

## L'urbe livornese nei primi anni di Mascagni

E' frequente trovare scritto che una data epoca è stata un momento di passaggio: essendo la storia un *panta rei* ciò è abbastanza normale e l'affermazione vale quasi sempre. E' però indubbio che vi sono anni di più intensa gestazione da una condizione storica all'altra, e fra questi è da ritenersi il primo quindicennio livornese di vita di Mascagni. Un quindicennio di non evidenti realizzazioni, ma che pone già le problematiche che troverà la città industriale degli anni successivi.

Colui che diventerà un grande compositore musicale nasce infatti in un anno, il 1863, in cui tutta Livorno ha coscienza che un'epoca gloriosa si sta chiudendo e un'altra, piena di speranze ma anche di incognite, si sta aprendo. Gran parte dell'opera risorgimental-militare si è ormai svolta con la nascita dello Stato unitario, certo da completare con la definitiva acquisizione di Venezia e, soprattutto, della Roma pontificia, ma si è ormai volti al Risorgimento civile della Nazione, in modo da allinearla all'altezza degli altri grandi Stati europei. Dopo il 1870 si perdono molte cariche ideali della Livorno risorgimentale, e le divisioni che hanno prodotto tensioni dinamiche trascolorano negli anni da politiche a generazionali. Negli anni Sessanta ancora forti sono infatti i conflitti fra i democratici e garibaldini e i non pochi legittimisti e cattolici organizzati, difensori del Papa e del suo possesso temporale nonché, all'interno degli stessi cattolici, fra chi transige pensando che Firenze capitale ha definitivamente accantonato le pretese su Roma e chi coglie, anche negli uomini del partito liberale, l'intenzione blasfema di congiungere la Città universale all'Italia. Negli anni Settanta un "riflusso" contrassegna però la generazione dei Mascagni, che si disimpegna dalla politica rigettando, finanche con fastidio, l'imperante celebrazionismo risorgimentale che è diventato sempre più vuota retorica di valori atemporalmente, e solo con l'inizio del decennio successivo la politica ravviverà le idee sull'altare della lotta, quella nuova di classe e dei partiti operai contro la borghesia.

Nel frattempo le incognite maggiori della nuova epoca si pongono sul piano economico, dove la discussione cittadina si incentra tutta sull'abolizione dell'antico regime di porto-franco, decisa nel 1865 dal ministro Quintino Sella a far data dal 1° gennaio 1868, ma di fatto conseguente all'indirizzo liberista del governo italiano in materia di commercio con l'estero. La discussione, portata avanti in ogni sede e a tutti i livelli cittadini, verte su cosa ottenere "a risarcimento" e vede contrapposti il "partito" dei commercianti a quello degli industriali, favorevoli all'abolizione e in forte ascesa politica, anche se perdono, nel 1867, il loro maggior rappresentante, il Gustavo Corridi dei Grandiosi Mulini di Collinaia, assassinato in circostanze misteriose mentre torna a casa.

E' conseguente che la nuova situazione economica, la fine del porto franco e, dal 1866, l'istituzione del corso forzoso della lira (ovvero la sua inconvertibilità in oro), determinino una certa difficoltà ad adattarsi, il che causa nuove incertezze fra i commercianti, molti dei quali, stranieri ed ebrei, scelgono di tornare in patria o in piazze finanziarie italiane ritenute più importanti. La conseguenza maggiore di ciò è, nei decenni successivi all'Unità, il forte rallentamento demografico della città, che nel primo censimento generale del dicembre 1861 si è rivelata la nona città italiana, con 96.471 residenti. Ciò a seguito non solo della diminuita natalità,<sup>1</sup> ma anche del blocco della tradizionale e abbondante immigrazione: tutti e due, questi, fenomeni riconducibili alla maggior difficoltà a trovare lavoro.<sup>2</sup>

Ciò nondimeno Livorno resta una città piuttosto ricca, essendo comunque uscita dall'età lorenesa in un'apprezzabile condizione socio-economica, soprattutto nei suoi capitalisti.<sup>3</sup> Dai dati comunicati nel censimento dell'Italia unita, come successivamente rielaborati, risulta che la prima città italiana per valore aggiunto è proprio la città tirrenica, cui sono attribuite 428 lire per persona

<sup>1</sup> Cfr. U. Canessa, *Movimento e struttura della popolazione livornese*, in "Quaderni della Labronica", 49, 1990, pp.7 e sgg.

