passeggio nella campagna. La solitudine che circonda quello stradone fuori di città; lo sterile aspetto dei monti disabitati che gli fan fronte; la mancanza lungo il suo corso di praterie e di boscaglie; il non congiungersi nè ad un parco nè ad un villaggio nè a qualsiasi altro interessante scopo; sono altrettante circostanze che faranno sempre preferire ai passeggiatori la via dell'Ardenza lungo la marina per i Cavalleggeri ed i Lazzeretti, la quale divenuta sempre più amena per gli eseguiti ingrandimenti fino a Sant'Jacopo dopo l'apertura della Porta a Mare ha offerto ai Livornesi un nuovo vicino passeggio che prima non avevano se non che verso i Condotti. Un notevole abbellimento deriverebbe sibbene a Livorno qualora fosse continuato dalla Barriera fiorentina alla maremmana il gran viale interno cominciato dalla Direzione della nuova cinta solamente dallo Stradone dei Condotti nuovi alla Porta San Leopoldo; laddove verrebbe così arricchita la città di una lunga comunicazione interna e di una seconda passeggiata bene esposta e difesa contro i venti dalle nuove mura le quali acquisterebbero per tale opera maggior carattere di grandiosità.

Cholera morbus in Livorno.

Or mentre avanzavano con ogni prestezza i lavori della muraglia, e di pari passo procedevano le disamine riguardanti il proseguimento della intiera opera, il cholera asiatico si propagò subitamente in Livorno volgendo l'estate del 1835. In quei tempi disastrosi e nel grande perturbamento risentito nella pubblica e privata economia, la Direzione della cinta non potendo nel più crudo inferire del male continuare in modo veruno le opere murarie le quali danno necessariamente luogo a molti contatti di persone coll'uso delle scale dei palchi e degli attrezzi, nè ottenere i molti materiali necessarj,

ordinò le cose per modo che i pochi barrocciaj e cavatori che soli non se ne astennero volontariamente poterono continuare a condurre il sasso fin presso alle nuove costruzioni: mentre si apprestava all' uopo la pietra marmorea delle località libere dall' infezione, di Vecchiano e del Monte di Pisa, per cui si vede ancora un tratto della muraglia edificato con tal materia.

Escavazione della nuova Darsena. Ultimazione del muro di Cinta. La nuova linea doganale è posta in vigore due anni dopo l' incominciamento dei lavori.

Vinta finalmente nell' ottobre la furia del contagio, quelle opere si riprendevano con nuova alacrità. Nel maggio 1836 era intrapresa la escavazione della nuova Darsena. Non più tardi del dì 19 agosto e del 1° ottobre del medesimo anno si potè dar l' acqua rispettivamente ai due bacini esterno ed interno onde essa Darsena si dilata nell' ampiezza di Braccia quadre 886 mila; condottosi l' A. V. I. e REALE in compagnia dell' augusta Consorte ad assistere al disfacimento delle ture che mantenevano asciutto quel cavo interno; mentre il popolo festeggiava per quella comodità ormai assicurata al commercio. Sul primo incominciare del marzo del 1837 videsi già compita l' intiera muraglia di cinta fiancheggiata dalle strade e dal cammino di ronda, congiunta al muro di clausura del Lazzeretto di San Rocco con un torrino che serve per la guardia del Lazzeretto medesimo, e fornita di lunghe chiaviche sotterranee per dare il passo ai torrentelli ed agli scoli che l' attraversano.

All' epoca indicata del marzo 1837 erano già molto avanzati i lavori della Dogana e Barriera fiorentina, si era provveduto all' ordinamento degli Ufizj provvisori per la percezione del dazio, e davasi mano ai lavori delle altre porte e fabbriche doganali.

La legge del dì 7 marzo 1837 ⁽¹⁾ annunciava pertanto che nonostante le triste vicende frappestesi era condotto a termine il vasto lavoro del più ampio perimetro della città e porto-franco di Livorno stabilito nella legge del 6 marzo 1835, e determinava che per il dì 1° del prossimo aprile dovesse rendersi attiva l' esazione delle gabelle alla nuova linea doganale.

Si demolivano quindi, perchè inutili ed imbarazzanti il pubblico transito, le porte del rivellino di San Marco e del Casone lungo l' antico recinto, e si andavano costruendo le nuove porte, barriere e fabbriche doganali. Ai primi del settembre del 1837 erano pienamente ultimati i lavori così della Barriera fiorentina come dei due edificij presso quel passaggio: per la gabellazione delle merci che si introducono nel porto-franco servendo quello contiguo alla cancellata d' ingresso; essendo destinato alla percezione del dazio sulle merci che se ne estraggono l' altro aderente alla cancellata d' egresso. Nell' agosto del 1839 si attivavano la Barriera maremmana e la Porta a Mare. Questa Porta è collocata presso l' intersezione della nuova cinta col canale navigabile dei Lazzeretti per ottenere che il posto doganale incaricato della percezione del dazio possa pure esercitare una vigilanza immediata sul passaggio delle barche per il detto canale: il quale intento è conseguito mediante una Porta d' Acqua contigua alle fabbriche nelle quali stanno i percettori del dazio ed i soldati di guardia. Uno scalo è stato inoltre formato nella ripa del Canale dei Lazzeretti, per lanciare le barche coralline che si costruiscono e si restaurano nello spazio di terreno attiguo al Lazzeretto di San Rocco. Sul finire dell' ottobre del 1840 era aperta la Porta San Marco. E nel dicembre del successivo anno 1841 erano

portati a termine i lavori della Porta San Leopoldo; come pure gli altri della Porta alle Chiatte e della Dogana d'acqua edificata con tale spartimento che l'ingresso dei Navicelli resti separato dall'egresso per modo che durante le doganali operazioni abbiano essi ricetto in uno spazio coperto. Alla costruzione di queste tre ultime fabbriche fu applicato per la prima volta in pezzi di grandi dimensioni il ferro fuso nella nostra toscana Fonderia di Follonica.

È inoltre da ricordarsi la costruzione di un corpo di guardia esternamente alla nuova cinta fra la Barriera maremmana e la Porta San Leopoldo; ove il luogo solitario addimandava che si provvedesse alla pubblica sicurezza ed alla continua vigilanza della linea doganale; come anche la edificazione di altro corpo di guardia fuori di Porta a Mare, sostituito per la custodia del littorale ad una antica torretta, la quale togliendo la vista della marina alla bella strada del Corso Reale è stata demolita.

Dopo le quali costruzioni che nella totalità importarono Lire fiorentine 3,962,280 e 9 centesimi ^(a) essendo rimasta adempita la missione cui fu ordinata la Direzione dei lavori di ingrandimento del porto-franco di Livorno chiudeva questa la sua amministrazione erigendo nel centro del vasto piazzale che si dilata dappresso alla Barriera fiorentina un obelisco sopra cui sono scolpite le appresso epigrafi per le quali vien tramandata alla posterità la memoria degli utili effetti che per la sua nuova cinta ebbe Livorno. La prima dice brevemente la ragione e la storia delle cose già discorse: la seconda espone i vantaggi dopo le cose istesse ottenuti da quella città che ha ora comunicazioni più facili, quartieri più salubri, cantiere più spazioso, nuovi templi, cisterne, teatri, piazze, strade, edifizj, ed altri da lungo tempo desiderati comodi ed ornamenti. ^(b)

EPIGRAFE PRIMA

Scolpita sulla faccia dell'Obelisco che guarda la Strada Regia proveniente da Pisa

QUOD
LEOPOLDUS II.
M. D. E. PRINC · OPT.
URBEM
A · VECTIGALI · MERCIBUS · PEREGRINIS
AUT · INVEHENDIS · AUT · INVECTIS · SERVANDIS
LIBERAM · DICTAM
NOVO · MURORUM · AMBITU
AMPLIFICANDAM
PORTIS · QUINQUE · URBANIS
CUSTODIIS · DUOBUS · AD · TERRESTRIA
AC · MARITIMA · PORTORIA
ET · STATIONE
RECIPIENDIS · EX · ARNO · NAVIGIIS
EXORNANDAM · DECREVERIT
MONUMENTUM · HOC · POSITUM · EST
UT · SCITUM · SIT · POSTERIS
OPUS · INGENTI · AUSU · SUSCEPTUM
SEPTEM · ANNIS · CONFECTUM · FELICITER
AN. MDCCCXLI.

EPIGRAFE SECONDA

Scolpita nella faccia dell'Obelisco che guarda la città.

URBE · AMPLIFICATA
LIBURNENSES · INCOLÆ
NOVAS · VIAS · CUM · ANTIQUIS
FACILI · EXITU · CONIUNCTAS
ET · SALUBRIORES · FACTAS
NAVALIUM · OPERUM
SPATIUM · AMPLIATUM
CISTERNAS · SERVANDIS · AQUIS
ÆDIFICATAS
TEMPLA · EXCITATA
AREAS · DEFINITAS
THEATRA · EXTRUCTA
ET · ALIA · PUBLICA · COMMODA
DIN · EXOPTATA
AUT · PERFECTA · AUT · INCOEPTA
PRINCIPE · BENEFICENTISSIMO
TANTORUM · OPERUM · AUSPICE
SUSPEXERUNT

Prostrato al Begio Trono ho la gloria di confermarmi

Dell' Altezza Vostra Imperiale e Reale

Firenze, li 7 Marzo 1842.

(a)



LEOPOLDO SECONDO

PER LA GRAZIA DI DIO

PRINCIPE IMPERIALE D' AUSTRIA, PRINCIPE REALE D' UNGHERIA, E DI BOEMIA
ARCIDUCA D' AUSTRIA

GRANDUCA DI TOSCANA

EC. EC. EC.

Convinti Noi, che la concessione di una intiera franchigia alle merci forestiere, che si introdurranno in Livorno per la via di mare contribuirà efficacemente ad accrescere il commercio in quel Porto con sommo beneficio di esso, e con utilità generale dello Stato, e che non debba trattenerci da concedere questo favore un sacrificio, a cui rimanga esposto il Regio Erario dopo quelle compensazioni, che sono state riconosciute del minore aggravio; e rivolgendo ancora le Nostre cure al miglioramento dei sistemi sanitarj marittimi, in quanto ciò sia conciliabile con le località, e con la tutela della pubblica salute, abbiamo ordinato quanto segue:

Articolo I.

Il primo di Agosto prossimo avvenire resteranno soppressi i Diritti dell'Uno per cento, e di Stallaggio, la Tassa dei Mezzani, e le Tasse dei Caffettieri, Venditori di Caffè bruciato, Osti, Bettolieri ec. e cesserà l'obbligo di servirsi dei Pubblici Pesatori, dei quali chi vorrà approfittare pagherà soltanto la metà del diritto stabilito dalla relativa vigente Tariffa.

Articolo II.

Per estendere a vantaggio del commercio il perimetro del Porto-Franco, e per costituire li abitanti dei Subborghi di Livorno nella condizione in cui sono quelli della Città, una linea portata fino alla estremità dell'abitato includerà nel Porto-Franco i Subborghi predetti, e li separerà dal Territorio riunito gabellabile, e l'aggravio della spesa si risentirà dal Regio Erario.

Articolo III.

In compensazione parziale degli scapiti permanenti, che per le misure sopraesprese risentirà la Finanza dello Stato, verrà corrisposta dalla Classe commerciante di Livorno, al cui diretto beneficio tendono le misure medesime, una Tassa annua di Lire trecentomila da repartirsi e percipersi nel modo prescritto nella Notificazione, che sarà contemporaneamente pubblicata.

Articolo IV.

Inoltre la Soprintendenza all'Ufizio dei Grani esigerà per l'estrazione dei cereali esteri introdotti in Livorno dopo il trentuno Luglio corrente, che si esporteranno dal Porto-Franco per la parte di terra, o che saranno destinati ad entrare nel Territorio per lo Scalo di Bocca d'Arno, l'emolumento determinato dalla Tariffa, che sarà pure contemporaneamente pubblicata.

Articolo V.

Verrà al più presto redatta, e resa nota ai Negozianti una nuova Tavola di contumacie riguardanti non solo le derivazioni dall'America, e dall'Egitto, rispetto alle quali sono approvate fin d'ora alcune importanti facilitazioni, ma anche le derivazioni da altri Paesi.

Articolo VI.

D'ora innanzi, riservando il Lazzeretto S. Leopoldo per i Bastimenti infetti, o sospetti di contagio a bordo, per il ricevimento delle merci, o persone provenienti dagli altri due Lazzeretti nei casi di accidenti avvenuti nel tempo della contumacia, e capaci di destare gravi timori, e per supplire al servizio dei dètti due Lazzeretti quando siano ripieni, tutti i Bastimenti di Patente brutta anche di Peste bubbonica sconteranno la loro contumacia nel Lazzeretto S. Iacopo più comodo, e di minor dispendio per i Capitani di Nave e per i Negozianti. E per rendere meglio proporzionata ai valori correnti delle mercanzie la Tariffa dei Diritti di Purga da percipersi nei Lazzeretti per indennità delle spese di quelli Stabilimenti sarà prontamente compilata con tal fine una Tariffa da rinnovarsi ogn'anno col sistema, e nel modo prescritto nella contemporanea Notificazione.

Dato li ventitrè Luglio mille ottocento trentaquattro.

LEOPOLDO

V. FOSSOMBRONI

C. PALMIERI.

(b)

Una nuova portella è stata dipoi aperta fra la Porta San Marco e la Darsena per uso esclusivo della strada di ferro.

(c)

RAPPORTO DELLE MISURE E MONETE TOSCANE COLLE MISURE METRICHE E COI FRANCHI

Il Braccio fiorentino corrisponde a Metri 0,584.

Il Miglio toscano a Metri 1654.

La Lira toscana a Franchi 0,84.

(d)



NOTIFICAZIONE

Fatto soggetto di maturo esame il modo di recingere il Porto-Franco di Livorno, del cui perimetro SUA ALTEZZA IMPERIALE e REALE il Granduca NOSTRO SIGNORE ordinò l'ingrandimento col veneratissimo Motuproprio de' 23 Luglio prossimo decorso, considerato quale tra le linee per la nuova Cinta, che fissarono la Sovrana attenzione, fosse la più appropriata anche nelle vedute di Buon Governo, e nelle occorrenze della Finanza, riconosciuta la necessità, che Opera di tanto rilievo risenta nell'esecuzione l'impulso immediato, e vigoroso del Governo, e apprezzata la convenienza, che i privati, che dovessero essere espropriati per la causa pubblica, conoscano avanti le massime di vera giustizia, che dominano la materia, l'I. e R. A. S. con Dispaccio dei 5 stante partecipato alla I. e R. Consulta con Biglietto di questo stesso giorno dell'I. e R. Segreteria di Finanze si è degnata prescrivere e dichiarare quanto appresso:

Articolo I.

Il nuovo Porto-Franco di Livorno sarà recinto da una muraglia, che lo separerà dal territorio riunito gabellabile.

Articolo II.

La muraglia predetta staccandosi dal *Rivellino di S. Marco* sarà diretta alla sponda del *Fosso delle Chiatte* dopo avere attraversato il *Fosso Reale* delle fortificazioni. Costeggerà quindi il *Fosso delle Chiatte*, e per il bivio delle due strade *Nuova*, e di *Riseccoli* sarà condotta ad intersecare la *via Regia Pisana* tra la casa poderale *Biancotti*, e la Cappella di *S. Antonino*.

Dalla *via Regia Pisana* a quella di *Salviano* l'enunciata muraglia rimarrà interposta tra la villa, e la casa colonica *Pellettier* poi tra le ville *Galiani*, e *Dunner*.

Progredendo oltre la *via di Salviano* includerà nel perimetro del nuovo Porto-Franco le ville e case *Malenchini*, le ville e case *Valsovano* situate in luogo detto *l'Origine*, la casa poderale *Finocchietti*, e le ville *Bacry*, *Parenti*, e *Giordani*, e sarà condotta fino presso al bivio detto del *Fanale*, dal qual bivio andrà poi al *Fosso dei Lazzeretti* rimanendo interposta tra le ville *Vivoli*, e *Agostini*, tra quelle *Girardot Cottin*, e *Michon*, ed in fine tra la villa *Stefanini*, e la casa *Laletta*.

Finalmente la muraglia situata sul margine del fosso dei Lazzeretti fino al ponte del *Mulinaccio* lo attraverserà dipoi per congiungersi al muro, che racchiude da quella parte fino al lido del Mare il *Lazzeretto di S. Rocco*.

Articolo III.

Saranno stabilite cinque Porte, o Barriere;

La prima al bivio delle due strade Nuova, e di Riseccoli;

La seconda sulla strada Regia Pisana;

La terza sulla via di Salviano;

La quarta al bivio delle due strade di Montenero detto del Fanale;

La quinta al Ponte sul fosso dei Lazzeretti detto del Mulinaccio.

Tanto dalla parte esterna, quanto dalla parte interna di dette Porte, o Barriere vi sarà uno spazio di terreno dell'ampiezza necessaria a render comodo al Pubblico l'ingresso nel Porto-Franco, e l'egresso dal medesimo considerata l'importanza delle rispettive comunicazioni.

Articolo IV.

La muraglia, sì dalla parte esterna che dall'interna, sarà fiancheggiata da una striscia di terreno per servire alle ispezioni Doganali, ed altri oggetti di servizio, e in alcuni tratti anco al transito del Pubblico.

Articolo V.

I lavori per l'ingrandimento del Porto-Franco saranno in tutti i rapporti, e a tutti gli effetti considerati opere riguardanti la causa pubblica.

Articolo VI.

Verrà occupato nella linea sopraindicata per la costruzione della muraglia, e per le striscie di terreno, che devono fiancheggiarla, e passerà nel dominio dello Stato uno spazio di suolo della larghezza di braccia venti da estendersi in alcuni tratti ove lo richiederanno le occorrenze del pubblico transito fino a braccia ventisei.

Articolo VII.

Non saranno ammesse opposizioni per parte dei proprietarj del terreno da occuparsi, o di altri, che potessero ritardare l'esecuzione dei lavori predetti, e solamente all'istanza degl'interessati sarà proceduto a verificare nei modi legittimi, e i più spediti lo stato delle cose per quelle indennità che saranno di ragione.

Articolo VIII.

Fermo stante il diritto all'indennità che di giustizia, non potrà negarsi lo scavo delle pietre, del sasso, e di qualunque altro materiale occorrente ai lavori per l'ingrandimento del Porto-Franco in quei luoghi ove l'Incaricato della direzione di essi dichiarerà doversi, e potersi eseguire.

Articolo IX.

Nel caso di occupazione della totalità di un possesso, il giusto prezzo del medesimo, oltre il valore dei frutti pendenti, rappresenterà l'intera indennità, che deve essere dal Governo corrisposta al possessore espropriato.

Articolo X.

Quando si tratti di occupazione parziale formeranno elemento d'indennità refettibile al possessore espropriato

1° Il giusto prezzo del terreno o fondo, che gli sarà stato occupato per il pubblico servizio:

2° Ogni deprezzamento reale, che il fondo rimasto esente dall'occupazione abbia sofferto in conseguenza della medesima:

3° Il valore dei frutti pendenti, che non possano essere altrimenti raccolti in conseguenza dell'occupazione.

Articolo XI.

Accadendo, che per causa dell'occupazione parziale rimangano distrutti, o divengano insufficienti gli accessori, che servivano alla difesa o alla istruzione del fondo, dovrà essere abbuonata al possessore la spesa occorrente per ristabilirli nel possesso rimastogli, e in tal caso il deprezzamento sarà determinato dai Periti, considerando come già effettuato il ristabilimento di detti accessori.

Peraltro l'importare della migliorata condizione del fondo in ragione di tali ricostruzioni dovrà esser tenuto a calcolo in diminuzione del complesso delle indennità ammesse a favore del proprietario espropriato.

Articolo XII.

Il proprietario espropriato non riceverà alcuno abbuono a titolo di spesa per ristabilire gli accessori a difesa, o rispettivamente a istruzione del fondo rimastogli, riguardo a quella parte di esso, che a giudizio di uomo savio e dabbene non comportasse il ristabilimento o degli uni o degli altri.

Articolo XIII.

Nel determinare il valore, sia del possesso occupato, sia del deprezzamento di quello rimasto esente dall'occupazione, non potrà aversi riguardo alcuno all'affezione speciale dei singoli, ma bensì all'estimazione generale e comune.

Articolo XIV.

Dovrà altresì in tutti i casi il possesso espropriato o non espropriato valutarsi secondo il suo stato, destinazione, e condizione al momento, che precederà la pubblicazione delle presenti Disposizioni, e però non potrà esser fatto alcun capitale dei cambiamenti, che risentir potesse il prezzo delle proprietà fondiarie per effetto dell'ordinata ampliazione del Porto-Franco.

Articolo XV.

