

Mauro Carrara

DOCUMENTI PER I TRE APPRODI DEL PROMONTORIO DI PIOMBINO

*Porto di Baratti
Porticciolo dei Canali o di Marina
Porto di Faliegi poi Portovecchio*



2015

Mauro Carrara

DOCUMENTI

Per i tre approdi del
Promontorio di Piombino

Porto di Baratti
Porticciolo dei Canali o di Marina
Porto di Faliegi poi Portovecchio

2015

Questa documentazione è tratta da alcuni testi che, anche se parzialmente, si sono interessati della materia oggetto di questa ricerca, ed anche dal prezioso contenuto delle numerose filze conservate nell'Archivio Storico della Città di Piombino.

I tre approdi del Promontorio di Piombino: Porto Baratti – Porticciolo dei Canali o di Marina – Porto di Falesia poi Portovecchio, hanno svolto un ruolo importante e determinante per lo sviluppo commerciale, operativo, politico, sociale, demografico, ecc. del territorio nel quale sono inseriti; tutto questo in un ampio arco di tempo, dall'età classica etrusco-romana fino alla contemporanea.

La ricerca ha il solo scopo di contribuire alla conoscenza e valorizzazione di un territorio, direi fondamentale, per i traffici marittimi del Tirreno, con la concreta trasmissione, oltre che commerciale, dei contatti e valori umani con tutto il bacino del Mediterraneo, e non solo.

Con la dovuta cauta modestia, mi auguro che la ricerca possa contribuire ad un'ampia, articolata e ben strutturata pubblicazione, tesa allo sviluppo e conoscenza della portualità in generale.

C. M.

Aprile 2015

In copertina: Carta del Circondario Doganale di Piombino
1830 ca. (Archivio di Stato di Firenze, *Miscellanea di Piante*, 286/a)

Ceccarelli Lemut M.L., Garzella G., Petralia G., Vaccari O., (a cura di),
Il Porto di Piombino Tra storia e sviluppo futuro, Pacini Editore,
Ospedaletto (PI), 2014

Ceccarelli Lemut M.L., *Tre porti e un promontorio*

Pag. 31 – Il promontorio di Piombino ha rappresentato un importante polo portuale, ospitando ben tre porti, di Baratti a Nord, di Falesia e di Piombino a Sud, collettori dei prodotti – cereali, sale, metalli – forniti dal territorio circostante e utilizzati dai Pisani per l’approvvigionamento cittadino e per il commercio, e tappe di fondamentale rilievo sulle rotte per l’isola d’Elba con le sue miniere di ferro e cave di granito, per le altre minori isole tirreniche e per la Sardegna, produttrici di sale, argento, grano, lana e pellami, ponte a sua volta per l’Italia meridionale e la Sicilia. Piombino rappresentò nei secoli centrali del Medioevo il polo principale di questo sistema, con gli altri due scali in funzione di comprimari. La rilevanza dei tre approdi è testimoniata dalla menzione nel *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, un portolano pisano attribuibile alla fine del XII secolo (1), e dalla sosta compiuta nella seconda metà d’agosto del 1190, dal re d’Inghilterra Riccardo Cuor di Leone, nel suo viaggio verso la Palestina per partecipare alla III Crociata, a Porto Baratti, donde si recò a Piombino a cavallo (il sovrano soffriva il mal di mare), per poi imbarcarsi di nuovo e raggiungere Talamone (2). Più tardi, alla metà del Duecento, Piombino è menzionato nel *Compasso da navigare*, un testo di lingua centromeridionale (3).

(1) Ed. P.G. Dalchè, *Carte marine et portulan au XIIe siecle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei(Pise, circa 1200)*, Rome 1995 (Collection de l’Ecole Française de Rome, 203), p. 161.

(2) Rogeri de Hovedene *Chronica*, ed W. Stubbs, *Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores*, 51, voll. 4, London 1868-1871, III, p. 40.

(3) A. Debanne, *Lo compasso da navigare: edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*, Bruxelles 2011, pp. 28-30.

Pag. 41 - . . . mentre i registri del Comune di Pisa di quei periodi riportano molte minute informazioni sul porto e sulle molteplici attività marittime dei Piombinesi, sia mercantili sia militari. Tra queste possiamo ricordare i lavori di sistemazione del porto ordinati dagli Anziani pisani il 16 luglio 1378 e richiamati in una lettera dell’11 luglio dell’anno successivo: si trattava di piantare fino a quattrocento pali “di rovero o di quercia, lunghi per ciascuno braccia sei e grossi in del mezzo per giro palmi due”, dividendo le spese con il Comune di Piombino.

* * * * *

Garzella G., Vaccari O., *Piombino tra Pisa e gli Appiani: un porto strategico nella toscana medievale e rinascimentale*

Pag. 55 - . . . Questa duplicità è segnalata dalle carte nautiche del XIII e XIV secolo: si fa cenno a *Plombino* nel *Compasso da navigare*, mentre nella *Carta Pisana*, della metà del XIII, sono segnalati *Plumbin e Farexe*, e nella carta Francesco Pizigani (1367) gli scali di *Plombino e Frex*; anche il quattrocentesco *Portolano Rizo* di Alvise Cadamosto (1490) cita separatamente i due scali portuali.

Questa tipologia d'impianto portuale offriva una funzionalità variegata: porto per i traffici, per il rifugio delle imbarcazioni in caso di maltempo, di transito, ma anche porto militare in quanto dotato di fortificazioni e personale addetto alla difesa. Il porticciolo di Piombino, piccolo scalo sufficiente in tempi normali di traffico locale, assicurava anche la sorveglianza del Canale di Piombino e le comunicazioni con l'Elba. La vicina fonte di acqua potabile, detta dei Canali, veniva utilizzata per l'approvvigionamento idrico anche dalle navi di passaggio in sosta nelle acque della vicina Falesia.

. . . Per la sua forma e vastità questo scalo (*Falesia*) non poteva essere fortificato, mentre il vicino porticciolo era agevolmente difeso dalle fortificazioni soprastanti e ben protetto da palizzate realizzate almeno nel Trecento.

. . . Ma – come risulta da recenti studi – “nessuno sembra essersi accorto della particolarità rappresentata dallo Stato appianesco”, piccola realtà soggetta alla sempre maggiore pressione di vicini stati regionali. In effetti la scelta di Gherardo d'Appiano di ritagliarsi una signoria autonoma a Piombino, nello scalo marittimo più importante dopo Porto Pisano/Livorno, si rivelò da subito strategica, sia perché Piombino, all'inizio del Quattrocento, era un porto attivo capace di attrarre i traffici fiorentini come possibile sbocco al mare alternativo alla Pisa viscontea, sia perché l'isola d'Elba era ricca di fero e offriva una rendita importante. Inoltre la vicinanza di Siena rappresentava un deterrente contro Firenze.

Pag. 57 - . . . Se all'apparenza gli Appiani detenevano una signoria piccola, questa formazione giaceva in una posizione vitale: attraverso il canale vigilava sulla Toscana, la Corsica e la Sardegna, e soprattutto controllava efficacemente l'ingresso nelle acque dell'Alto Tirreno. Possedeva l'Elba, isola del fero, principale fonte di approvvigionamento di quel minerale, e i suoi mercanti (per non parlare dei pirati) navigavano le acque a Sud fino a Tunisi, dove godevano di privilegi commerciali analoghi a quelli conferiti a Genovesi, Pisani e Fiorentini.

Pag. 59 . . . Se la posizione geografica rivestita da Piombino nei secoli era stata di estrema rilevanza strategica come avamposto principale delle linee marittime del Tirreno, ancora nel Seicento il Principato di Piombino veniva considerato dal re di Francia come la “chiave d'Italia”, giudizio di nuovo confermato in una relazione al re di Spagna nel 1640: “Giace Piombino nel mezzo della Toscana su lido del mar Tirreno e chi tiene il possesso di quella piazza, restando insieme padrone dello stretto che scorre tra essa e l'isola d'Elba, potrà con piccola armata non solo infestare i mari circostanti, ma ancora interrompere il commercio di Napoli e di Sicilia, e tenersi a

suo talento aperta l'entrata nella Toscana e nello Stato della Chiesa. Questa è stata la gelosia che ho nutrito appresso tutti i Principi, che hanno interesse in Italia, un vivo desiderio d'acquistarla o di mantenerla sotto la sua divozione”.

Pag. 60 . . . Infine, proseguendo in direzione Ovest, si chiudeva collegandosi con il complesso della Cittadella. In particolare la punta della Rocchetta, che per 200 metri si protendeva nel Canale di Piombino, offriva alle navi un riparo e una difesa da eventuali attacchi provenienti dal mare e il forte, posto sullo sperone più avanzato e con il basamento alto circa 12 metri sul mare, proteggeva ulteriormente questo molo naturale.

. . . A questo punto Alfonso rinunciò all'assedio e i Piombinesi si riversarono lungo le strade per festeggiare lo scampato pericolo. Ma in seguito a questo attacco, nel 1451 si decise di intervenire sul circuito delle mura cittadine per migliorarne l'efficienza e l'anno successivo era già allestito un ponte levatoio sul rivellino alla porta a Terra.

Pag. 68 - . . . Oltre che per il materiale destinato alla cantieristica navale, Jacopo III ricorse alla società Maschiani per tutto il necessario al miglioramento delle banchine e degli attracchi nel porto, dai materiali edili alle maestranze, avvalendosi di maestri legnaioli, scafaioli e calafati pisani, come appare dal libro A dei Maschiani.

* * * * *

Francesco Petrarca (1304 – 1374)

Sono due le pubblicazioni del Petrarca che fanno riferimento anche al territorio piombinese.

“ AFRICA “ –

Da, *Rime Trionfi e poesie latine*, a cura di F. Neri, Ricciardi Editore Milano, Verona, 1951, pp. 686/687

.....

labitur et placidis frangens mare fluctibus Arnus;
huns supra et ripas tenet urbs pulcerrima Pise.
Hanc oculis digitisque notant, propiusque patescunt
Etrurieque latus spatioque brevissima Gorgon
Ilvaque nobilior rigidisque Capraria saxis
insula; tum niveo predives marmore retro
linquitur ad levam Gilium , vicinaque contra
stant iuga de gemino nomen sortita metallo:
Plumbeus his vertex, illa este Argentea rupes.
Nec procul herculei devexo monte recessus
et Thelamonis opus nautisque infestior equo
parvus aquis propriis violenti gurgitis Umbro.
Dextra sed a tergo ventosi frondea tractus
Corsica restabat. Iamque hinc Sardinia longe
tabificos aperit colles, hinc aurea Roma
inque procelloso Tybridis stant litore fauces.

*e scorre l'Arno rompendo il mare con placidi flutti: e sulla riva superiore di quello sta la bellissima città do Pisa. Questa notano con gli occhi e mostrano a dito, e più vicino si stende il fianco d'Etruria e la piccola Gorgona, e l'Elba più famosa e la Capraia dalle dure rocce. A sinistra si lascia allora l'isola del Giglio, ricchissima di niveo marmo, e vicine una di contro all'altra, stanno due alture ch'ebbero il nome da due metalli: questa è la vetta di Piombo, quella la rupe d'Argento. (°)
Non lontano, sul declivio di un monte, il rifugio d'Ercole e l'opera di Telamone e, troppo infesto ai naviganti, L'Ombrone povero d'acque proprie ma dal gorgo violento. A destra, ma alle spalle, restava la fronzuta Corsica dal clima ventoso. Ed ecco da un lato la Sardegna mostra da lungi i suoi colli malarici e dall'altro sta l'aurea Roma e sul lido procelloso le foci del Tevere.*

.....

(°) Il promontorio di Piombino e il Monte Argentario

Itinerarium Syriacum: 1358 (*Itinerario in terra Santa: 1358*)

Itinerarium ad sepulcrum Domine nostri Jhesu Cristi. Ad Iohannes de Mandello
(*Itinerario al Sepolcro di nostro Signore Gesù Cristo. A Giovanni da Mandello*)

(Mandello Giovanni, nacque probabilmente a Milano nel primo quarto del XIV secolo; membro di una famiglia appartenente all'élite cittadina. Legato ai Visconti, fu podestà di Piacenza nel 1347, poi a Cremona e a Bergamo.

Forse per il suo progressivo estraniarsi dalla vita politica, meditò un pellegrinaggio ai luoghi santi. Nella primavera del 1358 egli espose al Petrarca – che forse aveva conosciuto nel soggiorno milanese del poeta nel 1353-54 – il suo progetto di recarsi, insieme ad altri amici, in pellegrinaggio in Terrasanta, chiedendogli di unirsi a loro. Al rifiuto del poeta, rispose chiedendogli di scrivere una guida per il loro viaggio. Il Petrarca accettò e in tre giorni scrisse l'operetta nota come *Itinerarium Syriacum*.

Scopo del componimento era quello di raccogliere tutte le notizie geografiche, storiche e di varia natura, riguardanti i paesi che il Mandello avrebbe incontrato nel suo percorso. (Non è certo che il Mandello abbia poi effettuato il previsto viaggio!).

Bibliografia: il testo che segue è una libera traduzione dalla versione italiana del Codice Manoscritto 948 della Biblioteca da Catalunja (Spagna).

- F. Petrarca, *Scritti inediti*, a cura di A. Hortis, Tipografia del Lloy austro-ungarico, Trieste, 1874, p. 107 n. 1.
- G. Lombroso, *L' "Itinerarium" del Petrarca*, in *Atti della R. Accademia dei Lincei. Rendiconti*, s. 4 IV, 1888, pp. 390-403.
- E. H. Wilkins, *Petrarch's eight years in Milan*, Cambridge, MA, 1958, pp. 48, 113, 161-164, 167.
- F. Lo Monaco, (a cura di), *Itinerario in Terra Santa: 1358 Francesco Petrarca*, Bergamo, P. Lurbina. 1990.
- Dizionario Biografico degli Italiani, *Mandello Giovanni*, volume 68 (2007).