<sup>2</sup> Cfr. C. Agostini, *Livorno nel 1861. Alcune riflessioni sullo status della popolazione*, in "Studi livornesi", VII, 1992, pp. 109 e sgg.

<sup>3</sup> Nella fusione della Banca di Sconto di Firenze con la Banca di Sconto di Livorno, che nel 1857 hanno dato vita alla Banca Nazionale Toscana, si è osservato che il maggior numero dei depositanti era fiorentino, ma l'entità media propiamente più alta delle somme depositate era dei livornesi.

attiva, seguita da Milano con 402 lire e, sotto le quattro centinaia, da Parma e Torino.<sup>4</sup>

Nel nuovo contesto economico si pensa perciò di impiegare il denaro che resta a Livorno in modi anche diversi dal passato, tentando di indirizzarlo, pur con qualche titubanza, oltre i tradizionali ambiti, a cominciare da quello edilizio, dove la rendita ha finora trovato scarso peso e interesse fra i capitalisti cittadini. Nell'ultimo decennio lorenese sono stati infatti sì costruiti non pochi "stabili di lusso, ville e palazzette... - ma - non in veduta di mettere a frutto un capitale, ma per servire al piacere e comodo del compratore e sua famiglia",<sup>5</sup> il che ha anche avuto il merito di determinare un'edilizia di qualità. Ad esempio, nell'abbattimento delle mura meridionali lungo il Fosso reale – in esecuzione del vecchio progetto lorenese di espansione di Cambray-Digny – si innalzano edifici al di qua e al di là dei fossi che si integrano in modo elegante nel contesto urbano, così come li conosciamo oggi. Così nello stesso 1864 si inaugurano: ad est della piazza del Casone, dove un comitato sta raccogliendo i fondi per innalzare una statua al conte Cavour, la chiesa evangelica, nel severo gotico alemanno disegnato da Dario Giacomelli per gli ancora numerosi nordeuropei rimasti a Livorno, mentre ad ovest, fra il palazzo dell'Aquila Nera e quello di Michele Reggio, si completa finalmente la quasi decennale costruzione del nobile palazzo di una delle più notabili famiglie, i greci-livornesi Maurogordato. Negli ampi ed eleganti saloni Jenny, la padrona di casa, prende a ricevere il bel mondo borghese della città, che sfila sopra le carrozze su un "lungofossi" che sembra un lungarno. Ma, in questi anni, è tutta l'immagine della zona che sta mutando visto che, girato l'angolo di palazzo Squilloni, il Comune sta procedendo all'abbattimento anche delle mura sulla Darsena vecchia (cominciando dentro e fuori il Consiglio anche un'interessante discussione sul luogo urbanisticamente più opportuno dove spostare la statua dei "Quattro mori"),<sup>6</sup> mentre, quasi contemporaneamente, la Darsena nuova viene liberata dalle incipienti mura del Forte di Porta Murata per consentire all'ex Lazzeretto di San Rocco di ospitare lo scalo di un cantiere navale che, nel 1866, viene effettivamente impiantato da Luigi Orlando.<sup>7</sup>

Oltre la direttrice del cantiere, che diventa piano piano la maggiore industria della città dando nuovo impulso alla vita di Borgo Cappuccini, si intraprendono nuove iniziative edilizie sul lungomare, di cui si propone di riqualificare la passeggiata con un progetto, come quello di Ferdinando Magagnini del 1862, che in pratica sistema il promontorio dei Cavalleggeri in modo anche più esteso di quanto verrà fatto con la Terrazza Ciano nel 1930.<sup>8</sup> Effettivamente nel giugno 1864, subito fuori Porta a Mare, si apre il Giardino a mare, con la terrazza e le costruzioni in legno per il ristorante, la musica, la tombola e altri intrattenimenti per livornesi e forestieri, mentre le nuove, eleganti, costruzioni edilizie sul lungomare sono volte a offrire ricetto e ad incentivare un flusso turistico che si è affermato già prima dell'Unità,<sup>9</sup> ma che aumenta ancora dopo, quando convergono non solo dalla Toscana, ma da tutta Italia, famiglie di nobili e borghesi che affittano le camere e il bagno della società anonima Casini d'Ardenza o dei nuovi palazzi e gli altri bagni del lungomare.<sup>10</sup> Il carattere d'élite dei villeggianti si desume non solo dal nuovo progetto della Spianata dei Cavalleggeri, dove nel 1872 un agguerrito gruppo di speculatori propone di lottizzarla con la costruzione di un grande albergo, ristoranti, bagni, un teatro, edifici e giardini a mare,<sup>11</sup> ma