I Conduttori, ai quali in conseguenza dell'occupazione rimanga parzialmente impedito l'uso del fondo locato, o non possano altrimenti consumare il Contratto d'Affitto avranno diritto ad una proporzionata remissione di mercede dal Locatore rispettivo, il quale consegue l'equivalente compenso nell'indennità, che gli viene retribuita: i detti Conduttori inoltre riceveranno dal R. Governo il pagamento dell'indennità di ragione per la perdita dei frutti pendenti, la quale indennità in questo caso non appartiene altrimenti al proprietario espropriato.

Articolo XVI.

I diritti dei creditori aventi già ipoteca iscritta o legale sui possessi, che restino occupati per la pubblica necessità di che si tratta, saranno per speciale privilegio esercibili sul prezzo dell'indennità rispettiva, nel caso però solamente, e a condizione, che tali creditori nel termine di giorni trenta continui decorrendi dal dì che sarà pubblicata la lista dei possessori espropriati siano solleciti di dichiarare con scrittura esibita negli atti del Tribunale di Livorno, e notificata all'Incaricato della direzione dei lavori, che intendono di approfittare del privilegio predetto. Nel qual caso il R. Governo riterrà il prezzo della relativa indennità fino a ragione conosciuta, e definitivamente stabilita dal Tribunale competente, e spirato questo termine senza che per parte dei creditori suddetti sia stata emessa la divisata dichiarazione, il rispettivo possessore espropriato potrà in difetto di sequestri commessi a di lui pregiudizio conseguire il libero ritiro della liquidata indennità.

Articolo XVII.

La valutazione della indennità sarà rimessa al giudizio di due Periti uno per parte del Governo, l'altro per parte del proprietario, e in caso di discordia sarà proceduto alla nomina di un terzo Perito dal Presidente del Tribunale Civile e Consolare di Livorno.

Articolo XVIII.

Le contestazioni che potessero insorgere, sia per la valutazione dell'indennità, sia per qualunque altro rapporto interessante l'Opera pubblica, fra il R. Governo e i terzi, saranno decise senza strepito di giudizio dal prefato Presidente del Tribunale Civile e Consolare di Livorno, dalle cui decisioni potrà reclamarsi qualunque sia il merito della causa col rimedio dell'appello al Consiglio Supremo di Giustizia, che deciderà inappellabilmente salvo soltanto il ricorso in revisione nei casi e nei termini, nei quali è ammesso di presente dai di lui giudicati.

Articolo XIX.

La Direzione dei lavori è affidata alle cure del Cav. Alessandro Manetti Direttore del Corpo d'ingegneri d'Acque, e Strade.

Articolo XX.

L'Incaricato suddetto potrà soprassedere all'esecuzione dei lavori nei terreni ora recinti con muri affinchè i proprietarj possano, se vogliono, liberamente provvedere in altro modo alla difesa dei loro possessi che con la demolizione di parte dei muri predetti resterebbero aperti: e qualora i proprietarj invitati dall'Incaricato che sopra anche con semplice lettera a dichiararsi se intendano di ricostruire nuovi muri, o di sostituire ai muri altri mezzi di difesa, dichiarino dentro il breve spazio di tempo che verrà ad essi contemporaneamente assegnato, di esservi disposti, l'Incaricato medesimo resta autorizzato a concederli un termine all'esecuzione, sempre però compatibile con la sollecitudine che richiede il compimento dell'Opera pubblica: inoltre a quei proprietarj che in conformità della fatta dichiarazione daranno mano al lavoro, sarà corrisposto l'importare della spesa per questo titolo liquidata a norma dell'Articolo XI delle presenti disposizioni, senza attendere quanto è dichiarato e prescritto nel successivo Articolo XVI.

Dalla Imperiale e Real Consulta li 6 Marzo 1835.

V. A. PUCCINI

L. PELLI-FABBRONI

(e)

In quel Motuproprio contenevasi la mia nomina a direttore dell'opera. Fu quindi delegato l'Ingegnere Cav. Pietro Municchi (ora Soprintendente generale alle RR. Possessioni) il quale con piena soddisfazione del Principe aveva già disbrigate importanti operazioni per interesse dello Stato, a perito del Governo per la valutazione delle indennità da corrispondersi ai privati possessori: furono nominati ad assistenti principali l'Ingegnere Lorenzo Frosini già noto per i fedeli e pregevoli servigi resi in Val-di-Chiana ed in Maremma, e l'Ingegnere Gaetano Rosellini che dopo avere fatto parte della spedizione della Toscana in Egitto diretta dal Professore Ippolito Rosellini suo parente e dal Champollion vigilava i lavori del bonificamento nel circondario di Piombino: furono commesse ad Angiolo Gemmi le ingerenze di capo maestro, a Vincenzo Pini ed a Giuseppe Vallerini quelle rispettivamente di computista e di cassiere.

Fu poi nel 1836 preposto per sorvegliare sui lavori delle porte, barriere, e fabbriche doganali l'architetto Carlo Reishammer (ora R. Commissario delle strade ferrate) il quale aveva già composto il disegno della intrapresa dogana e barriera fiorentina, e da cui sono stati architettati gli altri sopra rammentati edifizj.

Finalmente fu occupato nei lavori l'Ingegnere Francesco Renard che ha poi disegnata la più gran parte delle qui unite tavole.



LEOPOLDO SECONDO

PER LA GRAZIA DI DIO

PRINCIPE IMPERIALE D' AUSTRIA, PRINCIPE REALE D' UNGHERIA, E DI BOEMIA
ARCIDUCA D' AUSTRIA

GRANDUCA DI TOSCANA

EC. EC. EC.

Dopo l'abolizione da Noi ordinata dei Dazj, che sulle Merci provenienti dall'Estero si percepivano nel Porto di Livorno, essendo condotto a termine nel breve periodo di due Anni, nonostante le triste vicende frappostesi, il vasto lavoro del più ampio perimetro di quella Città e Porto-Franco per la inclusione in esso di tutti i Subborghi a beneficio di quelli Abitanti e del Commercio, e potendosi ora rendere attiva alle nuove Dogane e Porte della Città l'esazione delle Gabelle, determiniamo per questo effetto il dì primo Aprile prossimo avvenire, ed approviamo per le Gabelle sopra i Generi di consumazione nella Città e Porto, che vi sono sottoposti, la Tariffa, che abbiamo fatta compilare per rendere più adeguate le tassazioni, ed anche con la veduta di far risultare nel complesso un alleggerimento, e vogliamo, che sia pubblicata contemporaneamente al presente Motuproprio.

Avendo poi riconosciuto, che sono divenuti insufficienti ai bisogni della Popolazione di Livorno li Stabilimenti destinati al Culto Religioso, ed al sollievo della languente Umanità, dopo le disposizioni date da Noi perchè vi sia convenientemente provveduto, restando da determinare con quali mezzi si debba supplire alle spese per questa locale necessità, abbiamo stabilito, che sia esatta, fino a nuovi Ordini, una discreta Tassa sopra alcuni Generi, che si introdurranno nella Città e Porto di Livorno per le nuove Porte e Dogane, da tenersi separata dai Dazj Doganali, ed approviamo la relativa Tariffa, che sarà pubblicata per porsi in attività come l'altra menzionata di sopra.

Dato li sette marzo milleottocentotrentasette.

LEOPOLDO

V. FOSSOMBRONI

C. PALMIERI.

(g)

DISPENDIO DELL' OPERA

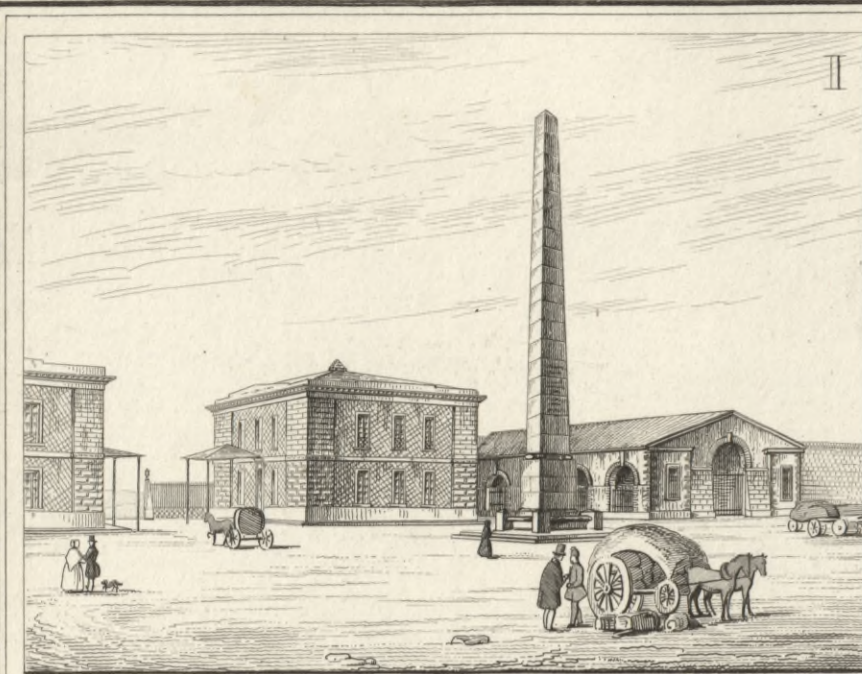
NUMERO D' ORDINE	TITOLI DELLE SPESE	SOMME			
		PARZIALI		TOTALI	
	Indennità del suolo occupato e spese a ciò inerrenti.				
1	Perizie e Stime.		£ 13,325	75	
2	Contratti, atti giudiciarj etc.		17,735	66	
3	Valore fondiario. £	188,482	48		
4	Frutti pendenti.	10,828	32		
5	Muri e siepi.	47,976	24	366,399	09
6	Fabbriche da ricostruire.	36,177	35		
7	Deprezzamento e danni.	78,781	30		
8	Frutti sul valore fondiario.	4,153	40		
		Sommano £	397,460	50	£ 397,460 50
	Costruzioni.				
9	Montatura, mantenimento del magazzino e spese d'attrezi.		£ 28,755	75	
10	Muraglia. £	1,288,869	04		
11	Cordone di pietra.	49,970	96	1,373,594	18
12	Cresta o coronamento di mattoni.	34,754	18		
13	Corpi di guardia di S. Rocco e Cotteto.			16,979	16
14	Obelisco.			20,471	25
15	Fabbrica doganale della Barriera fiorentina.	346,703	61		
16	Detta della Barriera maremmana.	54,226	59		
17	Porta a Mare e Ponte annesso.	179,478	08		
18	Detta San Marco.	198,337	36	1,298,314	18
19	Detta San Leopoldo.	80,000	10		
20	Dogana d'Acqua.	417,357	19		
21	Porta e Ponte per le Chiatte.	22,211	25		
22	Darsena, riempimento dei Fossi e apertura del Canale navigabile dal Rivellino di San Marco.			301,936	87
23	Fabbrica della Doganetta ora ridotta ad uso delle guardie di finanza. Locali provvisori, steccati, capannoni, casotti e muri di recinto.			89,588	54
24	Strade, piazzali, ponti ec.			298,544	35
		Sommano £	3,428,184	28	3,428,184 28
	Direzione, amministrazione, e assistenza ai lavori.				
25	Pigioni degli alloggi.		25,938	61	
26	Progetti e disegni.		7,296	04	
27	Assistenza ai lavori.		77,066	66	
28	Spese d'Ufizio e stampe.		3,682	75	
29	Dette di fuoco e lumi.		1,984	58	
30	Gite e diarie.		4,837	42	
31	Cassiere e Computista.		11,466	66	
32	Direzione.		12,391	40	
		Sommano £	144,664	12	144,664 12
	Spese diverse.				
33	Sussidj e gratificazioni		2,533	33	
34	Dazj comunitativi.		492	50	
35	Diverse non classabili.		1,252	46	
		Sommano £	4,278	29	4,278 29
			Lire	3,974,587	19
	Retratto di vari materiali »			12,307	10
			Lire	3,962,280	09

R I S T R E T T O

Ammontare delle indennità del suolo e spese a ciò inerenti.	£	397,460	50	
Costruzioni.		3,428,184	28	
Spese di direzione, amministrazione, e assistenza ai lavori.		144,664	12	
Sussidj, remunerazioni, dazj comunitativi, e spese diverse non classabili.		4,278	29	
	Somma di £	3,974,587	19	
Retratto di varj materiali da defalcare.		12,307	10	
	Rimane la Spesa totale in	£	3,962,280	09

(h)

Le due cisterne, che emulano la imponenza e la venustà dei monumenti romani, sono opera del Cavalier Poccianti. I nuovi templi, del Conte De Cambray, e degli architetti Gherardi, Puini e della Valle. Le grandiose piazze, i ponti ed altri pubblici edifizj, dell'Architetto Bettarini. I teatri, degli architetti Fabiani e Cappellini.



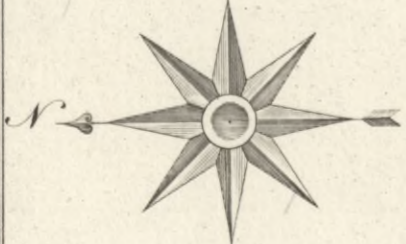
ANNOTAZIONI

1. Ufficio della dogana d'acqua
2. Bacini della darsena per i navicelli
4. Porta per le chiatte
5. Corpo di guardia per la finanza
6. Porta S. Marco
7. Barriera fiorentina
8. Porta S. Leopoldo
9. Corpo di guardia per i carabinieri
10. Barriera maremmana
11. Porta a mare
12. Porta sul canale dei Lazzaretti
13. Finale della nuova cinta
14. Corpo di guardia
15. Lazzaretto S. Rocco
16. Porta murata
17. Darsena

I Barriera fiorentina
 II Porta S. Marco

18. Bastione S. Pietro
19. Chiesa di S. Giuseppe
20. Piscina
21. Stradone dei condotti
22. Teatro diurno
23. Chiesa di S. Maria del Soccorso
24. Piazza e Via S. Leopoldo
25. Cimitero e tempio degli inglesi
26. Chiesa di S. Pietro e Paolo
27. Chiesa di S. S. Pietro e Paolo
28. Cantiere
29. Chiesa della Crocetta
30. Forte nuovo
31. Bastione S. Cosimo
32. Chiesa S. Benedetto
33. Bastione del Casone
34. Bastione del Mulino a vento
35. Duomo

III Dogana d'acqua
 IV Porta a mare



Scala di Pastiche 200. di B. 5. Linea.
 200 180 160 140 120 100 80 60 40 20 0

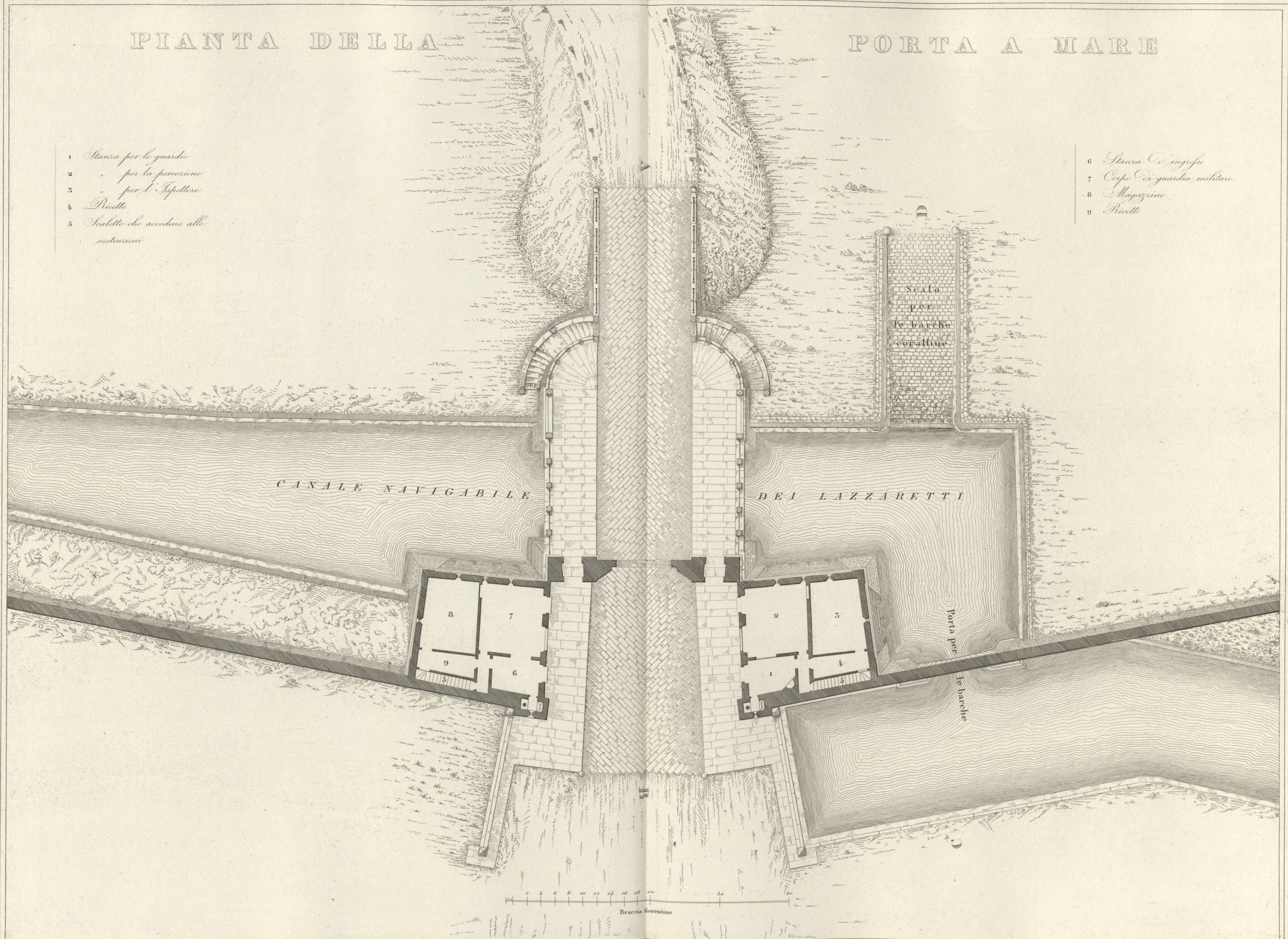


PIANTA DELLA

PORTA A MARE

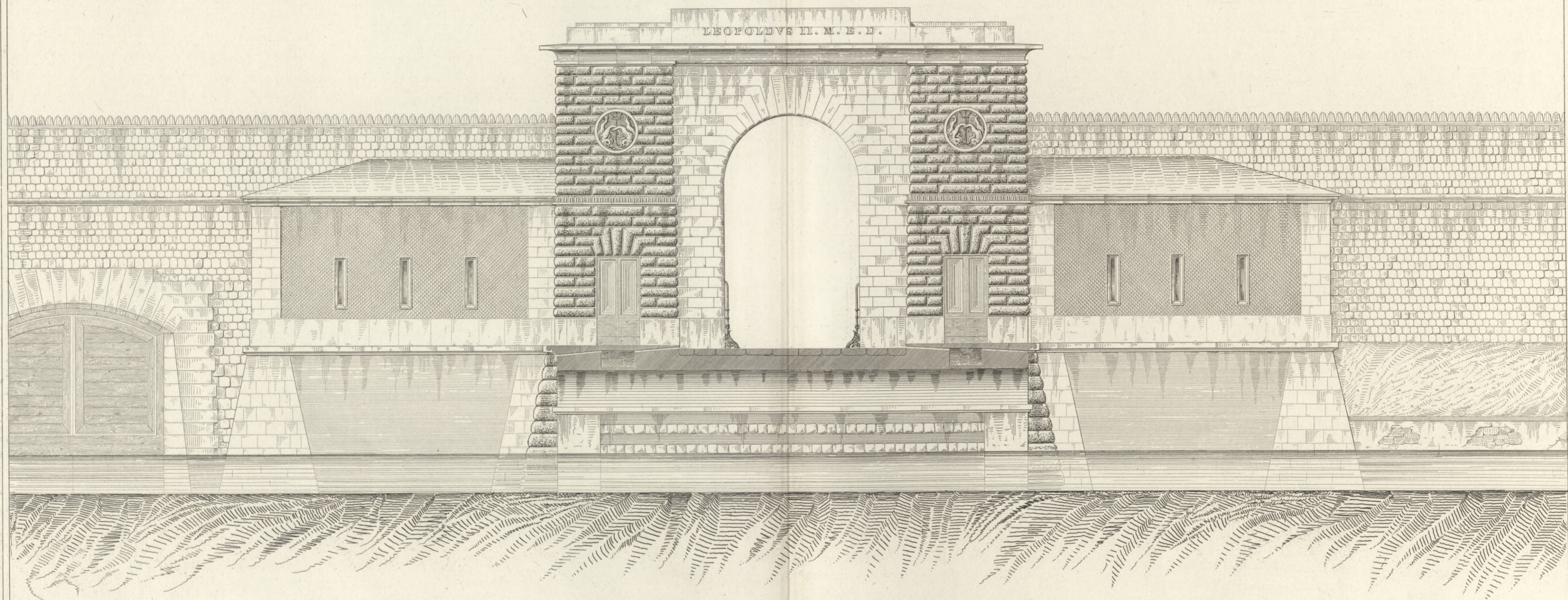
- 1 Stanza per le guardie
- 2 " per la percezione
- 3 " per N. Ispettore
- 4 Ricetto
- 5 Scalette che accedono alle sostruzioni