.....

Cinquanta miglia avanti, o poco più, l'insigne città di Piombino si trova sul fertile colle alla sinistra, con sotto un porto per poche navi e non troppo sicuro. A destra, poco dopo c'è l'Elba che come dice Virgilio è l'isola generosa per i metalli per i Calibri. Coloro che sono stati a lungo lì dicono che sia il luogo da dove provengono i cose migliori per vivere e che, dopo la perdita della Sardegna, quella sua la fonte principale delle ricchezze dei Pisani.

Poco lontano ci sono Populonia, Massa Marittima e il porto di Telamone (non si so se prese il nome da Aiace p da altro). Quindi verso destra l'isola del Giglio, famosa per il vino ed il marmo, mentre a destra c'è il Porto di Santo Stefano, dopo Porto Ercole e in messo il monte Argentario.

Dopo, bella a vedersi la città piena di torri Corneto che domina il mare, dall'alto di un colle cinta da doppie mura. Qui era la zona di Tarquinia, una volta città adesso solo il nome e rovine, da qui provengono i Tarquini che regnarono a Roma. Dopo dieci miglia se non sbaglio la cosiddetta Civitavecchia. Avanti in cosiddetto porto di Adriano, opera degna di grande ammirazione, e se non è inserita fra le sette meraviglie del mondo è stato solo per la presunzione dei Greci, non perché le mancasse alcunché.

.....

* * * * *

Fani A., *Indice ovvero succinto spoglio delle cose più interessanti ritrovate nei documenti e libri dello archivio vecchio della Comunità di Piombino e nelle filze dei tribunali, 1840*, Tip. E. Pavolini Piombino, 1930

p. 14/15 – Ancoraggio

Diritto che dee pagarsi dalle Navi che passano per il Canale di Piombino. I Padri Anziani venderono un anno questo diritto, e l'jus d'esigerlo a forma del Breve a Domenico Grassi per scudi settanta d'oro di Lire sette per scudo, come risulta dal contratto del dì 17 Dicembre 1562, il quale esiste nel Lib. di Cons. c. 38.

Nel 1571 fu venduto per scudi ottantasette. Lib. di Cons. c. 52 tgo.

N.B. Non sembra potersi dubitare che questo diritto fosse concesso a Comunisti di Piombino da Jacopo IV nel 1504 tra le altre concessioni fatte loro dopo il ritorno al suo stato, p. le nuove capitolazioni di cui si parla nel Consiglio maggiore del dì 10 Settembre del detto anno. Lib. di Cons. c. 265 e 266.

E diritto della scoperta furono più volte tolti dai Principi Ludovisi, avendo istituito porto franco nel 1678 circa, come si ricava dalla Filza III fas. 5 che contiene due Mandati di Cassa di scudi ventisette e mezzo per due trimestri da pagarsi alla Comunità di Piombino per indennità del porto franco dal Tesoro del Principe, e così nel 1696 per cura di Don Gio. Batta Ludovisi, il quale si obbligò di pagare scudi cento d'indennità alla Comunità come dal Lib. di Cons. del detto Anno c. 61.

E da un ordine di pagamento di scudi cento del 1697 esistente nella sopracitata Filza, siamo assicurati che il Principe aveva ceduto alla Comunità di Piombino l'entrata o parte di essa del diritto d'ancoraggio. Copie di Provvisioni degli Anziani di Piombino del 1722 e 1723: Scritte antiche d'affitto, Memorie legali, e Tariffe dei due diritti Comunitativi Ancoraggio e Scoperta, che furono questionati nel 1750 tra la Comunità suddetta e la Camera Fiscale di Piombino, secondo la quale si pretendeva che il diritto d'Ancoraggio fosse stato sempre di proprietà del Principe, che però ne rilasciava la metà alla Comunità coll'obbligo di tener pulito il porto; e dall'altra parte si sosteneva che fosse stato *ab immemorabili* d'intero ed assoluto diritto della Comunità, coll'obbligo di mantenere il Medico, e il Maestro di Scuola. Filza IV. di docum. Fasc. 2. (Vedasi sopra questo affare anco la Filza di Atti Civili della Generale Udienza del 1749 e 1750 c. 19).

Nell'adunanza del dì 7 Ottobre 1753 da una lettera del Governatore letto in Consiglio “apparisce che S.E.P. è contento di anticipare li scudi cento soliti pagarsi dalla Cassa del detto Principe fino dall'anno 1689 c. 218 per l'annua rendita dell'ancoraggio, purché gli Anziani vogliano erogare i denari che ricaveranno dal taglio della legna del Costiere e Valle del Melo, nel fare i dovuti lavori ai fossi del Piano di Piombino”. Lib. di Cons. c. 110.

L'affitto minore di questo provento a favore della Comunità nel corso di trentanni è stato di lire settecentodiciotto e quindici soldi l'anno come dal Lib. Rag. dal 1774 al 1797 c. 1 ed il maggiore di lire settecentocinquanta come dal Lib. di Rag. Dal 1729 al 1750 c. 99.

Con Decreto della Principessa Elisa de' 10 Febbraio 1809, fu soppresso questo diritto nel Principato di Piombino Filza I. dei fogli di Udienza del Trib. di p.ma Istanza c. 26.

p. 39 – Baratti

- Porto – Per comandamento dei Padri Anziani del dì 10 Marzo del 1511, tutti i Pescatori in Porto Baratti, e per tutto il distretto di Piombino, e da cinque miglia in qua, e massime dalle Cannelle (o Cannucchie) di Rimigliano in qua al confine di Biserno non possono mandare pesce ad alcuna persona fuori del distretto e territorio di Piombino sottopena di lire cinque e della perdita degli arnesi e Bestie da trasporto.

p. 117 – Molo

di Piombino fu costruito dal Principe Gio: Batta Ludovisi, e secondo quello che si dice in una Scrittura di questo fascetto, vi concorse anco la Comunità di Piombino per la somma di pezze trecentocinquanta Filza IV di docum. Fasc. 2

p. 135/136 – Porto

di Faliegi viene stabilito nel Consiglio del dì 16 Ottobre 1464 di fabbricare la Torre atteso le gran prede che vengono fatte dai Pirati, delle navi che stanno nel detto Porto, ed il Signore di Piombino si offre di pagare i manifattori Lib. di Cons. c. 7 tgo

- Vien deliberato dai Padri Anziani nel Consiglio del dì 8 Dicembre 1750, di farvi una Casa per la guardia precisamente nel Prato di S. Bartolommeo. Lib. di Cons. c. 62

- Franco. Viene dichiarato Piombino nel 1678, e nel 1696 come lo assicurano i Mandati di Pagamento per l'indennità – 1696. Lib. di Cons. c. 61

- Viene abolito dal Principe, con rescritto del dì 1 Gennaio 1682 dietro le istanze fatte dai Padri Anziani di Piombino. Lib. di Cons. c. 17

- Venere. Copia delle Franchigie concesse dal Signore di Piombino agli uomini di detto Porto per conto di gabelle, ancoraggi ed ogni altra gravezza, confermate da Jacopo VI il 1 Maggio 1560. Lib. di Cons. dal 1567 al 1571 c. 186.

p. 136 – Prato

e Campo di S. Bartolommeo in Faliegi; possesso della Comunità di Piombino essendo stato fatto lavorare da fra Baldassare dell'ordine di S. Francesco, adducendo essergli stato accordato dal Signore di Piombino, perciò i Padri Anziani scrivono una lettera li 14 Agosto 1580 a S.E.P. facendogli conoscere che non vi si doveva seminare, servendo esso fino da tempo antico per le bestie forestiere, e i marinari, acciò vi stendano le vele, e vi pongano altri corredi e mercanzie bagnate dei loro vascelli. Lib. di Cons. c. 371

- Viene affittato a Simone Zuccherini per lire otto l'anno con i sopra descritti patti, li 8 Marzo 1761. Lib. di Cons. c, 93 tgo

p. 137 – Proventi e rendite della Comunità di Piombino erano i seguenti:

- . Ancoraggio
- . Campo di S. Bartolommeo
- . Dogana
- . Scoperta

p. 143 – Scalo

ai Canali di Piombino, viene fatto nel 1696, a spese del Principe Gio: Batta Ludovisi
Lib. di Cons. del d° anno c. 61.

p. 145 – Scoperta

Diritto e provento della Comunità di Piombino che si pagava dalle navi che passavano per il Canale, e consisteva nel pagamento di due soldi a testa per ogni animale non esclusi gli Uomini. (Vedi il Breve)

- Per contratto del dì 25 Agosto 1563 i Padri Anziani lo venderono a Frediano del fu Quirico pel prezzo di scudi settantacinque di lire sette e mezzo per ogni scudo l'anno.
Lib. di Cons. c. 72

Nel 1571 fu venduto per scudi settantuno di lire sette e mezzo l'uno.

Lib. di Cons. c. 14 tgo

E nel 1572 – 26 Agosto fu venduto per scudi settantacinque di lire sette e mezzo l'uno. Lib. di Cons. c. 108

- e Ancoraggio – Copia di provvisioni degli Anziani di Piombino del 1722 e 1723.

- Scritte antiche d'affitto; Memorie legali e tariffe dei due diritti Comunitativi *Ancoraggio e Scoperta* che furono questionati nel 1750 tra la Comunità suddetta e la Camera fiscale di Piombino dalla quale si pretendeva che il diritto d'ancoraggio fosse stato sempre di proprietà del Principe il quale però ne rilasciava la metà alla Comunità, coll'obbligo di tener pulito il Porto, e dall'altra parte si sosteneva che fosse stato *ab immemorabili* d'intero ed assoluto diritto della Comunità coll'obbligo di mantenere il Medico, Chirurgo, e Maestro di Scuola. Filza IV di docum. fasc. 2

(Vedasi sopra questo affare anco la Filza d'atti civili della generale udienza del 1749 e 1750 c.19).

p. 159 – Tersinaja

o Tarzinata – Specie di Darsena o altro recinto ove si assicurano i piccoli Bastimenti. Vien dato ordine dal Signore di Piombino agli Anziani “che si costruisca tale da contenere navi a due o tre remi, ed altri navigli dei Mercanti Piombinesi, onde possono esser salvi; di cui egli concorrerà alla spesa; li 1 Novembre 1466. Lib. di Cons. c. 38 (Vedasi anco il Libro de' Consigli del 1577 c. 180).

* * * * *

Cardarelli R., *Fonti per la storia medievale e moderna dei porti di Piombino e dell'Elba*, in *Bollettino Storico Livornese*, Anno II, N. 4, 1938, p. 340, Belforte Livorno, 1939

BARATTI O BARATTOLI, l'antico porto di Populonia, protetto da una torre, piccolo e di scarso fondale, ma riparato da ogni traversia, salvo da quella di Settentrione, è proseguito a Levante da una rada con spiaggia e aperta anche a Ponente. Per questa piccolezza e incompleta sicurezza, già nell'epoca etrusco-romana i masselli di ferro prodotti dai molti forni di Populonia erano trasportati nel sicuro Porto Ferraiolo, dove venivano a caricarli le navi delle coste vicine e lontane per smerciarli nei loto paesi;

PORTICCIUOLO DI PIOMBINO, nel mezzo dell'insenatura compresa tra la punta della *Rocchetta* e il capo su cui fu costruita la *Villa Nuova* di Piombino, sostituita nel Quattrocento dalla *Cittadella*. Aperto ai venti di Ponente e di Mezzogiorno, fu difeso alla meglio da due scogliere artificiali ammassate, alle quali soltanto sotto il dominio dei Boncompagni fu dato un migliore assetto. Minuscolo porto, come indica il suo stesso nome, e nondimeno sufficiente in tempi normali per il traffico di Piombino, e per assicurare le comunicazioni con l'Elba e la sorveglianza del Canale. La vicina fonte di abbondante acqua potabile, detta i Canali, attirava a questo porticciolo, anche navi che avessero bisogno di fare l'acquata;

PORTOVECCHIO DI PIOMBINO, circa 1800 metri, in linea d'aria, a nord-est del Porticciuolo, frequentato già nell'epoca etrusco-romana sotto il nome di *Falesia*, e nell'Evo medio con quello di *Falieggi*, che occupa la parte meridionale di un'ampia cala, ben difesa dai venti di Ponente e di Settentrione, ma ampiamente aperta a quelli di Levante, e parzialmente a quelli di Mezzogiorno, quantunque il vasto golfo di Follonica e la vicina Elba ne attenuino la forza. Claudio Namaziano, che vi approdò nell'estate del 417, non ci dice nulla del vero e proprio porto, ma vide la *Villa* contigua, e visitò il bosco vicino e la riva dello stagno adiacente coi suoi vivai di pesci, finché l'ebreo affittuario in malo modo non gli impedì di proseguire. Evidentemente il porto, che per la sua forma e vastità non era sufficientemente sicuro, e soprattutto non si prestava a essere utilmente fortificato, non consentì che vi sorgesse accanto una cittadina, tanto più che il porto della vicina Populonia, più comodo per le comunicazioni col retroterra e per quelle con Portoferraio, non lasciava a Falesia altro compito che quello di porto di rifugio. E nell'Alto Medio Evo, decaduta e quasi del tutto abbandonata Populonia, quando si sentì il bisogno di costruire un castello a guardia e difesa del Canale, si preferì a Falesia la valletta adiacente alla punta estrema meridionale del Promontorio, e il sottostante porticciolo, che potevano molto più agevolmente e sicuramente essere difesi con fortificazioni. Ma poiché il porticciolo di Piombino non poteva bastare per traffici che non fossero strettissimamente locali, né per compiti più vasti di quelli della polizia del Canale, il porto di Falesia non fu abbandonato del tutto, e, difeso alla meglio con palizzate, accolse squadre di galee pisane nel Duecento, e sui primi del Quattrocento per alcuni anni divenne scalo della maggior parte dei traffici di Firenze con terre d'oltremare. Sparì invece l'attigua villa romana, ma forse uno dei suoi edifici, trasformato divenne

sede del monastero di S. Giustiniano di Falesia. E il vicino stagno salso, che all'occorrenza costituiva un complemento del porto, col suo vasto specchio d'acqua, dove qualunque flotta poteva rimanere al sicuro di ogni tempesta e da ogni assalto nemico, si mantenne molto pescoso fino a tutto il Quattrocento, tanto che verso il 1440 veniva affittato per una discreta somma, ed era ancora accessibile alle navi, poiché nel 1494 vi si rifugiò un brigantino dei Fiorentini.