<sup>4</sup> Cfr. Unioncamere, *Italia 150. Le radici del futuro. Il sistema camerale tra imprese e istituzioni a 150 anni dall'Unità d'Italia*. Roma, Unioncamere, 2011, pp. 196-197.

<sup>5</sup> Cfr. *Parere degli ingegneri Ferdinando Pasquinelli e Angiolo Sforzi*, in *Consiglio Generale del Comune di Livorno. Deliberazione de' 24 novembre 1863 intorno al progetto di legge sul conguaglio provvisorio della imposta fondiaria e documenti di corredo*. Livorno, Consorteria Tipografica per i lavori del Comune, 1863.

<sup>6</sup> Varie commissioni pensarono infatti di spostare il monumento, prima in piazza Taccetti, poi in piazza d'Arme e infine in piazza Grande, con le spalle rivolte al Duomo, ma si finì per spostarlo solo al centro della piazza Micheli, con dei lavori di restauro, nel 1888.

<sup>7</sup> Cfr. F. Bertini, *Livorno e il sistema porto-cantiere-ciminiera: prove di modernizzazione del nuovo Stato unitario*, in *Nuovi studi livornesi*, vol. XVIII (2011), pp. 119 e sgg.

<sup>8</sup> Cfr. L. Bortolotti, *Livorno dal 1748 al 1970*, Firenze, Olschki, 1970, p. 237.

<sup>9</sup> Cfr. M. Scardozzi, *Alle origini dello sviluppo turistico della costa toscana: i bagni di mare a Livorno nel primo Ottocento*, in "Storia del turismo", Annale 2006-2008 (a cura di Annunziata Berrino), pp. 47 e sgg.

<sup>10</sup> Cfr. F. Cagianelli – D. Matteoni, *Livorno, la costruzione di un'immagine. Le smanie della villeggiatura*. Milano, Silvana, 2001.

<sup>11</sup> Cfr. L. Bortolotti, *Livorno... cit.*, p. 240.

anche dall'elegantissima veste di giornali dedicati come "Il Mare", gazzettino estivo cominciato a pubblicare proprio nel 1872 per i villeggianti e di elevato tenore culturale, diretto da personaggi del calibro di Giosuè Carducci, Giuseppe Chiarini e Ottaviano Targioni Tozzetti.

L'abolizione del porto franco stimola anche l'idea di abbattere le mura del 1835, allargando gli orizzonti della città ben oltre l'espansione del piano viario dell'ingegnere del Comune Mario Chietti del 1846, in base al quale, ancora nel 1864, viene aperta via Nazionale e vi si costruisce attorno.<sup>12</sup> Il Comune, retto quasi costantemente (con l'eccezione democratica nel 1868-69) da giunte di uomini della Destra storica, anche dopo che questa cade a livello nazionale (1876), è però rivolto a migliorare la città e non certo a sovvertirla. Approva un nuovo regolamento edilizio e promuove a partire dal 1866 gli studi per un piano regolatore che verranno via via rinnovati e che, pur senza arrivarne all'adozione, influenzeranno le idee di sviluppo urbanistico della città.