- 6 Stanza di ingresso
- 7 Corpo di guardia militare
- 8 Magazzino
- 9 Ricetto



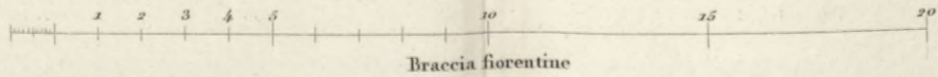
2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 30 40

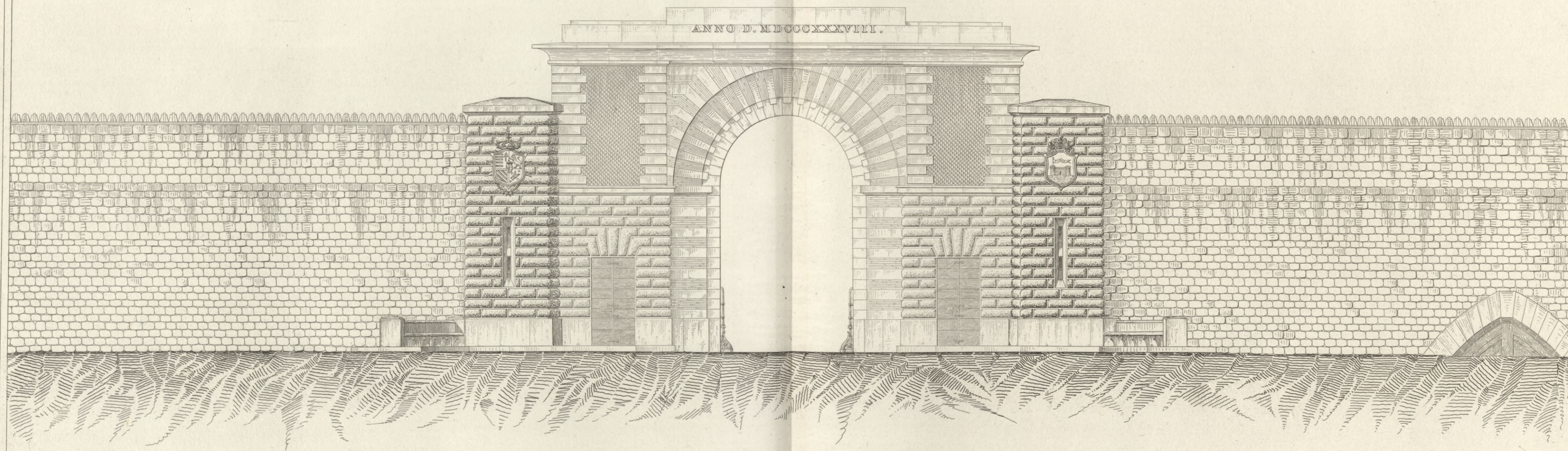
Braccia florentine



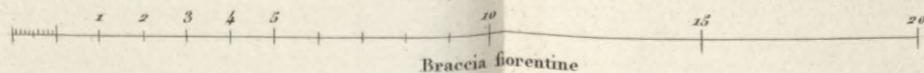
PORTA A MARE

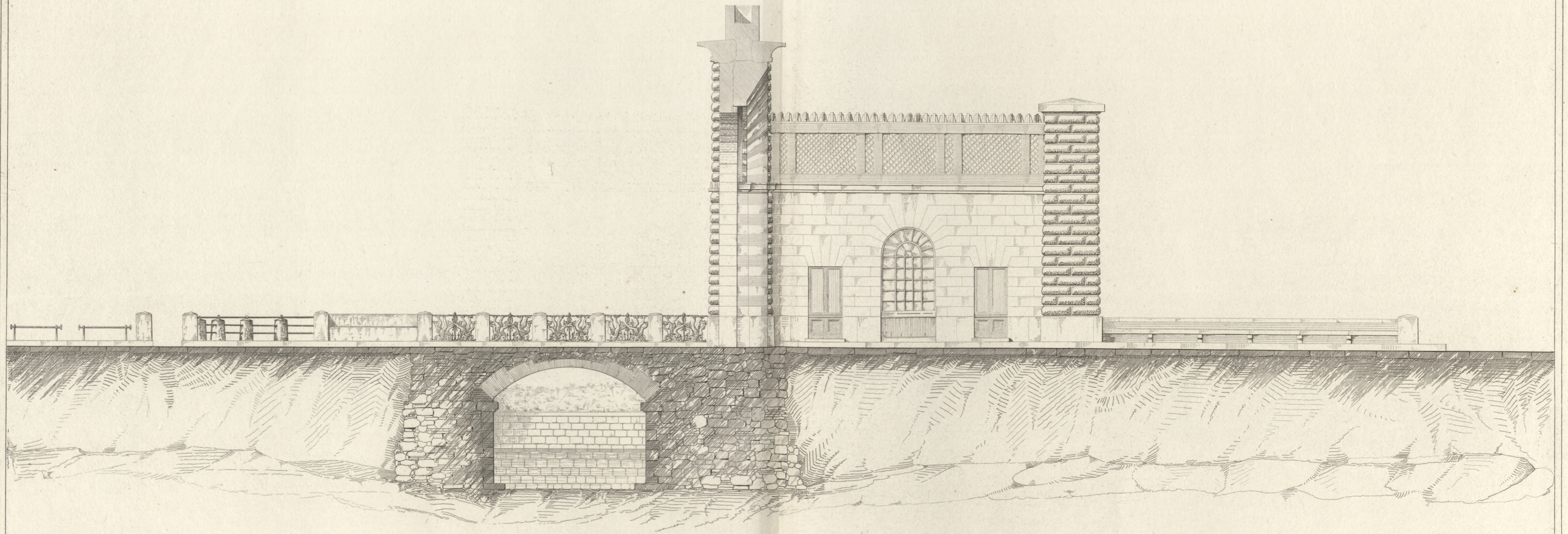
ELEVAZIONE AL DI FUORI DELLA CITTÀ



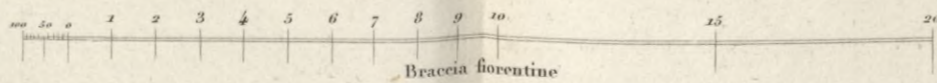


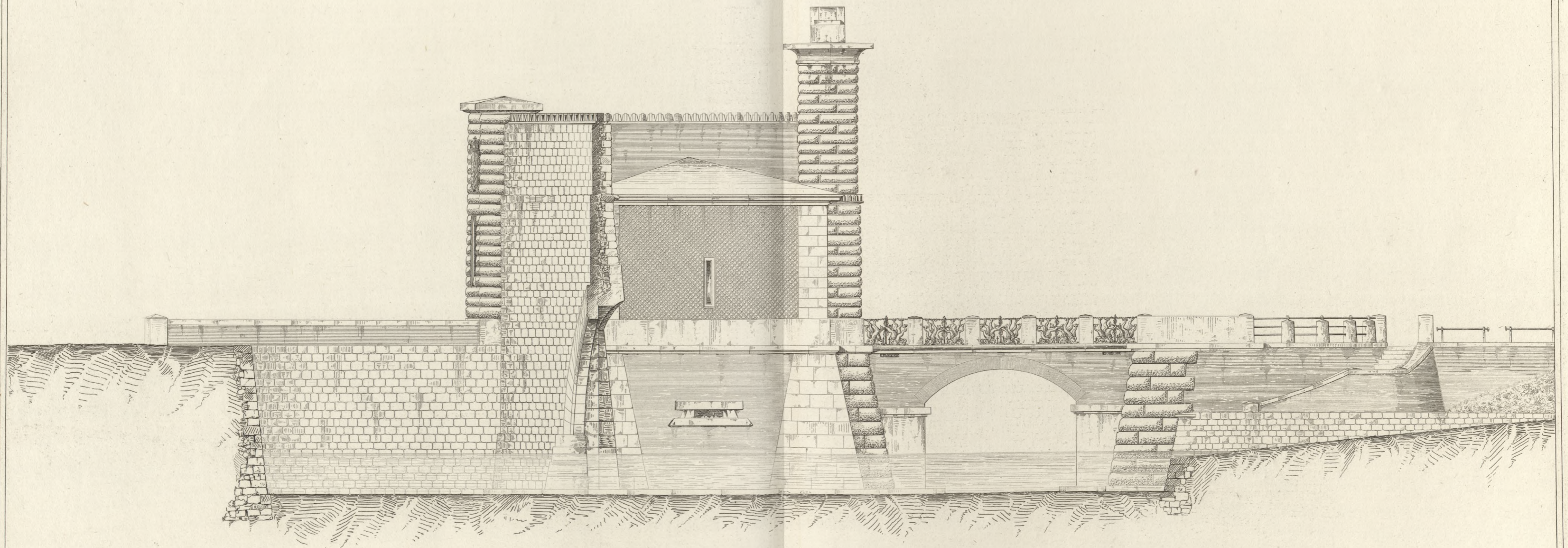
PORTA A MARE
ELEVATIONE VERSO LA CITTA



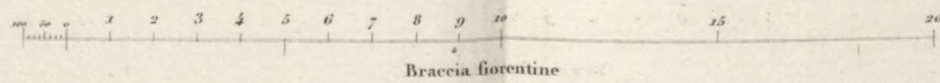


PORTA A MARE
TAGLIO A B



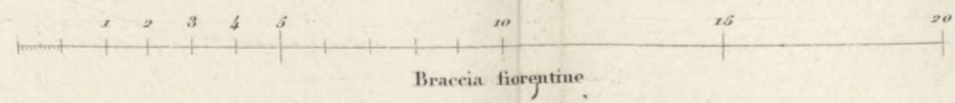
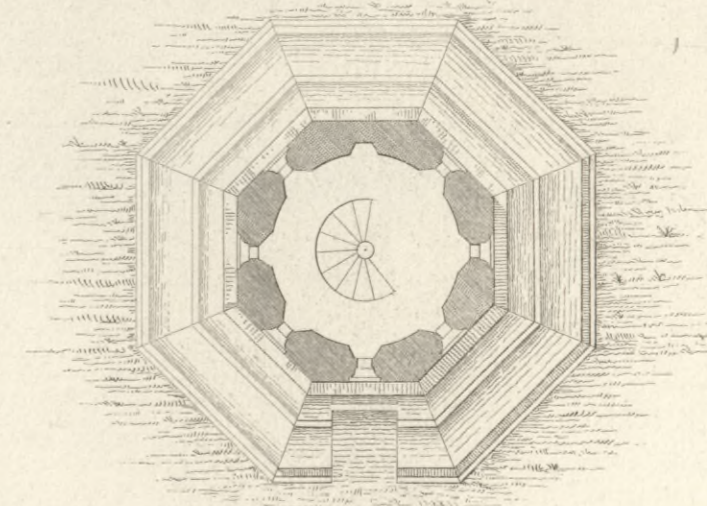
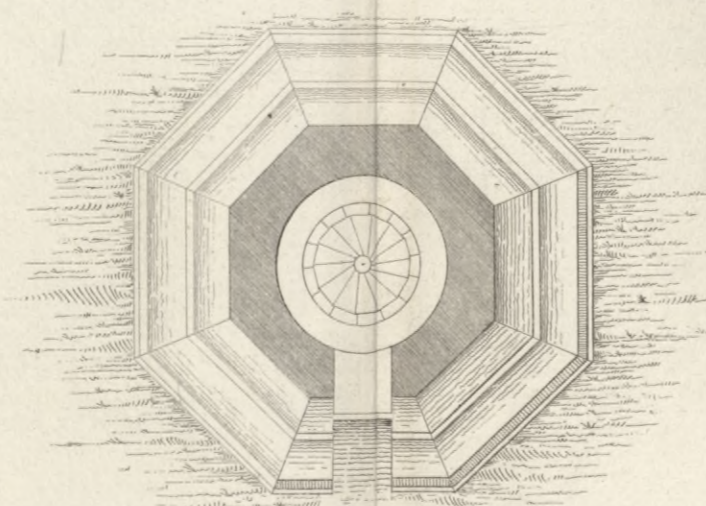
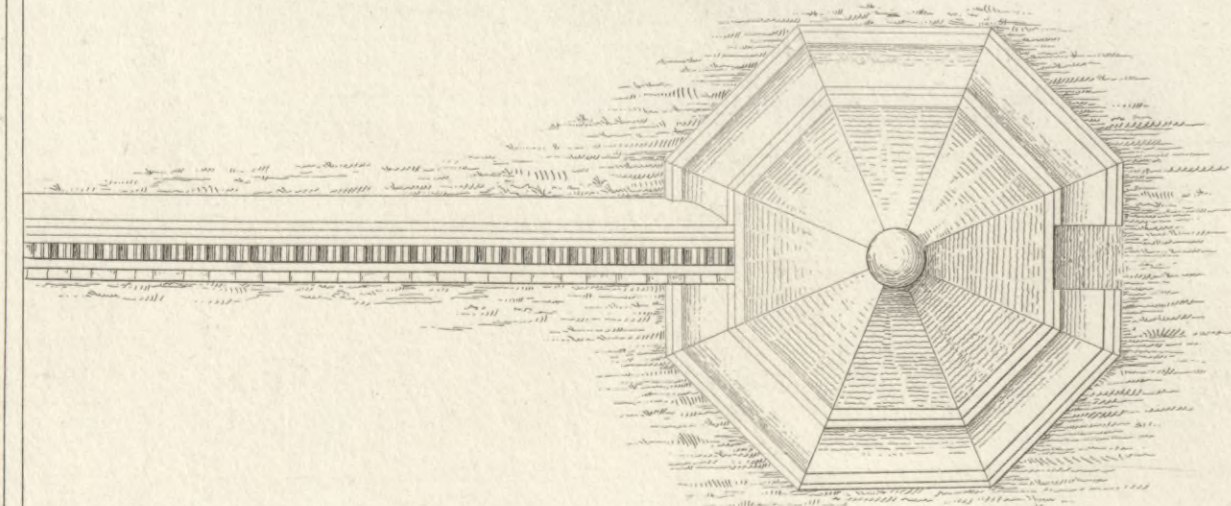
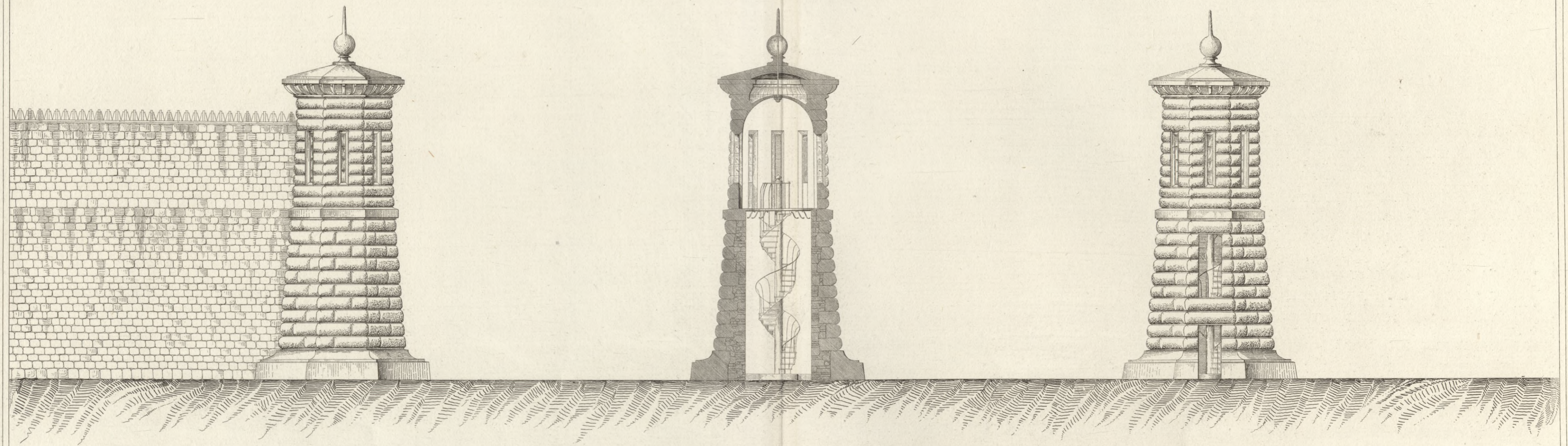


PORTA A MARE
TAGLIO C D

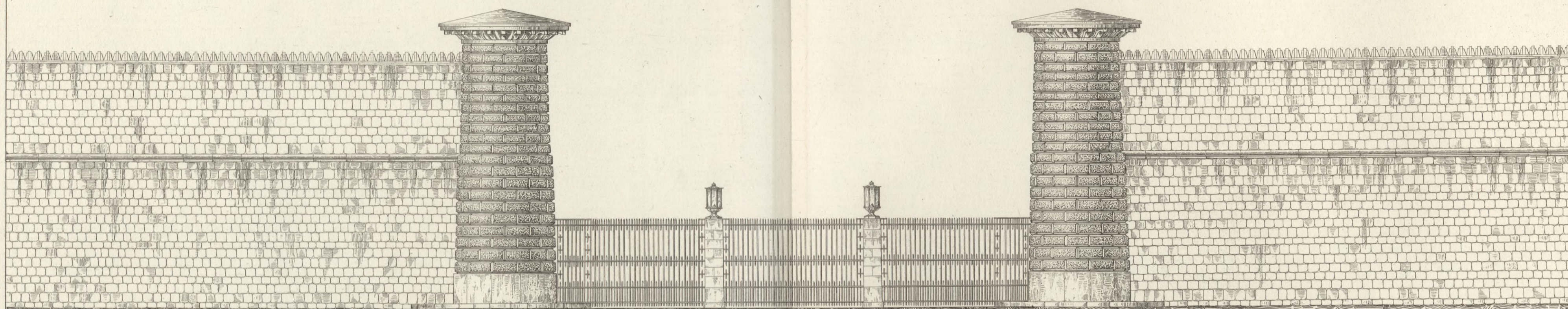


TORRINO ALLA ESTREMITA DELLA MURAGLIA

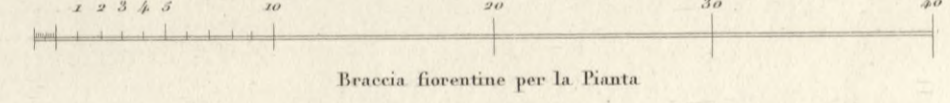
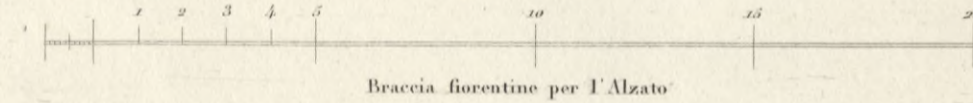
PRESSO IL LAZZERETTO S. ROCCO