TORRE DEL SALE, sul tombolo, circa 4 chilometri a Levante dell'emissario dell'antico stagno dei Falesia, scalo in spiaggia aperta e bassa per uso delle saline che, ricordate in carte lucchesi del sec. IX furono attive probabilmente fin verso la metà del Cinquecento;

TORRE MOZZA, pure sul tombolo, circa 8 chilometri a Levante dalla Torre del Sale, e 800 metri a sud della via Aurelia, scalo anch'esso in spiaggia aperta e bassa, che servì senza dubbio per uso delle antiche e medievali ferriere della Cornia, e dalla fine del Cinquecento in poi per la ferriera e il forno di Suvereto, o di Cornia;

* * * * *

Cardarelli R., *De ora maritima populoniensi*, in *Studi Etruschi*, Vol. XXXI, Serie II, p. 503, Firenze Olschki, 1963

- Cardarelli commenta l'opera di Strabone (Geogr. V,II,7) che visitò Populonia nel I sec. d.C.

. Strabone, storico e geografo, 63 a.C., 19 d.C.

p. 507/509 – La sua marina era meglio popolata possedendo ai piedi del colle un piccolo porto e due rimesse per navi, come io traduco e intendo nel senso che esse non si trovavano nel *piccolo* porto, ma in due distinti scali a questo unico ufficio ormai destinati. Di più egli aveva veduto, senza dir dove, ma sottintendendo in una località vicina, identificabile nelle colline del Campigliese, miniera abbandonate e uomini occupati nella fusione del minerale di ferro importato dall'Elba, sicuramente alle falde estreme della collina e presso il porto dove sono rimasti enormi cumuli di scorie di fusione, e infine nel promontorio un posto di vedetta per spiare la venuta dei tonni, che ci attesta l'esercizio di una tonnara, sia pur piccola, che anche ai nostri giorni veniva attivata nella buona stagione.

Di più, dalle parole di Strabone si comprende bene che la modesta attività rimasta alla marina di Populonia, assai più che dallo sbarco della *vena* del ferro elbano, del carbone necessario per fonderla e dell'esportazione via mare di quasi tutto il prodotto della fusione, e magari di una prima rudimentale trasformazione, si doveva al fatto che quel porto, era veramente il più opportuno per i traffici tra la terraferma etrusca da una parte, e Elba Corsica e Sardegna dall'altra, e perciò frequentato dalle navi dirette o provenienti da quelle isole per aspettarvi il tempo propizio alla traversata alla continuazione del viaggio lungo il litorale etrusco, funzione questa che il porto di Populonia poté conservare per tutto l'evo antico.

E' vero che il porto di Populonia era troppo piccolo e si apriva su una grande rada troppo largamente aperta ai venti di Ponente e Maestrale, ma una barra sottomarina, composta di panchina, proteggeva abbastanza efficacemente quel modesto specchio d'acqua ai piedi della ripida collina e poteva consentire di essere artificialmente rialzata fino a divenire un molo frangiflutto capace di offrire una completa protezione anche con mare agitato e di permettere la chiusura della bocca con una catena fra la barra stessa e un fortino dall'altra, a distanza tanto ravvicinata da assicurare del tutto da qualunque temeraria nave tentasse di entrare con qualunque tempo. Come questo non bastasse, il promontorio di Populonia possedeva un ulteriore vantaggio che lo rendeva invidiabile fra il promontorio e l'antica costa era un lago abbastanza profondo che consentiva di tenere al sicuro le navi e sbarrare i due tomboli.

Del lago non fa parola Strabone, e questo silenzio sarebbe veramente stranissimo se non potesse spiegarsi col fatto che durante la sua sosta, certo breve, il tombolo a Sud di Faliegi non gli fosse apparso come una serie di piatte isolette nell'alta marea in buona parte sommerse, e perciò il promontorio gli si mostrasse collegato alla terraferma mediante il solo tombolo settentrionale.

L'area occupata dal porto non raggiungeva neppure bene un ettaro e perciò non poteva accogliere più di cinque o sei triremi, oppure altrettante delle più grandi navi da trasporto.

p. 511/512 – Continuando ora la nostra trattazione, senza indugiarsi lungo la parte occidentale del promontorio costituita tutta da una alta costiera importuosa e inaccessibile, arriviamo alla penisola del Falcone con la fine della quale si apre il piccolo golfo di Salivoli; poi la costiera si rifà alta e impervia, finché abbassandosi un poco per un breve tratto, forma una minuscola insenatura che almeno dal XI secolo costituì lo *scalo de' Canali* così detto per la vicina fonte dai cinque canali, e più tardi *porticciolo di Piombino*, piccolissimo, di cui né gli Etruschi né i Romani si saranno serviti, nonostante le due secche da una parte e lo scoglio del *Margone*.

Girata l'estrema punta orientale del promontorio, si apre appunto questo porto chiamato *Falesia* dai Romani e *Falegia* o *Faliegi* dal Medioevo in poi, finché ostruito in parte e soppiantato dal detto porticciolo, verso la fine del Settecento prese il nome di *Portovecchio di Piombino*, che conserva anche oggi. Il porto è oggi limitato artificialmente alla sola parte meridionale dall'ampia rada che si apre fra i poggi di *Capezzuolo* e di *Capalbio* (quota 69). E' nominato quale porto nell'*Itinerario marittimo*, ma doveva servire allora più che altro da porto di rifugio e di transito. Rutilio Namaziano, che vi approdò e sostò almeno una mezza giornata per riposarsi insieme con gli stanchi rematori, nulla ci dice su questo porto ma ci parla solo di una villa rurale.

* * * * *

ASCP Archivio Storico della Città di Piombino

Lavori Pubblici e Ornato, Vol, 111, Cat. V. II. 3, dal 1876 al 1890
(4 documenti sciolti, all'inizio della filza)

Pregiatissimo Sig. Cammillo

Tornato da Prato, ove mi sono trattenuto molti giorni, trovo una pregiata Sua; alla quale mi affretto a rispondere con dire, che mi darò tutte le premure possibili, onde rintracciare tutte quelle notizie che Ella desidera intorno all'antico Porto Faliegi, o Portovecchio.

Avrei avuto piacere, che la preaccennata Sua di 17 corrente mi fosse stata respinta a Prato, che così a quest'ora avrei potuto già averla servita.

Mi continui i Suoi comandi, e pregandola de' miei ossequj alla Sua Famiglia pronò al piacere di segarmi suo

Pisa 25 Giugno 1860

Dev.mo Obb.mo Servitore
Curzio Desiderj

* * * * *

Pregiatissimo Sig. Cammillo

Pisa 27 Giugno 1860

Coerentemente al contenuto della Pregiata Sua de' 17 Corrente le rimetto in carta le ricerche da Lei affidatemi.

In mancanza di manoscritti ho dovuto ricorrere ad Opere stampate, servendomi di Scrittori i più rinomati conforme Ella risconterà dalle citazioni dei medesimi.

Le faccio osservare, che l'otturazione del Porto Vecchio, non avvenne per parte dei Genovesi come Ella diceva ma bensì dai Pisani.

Tutte le volte che Ella mi affiderà qualche affare mi farà sempre oltre un piacere ancora un onore.

La prego i porgere i miei ossequi alla Mamma, ed al resto della Sua Famiglia, mentre con la solita stima mi dichiaro Suo

Dev.mo Aff.mo Servitore
Curzio Desiderj

(Indirizzo, nel retro) Ill.mo Sig. Pro.ne Col.mo
Il Sig.e Cammillo Parrini
Gonfaloniere della Comunità di
Piombino

* * * * *

Progetto di Luigi Melelli

La Baja di Piombino, per la sua posizione geografica, presenta un porto naturale grande, e spazioso, Esso è situato fra Greco e Levante, avendo di fronte il Golfo di Scarlino, di modo che con questo lungo tratto di mare, sarebbe vantaggioso per uscire a qualunque vento.

Il Melelli sottopone a V.M. una piccola Pianta geografica, affinché venga in cognizione del suo Progetto.

Il Porto antico detto di Faliegi, che fu distrutto dai Genovesi, quando erano in guerra coi Pisani, presenterebbe un porto grande, e sicuro da qualunque vento, facendo un molo di circa 1000 metri da contenere quasi 200 Navi di linea; questo Porto sarebbe senza veruna traversia, perché col vento Greco potrebbero le Navi: un poco soffrire, ma facendo una bordata sotto vento, verso la spiaggia di Torre-mozza sarebbero sicurissime, essendoci perfetta calma.

Piombino essendo situato nell'Italia centrale, distante da Roma 150. miglia circa, esso potrebbe essere un gran Porto Militare da soccorrere la Capitale ogni qual volta fosse minacciata da qualunque forte nemico marittimo.

Il Porto di Civitavecchia potrebbe servire di a(n)temurale a Piombino, poiché essendo piccolo, e poco sicuro per le grosse navi, potrebbe servire per una stazione.

Nelle vicinanze di Piombino, vi sono tre Miniere, del ferro, del rame e dello zolfo, come ancora può fornire di legname da costruzione, ed una superba pineta per l'alberatura delle navi.

Dopo distrutta Populonia gli avanzi di detta Città vennero a costruire Popolino, essendoci di fronte al Canale una gran Torre quadrilunga, che serviva alla difesa del passaggio, facendo pagare un Dazio ed applicare un piombo coll'Arme di Populonia; e per questa cosa seguì la trasmissione del nome che fu quello di Piombino.

Piombino al tempo della Repubblica di Pisa, a cui apparteneva, e quando erano in guerra coi Genovesi accecarono il Porto perché non fosse più servibile ai suoi nemici.

Populonia, prima Città Etrusca, somministrava alla Repubblica Romana 600. giovani tutti gli anni, di una stessa età, e poi al tempo di San Cerbone ultimo Vescovo di Essa, fu distrutta dagli stessi Romani, forse per gelosia.

Il Melelli avverte V.M., che la Camera di Commercio di Livorno si opporrà a questo mio Progetto, facendo conoscere a V.M. che sarebbe un danno per loro, e farebbero conoscere, che non vi è abbastanza fondo in quel Porto per le Navi, ma posso assicurare il mio Sovrano che è una falsità che diranno i Livornesi, poiché pochi anni fa si rifugiò la Squadra dell'Ammiraglio Inglese Strafort.

Facendo il porto di Piombino gareggerebbe col famoso Porto di Tolone per grandezza e sicurezza delle navi.

Il Melelli è vecchio, e non potrà forse vedere la sua Patria inalzata a tanto onore.

Firenze – 27 Ottobre 1862

* * * * *

Egregio Sig. Gonfaloniere

Firenze 12 Novembre 1862

Particolare

Nello intendimento di vedere una volta migliorate le condizioni della cara patria mia, Piombino, ho umiliato al Regio Trono un progetto per la costruzione, costà, di un grandioso porto; e copia del qual Progetto riservatamente la trasmetto qui unita alla S.V., sperando che Ella, ricercatone dal R. Governo, vorrà secondarlo rassegnando favorevoli uffcj come ragione.

Grandemente confido nella di Lei autorità in tale emergente, ma pure nuove premure Le faccio anche in nome della cara patriottica Amicizia, che mi accordarono gli estinti suoi buoni Congiunti.

Se ella volesse cortesemente favorirmi, come desidererei, di replica la prevengo per norma che ho abitazione in Via Michelangelo Buonarroto N. 30 rosso, 1° piano; mentre salutandola con sincerità, sento grato il ripetermi

Di V.S.

Devoto Servitore
(f.to) Luigi Melelli

* * * * *

Porticciuolo di Piombino

Inventario delle Opere esistenti, Opere in corso, Magazzini, Utensili, Provviste, Carte, Contratti, Progetti et relativi al Porticciuolo di Piombino detto Porto dei Canali.