Il maggior impegno è perciò rivolto al miglioramento delle condizioni urbane. Problematico è infatti il vecchio centro storico, caratterizzato da un intrico di strade strette e su cui si affacciano edifici bui, poco areati ed insalubri. La nuova legge nazionale sugli espropri del 1865 dà modo di iniziare un primo piano di espropri e abbattimenti degli edifici, fatiscenti e tuttavia tassati dallo Stato sulla base di una rendita imponibile calcolata su una media toscana troppo alta rispetto al loro effettivo valore e ai corrispondenti redditi.<sup>13</sup> A ragioni sanitarie ed urbanistiche insieme si deve perciò, rispettivamente nel 1864 e 1866, la demolizione degli stabili del "ghetto" ebraico che chiudono le vie della Tazza e del Giglio, permettendo l'accesso ai nuovi "lungofossi" e l'areazione della zona.<sup>14</sup> In questi anni si comincia infatti ad affrontare il problema della salubrità, e proprio nel 1865 viene pubblicato il nuovo regolamento edilizio d'igiene, che prevede il divieto di affittare le case insalubri e la possibilità di dichiararle tali dalla Commissione sanitaria municipale, con la previsione di stringenti norme sull'altezza massima delle case nuove e l'obbligo esteso agli immobili restaurati della dichiarazione di abitabilità. Si vuole incentivare il rinnovamento dei vecchi quartieri, in particolare quelli settecenteschi, che un'indagine di Francesco Domenico Guerrazzi individua come quelli nel maggior stato precario.<sup>15</sup>

E tuttavia mai vi fu notificazione più elusa della conseguente del sindaco Eugenio Sansoni, che il 26 marzo 1866 dà tempo quaranta giorni ai proprietari per rimuovere l'immondizia dai cortili e dalle chiostre, eliminare le latrine dai muri e dalle cucine per costruirle "in appositi e ventilati stanzini", rifare le docce e gli scarichi che perdono nonché gli intonaci nelle parti comuni.<sup>16</sup> Benché si prevedano controlli da parte della commissione presieduta dall'avvocato Augusto Caputi, tale piano viene, di fatto, interrotto già nel 1867, con la caduta in febbraio della giunta Sansoni e prima ancora che l'epidemia di colera in estate comporti dei ripensamenti. Il mostruoso (260x150 cm) manifesto riguardante il regolamento di polizia municipale, affisso in città nel maggio 1867 dal facente funzione di sindaco Michele Palli, prevede infatti una nuova autorizzazione municipale per qualsiasi lavoro edilizio, con la presentazione dei disegni e dei progetti, ma sembra rendere non del tutto cogente il regolamento di igiene. Allarmati dal rischio di non trovare affittuari capienti, per la progressiva perdita di valore dei lavori e dei redditi,<sup>17</sup> o anche solo affittuari, essendo emigrati per il colera molti residenti,<sup>18</sup> i proprietari si oppongono agli abbattimenti anche durante la successiva

<sup>12</sup> Nel momento in cui viene abolito il porto franco, le mura diventano un handicap per Livorno poiché, mentre cessano di circolare in esenzione le merci all'interno di esse, escludono le zone e gli abitanti esterni dal pagamento dei dazi di consumo comunali.

<sup>13</sup> Cfr. *Consiglio Generale del Comune di Livorno. Deliberazione de' 24 novembre 1863...* cit.

<sup>14</sup> Sia in via Serristori che in via Reale, dove ancora abita la maggioranza degli ebrei, le case hanno un fronte continuo davanti alle mura che, ormai, sono state abbattute.

<sup>15</sup> Cfr. D. Ulivieri, *Primato livornese: edilizia popolare d'autore*, in "Nuovi studi livornesi", XIX, 2012 in corso di pubblicazione.

<sup>16</sup> Cfr. ASLi, *Bandi e notificazioni - 1866*, n° 30.

<sup>17</sup> In tutto il primo ventennio postunitario vi è un deciso calo numerico della miriade di botteghe e laboratori e una "svalutazione" dei corrispondenti lavori: bronzisti, ebanisti, intagliatori, doratori, stuccatori, verniciatori di finto legno o marmo, orefici, lasciano il campo ai più giovani imbianchini, calderai, calzolai, parrucchieri, spesso disoccupati e con bassi redditi, cfr. M. Sanacore, *Cento anni di storia dei giovani (1861-1960). Un secolo di ribellismo livornese*, in *Il Liceo Classico a Livorno. Storia e personaggi*. Livorno, Dibatte, 2009, pp. 281-282.