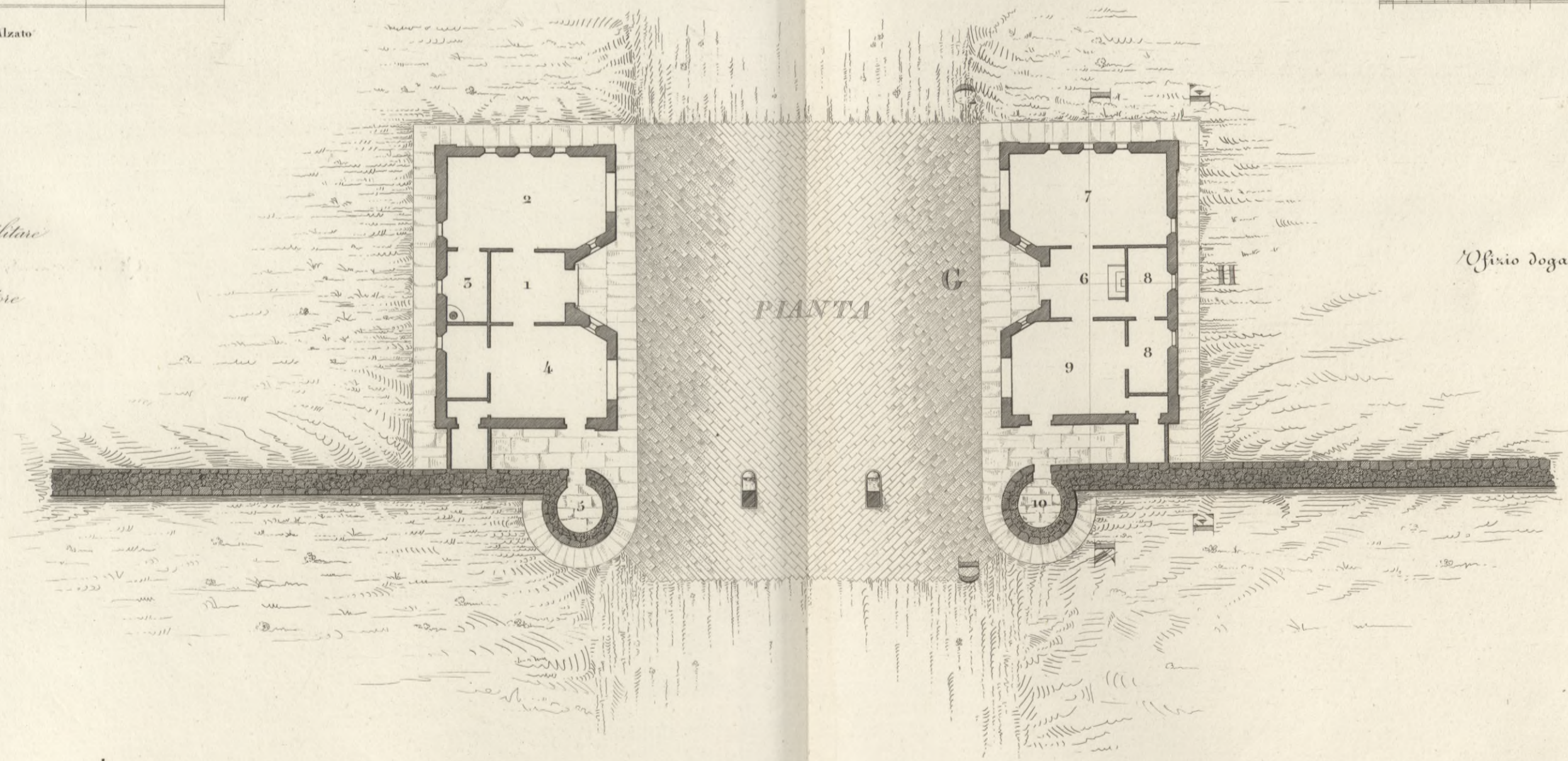
BARRIERA MAREMMANA



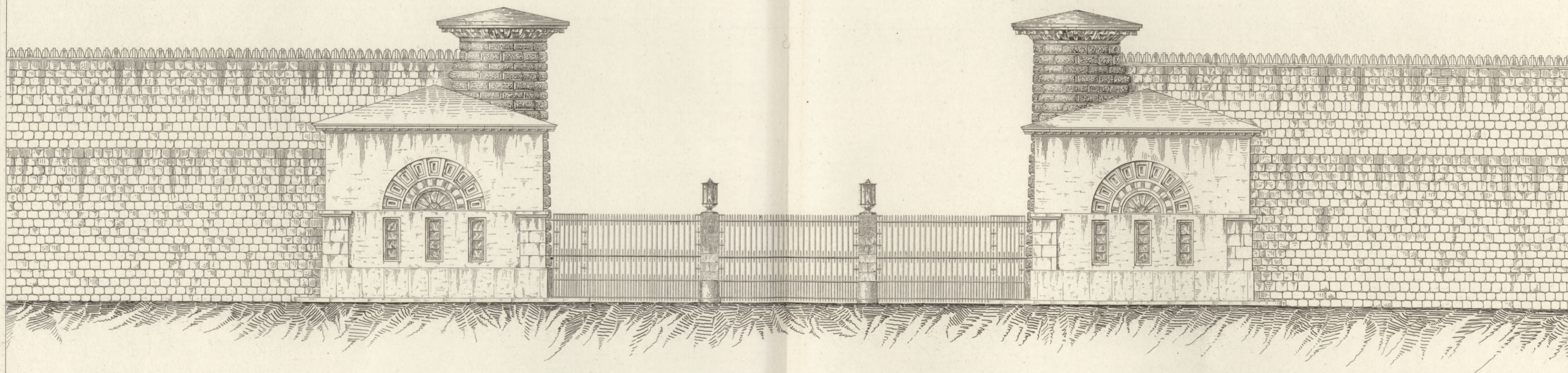
ELEVAZIONE AL DI FUORI DELLA CITTÀ



- Ufficio doganale
- 1 Ricetto
 - 2 Corpo di guardia militare
 - 3 Sala
 - 4 Stanza dell'Ispettore
 - 5 Per le loggia

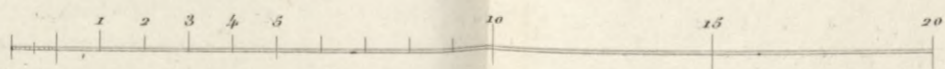


- Ufficio doganale
- 6 Ricetto per le guardie
 - 7 Stanza per le guardie di Finanza
 - 8 " per i lumi e per il servente
 - 9 " per la pescheria
 - 10 " per le loggia

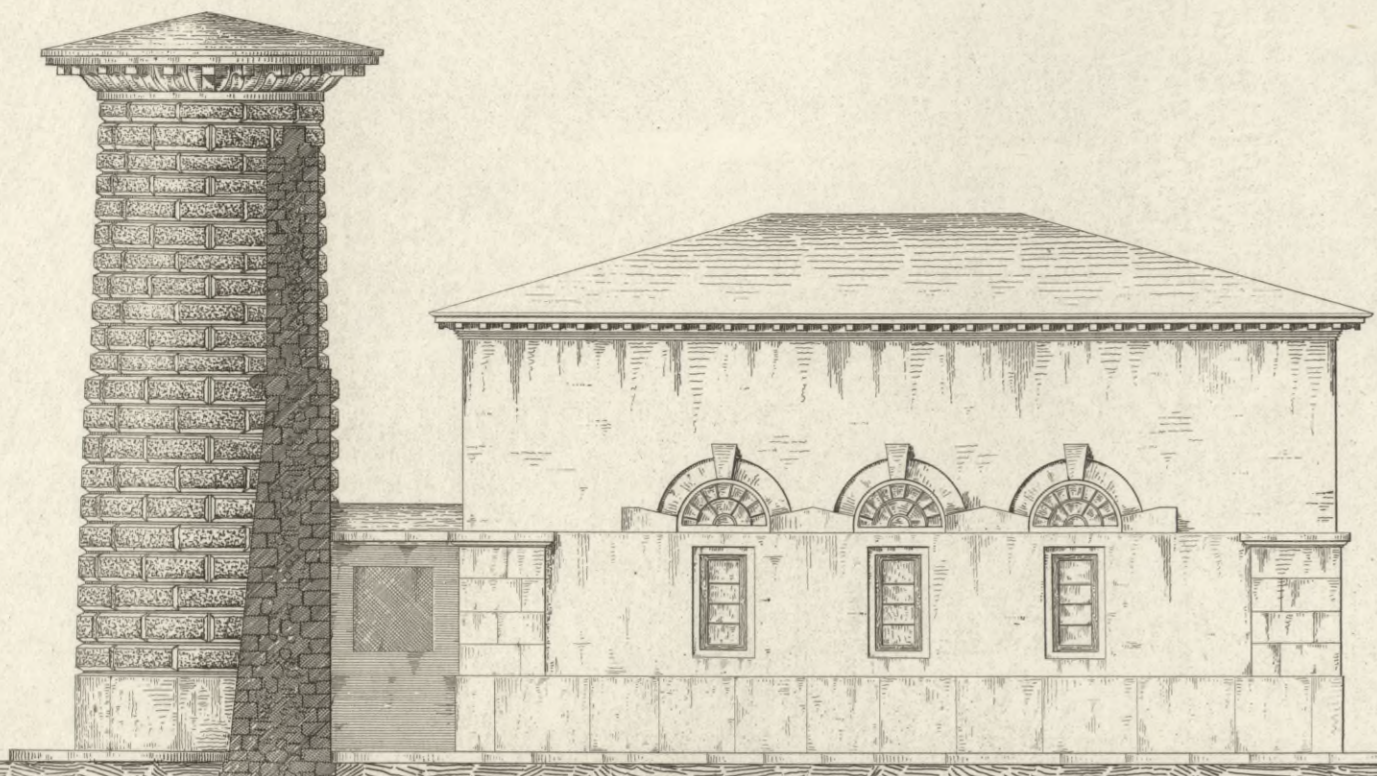


BARRIERA MAREMMANA

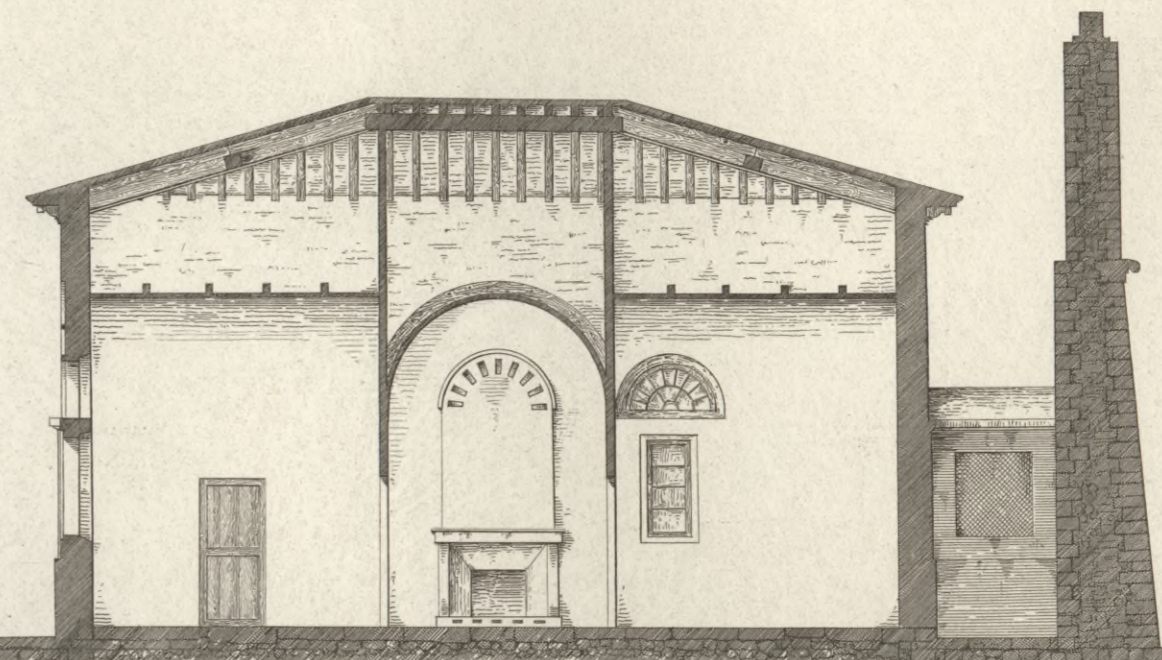
ELEVAZIONE VERSO LA CITTA



Braccia fiorentine

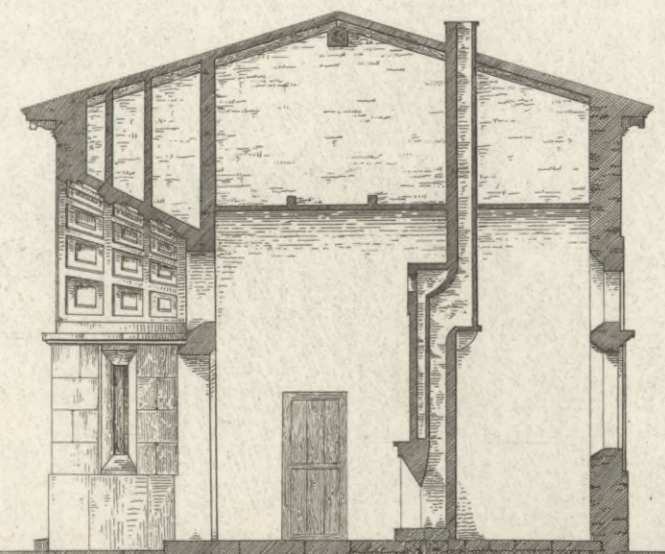


ELEVAZIONE E F

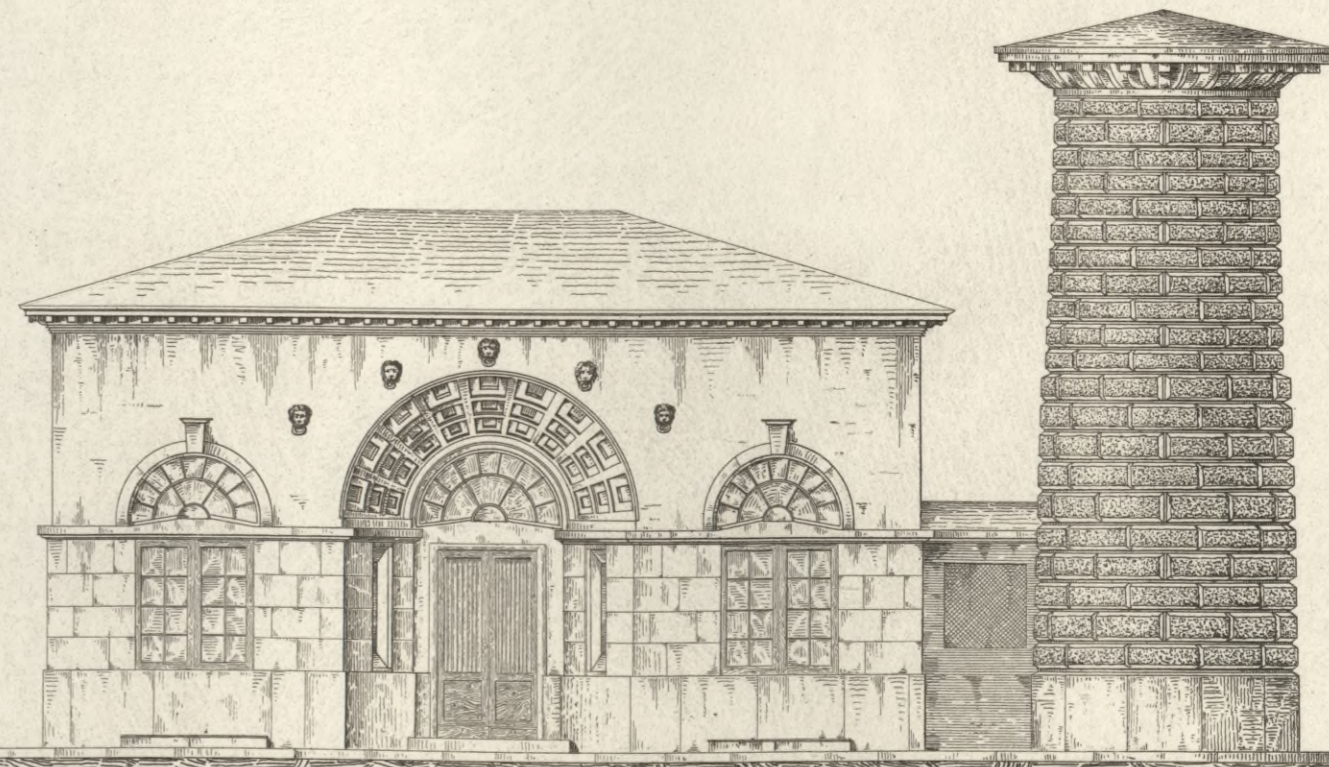


TAGLIO I K

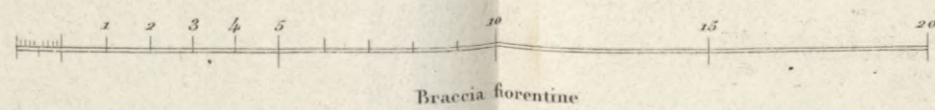
BARRIERA MAREMMANA



TAGLIO G H



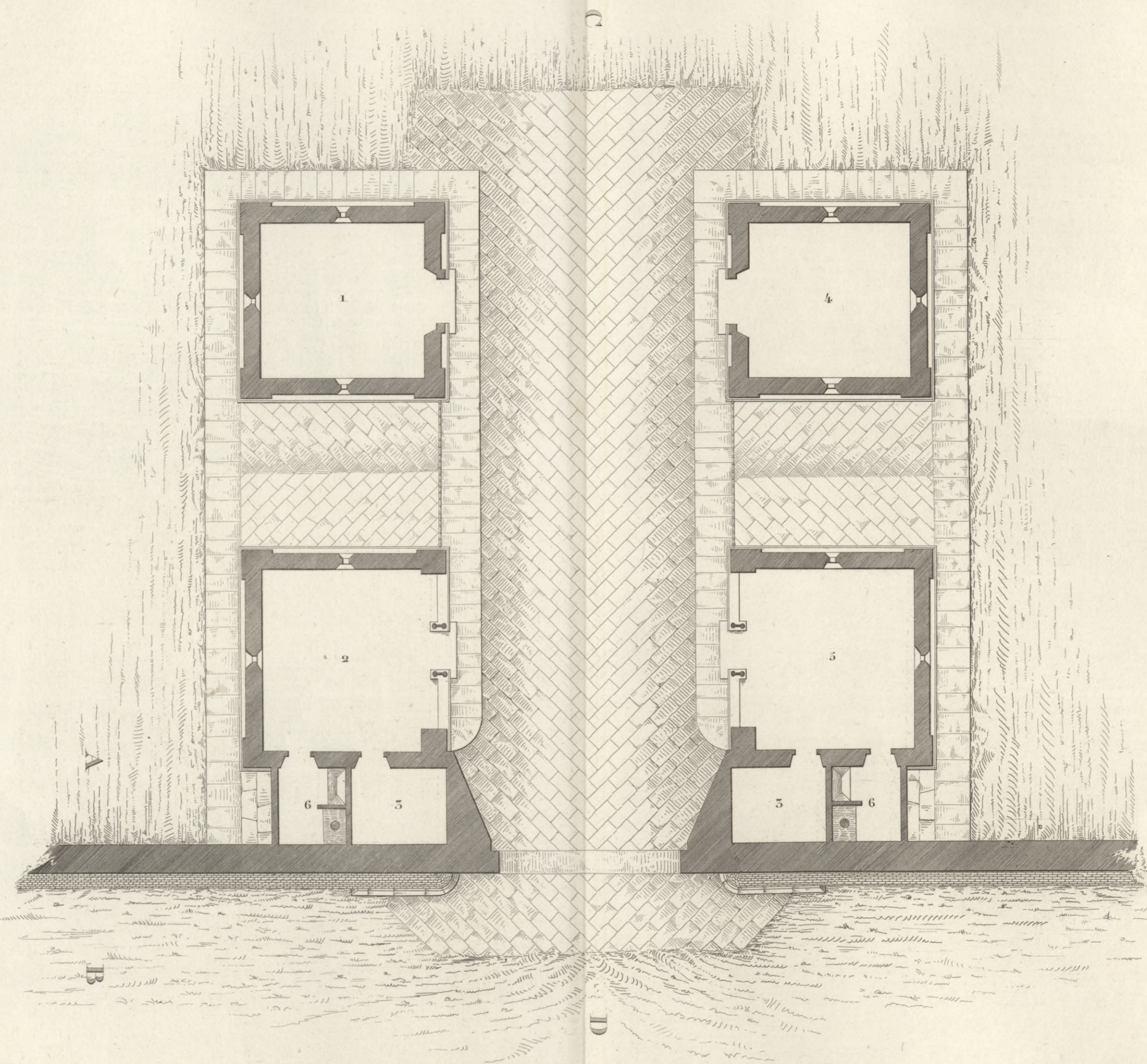
ELEVAZIONE C D



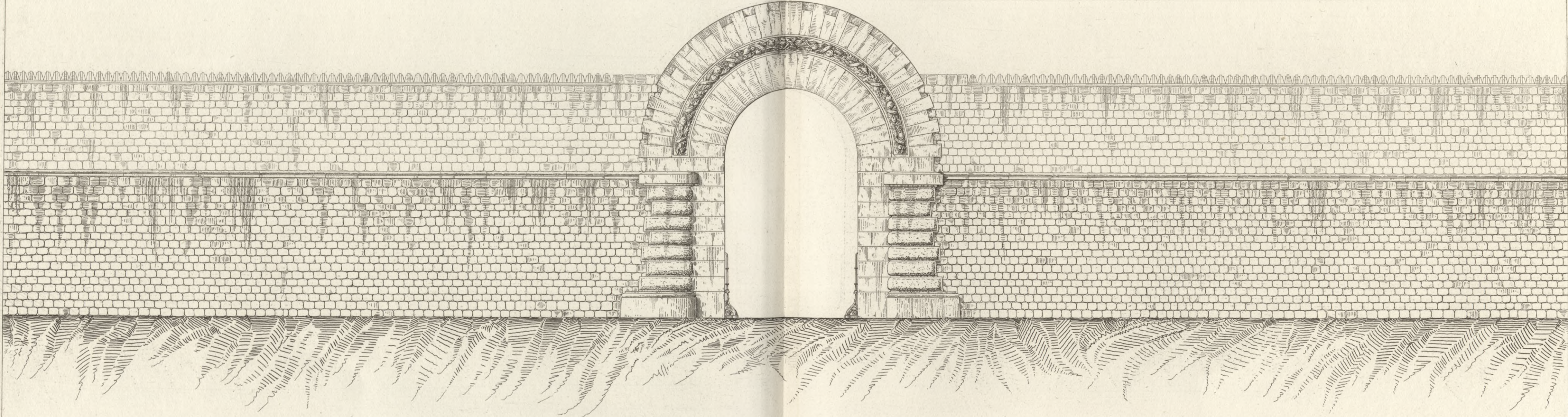
PIANTA DELLA PORTA S. LEOPOLDO

- 1 *Corpo di guardia militare*
- 2 *Stanza per l'Ispezione*
- 5 *Stanze di sgombro*