Numero d'ordine	Descrizione delle Opere, Magazzini Utensili, Provviste, Documenti et	Dimensioni	Numero	Indicazioni speciali
- Opere esistenti -				
1	Muro a vetta del Terrapieno detto del Piaggione difeso da scogliera per la lunghezza di M. 18, rivestito da Bozzette accapezzate a martello	lungo largo alto	40.00 1.00 2.00	
2	Nuovo scalo delle barche costruito in lastrico e panchina tutta ugnatura del medesimo, e per ogni rimanente a smalto, situato sul lato di Levante nell'interno del Porticciuolo, munito di campanelle di ferro per il tiro a terra delle Barche	lungo largo	22.00 19.00	
3	Muro a vetta dei sovrapposti terreni che limitano da due lati il Nuovo scalo delle barche e Scalette di accesso dal piano dello scalo ai predetti Terreni. Tali muri sono rivestiti da sasso rozamente accapezzato sulla faccia visibile, e coperti da lastrico	complesso lunghi in media larghi alti	34.00 0.60 1.50	
4	Antico scalo delle barche costruito con lastrico e panchina sull'ugnatura e per la rimanente larghezza a smalto, e situato sul lato di mezzogiorno nell'interno del Porto	lungo largo	35.20 12.00	
5	Banchne di approdo con praticabile ricoperto di ciottolato situate lateralmente al Casotto della Finanza e costituite da Muri di sponda rivestiti a bozzette	complesso lunghi larghi dal livello dell'acqua alti	40.00 0.70 0.80	
6	Moletto scaricatore di fronte alla Sanità lastricato sul piano e circoscritto da muri di sponda rivestiti a bozzette	complesso lunghi larghi alti	56.00 0.70 1.00	

7	Parapetto sul lato di Ponente del detto moletto, intonacato sulla faccia esterna con coperta di lastrico in cresta	lungo	12.00	
		largo	0.45	
		alto	0.90	
8	Scogliera di blocchi naturali in prosecuzione al sud.° moletto e sull'imboccatura al Porticciolo	lunga	30.00	
	a livello d'acqua	larga	5.00	
9	Molo a difesa del Porticciolo, costituito da scogliera in blocchi naturali e muro rivestito di Bozzette, e coperto da lastrico	lungo	75.00	
		largo	0.80	
		alto	2.50	
10	Questo Molo ha due trafori situati presso il muro del Piaggione muniti di caterattini mobili, destinati ad evitare l'entrata dell'Alga nell'interno del Porticciuolo-Questi Caterattini sono costruiti con legno di abete ed hanno tutti i ferramenti completi ed un verricello fisso per il loro movimento ognuno di tali Caterattini riquadra			m 4
11	Pioli da ormeggio in pietra			n 8
12	Cannoni di ferraccio per ormeggio			“ 6
13	Campanelloni di ferro id			“ 34
	Carte, documenti etc			
14	Articoli di condizioni per l'addetto al servizio della manovra dei Caterattini			“
15	Atto di sottomissione del Sig. Trapanesi Antonio (in copia)			“
16	Decreto Ministeriale che approva la sottomissione Trapanesi per la manovra dei Caterattini			“

Dalla Direzione dei Lav. Marittimi
Livorno 18 Giugno 1866
Il Direttore
(f.to illeggibile)

* * * * *

Portovecchio di Piombino

Inventario delle opere esistenti, opere in Corso,
Magazzini Utensili, Provviste, Carte e relative al Porto
Vecchio di Piombino

n° di ordine	Descrizione delle Opere, Magazzino Utensili, Provviste ec.	Dimensioni	Numero	Indicazioni Speciali
--------------	--	------------	--------	----------------------

- Opere esistenti -

1	Un Ponte Imbarcatore di legno costituito da N. 9 Pali di Pino per ciascun lato, ed uno nel mezzo alla sua testata, collegati fra loro con Rombe, e Tavolato superiore	Lungo M	17.55	
		largo “	2.35	
	sul livello dell'acqua	alto “	1.03	

2	Pioli di pietra per l'ormeggio		N. 18	
---	--------------------------------	--	-------	--

-Carte, Progetti ec

3	Fra le Carte interessanti la ulteriore gestione di questo Porto havvi un Perizia sommaria per il miglioramento del medesimo con Pianta contenente i saggi o Trafori fatti sul fondo del Porto, e le Sezioni della Gettata proposta -			Le dicontro Carte sono in minuta
---	--	--	--	----------------------------------

Dalla Direzione dei Lavori Marittimi
Livorno 18 Giugno 1866
Il Direttore
(f.to illeggibile)

* * * * *

Porto di Baratti**Inventario** delle Opere esistenti, Opere in Corso
Magazzini Utensili, Provviste Carte e relative al
Porto di Baratti

Numero d'ordine	Descrizione delle Opere magazzini Utensili Provviste Documenti ec.	Dimensioni	Numero	Indicazioni Speciali
--------------------	---	------------	--------	-------------------------

- Opere esistenti -

- 1 Un Ponte, Imbarcatore di legno
costruito con N. 15 pali di Pino, 7 per
ciascun lato ed uno nel mezzo alla
testata, collegata da Rombe sulle qua-
li e chiodato il Tavolato superiore
Dalla parte di terra ha una testata
di muramento lunga 6,50 e larga 2,90
Il suddetto Ponte nella parte di le-
gnose ha le seguenti dimensioni
- | | |
|-----------------------------|-------|
| Lungo | 13.07 |
| Largo | 2.03 |
| dal livello dell'acqua Alto | 1.05 |

- 2 Pioli di pietra da ormeggio N. 12

N.B. Non esistono opere in corso ne Magaz-
zini né provviste né vi sono carte inte-
ressanti la ulteriore gestione in questo
Porto

Dalla Direzione dei Lavori Marittimi
Livorno 18 Giugno 1866
Il Direttore
(f.to illeggibile)

* * * * *

ASCP, Piombino, Deliberazioni del Consiglio Comunale, anni 1877-78-79
Seduta del 21 Novembre 1878

N. 96 – Porticciolo Piombino. Progetto per la costruzione di un muro

Il Sig.e Cav.e Presidente ha fatto presente che la completa distruzione avvenuta della panchina del fronte alla bocca del porticciolo dei Canali di questa Città, ove si è formata una spiaggia, avendo minorato il rimbalzo dei marosi che influivano a fare uscire le alghe marine dal bacino del porto stesso per mezzo delle Cateratte, e minacciano rimanere interrate in detto porto ingombrandolo per oltre la metà, e che ogni qualvolta ciò avvenga, per la miscela dell'acqua dolce con la salsa imputridisce e con le sue esalazioni compromettono la salute della popolazione; per cui domanda che gli sia concesso poter trattare con R. Governo, onde ottenere l'autorizzazione che questo Comune possa riedificare la panchina distrutta, maggiormente sopracaricata a un parapetto e più resistente

Il Consiglio

Da la facoltà al Sig.e Cav. ff. di Sindaco di fare le pratiche opportune, onde ottenere di poter fare eseguire il lavoro come sopra proposto; e ciò con voti otto favorevoli e tre contrari resi per alzata e seduta

* * * * *

ASCP, Piombino, Lavori Pubblici e Ornato, Vol. 111, Cat. V, Spec. II, Art. 3, dal 1876 al 1890
Busta 1879, V, 2, 3

A Sua Eccellenza dei Lavori Pubblici Roma

Lì 6 Dicembre 1878

Oggetto: Porticciolo di Piombino. Progetto per la costruzione di un muro

Allegati N. 6

Eccellenza

Il Consiglio Comunale con delib. 21 Nov. u. s^o N. 96 incarica lo scrivente a promuovere la concessione di riedificare un muro di calata già esistente nel Porticciolo dei Canali di questa Città interamente distrutto dai marosi e ridotto ad una piccola spiaggia ghiajosa ove il mare va ammortandosi, e non produce più quella agitazione che espelle le alghe marine che le bufere agglomeravano nel bacino del porticciolo non potendo a sufficienza fare argine le cateratte a tale uopo in fondo al bacino stesso costruite.

Ma il ricostruirlo nel modo primitivo avremmo lo stesso risultato cioè che in poco di tempo sarebbe nuovamente distrutto.

Per ottenere maggiore stabilità nella ricostruzione sarebbe stato progettato di subedificarvi un nuovo parapetto dell'altezza e spessore di quello già esistente nei due laterali torrini che uno dei quali quantunque esposto di faccia alla Bocca del porto stesso ove i marosi mossi dalle tempeste di mezzogiorno, mezzogiorno e libeccio e libeccio ha resistito inalterato quantunque di costruzione più antica e dove il mare batte vivo di tutta forza.

Il ristagnare delle alghe che ogni qualvolta si verifica ingombrano oltre la metà del Porticciolo dal suo fondo fino a 30 o 40 cm sopra il pelo del mare fa sì che imputridiscano e con le deleterie Esalazioni arrecano danno alla salute degli'Abitanti di questa Città.

Il Consiglio stesso ha approvato nel bilancio della Gestione economica 1879 al Tit. 1 Categ. 5 Art. 3 £ 3.500,00 per far fronte alla metà dell'importo del lavoro onde è che lo scrivente fa reverente istanza all'E.V. affinché voglia degnarsi concedere a questa Comunale Amministrazione il permesso di poter ricostruire quel muro in conformità del progetto che s'unisce alla presente con pianta e relativa perizia, nonché copia della Delib. Consigliare.

Fiducioso l'esponente di vedere appagato il voto del Consiglio conseguente a togliere la malaria delle marenne Toscane al qual'effetto sono stati erogati dallo Stato molti migliorie e in lavori di bonifica è segno che anche i Comuni portino a questo grande Edificio Umanitario il loro sassolino.

* * * * *

Relazione Porticciolo dei Canali di Piombino

Il progetto che qui si allega si riferisce alla riedificazione di un muro nel Porticciolo del Canali di Piombino.

La località ove andrà costruito, nonché le relative dimensioni risultano la prima dalla planimetria e la seconda dalle sezioni trasversali.

Il muro di primitiva costruzione essendo senza alcun sopraccarico di sorte, venne in breve distrutto dai marosi in quanto che la sua postura trovasi di faccia alla imboccatura del bacino dalla quale entrano di viva forza, ed immediati effettuarono la distruzione di quella panchina fino dai fondamenti.

La principale utilità di questo lavoro si è che le onde non vadano ad ammortarsi ed infrangersi nella piccola spiaggia ghiaiosa formata nel vuoto lasciato dal muro completamente diruto e l'altro muro di sostegno alla strada del Porto perdendo tutta quella forza che le è necessaria per potere agitare le alghe marine che continuamente si riammassano nel Porticciolo, e farle passare dai caterattini all'uopo costruiti e mantenuti.

Si propone la ricostruzione della panchina con una fondazione a getto di calcestruzzo con pozzolana; consigliata dall'Illustrissimo Sig.re Ingegnere Capo del Genio Civile della Provincia di Pisa con relazione 24 Marzo 1879, quindi il muramento sopra detta fondazione a muratura mista ordinaria con la fronte di sasso accapezzato sopraccaricandolo anche di un parapetto uguale ai due torrini laterali perché via maggiormente resista ai marosi delle tempeste, e con tale ostacolo, e col vuoto che verrà formato con la escavazione delle rocce giacenti nel fondo del Porto di faccia alla panchina da ricostruirsi avverrà il moto rotatorio delle acque onde le cateratte agischino affinché l'alga marina, che in questo Porticciolo s'insena e fruisca.

Dovendo eseguire il lavoro in parola è necessario ottenere dalla Superiore Autorità l'immediata approvazione per non perdere la propizia stagione ed ottenuta la facoltà dall'E.S. il Ministro dei Lavori Pubblici l'esecuzione di tali lavori occorre la spesa di £ 4749,88 come dalla stima dei lavori del 26 Giugno 1880.

L'Assistente Com.le
Milanesi Torquato

* * * * *

Ill.mi Sigg.ri Sindaco e Componenti la Giunta Municipale di Piombino

La vostra bontà mi affidò un incarico, che forse sarebbe stato superiore alla mia limitata intelligenza, se circostanze imprevedute non ne avessero facilitata la stesura.

.....

Vostro preciso desiderio quello di avere la istoria dettagliata del Porto dei Canali, la sua entità in rapporto alla classificazione, e il suo diritto storico, ed economico di fronte alle Leggi 20 Marzo 1865 e 16 Luglio 1884, V. 2518.

Il Porto di Piombino ha subito la prova dell'azione dei secoli, e dell'abbandono. L'ampio seno che la natura ha posto al sicuro dalle tempeste dell'ormai famoso Canale di Piombino un dì fu chiamato Golfo Trajano poi di Falesi indi Portovecchio riparo sicuro e indispensabile dello scalo dei Canali denominato Porticciolo.

La istoria di questi due Scali naturalissimi ha un periodo lungo che io narrerò a larghi tratti per giustificare la distinzione di Porticciolo e Portovecchio.

Il Porto di Piombino ha l'invidiabile fortuna di avere due splendidi vestiti = Il primo per i giorni belli e calmi ed è il Porto dei Canali = il 2° per i giorni cattivi ed è il Portovecchio avanzo glorioso del Golfo Trajano. Allo Scalo dei Canali che prospetta l'Isola d'Elba fa capo lo Sbarco e l'imbarco dei Passeggeri, delle merci, della Posta, e di quant'altro transita Piombino e la è la Dogana, la Capitaneria e quanto concerne le formalità, e le esigenze Marittime di maniera che è il Vero Porto Officiale, ove debbono di necessità riunirsi i servizi della Marina qualunque sia il tempo che domina l'irrequieto Canale.

Il Portovecchio non è adunque oggi che un semplice ricovero in tempi tristi, e o scarico necessario dei materiali occorrenti per la Ferriera che è situata sulla riva dell'ampio seno Falesi.

.....

Il Porto dei Canali serve come ho detto in tempi calmi e sereni ai rapporti dell'Elba col continente, e viceversa, allo imbarco e Sbarco dei passeggeri, delle merci, e di ogni altra cosa che venga a fermarsi qui, o transiti per altre località.

Il Portovecchio in tempi normali serve per i bisogni della Ferriera, e in tempi burrascosi per tutti, perché è un riparo di facile accesso, e sicuro.

.....

Il Portovecchio, e il Porticciolo dunque sono i due sbocchi naturali che servono di transito al Commercio, e all'industria Piombinesi in via d'incremento: ecco la definizione più vera delle due accennate denominazioni dovute più a necessità Storiche che a vere e proprie distinzioni.