<sup>18</sup> Anche se non i 16.000 che G. Piombanti scrive ne la *Guida storica e artistica della città e dei dintorni di Livorno*.

giunta democratica, dopo di ché ogni possibilità di innovare il centro si blocca in concomitanza con la grande depressione economica europea (1870-1890), la cui deflazione dei valori immobiliari comporta ovunque l'interruzione di ogni nuova pianificazione urbana.<sup>19</sup>

Le giunte che si succedono in Comune ripiegano perciò su una più modesta opera di riassetto e “restyling decorativo”: a partire dal 1869 si pubblicano notificazioni in cui si chiede ai proprietari, zona per zona, di rifare gli intonaci e le pitturazioni di simile colore delle facciate prospicienti le pubbliche vie, installare o cambiare le gronde rotte per un ordinato deflusso a terra delle acque, far rientrare le vetrine delle botteghe affinché siano “in linea” con il fronte dei fabbricati, intorno a cui si assicura la costruzione dei marciapiedi, etc. A più riprese si interviene a disseminare boli avvelenati per ridurre l'enorme numero di cani randagi e, il 28 settembre 1869, per la prima volta a regolare il traffico dei velocipedi.<sup>20</sup> La Livorno urbana degli anni Sessanta e Settanta si rivela una città veramente di grandi contraddizioni: cerca di superare il disordine della vecchia città lorenese e, al contempo, ospita le ultimissime mode europee, sol che si pensi che la storia fa iniziare la diffusione dei velocipedi proprio al 1869, grazie al perfezionamento del brevetto inglese da parte di James Starley e William Hillman, di Coventry, e v'è da pensare che le prime esportazioni fuori dell'Inghilterra siano fatte proprio a persone della comunità inglese di Livorno.

Insomma, in questi anni dentro e fuori il Pentagono si cerca di conformare l'esistente della città ad un ordine urbano più moderno, mentre un piano organico di abbattimenti dei vecchi edifici verrà ripreso solo nel 1897, anche se la vergogna delle chiostrre e delle latrine in cucina sarà radicalmente affrontata dal piccone risanatore fascista solo nel 1935.<sup>21</sup>

Il Comune si indirizza allora su progetti di infrastrutture pubbliche di maggior dimensioni, affiancandole alle più modeste opere con cui, soprattutto fuori dal centro storico, ha già cominciato a dotare la città, come la costruzione di tratti di fogna, marciapiedi, naturalmente solo intorno agli stabili e non lungo tutta la strada, e la pavimentazione delle strade più importanti, come viene fatto nel 1863 per via del Borgo reale, oltre l'Attias.<sup>22</sup> Queste opere devono essere infatti utili a dare lavoro agli accresciuti disoccupati dal diminuito commercio portuale,<sup>23</sup> così che anche le giunte comunali successive non si discostano dal programma presentato dall'assessore anziano Guerrazzi nel 1869.<sup>24</sup> Questi, nella proposta di *Riordinamento della finanza municipale*, pur in notevole deficit finanziario anche per oneri sopravvenuti,<sup>25</sup> propone un piano che, in ordine di necessità, prevede la costruzione dei Magazzini Generali, con l'assicurata partecipazione finanziaria del governo alle città ex portofranco, gli interventi logistici intorno al Cantiere navale, il potenziamento dell'acquedotto, nuovi macelli, la risistemazione delle strade e dell'illuminazione pubblica, ancora a olio e petrolio, quando non “a oscurità” totale, essendosi già affermato il ben più economico gas.

Significativa la previsione di un nuovo mercato, la cui costruzione corrisponde non solo alla necessità di sostituire il vecchio in piazza delle erbe, ma anche di dare un maggior decoro alla città, vista l'immagine deplorabile che lo stesso continua a dare a tutto il centro.<sup>26</sup> Per finanziare

<sup>19</sup> Cfr. L. Benevolo, *La città nella storia d'Europa*. Roma-Bari, Laterza, 1996, pp. 188-189.

<sup>20</sup> Cfr. ASLi, *Bandi e notificazioni - 1869*, n° 77.

<sup>21</sup> L'incapacità di aver rinnovato la città e, più in generale migliorato le condizioni di vita della massa, è del resto riconosciuta dallo stesso Guerrazzi, cfr. N. Badaloni, *La vita politica a Livorno fra il '60 e l'80*, in “Movimento operaio”, 3, 1952, pp. 411-412.

<sup>22</sup> Cfr. i bandi di “accollo dei lavori” di questi anni in ASLi, *Raccolta di notificazioni e bandi del Comune di Livorno*.