- 4 *Stanza per le guardie di Finanza*
- 3 *" per la percezione*
- 6 *Luoghi di comodo*

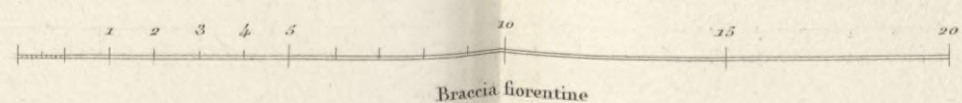


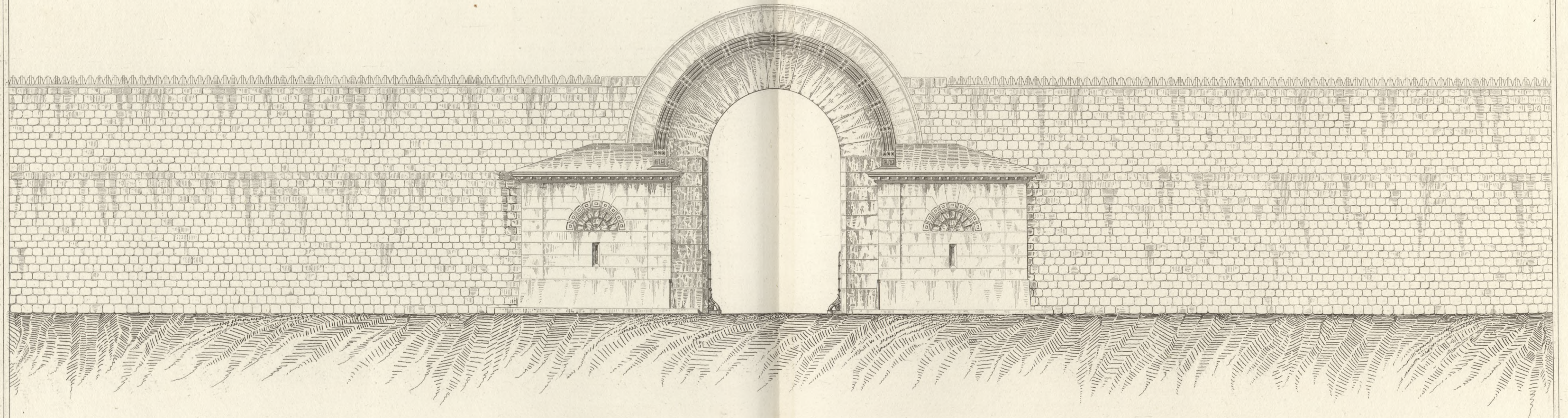
1 2 3 4 5 10 15 20
Braccia florentine



PORTA S. LEOPOLDO

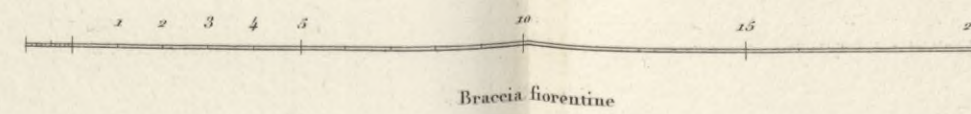
ELEVAZIONE AL DI FUORI DELLA CITTA

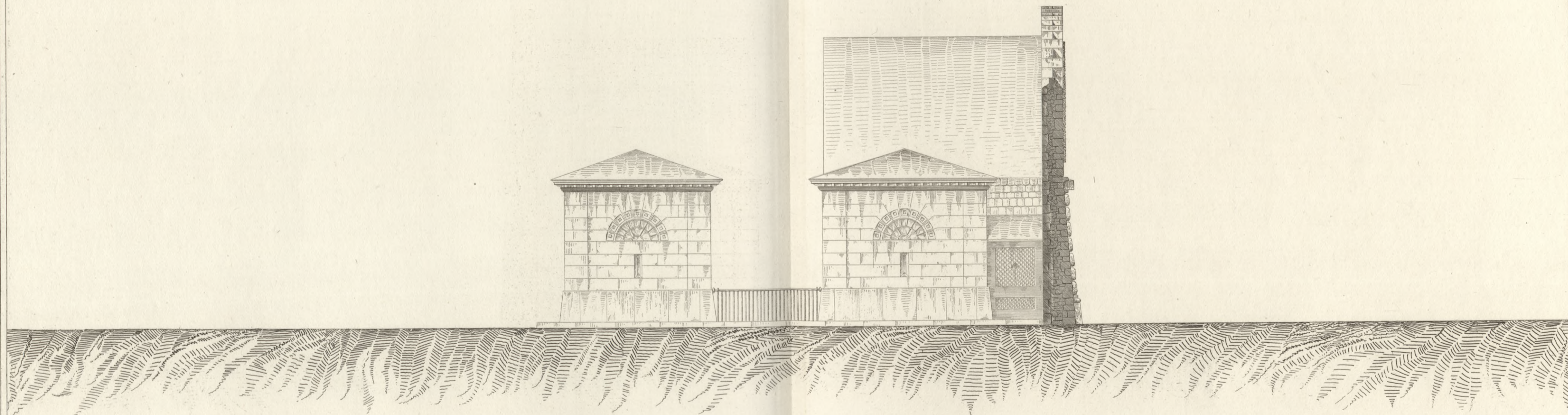




PORTA S. LEOPOLDO

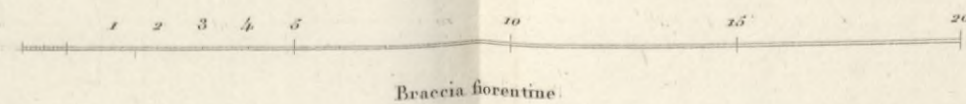
ELEVAZIONE VERSO LA CITTA



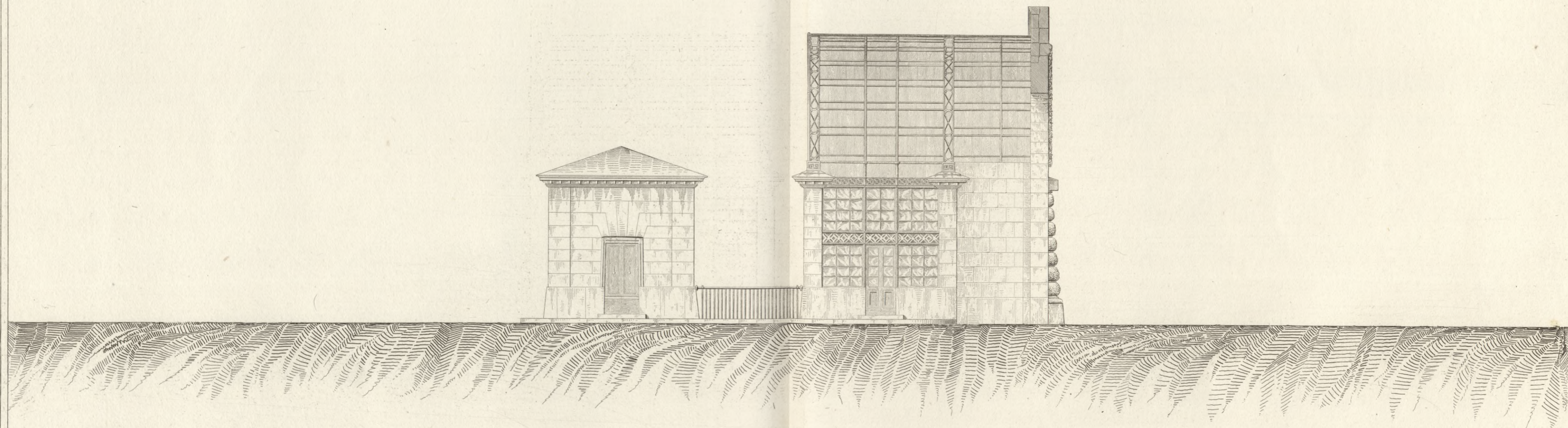


PORTA S. LEOPOLDO

TAGLIO A B

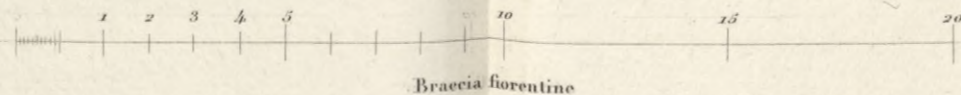


Braccia Barentine

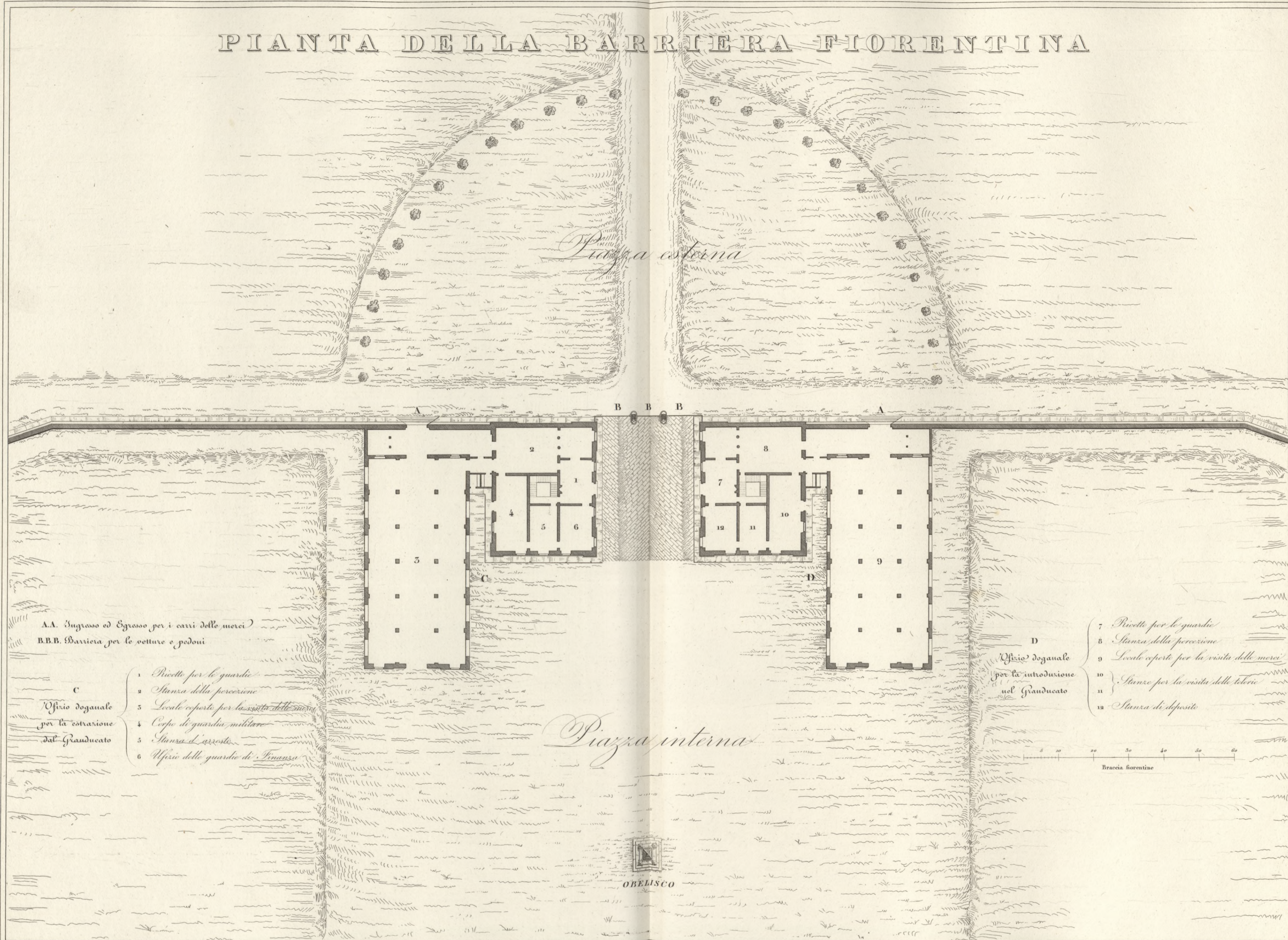


PORTA S. LEOPOLDO

TAGLIO C D



PIANTA DELLA BARRIERA FIORENTINA



Piazza esterna

Piazza interna

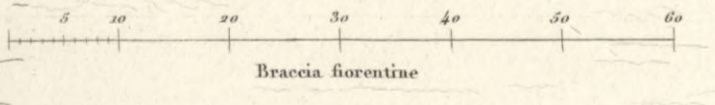


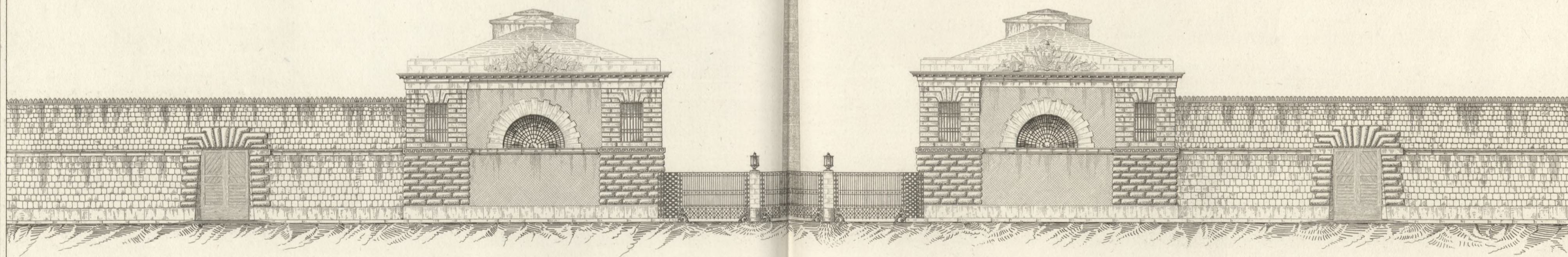
A.A. Ingresso ed Egresso per i carri delle merci
 B.B.B. Barriera per le vetture e pedoni

- C
- 1 Piccolo per le guardie
 - 2 Stanza della percezione
 - 3 Locale coperto per la visita delle merci
 - 4 Corpo di guardia militare
 - 5 Stanza d'arresto
 - 6 Ufficio delle guardie di Finanza

- D
- 7 Piccolo per le guardie
 - 8 Stanza della percezione
 - 9 Locale coperto per la visita delle merci
 - 10 } Stanza per la visita delle merci
 - 11 } nel Granducato
 - 12 Stanza di deposito

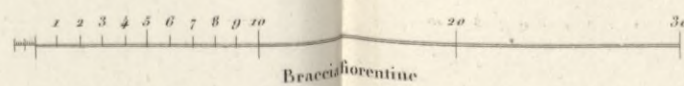
Ufficio doganale
 per la introduzione
 nel Granducato

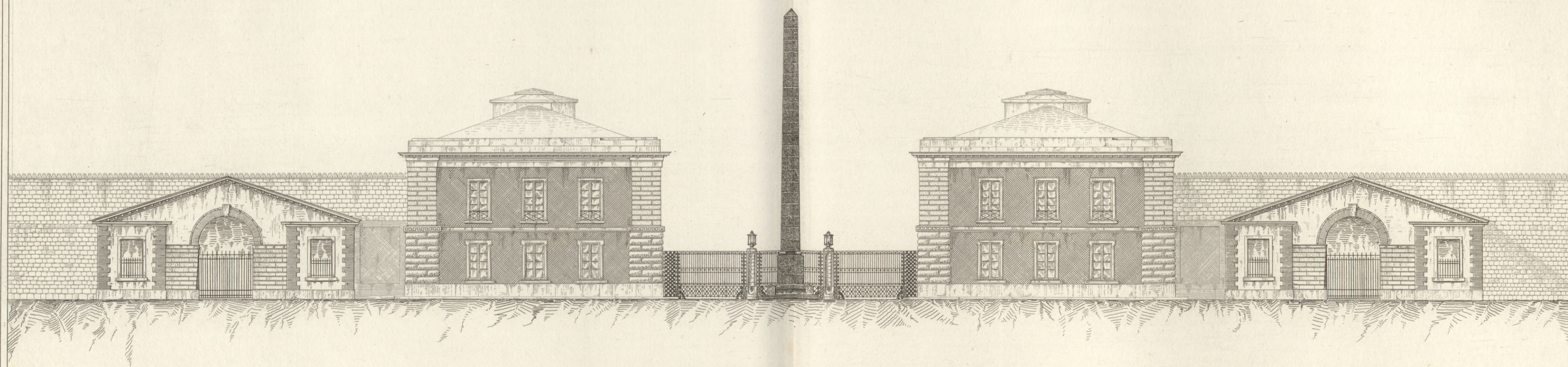




BARRIERA FIORENTINA

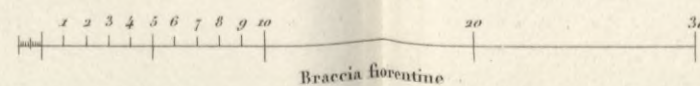
ELEVAZIONE GENERALE AL DI FUORI DELLA CITTA

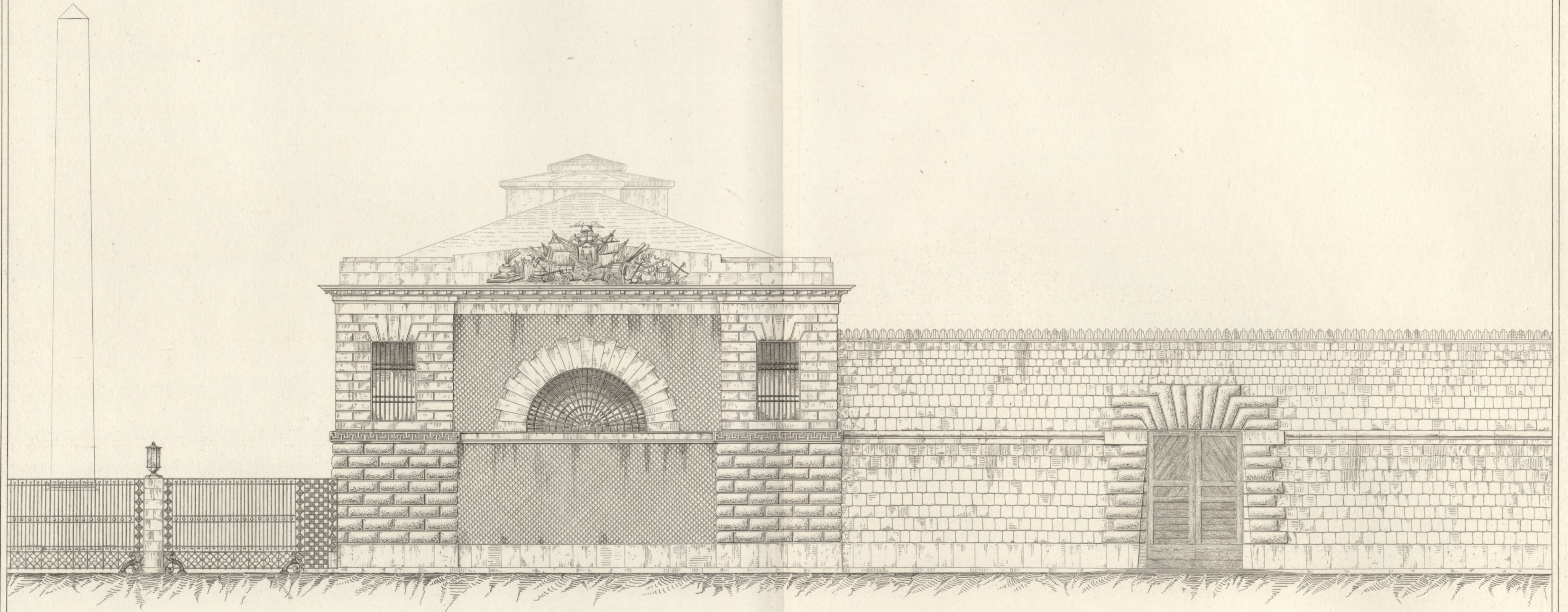




BARRIERA FIORENTINA

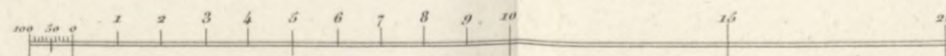
ELEVAZIONE GENERALE VERSO LA CITTA'