Divenendo ormai ozioso parlare di ciò più a lungo, entro senz'altro a parlare in modo succinto delle fasi subite dal Porto così detto dei Canali.

Esso fino al 67 fu mantenuto dal governo. Dopo molti contrasti fu consegnato al Comune nello Stato nel quale si trovava, cioè in via di deperimento. Da una dichiarazione dell'Ing.re Alessandri risulta che il di 11 Febbrajo 1867 il Porto suddetto era in uno stato anormale: il 12 Febbrajo 67 lo stesso Alessandri nel verbale di consegna dichiarava il Porto in buono stato.

Senza indagare le cause di tale cambiamento, ciò che dimostra ampiamente, che il Porto alla consegna era in cattive condizioni e guasto: Dopo solo venti mesi dalla fatta consegna, e al seguito di continue e incessanti premure il 23 Settembre 1869 il Perito Del Testa omologava una perizia di restauri occorrenti al Porticciolo per la spesa di £ 29954,74. In così breve spazio di tempo le maree non potevano aver cagionato tanto guasto se già non esisteva antecedentemente.

Al seguito di tale perizia non potendosi il Comune di Piombino sobbarcare da solo a sì ingente spesa fece premure per un sussidio, e per il concorso dei Comuni interessati di Suvereto e Campiglia che risposero negativamente.

..... Intanto il Porto deperiva.

..... Di qui la necessità di nuovi studi i quali furono terminati il di 11 Settembre 1883.

..... la Prefettura con lettera 27 Luglio 1886 N. 1819 significava al Comune che nella recente nuova classificazione il Porto di Piombino era stato elevato alla terza classe, per la quale i lavori di riordinamento del Porto a senso dell'Art. 7 testo unico della Legge 16 Luglio 1884 gravano del 40% lo Stato e del 60% le Provincie e i Comuni interessati.

..... Con questa succinta relazione il mio compito è finito.

Non mi resta quindi che sottoporre alla Vostra sanzione il seguente schema deliberativo.

Piombino li 16 agosto 1887

(f:to illeggibile)

L'anno etc.

La Presidenza validamente sostenuta dal Signor Celati Azzolino riferisce.

La lotta sostenuta per quasi venti anni sul riordinamento del Porto dei Canali è finita. Il Comune stretto dalla necessità, e dalle insistenti premure dell'Autorità tutoria accollò i lavori del Porto all'accollatario Bianchi. In presenza di tale fatto il Comune si occupò di richiamare il Governo all'adempimento delle fatte promesse non essendo possibile, che dopo il categorico rifiuto dei Comuni di Campiglia e Suvereto Piombino si potesse da solo sobbarcare alla spesa dei lavori suddetti.

.....

Udita la relazione sulle fasi subite dal Porto dei Canali.

Sentite le spiegazioni della Presidenza in merito all'affare

Il Consiglio

Considerato

Richiede inoltre il Consiglio che la Sotto-Prefettura di Volterra lo tenga informato al più presto, se il passaggio alla 3° Categoria, lo ha, come ritiene, esonerato dal sacrificio del prestito stabilito quante volte per il disposto dell'Art. 13, del Testo Unico della Legge 16 Luglio 1884, i lavori occorrenti per i Porti di 2a e 3° Classe sia per nuove opere straordinarie, sia per opere di miglioramento, e di manutenzione, debbano essere eseguite a cura esclusiva dello Stato salvo le disposizioni contenute nel successivo Articolo 14, della Legge stessa.

* * * * *

Lavori Pubblici e Ornato, Vol. 110, Cat. V, II, 3 – dal 1865 al 1875, Busta 1869, V,2,3

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino
Elenco delle Carte componenti il progetto

Allegato 1 – Relazione

Idem 2 – Disegni delle Opere d'Arte

Idem 3 – Analisi dei prezzi

Idem 4 – Stima dei lavori

Idem 5 – Capitolato speciale per l'Appalto

Addì 23 Settembre 1869

Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile

Filippo Placido Del Testa

* * * * *

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino

Allegato N. 1

Progetto dei lavori di restauro da eseguirsi alle Opere Murarie del Porticciolo di Piombino e di quelli per l'espurgo dei depositi terrosi che ne diminuiscono notabilmente il Fondo originale

Relazione

Addì 23 Settembre 1869
Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile
Filippo Placido Del Testa

* * * * *

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino

Allegato N. 2

Progetto dei lavori di restauro da eseguirsi alle Opere Murarie del Porticciolo di Piombino e di quelli per l'espurgo dei depositi terrosi che ne diminuiscono notabilmente il Fondo originale

Disegni delle Opere d'Arte

Esposti in N. 2 Tavole

Addì 23 Settembre 1869

Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile

Filippo Placido Del Testa

(Le due Tavole)

Tavola I – Planimetria del Porticciolo dei Canali della Città di Piombino

“ II – Disegni per la esecuzione dei lavori di consolidamento e restaurazione delle Opere murarie componenti il Porticciolo dei Canali della Città di Piombino

Nella Tavola II ci sono 12 disegni in particolare:

A B C Lavori per la testata dell'antico scalo addetto alla conciatura delle barche

D E Lavori per il nuovo muro di panchina lungo il lato di Mezzogiorno

F G Lavori per un tratto di muro sottostante alla spalletta presso il lato di Levante

H I Lavori per la squadra di muro del Moletto sbarcatore innanzi la Sanità

K L Lavori per un tratto di panchina al disotto del Muraglione del Molo

M N O Lavori per la costruzione di nuovo scalo contiguo alla Porta a Mare

* * * * *

Allegato N. 3

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino

Progetto dei lavori di restauro da eseguirsi alle Opere Murarie del Porticciolo di Piombino e di quelli per l'espurgo dei depositi terrosi che ne diminuiscono notevolmente il Fondo originale

Analisi dei Prezzi

Addì 23 Settembre 1869

Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile

Filippo Placido Del Testa

* * * * *

Allegato N. 4

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino

Progetto dei lavori di restauro da eseguirsi alle Opere Murarie del Porticciolo di Piombino e di quelli per l'espurgo dei depositi terrosi che ne diminuiscono notevolmente il Fondo originale

Stima dei Lavori
Addì 23 Settembre 1869
Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile
Filippo Placido Del Testa

* * * * *

Allegato N. 5

Provincia di Pisa
Comunità di Piombino

Progetto dei lavori di restauro da eseguirsi alle Opere Murarie del Porticciolo di Piombino e di quelli per l'espurgo dei depositi terrosi che ne diminuiscono notevolmente il Fondo originale

Capitolato speciale per l'Appalto

Addì 23 Settembre 1869

Redatto dall'Ingegnere del Genio Civile

Filippo Placido Del Testa

* * * * *

Stessa filza, Busta 1870, V, 2, 3

Oggetto: Incatramatura ai Caterattini del Porto di Piombino

Ill.mo Signor Sindaco del Comune di Piombino

Ill.mo Signore

Prego la S.V. Ill.ma che è necessario Incatramare i Caterattini di questo Porticciolo, per conservarli dal brumo; Tanto a sfogo del mio dovere come custode dei medesimi, che quanto A:A:

Il Custode (f.to) Antonio Trapanesi

Piombino li 21 Giugno 1870

* * * * *

Stessa filza, Busta 1872, V, 2, 3

Illustrissimo Signor Sindaco del Comune di Piombino

Rendiamo conto A Vostra Signoria che nella mattina del dì 11 8bre a ore 12 meridiane franò una quantità di masso da Pane di Sapone detto la Rocchetta dalla parte di Tramontana guardante il Ponente dalla parte del Porticciolo dei Canali di questa Città.

Questo è quanto rendiamo conto per nostro dovere

Le Guardie Municipali

Gragnani, Mugnai

Piombino dì 11 8bre 1872

* * * * *

Stessa filza, busta 18, V, 2, 3

Schema di Deliberazione

Letto i reclami avanzati dai padroni di Barchi, e Gondole in data del 21 Ottobre e 24 Novembre 1871.

Letto la replica dell'Agente di Sanità del 22 Novembre alla Officiale del Sindaco di Piombino del 20 Novembre 1871.

Letto la relazione della Commissione Comunale nominata a tale uopo nella tornata del 20 Novembre 1871 datata 30 dello Steso Mese

Visto il rapporto dell'accollatario la manovra dei Caterattini

Considerando che in (a lapis corretto in: da) anni da che è stato costruito il Porticciolo non era mai avvenuto simile interramento forse perché precedenti Regolamenti Governativi proibivano lo scarico di qualunque specie (a lapis corretto in: materia) di Spurghi non solo nel porticciolo (cancellato con un frego) seno di mare dalla Punta della Cittadella alla Rocchetta, ma anche non si permettevano da Levante dalla Piazza Appiani alla Batteria S, Sebastiano.

Considerando che è luminosamente provato che l'interro di Ciottoli ai caterattini è causato dai Lavori fatti eseguire dalla R.a Amministrazione del Bagno Penale, ed il conseguente riempimento del Porto d'alga marina che già imputridite infettano l'aria e rendono malsano agl'abitanti della nostra Città.

Considerando che anche attualmente a Cura del Bagno Penale per i lavori che si costruisce dalla parte di Levante in vicinanza della Rocchetta alla Batteria S. Sebastiano si getta una gran quantità di Terra nella ripa e spiaggia del Mare la quale con temporali di Levante viene a trasportarsi nei pressi e vicinanza del porto stesso, e ne arreca maggiore interro.

Di protestarsi conforme protesta contro la R.a Amministrazione del Bagno Penale di Piombino, per gli interri verificatisi dentro e fuori del Porticciolo dei Canali a causa dei Lavori eseguiti nella decorsa estate per la Costruzione di un Muro di cinta, facendo pervenire la presente col corredo in copia autentica dei relativi documenti a S. Eccellenza il Ministro dell'Interno al quale spetta la tutela della Pubblica Salute e dallo stesso prelodato Ministro dipendono pure le amministrazioni dei Bagni Penali, affinché voglia degnarsi provocare quei provvedimenti necessarj la rimozione delle materie che ingombrano il Porto in parola che impediscono la manovra dei Caterattini, da quella amministrazione che è stata causa del lamentato interro, con voti resi peralzata e seduta

* * * * *

Avanti la Pretura di Piombino
Relazione di Perizia Giudiziale

Nella causa vertente avanti questa Pretura tra il Sig. Azzolino Celati nella sua qualità di Sindaco della Comunità di Piombino e il Sig. Cav. Carlo Passino Sotto Prefetto di Volterra come mandatario del R.° Demanio il Pretore di Piombino all'udienza del di 9 Novembre 1872, nominava i sottoscritti Ingegneri Periti in causa e destinava il di 4 Gennaio 1873 per la presentazione del giuramento.

Prestato il giuramento i Periti dettero principio alle verificazioni riservandosi di ripeterle conforme le ripetono nel di 14 Febbraio andante.

Al seguito di dette scrupolose verificazioni i Periti concordarono quanto segue, premesso i seguenti

Cenni sul Porto dei Canali di Piombino

Sulla estremità della punta meridionale del promontorio di Populonia, in mezzo a due collicelli è situata la Città di Piombino. Lo stretto omonimo di mare la separa a Ponente dall'Isola dell'Elba.

Nella sommità del Collicello di Levante è posto il forte Castello, e nella sunnominata del Collicello di Ponente il Palazzo di Cittadella, a Cavaliere del Mare nella estremità a greco della Città stessa trovansi l'antica Rocchetta piantata sopra uno scoglio sporgente in mare.

Tra le due punte della Rocchetta e del Collicello di Cittadella trovasi il Porticciuolo dei Canali di Piombino. E' corredato dal lato di terra di panchina nella quale elevasi il muro che sostiene la pubblica Via il Terrapieno della Piazzetta dell'antico e moderno Stabilimento Penale.

Questo Porticciuolo esposto com'è ai venti meridionali, non offriva sicuro ricovero alle barche.

Per difenderlo dalle furie del mare, or son circa trent'anni fu costruito un muro, con scogliera all'esterno ed una scogliera a guisa di molo fu gettata dal lato di Ponente a difesa della bocca.

Tali costruzioni furon dirette a provvedere un facile approdo ed un sicuro ancoraggio dell'Isola d'Elba, ma a questo segnalato beneficio tenne dietro un grave pericolo sul lato igienico, in conseguenza delle Alghe marine, le quali invasero il nuovo Banco. Queste alghe furono in principio, con grave spese remosse, ma nuove alghe ad ogni mareggiata si ammassarono tramandando segnatamente nella calda stagione, nuove esalazioni, che agitavano la Città, sicché nuovi studi si resero necessari onde allontanare questo pericoloso rifiuto del mare.

Furono aperte allora nel muro da poco tempo costruito due luci munite di Cateratte a valvola all'esterno, le quali servirono d'egresso alle alghe spinte dai venti di Scirocco e Mezzogiorno per la bocca del Porto dopo avere fatto il giro del porto

stesso. Quando spiravano i venti di Ponente venivano le dette Cateratte chiuse, e se aperte il mare non molto agitato, le alghe in poca quantità s'introducevano per le cateratte stesse e quindi uscivano dalla bocca del Porto.

Così mediante dette cateratte, se le alghe non del tutto scomparivano dal porto, nulladimeno in poca quantità e assai di rado vi si permanevano e che con poca spesa venivano remosse.

Ciò è stato riconosciuto e ammesso dal Sig. Botti Ingegnere del Demanio.

Lavori di recente eseguiti dal Demanio allo Stabilimento penale di Piombino

Riconosciuta la insufficienza dell'Antico fabbricato del Bagno di Pena a contenere il crescente numero dei delinquenti, il Demanio ne ordinò l'applicazione col corredo in oltre di quei locali prescritti dai regolamenti in proposito. Nel 1809 recinse in conseguenza con muro il pubblico piazzale, che prospettava il vecchio fabbricato e la spianata laterale dal lato della Rocchetta, la quale in addietro serviva per l'esercizio degli Artiglieri al Tiro.