<sup>23</sup> Tutte le difficoltà del commercio portuale nel nuovo mercato nazionale sono elencate in Camera di Commercio e Arti di Livorno, *Memoria sulle franchigie commerciali della città. Al governo e al parlamento*. Livorno, Meucci, 1863.

<sup>24</sup> Cfr. F.D. Guerrazzi, *Esposizione e proposta di riordinamento della finanza municipale, presentata dallo assessore anziano al Consiglio comunale nella seduta dell'11 giugno 1869*. Livorno, Sardi, 1869.

<sup>25</sup> Ad esempio, nel 1861 il Comune ha dovuto rilevare la Deputazione sopra gli Acquedotti, cominciare a provvedere agli impegni di questa, compresi quelli precedenti, come il rimborso a partire dal 1865 delle cartelle del prestito del 1859 (31.000 lire per annualità).

<sup>26</sup> La piazza delle erbe, su cui si affaccia la casa dove nasce e cresce Mascagni così ancora appare: “... invece di presentare lo spettacolo aggradevole di un bel loggiato, o almeno di baracche pulite, sotto cui la cacciagione, i legumi, le erbe e le frutta disposte artisticamente provochino in chi passa il desiderio di fermarsi e comprare, hanno tutta l'apparenza di un alloggiamento in mezzo al pantano. Lo spazio non occupato dalle tettoie e dalle baracche è pieno di banchetti, barrocchini, panieri e per andare da una all'altra parte di quelle botteghe ambulanti bisogna saltare il guazzo o

l'insieme di queste opere si propone di ampliare la cinta daziaria, che consentirebbe al Comune un congruo aumento delle entrate, ma la proposta è, per varie ragioni, "sfasata", e infatti verrà ripresa solo nel 1887.

D'altra parte in questi e negli anni successivi gli amministratori comunali si accorgono che non crescendo demograficamente la città, i residenti nel 1871 non sono più di 97.096, non si può nemmeno incrementare oltre un certo limite l'indebitamento. I grossi capitalisti cittadini, come gli Uzielli, non sono insensibili all'edilizia ma dimostrano solo di spostare il loro interesse dalla speculazione nella vecchia capitale Firenze a Roma, attraverso sia la partecipazione nelle banche finanziatrici che la sottoscrizione di azioni di società come la Generale di Credito Ipotecario, la Costruzione di Case e Quartieri di Roma, il Credito Ipotecario e Costruzioni, la Celio in Roma, etc., le cui sollecitazioni appaiono sulle "Gazzetta Livornese" del 1872-1873.

La vicenda dei Magazzini Generali, istituzione che deve sostituire i depositi franchi offrendo un pronto deposito alle merci scaricate senza indugio dalle navi, è sintomatica delle difficoltà e delle incertezze politiche cittadine a portare avanti questi progetti. Stabilita la costruzione dei Magazzini nel 1865, ottenute dallo Stato, per risarcimento del perduto porto-franco e per la funzionalità agli stessi Magazzini, le proprietà del Forte San Pietro e della Fortezza nuova,<sup>27</sup> viene deliberato l'inizio dei lavori solo nel luglio 1872 da un Consiglio comunale fino ad allora impossibilitato, essendo stato sciolto dal governo ben tre volte in sette anni.<sup>28</sup>

Alla fine, fra le cose concrete che si realizzano, vi sono operazioni come quelle che iniziano nel giugno 1869, quando si sposta lo scarico e la pesatura della frutta, verdura e gli altri commestibili in vendita nello slargo di via Buontalenti, creato dall'abbattimento nel 1863 dell'Arena Labronica, con la conseguente liberazione dai barrocci di via del Monte.<sup>29</sup> Anche qui il programma post-unitario resta sulla carta e il nuovo mercato coperto sarà aperto solo nel 1894, ma intanto nella zona si concentra il caos di barrocci stazionanti con le merci fuori della piazza del mercato. Con grande sforzo in una città abituata a commerciare da sempre in ogni luogo, il Comune vieta progressivamente la sosta degli stessi, interdichendo via via sempre più strade e piazze, a cominciare da via Vittorio Emanuele e piazza d'Arme. Si separano cioè gli spazi commerciali in città e si spostano alcuni mercati in periferia, perfezionando il controllo delle merci sensibili. Così, ad esempio, nella nuova casa della Grascia costruita nel 1864 fuori Porta alle Colline si colloca il veterinario per servire il mercato dei bestiami portati dalle fattorie fuori città, dando un certo impulso urbanistico alla direttrice di Salviano, mentre nel resedio di Porta San Marco si concentra il mercato dei suini a partire dal 1870.