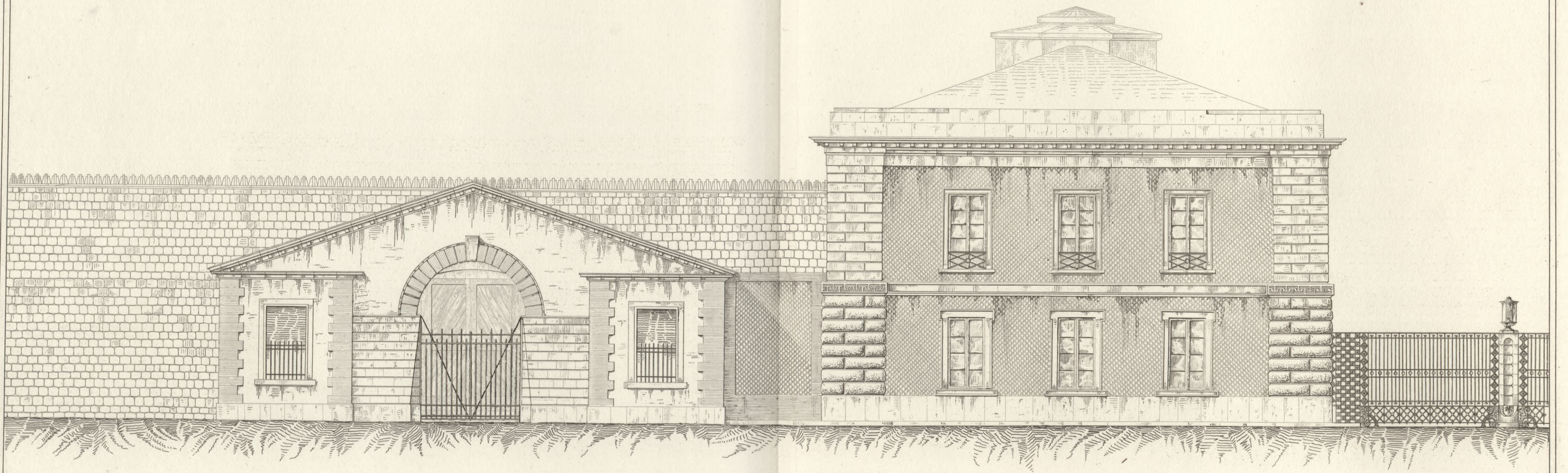


BARRIERA FIORENTINA

ELEVAZIONE AL DI FUORI DELLA CITTA

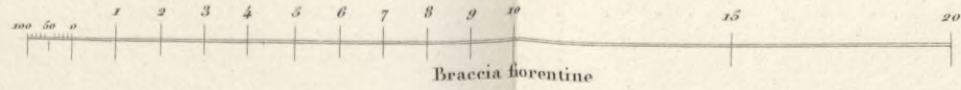


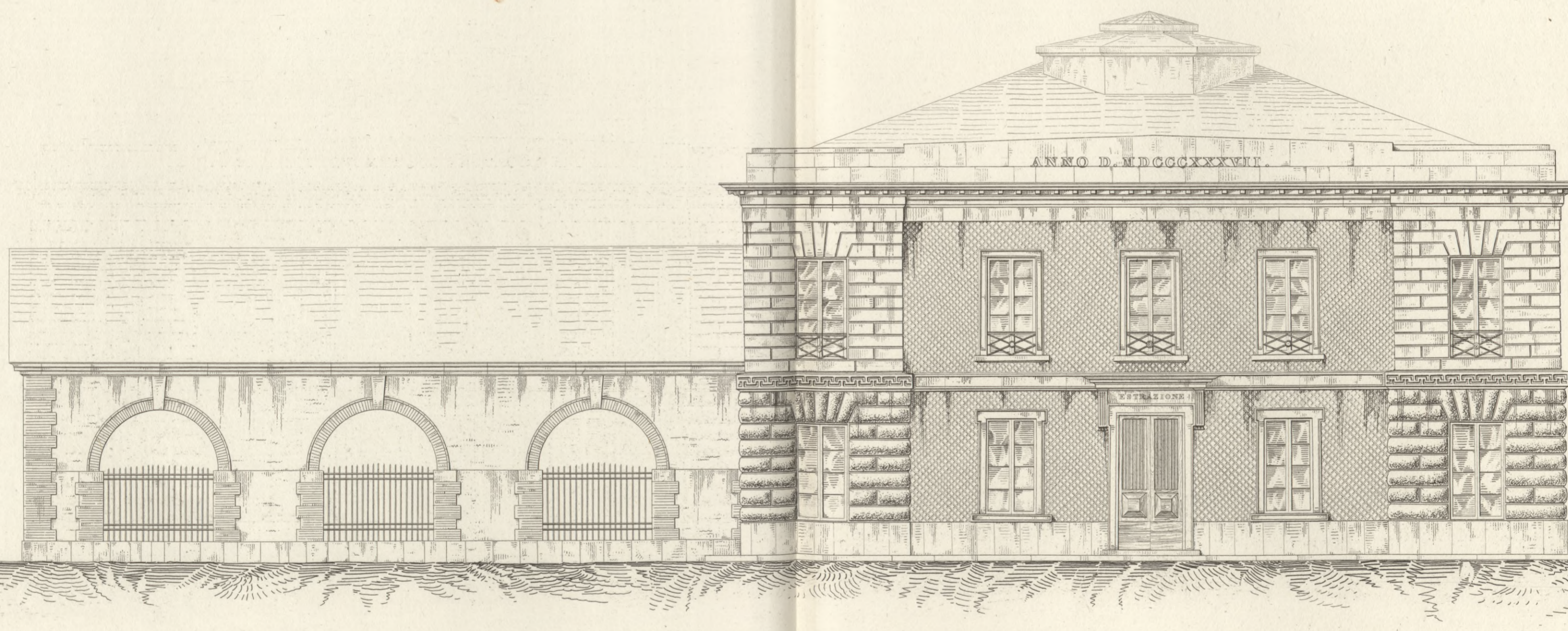
Braccia fiorentine



BARRIERA FIORENTINA

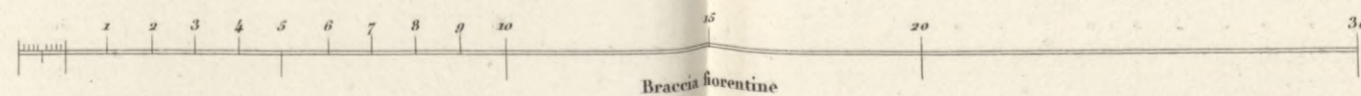
ELEVAZIONE VERSO LA CITTA'

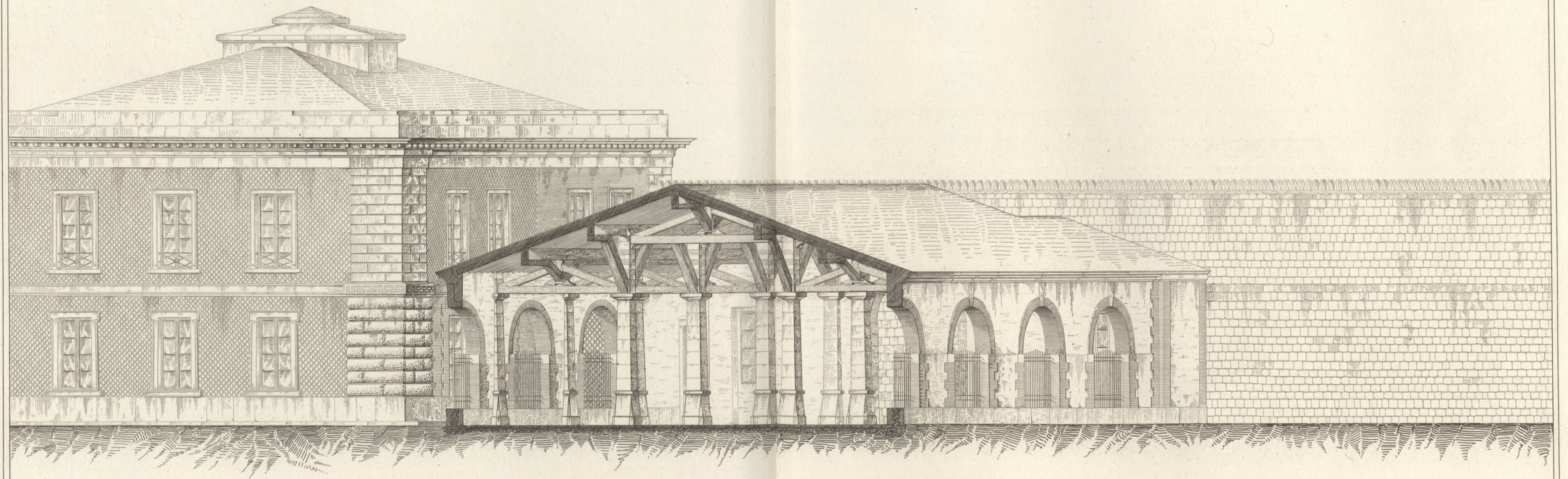




BARRIERA FIORENTINA

ELEVAZIONE VERSO LA STRADA





BARRIERA FIORENTINA

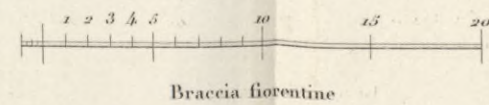
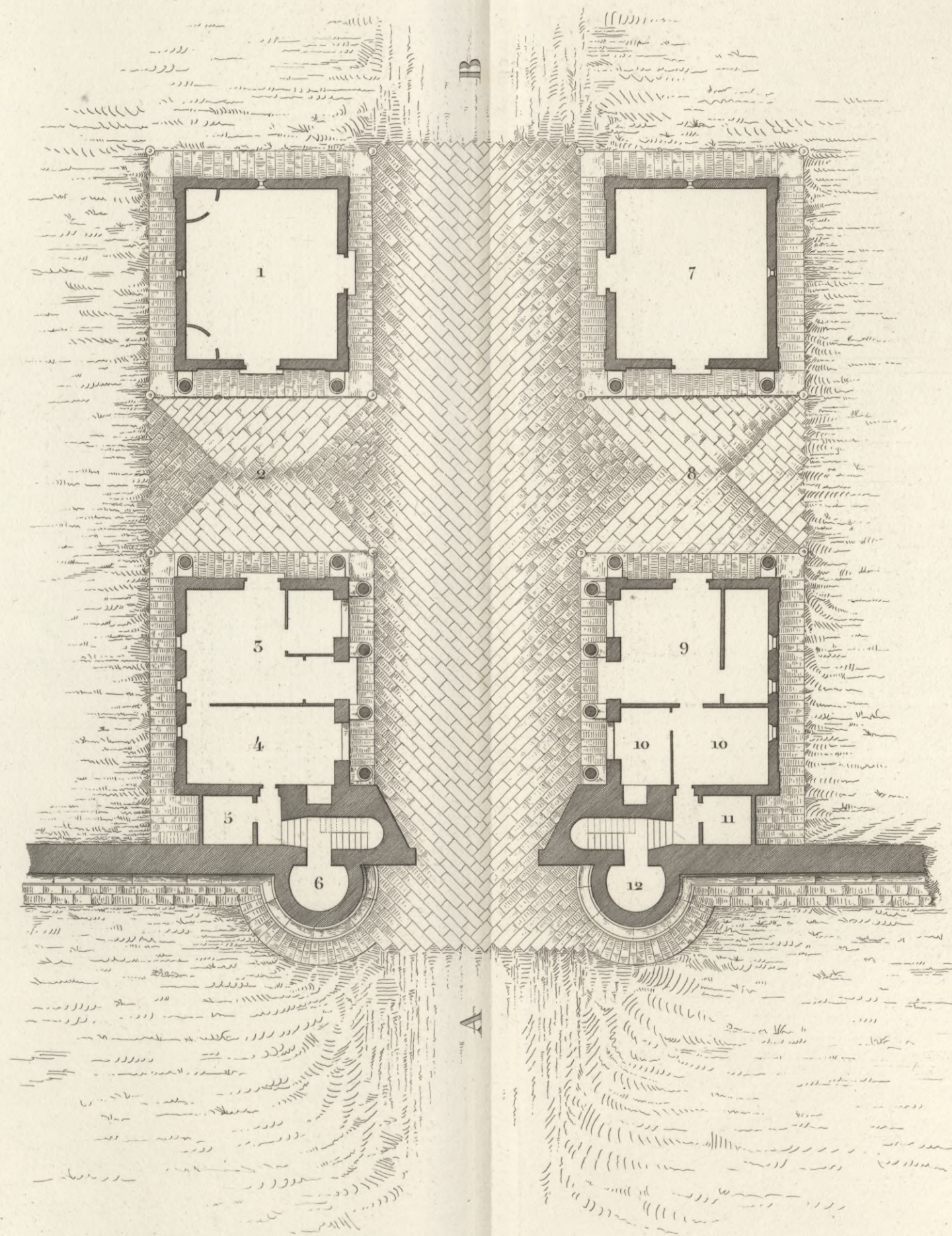
UFIZIO D' INTRODUZIONE

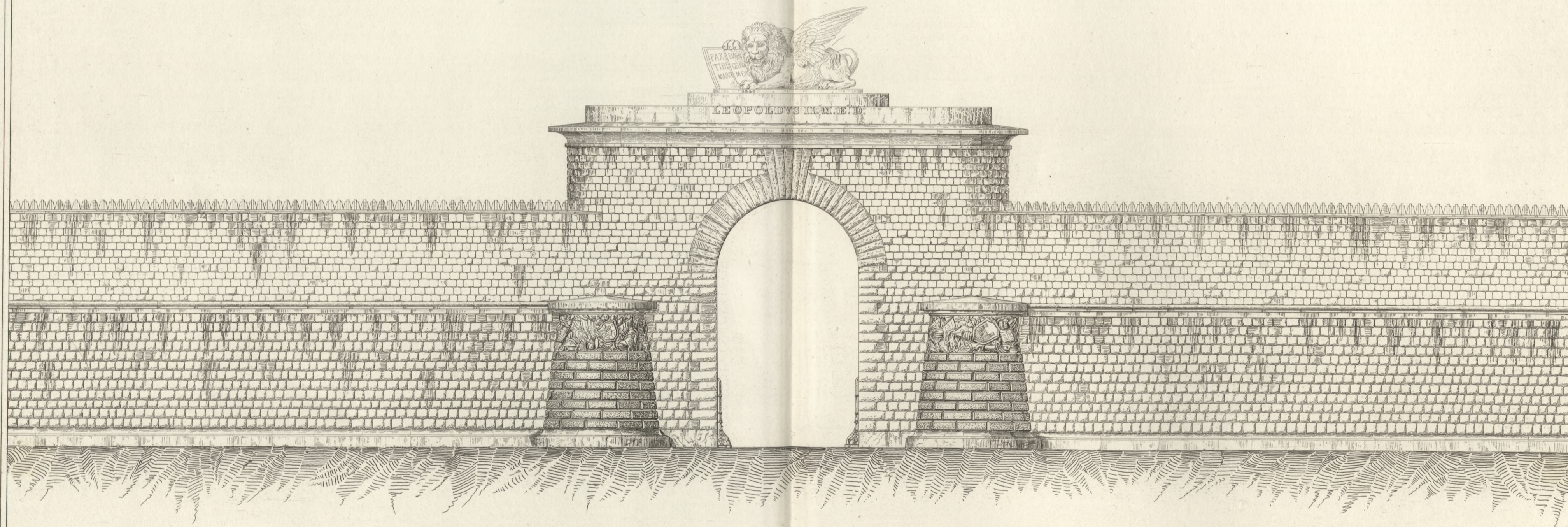
PARTE VEDUTO IN ANGOLO, PARTE IN TAGLIO

PIANTA DELLA PORTA S. MARCO

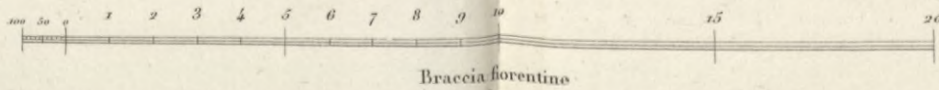
- 1 *Corpo di guardia militare*
- 2 *Spazio coperto per gabellare le farine*
- 3 } *Per l'Ispettore*
- 4 }
- 5 *Lattina*
- 6 *Per le legna*

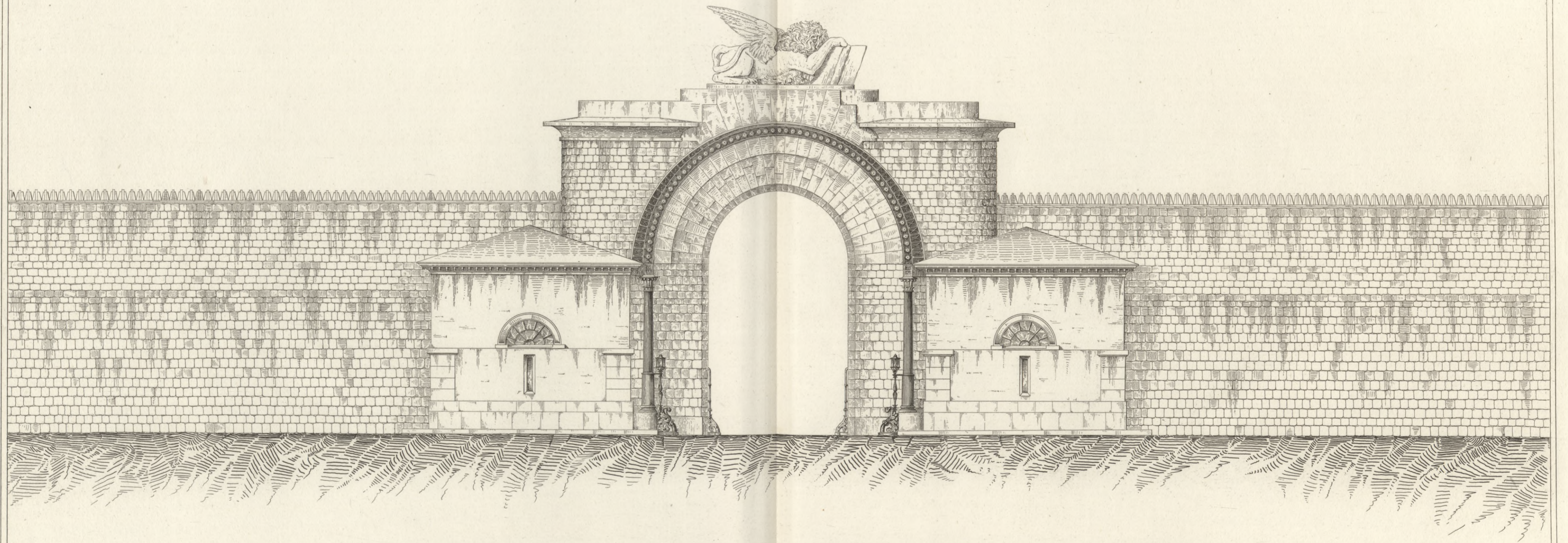
- 7 *Corpo di guardia per la Finanza*
- 8 *Spazio coperto per gabellare le vacche*
- 9 *Stanza per le guardie*
- 10 *Per la percezione*
- 11 *Lattina*
- 12 *Per le legna*





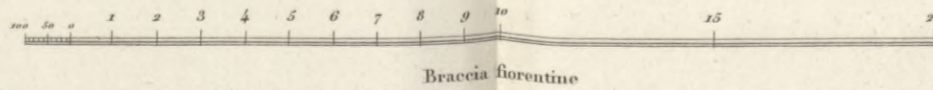
PORTA S. MARCO
 ELEVAZIONE AL DI FUORI DELLA CITTA'