I vecchi muri, che sostenevano dal lato di Ponente cioè dal porto dei canali il piazzale e la spianata bastarono alfine ed il tempo lo aveva dimostrati, ma il Demanio volle rialzare il piazzale e spianata per circa metri quattro ciò che portò alla conseguenza di rialzare d'altrettanto li stessi vecchi muri. In questo rialzamento dei vecchi muri non fu ben calcolata la resistenza dei muri stessi a reggere il muro nuovo, e insieme a questo la spinta del terrapieno, sicché il nuovo lavoro non era ben ultimato quando il vecchio e il nuovo muro sovrapposto riunirono per la lunghezza di metri circa ventotto da X a Y (vedasi l'unita pianta) e dietro questo franò il terrapieno ingombrando il cassa fondo ivi scagliato dal mare per non breve tratto tra la Rocchetta, ed il muro e scogliera del Porto.

Con sollecitudine fu dato mano ad un muro più solido si assegnarono a questo dimensioni capaci di sostenere l'enorme carico e spinta del Terrapieno dei piazzali e sassi e la terra scavata per far luogo al fondamento di questo nuovo muro si gettarono parte in mare a ingrossare l'ingombro cagionato dalla rovina, ingombro di poi alimentato cioè nel 1872 con le macerie ottenute dalla demolizione dell'antica e storica Rocchetta.

Conseguenza della rovina del muro e della Frana del Terrapieno

Il porto dei canali è difeso dai venti di Levante e Tramontana dalla punta della Rocchetta e della Città, dai venti di Mezzogiorno e Ponente non ha altro riparo che il piccolo molo e il muro di moderna costruzione.

Il mare da detti ultimi venti agitato frangendo nella massa di materie rovinate e franate dal superiore piazzale del Demanio addossò parte di questa materia alle

Cateratte e l'impedì d'operare, impedimento non verificatosi per lo innanzi perché come è stato detto di sopra il fondo del mare tra la punta della Rocchetta e le Cateratte è scoglioso. Contemporaneamente le alghe erano per la bocca del porto spinte nel porto stesso le quali non avendo egresso dalle due cateratte, ivi si depositarono ed ammassarono.

La Comunità sollecitò il Demanio a rimuovere quell'ostacolo, al quale aveva dato causa ma inutilmente allora fu che per provvedere alla salubrità dell'aria poiché l'alga fermentando sviluppò in quantità il nocivo gas idrogeno solforato, la Comunità intraprese quella rimozione dichiarando di far ciò a spese di chi di ragione. Ma nuove mareggiate portarono nuovi addensamenti di materie, sicché stancatosi adì il Tribunale.

La spesa fatta dalla Comunità per detta rimozione è stata verificata dal Sig. Dotti Ingegnere del Demanio in £ 956,64.

Risultamenti della visita dei Periti

I Periti giudiziali presero cognizione degli atti del Processo, prestarono nel di 4 Gennaio ultimo il giuramento, e nello stesso di e successivi visitarono il luogo della disputa, visita che ripeterono nel di 14 Febbraio andante.

In queste visite i Periti stessi hanno verificato, che le materie sassose estratte dai reiterati addossamenti alle Cateratte, dal lato esterno, e depositate sulla panchina del porto, e in vicinanza della medesima, ammontano a circa duecento Metri Cubi, e che di queste materie molti pezzi han sempre adesa la calcina, ciò che dimostra avere essi fatto parte del muro rovinato e demolito.

Trovarono inoltre, addossate, sempre all'esterno nuove materie sassose alle Cateratte per l'altezza di oltre due metri e mezzo sopra la soglia delle cateratte stesse, e dalla parte interna, cioè del porto per un metro e mezzo addossate dell'alga.

Quest'alga occupa il Porto per circa Metri quadri novecento, estendendosi dalla panchina di fondo **A B** fino alle linee **C D E** ed è così addensata fino al fondo del porto cioè di oltre un metro e mezzo che sporge circa trenta centimetri sul pelo del basso mare, e permette di sopra transitare, senza pericolo di affondare in alcuni punti. Infine trovarono la panchina in parte rovinata, i cui materiali ingombrano tuttora il porto quasi adiacente al luogo di rovina ed è da ritenersi che non abbiano influito nell'otturazione delle Cateratte per la loro posizione presa sul fondo del porto stesso.

Premessi tali risultamenti, i Periti, in mancanza d'istruzione dopo le più accurate indagini sono scesi nelle seguenti

Conclusione

- 1°. Che l'ammassamento dell'Alga nel porto è la conseguenza della inoperosità delle cateratte
- 2°. Che l'inoperosità delle cateratte è la conseguenza del rilevante addossamento di materie sassose spinte dalle mareggiate all'interno delle cateratte stesse

3°. Che dette materie sassose sono la conseguenza della rovina del muro e piazzale superiore dello Stabilimento Penale, e dalla demolizione della Rocchetta, poiché per l'innanzi di tal rovina e demolizione, mai erasi verificato addossamento di materie sassose alle Cateratte, non escluso che nel fondo scoglioso siansi ghiaja ed arena

**Lavori e spesa per rimuovere gli Ostacoli che ora si
oppongono alla operosità delle Cateratte**

Le materie da rimuoversi non sono solo quelle di presente addossate alle Cateratte, ma le altre ancora giacenti in vicinanze delle medesime le quali nuove mareggiate possono spingere sulle Cateratte medesime, appena quelle, che ora vi sono addossate, verranno rimosse, li giudicano queste materie da estrarsi all'occorrenza metri cubi 260 la cui remozione porterà la spesa di

	£ 182,00
l'alga da esportarsi del Porticciolo giudicansi di metri cubi 540	“ 648,00
per risarcimenti alle cateratte per facilitare l'egresso delle restanti alghe	“ 130,00

Importo dei lavori da farsi	£ 960,00
ed il lavoro fatto cioè la materia sassosa rimossa in Metri cubi 200 e depositata sullo scalo e da esportarsi	“ 100,00

Importo del lavoro complessivo sopra descritto	£ 1060,00
--	-----------

Non è compresa nella somma suddetta quella spesa in più volte sostenuta dalla Comunità per rimuovere l'alga dal Porto negli ultimi due anni.

Urge ed è necessario tanto pel lato igienico ed economico provvedere che sieno rese operose le Cateratte nel più breve termine possibile od almeno entro tutto Marzo prossimo onde approfittare della forza delle grandi mareggiate che periodicamente avvengono nel plenilunio di Marzo perché con tal mezzo si ottiene sicuro lo scopo igienico di veder presto il Porticciolo sgombrato dall'Alga, ed anche perché diversamente eccederebbersi la spesa presagita.

Firmati all'originale
Aristodemo Ficalbi
Gaetano Galardi
Giovanni Maino

Presentata questa Relazione alla Cancelleria della Pretura di Piombino addi 15
Febbraio 1873

* * * * *

Busta 25

- c. 1 – Genti d'arme di Carlo VIII in Piombino
Brigantino al servizio dei Fiorentini rifugiati nello stagno di Piombino
10 e 15 Dicembre 1494
- c. 5 - . . . terre ortive con canneto situato nei confini di Piombino, in luogo detto al Porto di Piombino nella via pubblica . . .
4 Agosto 1556
- c. 9 - (Piombino) Faliegi, porto, palizzate, fondale da mt 1,20 a 1,70
1283
- c. 13 - . . . i Padri Anziani eleggono il Capitano Baptista Crispina per fare resarcire et acomodare li Secchi così quelli dello Scalo dei Canali, come quelli del porto di Faliegie, con autorità di poter impiegare uomini per lavorare in essi secchi, e dare loro i necessari salari
12 Giugno 1575
- c. 20 – Simon Juliani è il Sindaco di Piombino
Costruzione opere tersinarie: arsenale nel porticciolo di Piombino.
Bocca otturata per il maltempo
2^a metà sec. XVI
- c. 21 – Bisogno grande di fare acconciare la terzinaria fino a lo schoglio del Margone et il secho acciò che facilmente quivi si possa scaricare le mercantie che venghino alla terra nostra
5 Aprile – 4 Maggio 1510
- c. 22 – Convenzione stretta da due deputati del Comune di Piombino (Lucianus Gerardi e Franciscus Juliani Buzaglie) con Maestro Lodovico Gerardi, per condurre a termine la Tarzinata (o arsenale) rimasta incompiuta
3 Giugno 1513
- c. – 29 – Appalto del risarcimento della Terzinaia
24 Maggio 1576
- c. 35 – Necessità di acconciare e ridurre il “secco” nello scalo o porto de' Canali reso ormai malsicuro; approvato il provvedimento atto a dare la sicurezza indispensabile ai vascelli
22 Luglio 1628

- c. 36 – Una galera della quadra di Napoli si calò a questo Porto de' Canali, e levò tre pezzi d'artiglieria dal Castello, cioè due di bronzo e dalla Porta uno di ferro, per farli rifondere per essere guasti come li Signori Ufficiali Regi dissero d'ordine del Sig. Vice re di Napoli per riattarli e restituirli di poi al suo Luogo . . .
10 Aprile 1635

Busta 33

- c. 65 – Un orbetellano, priore degli Anziani, andò con un vascello a Porto Baractuli e portum Falescie
5 Gennaio 1447
- c. 65 – L'orbetellano Antonello Dini vendè una barca di vino
Prodotto nei suoi campi

Busta 78

- c. 125 – Petro de Capponibus oratori Neapoli
Una nave carica d'allume, nella quale è interesse di molti mercatanti Fiorentini, padroneggiata da Antonio di Domenico bellino di Villafranca, è stata presa nel porto di Piombino da Franzino Pao padrone di una galea di quelle di Villamarina, Abbiamo scripto alla M.tà di m. Giovanetto Villamarina et a detto Franzino: non sappiamo che effecto habia a seguire. Ma molto extrano ci pare che da soldati della M.tà del Re è non habbino a ricevere queste incomodità et questi danni. Parlerai alla havuta, di questo caso colla M.tà del Re: et procurerai che s'habbi lettere a decto Villamarina et franzino in favore di questi mercanti dannificati et in modo che anchora per lo addivenire non habbino più a seguire tali inconvenienti. Die XXV Februarj MCCCCLXXXIIJ
segue Iannetto de Villamarina Cap.º classis regie e Franzino de Pao de Barzolona, senza data a carta 117rt il primo tº il secondo
25 Febbraio 1483
(Cardarelli annota che il porto è certamente Faliegi)

Busta 79

- c. 79 – Fratelli Lorenzo et Jonni de Medici (annotazione del Cardarelli: di Pierfrancesco) Magnifici . . . fratelli mando da V.M. cecho mio cancellieri portatore di questa, per faseli intendere alcune mee occorrentie prega quelle appresso da N.S. havere donato fede come ad me faciano io in loro confido . . . de mia mano in la nave salvaga a porto de fores a die XIIJ febraio Lo prencipe de Salerno
12 Febbraio 1495
(annotazione del Cardarelli: fores = farese per Faliegi)

Busta 196

- c. 20 – Vendiero Gabelle

£ 3000 ad Andrea c. Leonardi Antonij Pierj de Plumbino

21 febbraio nostra 22 febbraio

fu consigliato di fare venire 1500 sacca di grano e fino a 2000

un altro 1500 sacca

25 febbraio

Strumenti. Biagino I. s'impegna di far venire et consignare si tempus

Parti tua in terra ad Canalem PlumbiniJ, e tempo non permettendo al

Porto Faliegij di Plombino

1453 febbraio

* * * * *

Renzi Rizzo C., *Tegolai, barattolai, vasellai a Pisa nel XIII secolo: note sui produttori di ceramica pisana e sulla loro distribuzione all'interno della città*, in *Bollettino Storico Pisano*, LXIII, pp. 70/76, Pisa, 1994

.....

Dai documenti da me utilizzati sembrerebbe che per indicare i recipienti da olio venisse usato il nome *baractolus*, di genere maschile e per indicare il contenitore da grani si facesse riferimento alla *baractula*, di genere femminile.

E' evidente comunque che entrambe le varianti designavano un tipo di recipienti con caratteri formali e funzionali pressoché identici a quelli delle giare islamiche, o meglio, a ulteriore conferma di quanto già detto precedentemente, ai nostrani orci o coppi (. . .) ma il dato che mi preme sottolineare è che potevano raggiungere anche capacità notevoli: sono infatti documentate *baractule* di uno staio e di una o di due quarre, cioè della capacità rispettivamente, di circa 70 litri, di circa 17,5 litri e di circa 35 litri (. . .) Il toponimo non è stato esclusivo della nostra città. *Portus Barattori* o *Portus Baractuli* (attuale Baratti, in prov. di Livorno) è attestato a partire dal 1117 e il *Castrum Baractuli*, in Sardegna, dal 1287.

.....

* * * * *

Garzella G., *Da Populonia a Massa Marittima: problemi di storia istituzionale*, in, *Populonia e Piombino in età medievale e moderna*, p, 12/13, nota 20, Ospedaletto (PI), 1996.

- Pag. 12 e nota 20 –

La popolazione risiedeva a quell'epoca ai piedi del promontorio, vicini al mare, dove dal 1117 conosciamo l'esistenza del castello di "Porto Barattoli"

- 1117 aprile 23 (N. Caturegli, *Regesto della Chiesa di Pisa*, Roma 1938 (Regesta Chartarum Italiae, 24), n. 277).