Al di là di questi e altri parziali "riordini" e razionalizzazioni degli spazi urbani, i maggiori cambiamenti che colgono i livornesi sono forse i primi nomi "risorgimentali" delle vie, che sostituiscono quelli vecchi nella toponomastica cittadina, in questo periodo soprattutto sulle strade direttrici e fuori del Pentagono. Se infatti questo è tagliato dalla via Grande, che da sempre porta il nome del sovrano regnante e, quindi, nel 1860 ha preso il nome di via Vittorio Emanuele (per la piazza si dovrà attendere la sua morte, nel 1878) mentre il Voltone quello di piazza Carlo Alberto, nei borghi già l'anno prima le impressionanti battaglie di Magenta, Palestro e Solferino hanno dato occasione di rinominare le vie dinastiche: rispettivamente la Maria Antonia, la Augusta Ferdinanda e la Gran Principe Ferdinando, quando anche la via Leopolda prende il nome del capo provvisorio del governo toscano, Bettino Ricasoli. Nel borgo di San Marco il Comune dedica poi al generale Alessandro Lamarmora, morto in Crimea nel 1855, la nuova caserma dei bersaglieri, unitamente alla strada d'accesso, che costruisce nel 1862. Poco dopo, in borgo Cappuccini, viene tracciata via Carlo Bini, in una zona ancora in buona parte ortiva ma che sfocia in piazza di Marte dedicata, dal 1872, a Giuseppe Mazzini. Il patriota democratico e repubblicano viene così accolto tra i padri della

<sup>27</sup> Come viene richiesto dal Consiglio generale del Comune nella *Relazione del 20 giugno 1865 della Commissione straordinaria... sull'affare cessazione delle franchigie commerciali, istituzione de' Magazzini Generali o Docks*. Livorno, Zecchini, 1865.

<sup>28</sup> Cfr. (M. Palli), *Cose municipali. Magazzini Generali*. Livorno, Meucci, 1873, pp. 4-5.

<sup>29</sup> Cfr. ASLi, *Bandi e notificazioni - 1869*, n°52. L'abbattimento dell'Arena, aperta al pubblico appena nel 1833, si è resa necessaria dalla rettifica del fosso, che al di là crea la nuova piazza Poerio.

patria, ma in ordine e posizione subordinata rispetto al conte di Cavour, cui nel 1871 viene innalzata la statua in piazza del Casone. Qua arrivano, dal 1872, gli scali Massimo D'Azeglio, prospicienti la piazza rettificata al di là del fosso che, dal 1866, è stata dedicata a Daniele Manin.<sup>30</sup> Sull'altro versante, la piazzetta è dedicata a Carlo Poerio, non distante, riattraversato il fosso, dalla via del generale napoleonico Cosimo Del Fante, cui nel 1866 è dedicata via dell'Abbondanza.<sup>31</sup>

In questo, come in altri aspetti urbanistici, gli anni seguenti avrebbero enfatizzato la tendenza. Negli anni della Destra Livorno mette infatti appunto quelle modernizzazioni che avrebbero perseguito, non senza discontinuità, gli anni costelliani della Sinistra.<sup>32</sup>

Massimo Sanacore, *Direttore Archivio di Stato di Livorno*

---

<sup>30</sup> Le rettifiche del fosso, con gli interramenti delle anse dei canali, si devono ai progetti di demolizione dell'architetto Luigi Bettarini del 1838.

<sup>31</sup> Cfr. A. Del Lucchese, *Stradario storico della Città e del Comune di Livorno*. Livorno, Belforte Grafica (1973?).

<sup>32</sup> Nicola Costella (1844-1907), deputato crispino, è sindaco di Livorno dal 1882 al 1885, dal 1891 al 1894 e dal 1897 al 1898, quando realizza un notevole programma in città, scontrandosi però con interessi che lo conducono in prigione. Viene riabilitato dal Consiglio comunale nel 1964.