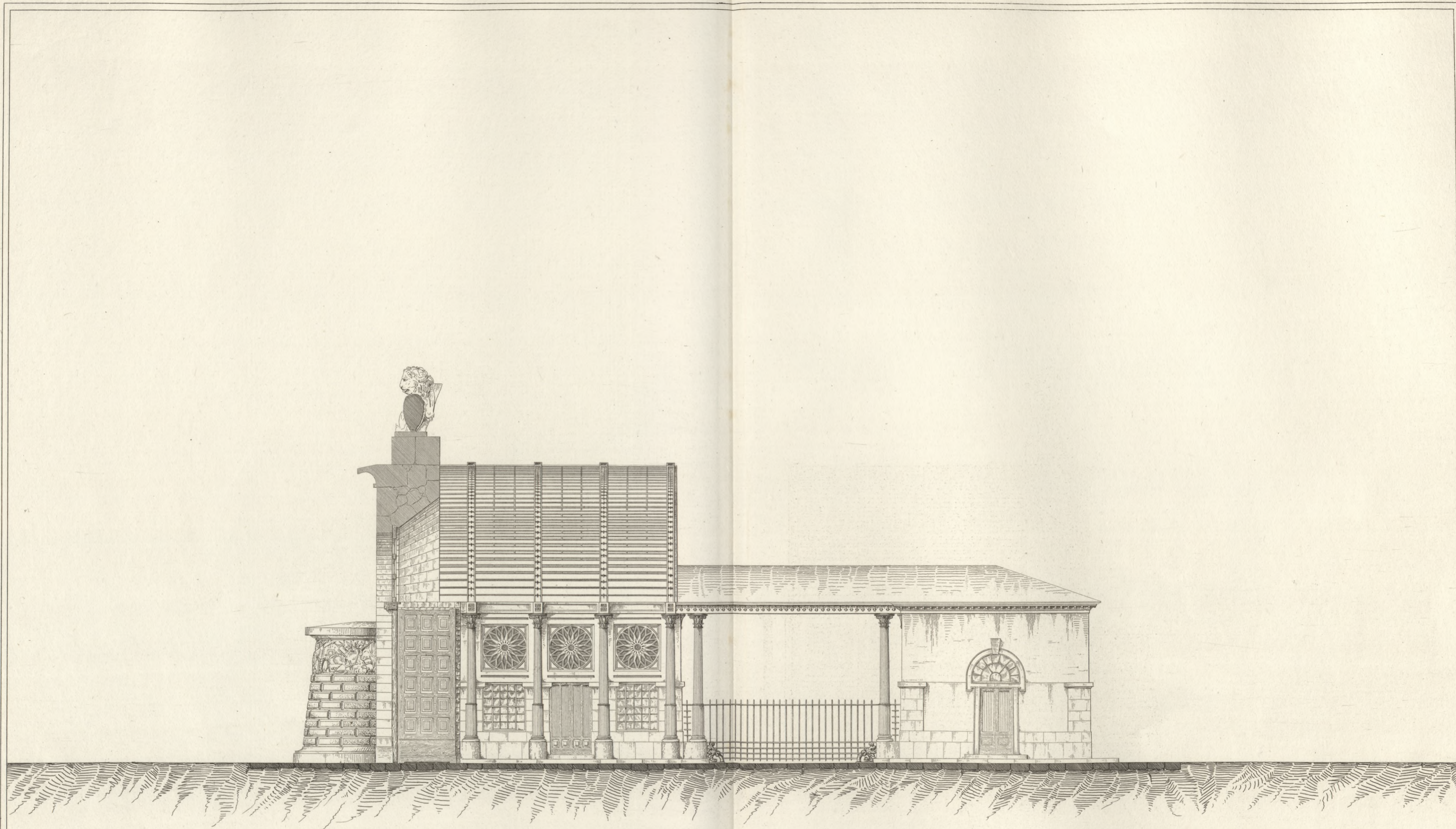




PORTA S. MARCO

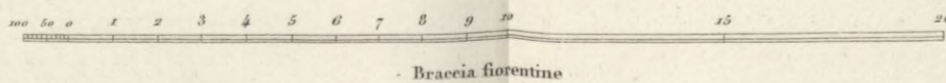
ELEVAZIONE VERSO LA CITTÀ



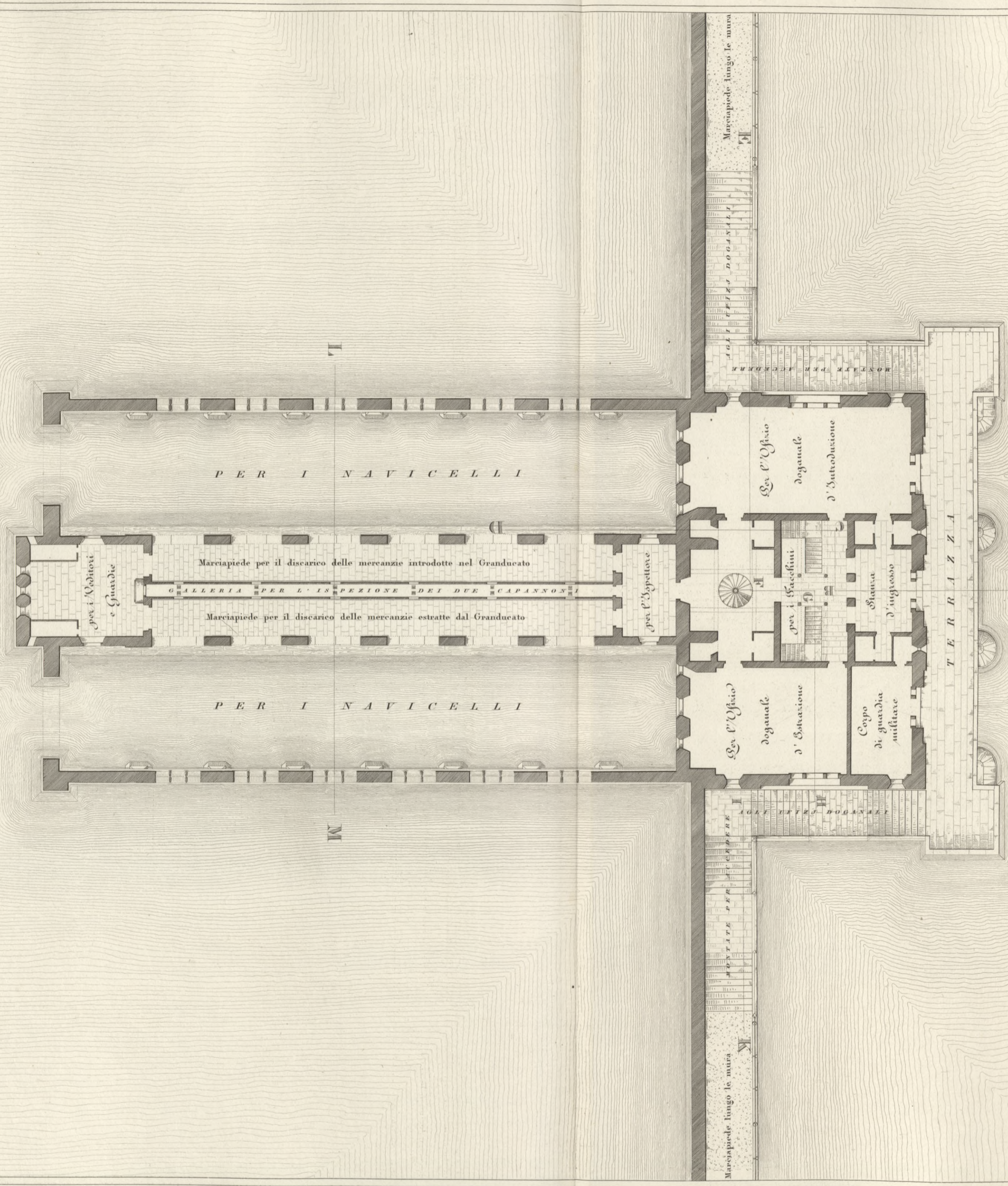


PORTA S. MARCO

TAGLIO A B



PIANTA DELLA DOGANA D'ACQUA



Marsciapiede lungo le mura
 MARSUPIEDE PER LE MURA
 MARSUPIEDE PER LE MURA
 MARSUPIEDE PER LE MURA

per i Medici e Guardie

PER I NAVICELLI

PER I NAVICELLI

per l'Esportazione

Ex l'Ufficio doganale d'Introduzione

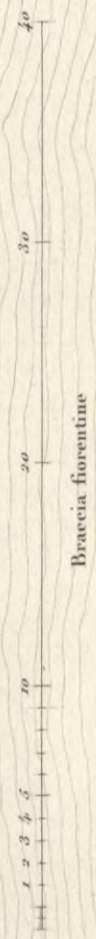
Ex l'Ufficio doganale d'Esportazione

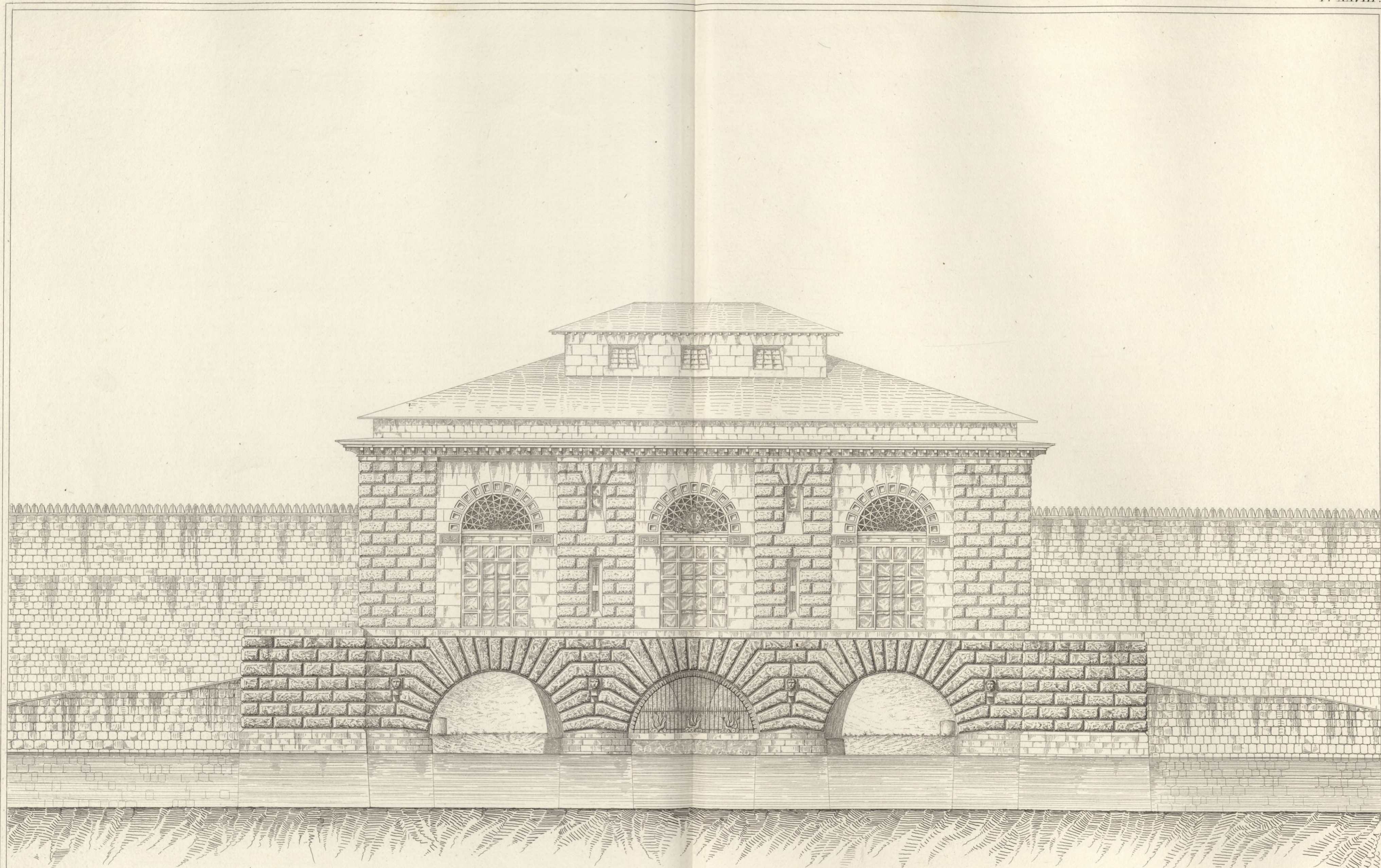
Coppo di guardia militare

Stanza d'ingrosso

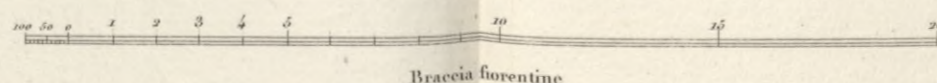
per i Facchini

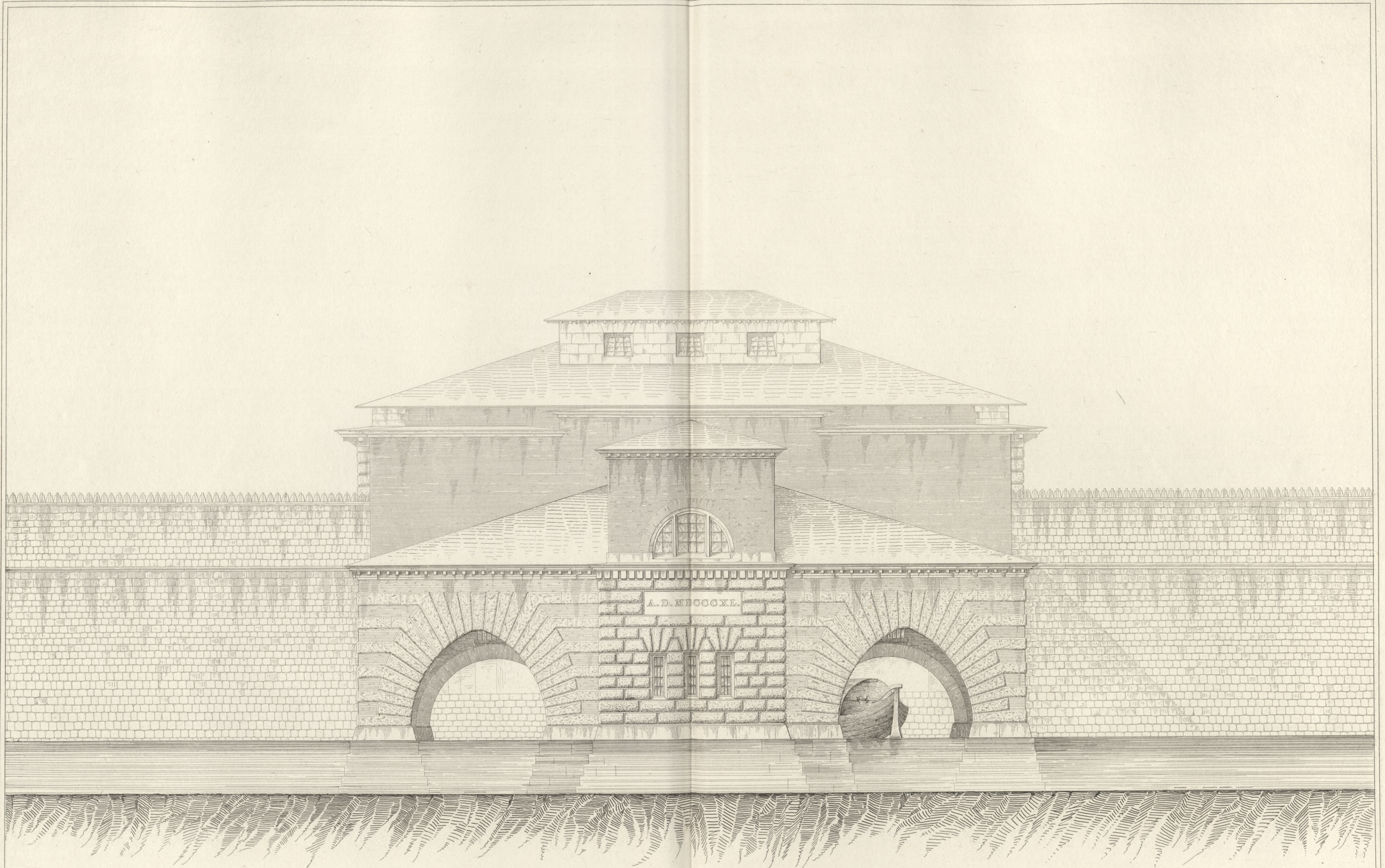
TERRAZZA





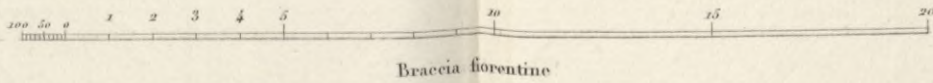
DOGANA D'ACQUA
ELEVAZIONE VERSO LA CITTA'

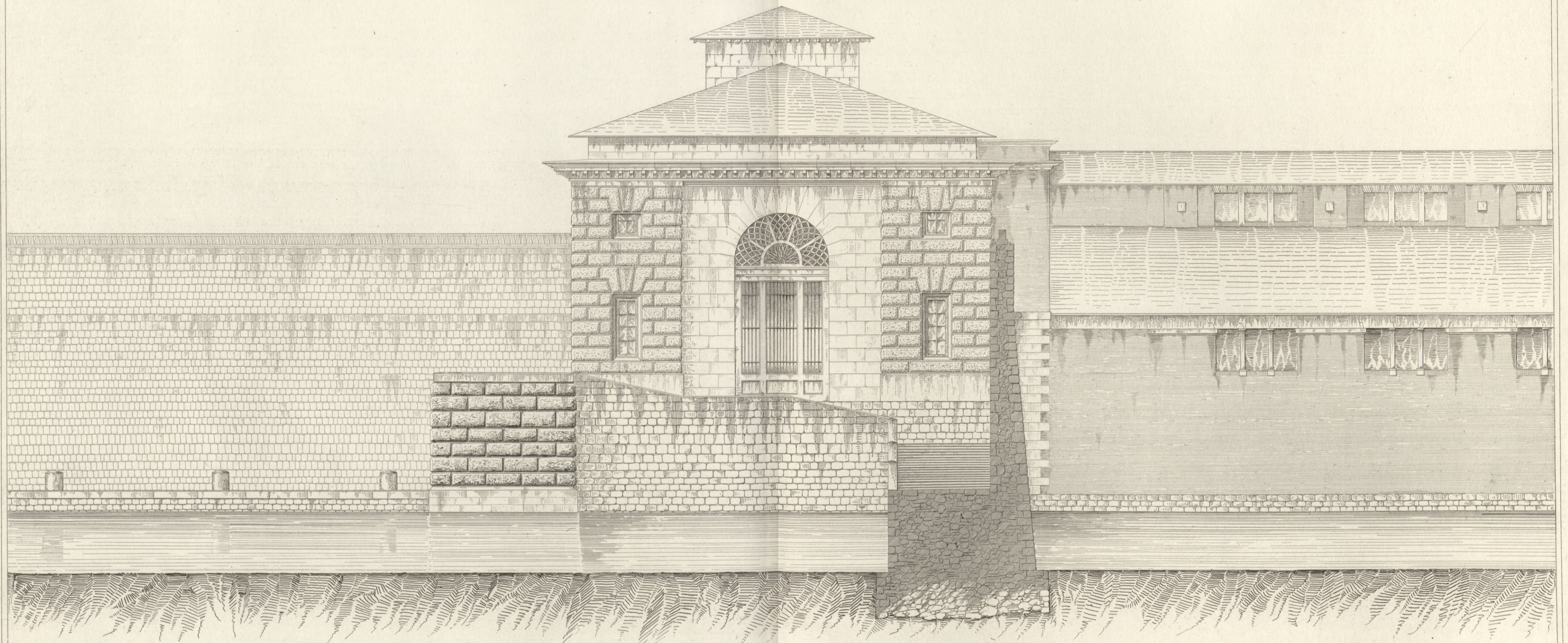




DOGANA D'ACQUA

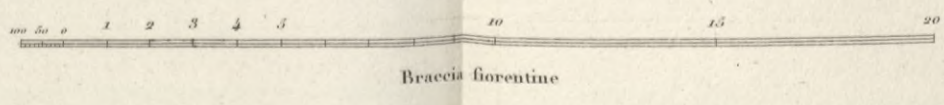
ELEVAZIONE VERSO LA CAMPAGNA

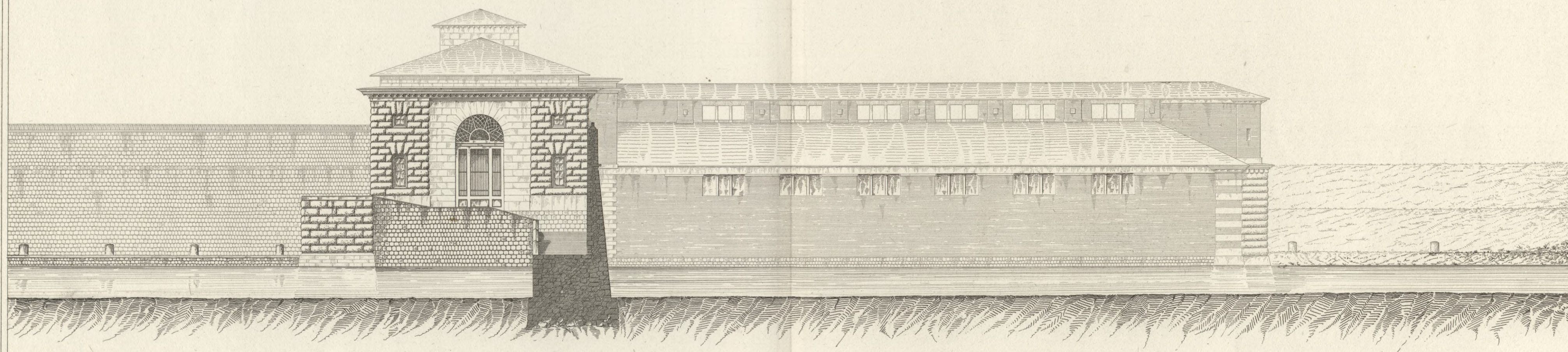




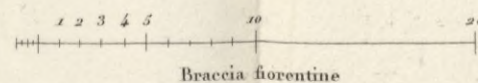
DOGANA D'ACQUA

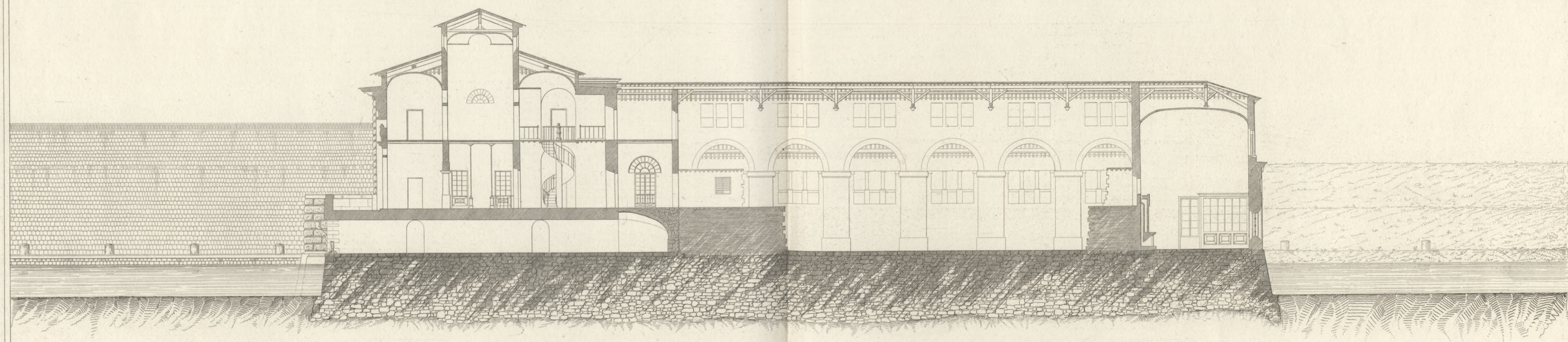
ELEVAZIONE PER FIANCO





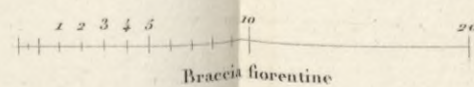
DOGANA D'ACQUA
ELEVAZIONE GENERALE PER FIANCO