- Pag. 13 –

Come in epoca romana repubblicana, allorché – secondo il già citato racconto di Strabone – l'abitato sull'"alto promontorio" era in abbandono ma "il suo porto *era* meglio popolato, la vita pulsava in corrispondenza dell'insediamento portuale, che appare dunque centrale per la vita di Populonia. Anzi, la denominazione toponomastica suggerisce, per quello medievale un'esistenza autonoma: non 'porto di Populonia', infatti 'Porto Barattoli', toponimo che sembra contenere anche l'indicazione di una sua precisa specificità. Sulla base di una ricerca di Catia Renzi Rizzo relativa alla terminologia impiegata nel medioevo per designare i vari tipi di contenitori ceramici, l'appellativo 'barattolo' (o meglio 'Baractula', al femminile) appare riferibile a grossi contenitori la cui capacità – laddove è specificata - oscilla tra uno staio (cioè 70 litri) e due quarre (la metà di uno staio). Si può perciò pensare ad una forte concentrazione, nel 'Porto Barattoli', di tali contenitori (una sorta di 'orci' o 'coppi') provenienti, carichi di prodotti secondo la tradizione romana del trasporto con anfore, dall'antistante isola d'Elba o dalla Sardegna o dalla Corsica, con destinazione in quello che Strabone aveva indicato come " il miglior punto di imbarco dal continente verso le tre isole che abbiamo nominato". Ma sembra ancora più probabile che in queste 'baractule' venissero convogliate a 'Porto Barattoli' ingenti quantità di grano di Maremma destinate alla distribuzione, almeno fino a quando non si affermarono gli impianti portuali di Piombino. E l'ipotesi è confermata da un documento consolare genovese del 1142 con il quale alcuni "ianuenses" che "fuerunt in mercato ad Popoloniam" vennero obbligati a pagare al 'cintrago' della loro città "minam grani unam: evidentemente una quota del prodotto di cui erano andati a rifornirsi a quel mercato.

.....

* * * * *

Carrara M., *Piombino. Frammenti dal passato*, p. 77, Firenze, 2015

Anno 416 (o 417) d.C. – Il prefetto Claudio Rutilio Namaziano nel suo poemetto *De reditu* (*Viaggio di ritorno*, a cura di Picone T., Como, 1987, pp. 63/67) scritto in distici elegiaci, purtroppo giuntoci mutilo, racconta il suo viaggio via mare da Roma alla Gallia, per portare soccorso alle sue proprietà devastate dalle incursioni barbariche. Dopo aver elogiato il ferro elbano, descrive Porto Falesia, lo stagno gestito da un ebreo, e Populonia:

Spuntava il sole: procedendo a forza di remi, abbiamo l'impressione di star fermi, ma la terra lasciata indietro rivela il movimento della nave.

.....

La vicina Faleria arresta la sfibrante navigazione, sebbene Febo fosse a metà del suo corso. Per caso proprio allora per i rustici crocicchi gli abitanti del borgo, allegri, ricreavano gli animi stanchi con sacri giochi; infatti in quel giorno Osiride, finalmente risuscitato, fa spuntare i rigogliosi germogli per le nuove messi: Sbarcati, ci avviamo verso una locanda e vaghiamo nel bosco: ci attraggono gli incantevoli stagni dall'acqua bassa chiusa tutt'intorno; l'acqua piuttosto estesa d'un bacino circoscritto consente ai vispi pesci di ruzzare entro i vivai. Ma mi fece pagar caro il riposo di quel delizioso soggiorno il locandiere più duro di Antifate quanto ad ospitalità: infatti gestiva quel locale un ebreo brontolone, essere cui ripugnano i cibi umani. Egli ci dà colpa di arbusti rovinati, di alghe spiaccicate, si lamenta di ingenti danni per un po' d'acqua bevuta.

.....

Borea, si leva contrario, tuttavia noi, in piedi, gli resistiamo, facendo forza sui remi, quando il chiarore del giorno non fa scorgere le stelle. Lì presso Populonia dischiude un litorale sicuro, dove si addentra fin verso i campi una baia naturale. Colà non innalza al cielo la sua mole ben costrutta un faro riconoscibile di notte per la luce, ma gli antichi, trovata una salda roccia come osservatorio, dove una vetta imponente incombe sui flutti e li respinge indietro, hanno costruito un castello a duplice uso degli uomini: difesa per la terra e mezzo di segnalazione per il mare. Non si possono riconoscere le testimonianze delle epoche passate: il tempo vorace ha distrutto le grandiose mura; diroccate ormai le mura, ne rimangono soltanto le vestigia, i tetti giacciono sepolti da copiose macerie. Non rammarichiamoci che i corpi mortali si dissolvano: vediamo dagli esempi che anche le città possono morire.

.....

* * * * *

Carrara M., *Piombino Città Murata*, p. 172, Piombino, 2014

Nota di Leonardo da Vinci “L’ombre verdi”.

Il Genio annota, alla carta 125r del suo Manoscritto Madrid II conservato presso la Biblioteca Nazionale di Madrid, i riflessi e le trasparenze di luce, mentre al tramonto del sole si trovava al Porticciolo dei Canali o di Marina, e l’ombra delle vele e delle barche in acqua riflettono sul muro strane ombre verdi. La carta è datata da Leonardo “1504 a Piombino il di dognissanti”:

“De Pittura. Io vidi già l’ombre verdi fatti da le corde albero e antenne sopra d’una pariete di muro bianco andando il sole in ochaso e cquesto achadeva che cquella suerfitie d’esso muro che non si tignieva del lume del sole si tignieva del cholore del mare che lli era per obbietto”.

.....

Il verde delle ombre delle alberature di un veliero, proiettate su una parete illuminata dal sole al tramonto, è per Leonardo derivato dal riflesso del mare.

.....

* * * * *

.....

Marina

Marina con il suo Porticciolo e le costruzioni che lo circondano è una degli angoli più caratteristici di Piombino.

Lo sfogo della macchina fotografica in questo luogo suggestivo era naturale e la quantità di immagini fino ad oggi pervenuta è così vasta e varia da permettere una ricostruzione ambientale molto particolareggiata.

Non solo però l'ambiente fino a se stesso, seppure interessante nei suoi mutamenti, ma anche la vita che quotidianamente vi si svolgeva e che durava da secoli.

Qui infatti i Piombinesi si recavano ad attingere acqua ai Canali, allora principale fonte di approvvigionamento della città, ed agli attigui lavatoi le donne si incontravano per fare il bucato.

Qui inoltre era la testa di ponte per il traffico merci e per il trasporto passeggeri all'Isola d'Elba. Con il mutare poi delle condizioni di vita mutarono inevitabilmente anche le funzioni del Porticciolo.

L'acquedotto inaugurato nel 1925, tolse ai Canali la vitale importanza che li caratterizzava da secoli, e tolse anche l'importanza ai lavatoi che vennero abbattuti.

Anche il trasporto passeggeri ed il traffico merci passarono definitivamente al Portovecchio che intanto aveva assunto un'importanza nazionale grazie allo sviluppo delle sue industrie.

Così, mentre nelle altre zone della città la vita continuava o prendeva nuova forma, qui andava via via scomparendo.

Un malinconico senso di vuoto avvolge oggi il Porticciolo cui compete soltanto una funzione di rifugio per piccole imbarcazioni, ma restano, al di là della retorica, le immagini delle lavandaie e della raccolta dell'acqua, delle "barche di turno", e dei piroscafi alla boa, immagini di scene perdute nel tempo eppure ancora pulsanti di vita, a suggestiva testimonianza dell'ultimo atto d'un lungo passato di quotidiana attiva presenza.

Le trasformazioni ambientali

Ancora negli ultimi anni dell'Ottocento per accedere al Porticciolo si doveva attraversare l'antica *Porta a mare* posta sulla Via delle Fonti, poco più giù dell'abbeveratoio allora in efficienza, quindi lungo la stessa via si raggiungevano i Canali, gli attigui lavatoi pubblici, la Capitaneria di Porto ed il molo. La Porta a Mare venne demolita prima ancora che finisse il secolo, e contemporaneamente fu costruito alla destra dei Canali il casotto della Guardia di Finanza (la guardiola) attaccato al quale, sulla sinistra, ne venne costruito poco più tardi un altro identico che andò a formare il piccolo edificio ancora esistente. Intorno al 1908 venne quindi eretta, lungo il muro di cinta del Porticciolo, dirimpetto ai Canali, una lunga tettoia cui se ne aggiunse un'altra alla scalinata dove è tuttora, intorno al 1910.

Contemporaneamente fra le due tettoie cominciò a funzionare un piccolo bar a forma di edicola per la vendita di caffè, birra e sigarette, la cui sola immagine conosciuta

sino ad oggi era stata erroneamente attribuita a Piazza Bovio, e che cessò l'attività intorno al 1920.

Al suo posto troviamo in quell'epoca, e per breve tempo, una più piccola costruzione anch'essa a forma di edicola, quindi il casotto rettangolare del Dazio che sarà demolito negli anni Cinquanta.

Pressappoco nello stesso tempo in cui il bar cessava l'attività, scompariva anche la prima tettoia e veniva fissata sul terreno del molo una gru metallica per il caricamento e lo scaricamento delle merci, che prima di allora veniva eseguito a braccia.

Intanto sotto la ripa della Cittadella, dietro la Capitaneria di porto, era stato creato nei primi anni Dieci un molo frangiflutti allargato nel dopoguerra ed ora occupato dal piazzale d'alaggio, dove sorgeranno in parte prima i Bagnetti, negli anni Venti, e dopo l'edificio della Lega Navale, negli anni Trenta. Su questo molo, fra i bagnetti e la Capitaneria di porto, fu creato intorno al 1924 un gabinetto pubblico dalla forma singolare, demolito poi per far posto all'edificio che comprendeva gli uffici amministrativi e la casa del guardiano della Lega Navale Italiana nella sua seconda versione.

A partire poi dal 1926 e fino alla prima metà degli anni Trenta, l'ospedale vecchio, che si affaccia sul Porticciolo, fu completamente ristrutturato per iniziativa di un comitato sorto nel 1925 per festeggiare il 25° anniversario di regno di Vittorio Emanuele III, ed a questi sarà poi intitolato. I lavori di demolizione e rifacimento dei vecchi ambienti, che cambiarono notevolmente tutta la facciata sul Porticciolo, comportarono anche l'abbattimento dei lavatoi pubblici al cui posto venne edificato il refettorio (intitolato a Costanzo Ciano) del nuovo ospedale.

Sempre nella seconda metà degli anni Venti venne creata sulla sinistra della Via delle Fonti, al posto del muretto preesistente, la ringhiera in ferro battuto ancora visibile.

Dei primi anni Trenta è infine il capannone dell'Opera Nazionale Balilla attuale sede del Circolo di pesca sportiva *Il Porticciolo*, dove venivano custodite le lance e le iole per addestramento domenicale della Gioventù Italiana del Littorio e, poco dopo, l'edificio della Lega Navale Italiana realizzato in due successive versioni.

Da rilevare inoltre la scomparsa di una delle cinque teste animalesche che formavano i Canali (la prima a destra) avvenuta in epoca e circostanze tuttora sconosciute, e che in una cartolina di fine secolo appaiono tutte presenti.

.....

Il trasporto passeggeri

.....

Fra i circa venti nomi di piroscafi che dalla fine del secolo scorso fino al 1940 effettuarono il servizio Piombino – Isola d'Elba e viceversa, si ricordano maggiormente il *Montecristo* (ex *Giglio*) e l'Elba (poi *Argentario*) e quelli più recenti come il *Cappellini*, il *Guerrazzi* e lo *Sgarallino*, al cui nome è legato anche il ricordo della tragedia del 12 settembre 1943 quando spezzato in due da un siluro nemico, si inabissò nelle acque del canale trascinando con sé circa duecento persone.

Porto Baratti

Baratti è un'insenatura di forma circolare a ridosso del colle di Populonia (parte settentrionale del promontorio di Piombino) che la protegge dai cattivi tempi provenienti dal II quadrante e parte da quelli del III.

.....

Porto Baratti fu sorvegliato, dal XV secolo al 1860 circa, da castello posto sul sovrastante colle e dalla omonima torre ubicata SW del golfo, quasi a contatto con il mare.

.....

Scomparso il Granducato di Toscana, a Porto Baratti, quasi abbandonato ma sede di un posto di Dogana di 2° classe, vi fu una modesta ripresa del traffico marittimo. Negli anni dal 1887 al 1908 il movimento si mantenne su una media annua di 1.250 ton di merci quasi tutte imbarcate (minimo di 640 ton nel 1895 e massimo di 1954 ton nel 1904; le merci in arrivo, complessivamente solo 123 ton, furono scaricate negli ultimi 11 anni del ventiduenno considerato), costituite da carbone vegetale, legna da ardere, grano e pochi altri prodotti della terra.

.....

Non esistendo alcun pontile, le merci venivano caricate su gozzi che andavano sottobordo al veliero per trasbordarle. I piroscafi addetti al servizio di linea postale tra Portoferraio e Piombino, allorché spiravano i venti di scirocco e mezzogiorno, scalavano a Porto Baratti anziché a Piombino, dove in tali condizioni l'ormeggio non era possibile; i passeggeri allora dovevano dirigersi alla stazione di Poggio all'Agnello (attuale fermata di Populonia sulla linea Campiglia Marittima-Piombino) a circa 2 km di distanza.

Scorie ferrose, residuo delle fusioni di ferro, scavate negli enormi depositi di questo minerale che gli Etruschi avevano accumulato nei secoli intorno a Porto Baratti, furono casualmente impiegate poco dopo il 1910 per imbrecciare qualche strada del Comune di Piombino; ma durante la guerra 1915-18 il grande fabbisogno di ferro richiamò su tali depositi l'attenzione di alcuni industriali e, su iniziativa della società Breda di Milano, si cercò di valutarne l'entità. Ricerche furono condotte per tutta l'estensione delle discariche popolonesi mediante trincee, pozzi e gallerie. Risulta che il volume complessivo delle scorie e del frammisto materiale sterile venne approssimativamente stimato in 40 milioni di tonnellate; il tenore di ferro, variabile da zona a zona, fu in taluni punti valutato superiore di 60%.