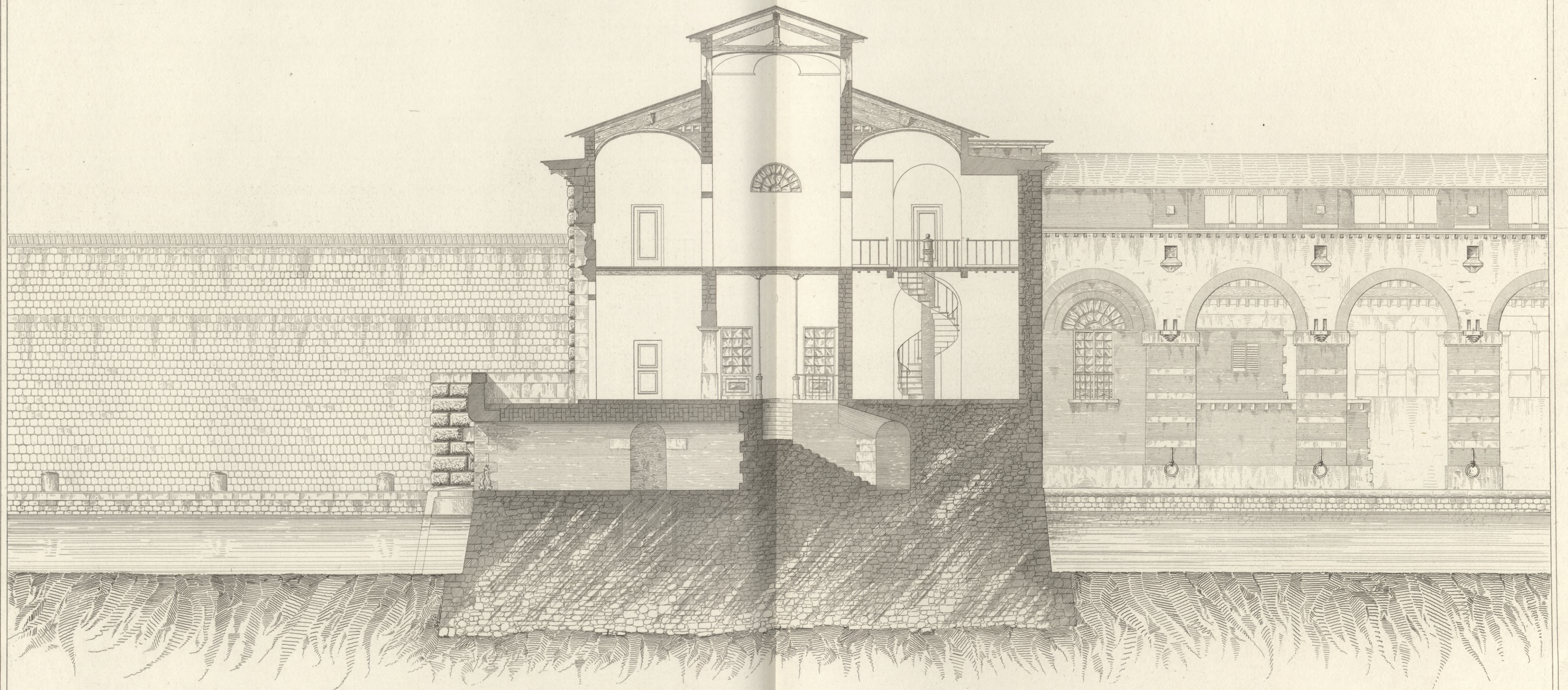




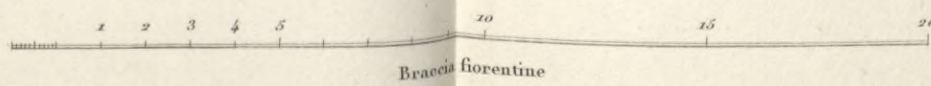
DOGANA D'ACQUA

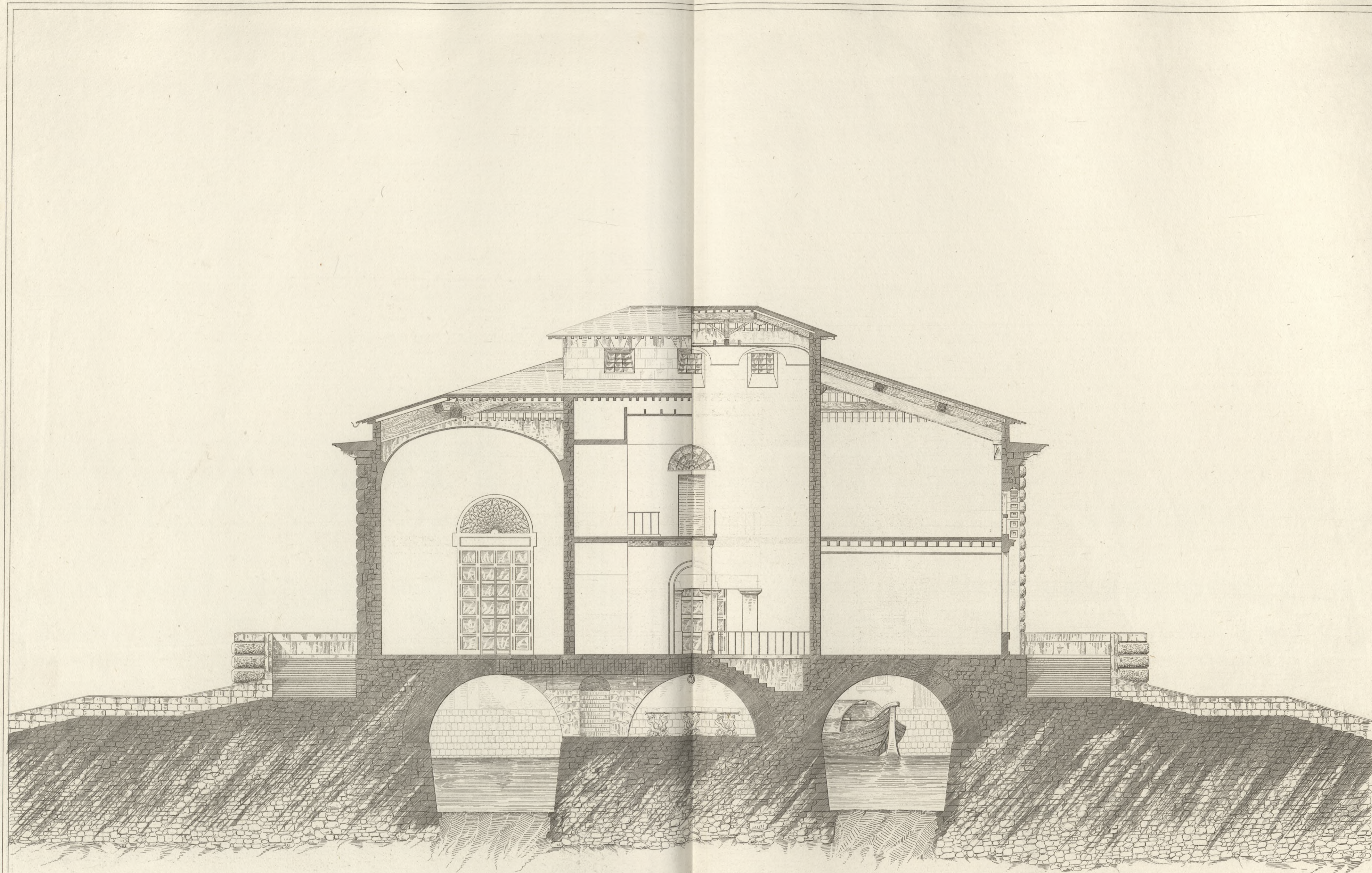
TAGLIO LONGITUDINALE



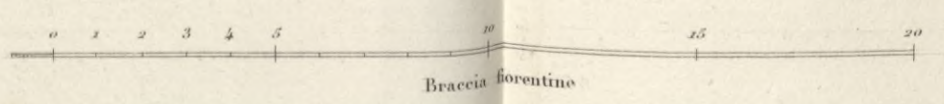


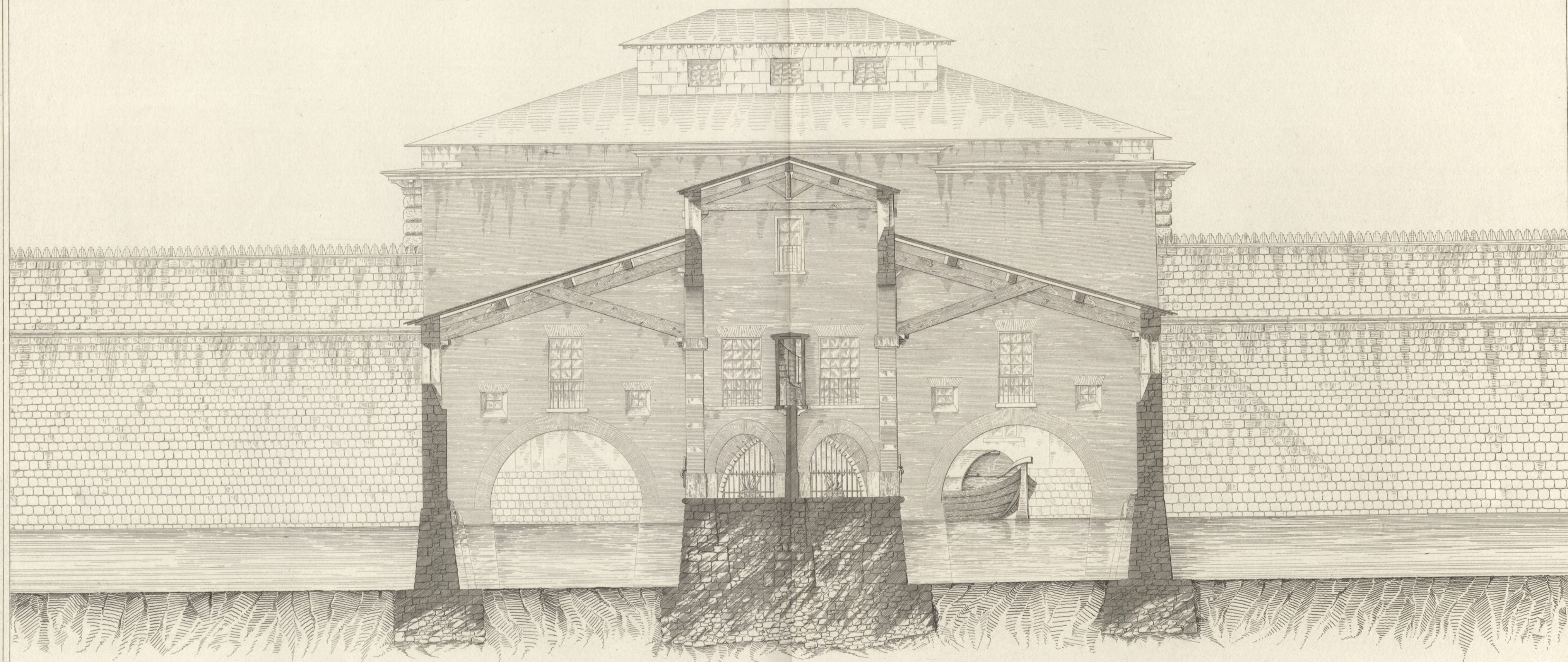
DOGANA D'ACQUA
TAGLIO A B C D



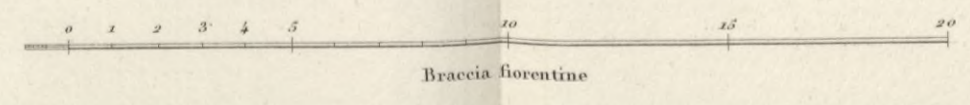


DOGANA D'ACQUA
TAGLIO E F G H I K

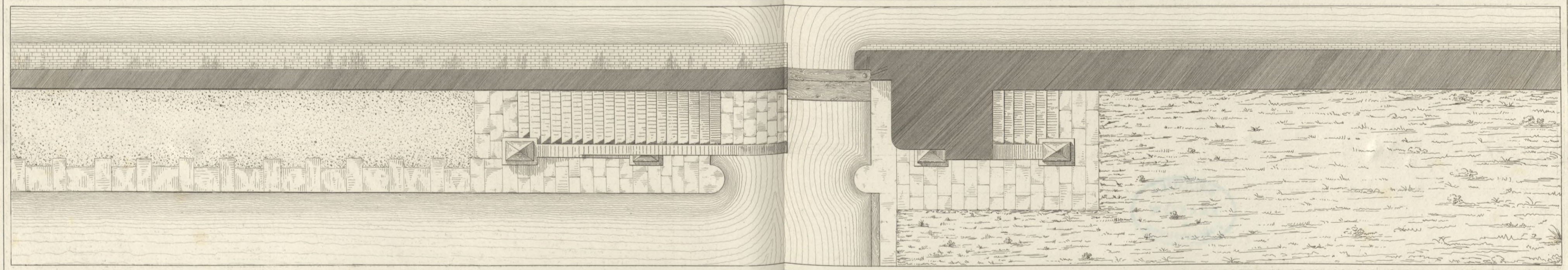
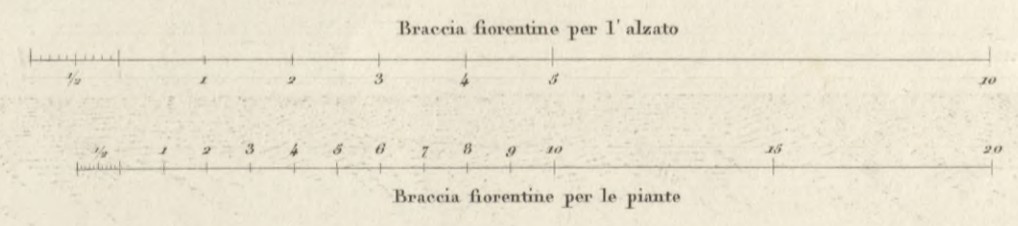
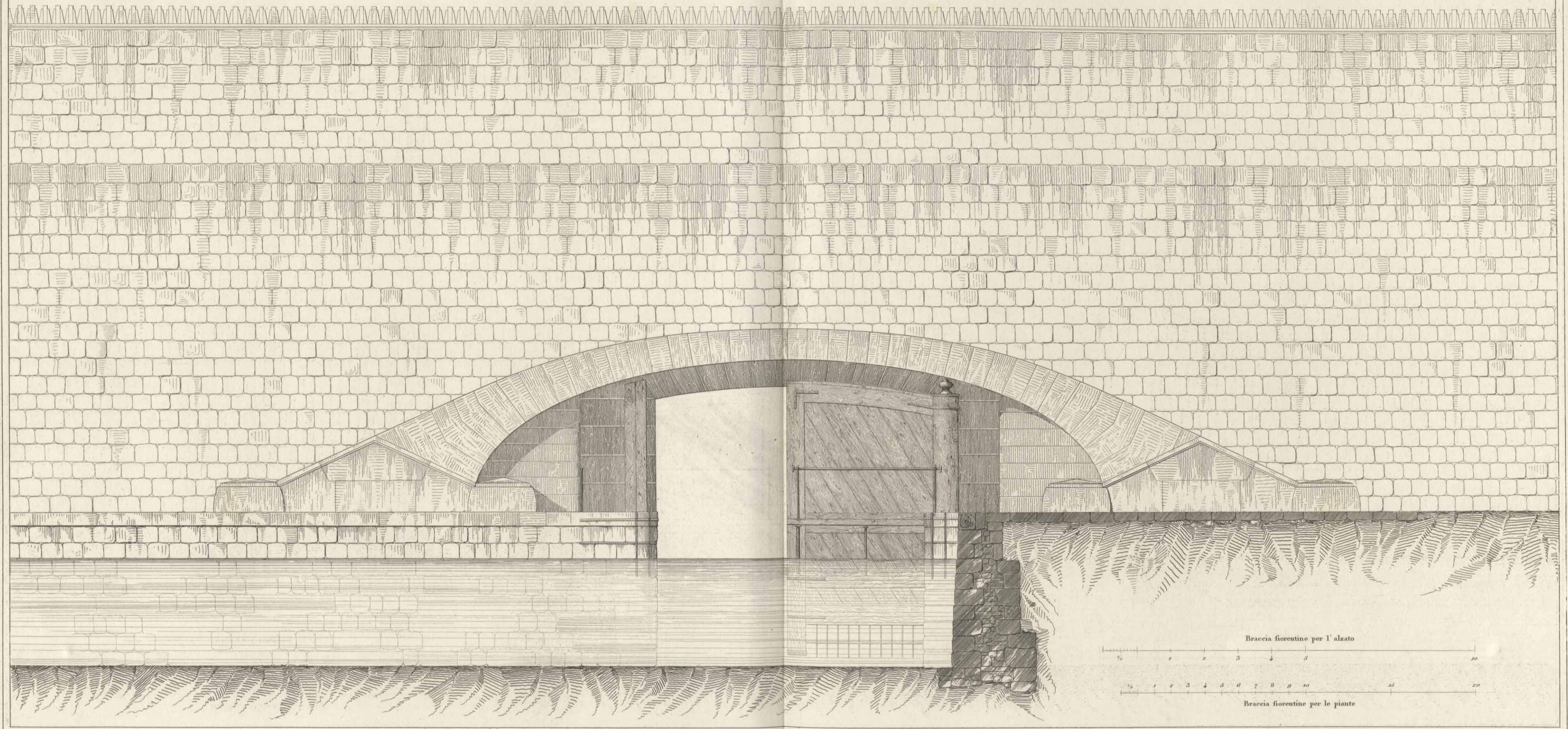




DOGANA D'ACQUA
TAGLIO L. M



PORTA PER IL PASSO DELLE CHIATTE





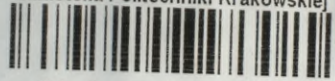
10025

S. 61

WYDZIAŁY PO

BIBLIOT

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



IV-35172

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000302794