Parallelamente alle ricerche, la Società Populonia Scorie Ferro iniziò lo sfruttamento dei depositi, con mezzi forse inadeguati alla quantità di materiale che si doveva scavare (soprattutto la rilevante massa di sterile da scartare), in relazione alle pressanti necessità belliche. Fu impiantata una estesa rete di binari tra i punti di escavazione e un grande deposito costruito in riva al mare, collegato a sua volta a un impianto di cernita delle scorie.

Dopo l'arricchimento effettuato mediante vaglio manuale, le scorie venivano caricate, con una potente benna a ponte (in loco fu impiantata pure un'apposita officina per la produzione d'energia elettrica), su vagoncini ferroviari e portata su un pontile, e quindi riversata in chiatte le quali erano poi rimorchiate sottobordo ai piroscafi alla fonda per il trasbordo del carico.

.....

Si costituì nel 1920 a Genova la Società Populonia Italica, diretta da tale ingegner Walter Wrubel; un'impresa con capitale germanico sostituitasi alla Populonia Scorie Ferro, che fece affluire dalla Spagna a Porto Baratti tecnici specializzati e molte attrezzature tecniche. Presso Punta della Tonnarella, poco lungi dall'antica torre e dal fabbricato dove aveva sede la Guardia di Finanza, fu realizzato un grande impianto di separazione nel quale, con sistema elettromagnetico, era possibile aumentare la percentuale del ferro dal 35-40% fino 56%, mentre il titolo di silice aveva impedito in passato la fusione della maggior parte delle scorie popolonesi nei vicini altiforni di Piombino e di Portoferraio.

Dall'impianto di separazione una teleferica trasportava le scorie arricchite fino a un pilone in mare, eretto su una scogliera di colore nero appena emergente, parte della diga foranea dell'antico porto etrusco, di fianco al quale si ormeggiavano piroscafi e velieri.

La Società Populonia Italica fu costretta ad abbandonare nel 1929 in maniera quasi precipitosa gli savi, in conseguenza dell'esito ad essa sfavorevole di una controversia sorta con i proprietari del suolo popolonese riguardo la sorte delle scorie metallifere. Tutti gli impianti furono smantellati e parte del materiale fu posto sotto sequestro giudiziario e fu venduto all'asta. L'impresa dell'ingegner Domenico Collavoli e di Mario Rehua, che aveva condotto qualche scavo di scorie per conto della società Ilva anteriormente alla Società Populonia Scorie Ferro, riprese lì attività estrattiva a Baratti e in altri punti del litorale maremmano, ma con mezzi tecnici limitati rispetto a quelli che impiegava la società "tedesca". L'attività di recupero delle scorie popolonesi, che nel 1942 fu assunta dalla società Ferromin, andò diminuendo nel 1950, a causa del minore assorbimento del prodotto da parte dell'industria siderurgica, e cessò completamente nel 1960.

.....

Piombino *Periodo storico*

L'origine di Piombino va ricercata nell'antico porto di *Falesia* – poi *Falieggi* – segnato, negli itinerari marittimi della famosa *tabula Peutingeriana*, presso l'antica foce del fiume Cornia,

.....

Il sottostante porticciolo (attuale "porticciolo di Marina"), fortificato e protetto dal mare con una semplice barriera di massi, divenne importante struttura per i traffici della Repubblica Pisana, sotto il cui dominio Piombino cadde nel 1233.

Lo scalo di Piombino fu pienamente usato dai Fiorentini, nei periodi di maggior tensione tra essi e i Pisani, da quando nel 1399 gli Appiano si fecero Signori di Piombino, La frequentazione di quel porto dei mercanti fiorentini risaliva però a tempi ulteriori, per la necessità di sbarcarvi notevoli quantità di minerali di ferro e

di vini provenienti dall'Elba e di imbarcarvi, su navi di transito, mercanzie per il meridione d'Italia e per il Levante.

Poiché il porticciolo divenne presto appena sufficiente ai traffici locali e al servizio di vigilanza sul Canale di Piombino, per le necessità dei traffici dei Fiorentini, che durarono fino al 1406, anno in cui essi conquistarono la città di Pisa, si tornò a usare il "Portovecchio" di Falesia, che non era stato mai abbandonato del tutto. Questo scalo, più porto-canale che porto, venne protetto alla meglio con palizzate; la sua ricettività divenne buona, tanto che più navi di portata superiore alle 1.000 botti vi potevano attraccare senza difficoltà. All'insufficiente riparo dai venti e dal mare di traversia, nonché agli attacchi nemici, all'occorrenza si poneva rimedio ricoverando le navi nel vicino stagno, ancora accessibile, il quale poteva essere considerato un complemento del porto.

.....

Gli Appiani provvidero nel 1466 a un primo ampliamento del porticciolo. Estinti gli Appiano, il principe Niccolò Ludovisi Boncompagni, che prese nel 1634 formale possesso dello Stato piombinese, ordinò lavori di miglioramento del porticciolo e qualificò Piombino porto franco. Questa attribuzione fu soppressa con decreto 10 febbraio 1804 da Elisa Baciocchi, sorella di Napoleone Bonaparte, che dal 1804 al 1814 fu a capo del principato di Lucca, Piombino, Massa Carrara e Garfagnana.

Le condizioni del porticciolo di piombino, o *scalo dei Canali*, furono gradualmente migliorate dal Granducato di Toscana intorno al 1830, con la rimozione dei grandi cumuli di alghe morte portate dal mare che vi imputridivano, con la realizzazione di fognature che furono incanalate in mare in siti opportuni, con la creazione di un comodo scalo murato fiancheggiato da banchine, nonché con la costruzione di un robusto molo di difesa che venne a formare il piccolo ma abbastanza sicuro porto quale noi oggi vediamo.

.....

Porto industriale

La rada di Portovecchio di Piombino, che aveva ospitato l'antico Porto Falesia, assurse a grande importanza commerciale da quando, tra il 1860 e il 1870, vi furono impiantati due centri di produzione del ferro che andarono via via ingrandendosi.

.....

Portovecchio non era però un porto vero e proprio, ma solo una rada nella quale non esistevano opere portuali di alcuna specie, tranne un molo e 4 pontili destinati a uso esclusivo degli stabilimenti siderurgici e metallurgici e della cementeria. Cominciando dalla parte E della rada si trovavano le opere che ei elencano.

- *Un molo* in muratura (pareti piene con muri d'ambito e riempimento di loppa d'alto forno in blocchi) della Società Anonima Altiforni e Fonderia di Piombino, che si protendeva in mare per 300 m; largo 50 m e terminante in un pennello lungo 126 m (superficie totale di 20.435 mq), era percorso da teleferiche e da binari. Questa opera era dotata di: 6 grandi gru elettriche *Themperley*, di cui una doppia, con benna per lo scarico dei carboni e dei minerali; altre due gru doppie elettriche per analogo impiego; un'altra gru sulla punta del molo per lo scarico dei piccoli velieri.

- *Un pontile* in ferro e legno lungo circa 200 m, anch'esso della società degli Altiforni, percorso da binari e dotato di gru speciali per il carico dei prodotti finiti, tra i quali le rotaie e il cemento d'altoforno in sacchi.

- *Un pontile* in legno e ferro della società La Magona d'Italia (questa industria produceva a Piombino quasi tutta la latta occorrente al consumo nazionale) lungo 70 m, sul quale erano posati binari; lo scarico e il carico avvenivano a mezzo di gru o a mano a seconda del genere dei materiali.

- *Due pontili* in ferro e legno affiancati, lunghi 200 m, della Società Ferriere Italiane (lo stabilimento piombinese di questa società chiuse nel 1911), percorsi da binari e dotati di gru, ai quali potevano accostarsi velieri di portata fino a 400 ton e chiatte che avevano ricevuto materiali da piroscafi ormeggiati al largo, le operazioni di scarico e carico avvenivano così come si praticava sul pontile della Magona.

Causa dei bassi fondali intorno ai pontili (da 4 a 6 m solo sulle testate), potevano accostare a essi solo le navi più piccole e i "lacconi" a vela che portavano i minerali dall'Elba, ma non le grandi navi, che dovevano dar fondo in rada e scaricare mediante chiatte, con aggravio di spesa e grande perdita di tempo. Ciò riusciva particolarmente svantaggiato per i carboni, i quali venivano portati da grandi navi carboniere solo nella buona stagione, cioè quando la situazione della rada era meno pericolosa.

La rada di Portovecchio era infatti interamente esposta ai venti di mezzogiorno e di mezzogiorno-scirocco, che assumevano talvolta violenza tale che produceva la perdita delle navi più piccole che non reggevano all'ancora ed erano gettate sulla spiaggia. A Portovecchio non passava anno senza che si avessero a lamentare naufragi; un anno se ne ebbero addirittura 9 a causa dello scirocco; per queste disastrose condizioni lo scalo di Portovecchio era noto tra i marittimi con il nome di "cimitero delle navi".

.....

La situazione delle banchine della parte commerciale del porto di Piombino nel 1999 può essere sintetizzata nella maniera che segue:

- Banchina Alto Fondale . . .

- Diga foranea . . .

- Banchina Trieste . . .

- Banchina Premuda . . .

- Pontile o molo Elba . . .

- Darsena Capitaneria . . .

- Dente Nord Capitaneria . . .

Per la parte industriale si elencano le opere seguenti:

- Pontile a giorno Magona . . .

- Darsena Acciaierie Lucchini . . .

- Pontile Acciaieria Lucchini . . .

.....

* * * * *

Innocenti P. *Il Porto di Piombino*, da *Arti e Mercature*, anno III ins. s.l. n. 1, gennaio 1966
Firenze, 1966

Il sorgere e il divenire del Portovecchio di Piombino, uno dei più importanti d'Italia, sia per il movimento delle merci, sia per quello dei passeggeri trovano giustificazione nel progressivo tramonto di altri più antichi scali del promontorio piombinese, ai quali attualmente compete soltanto una funzione di rifugio per piccole imbarcazioni. Il più antico di detti scali sorse in epoca etrusca in un'ampia e suggestiva rada della parte settentrionale del Promontorio, ai piedi della città di Populonia, occupando un'area di circa un ettaro, (dove potevano essere ospitate cinque o sei triremi). Adiacente al porto, protetti dai venti settentrionali, mediante un molo sommerso in parte naturale (spianata di panchina) e in parte artificiale (arenaria-macigno o panchina), disposto da SE verso NO, era un ulteriore rifugio, capace di accogliere anche cinquanta o sessanta imbarcazioni). Questo rifugio era costituito da uno stagno salmastro, parzialmente delimitato da uno dei tomboli, dai quali il Promontorio, già isola nell'era terziaria, era stato saldato al continente.

La creazione del Porto di Populonia in un primo luogo, con lo svolgimento, da parte della popolazione locale, dell'attività metallurgica, (basata dapprima sulla lavorazione dei minerali di rame del Campigliese e del Volterrano) e poi di quelli di ferro dell'isola d'Elba, come testimoniano gli estesi depositi di scorie, che si elevano dalla rada fino al poggio delle Granate. Tuttavia, quello di Populonia era anche l'unico porto etrusco idoneo per i traffici di merci varie con la Corsica e con la Sardegna, tanto più che la scelta di una ubicazione costiera per la fondazione di detta città costituiva indubbiamente un'eccezione, dati i frequenti pericoli di incursioni piratesche.

Inoltre Populonia disponeva di attrezzature per la pesca negli stagni salmastri ed in particolare per la cattura dei tonni, come conferma la toponomastica locale.

La progressiva crisi della città e del suo porticciolo, oltre che alle guerre civili romane e al diminuito sfruttamento del ferro elbano, cui era preferito quello spagnolo, deve imputarsi al fiorire del Porto Pisano, che gradatamente sostituì quello popoloniese.

In epoca romana, di Populonia rimasero soltanto macerie, mentre nella parte meridionale del Promontorio prosperava il piccolo centro portuario di Falesia, indicato, tra l'altro, nella *Tabula peutingeriana*, nell'*Itinerarium* di Rutilio Namaziano e negli scritti di altri autori. Lo scalo di Falesia, che diventa Faliègi nei documenti medievali, occupa un'ampia cala, difesa contro i venti nord-occidentali dagli stessi rilievi del Promontorio e contro quelli degli altri quadranti dalla sporgenza di Punta Ala e dell'isola d'Elba.

Il porto di Falesia, mai fortificato a causa della sua forma, servì come rifugio di galee e di altri tipi di imbarcazioni anche dopo il Mille, quando, nei luoghi del quartiere marinaro di Populonia, sorse Baratti (o Barattoli), un piccolo castello con annesso porticciolo. Tuttavia, dall'XI secolo il porto più frequentato del Promontorio fu quello sorto fra la Rocchetta e la Villa Nuova di Piombino, presso la sorgente dei Canali, la quale attirava in modo particolare le navi bisognose d'acqua.

Questo porticciolo, oggi parzialmente concesso dal Demanio al Centro Velico Piombinese, mantenne a lungo funzioni di controllo sui traffici del Canale e compiti commerciali di carattere prevalentemente locale.

Sotto il dominio pisano, iniziato nel 1233, Piombino intrattenne frequenti scambi di vino, pesci ed altri prodotti con la Corsica. Limitati, invece, erano i traffici di minerali di ferro con l'Elba, poiché la metallurgia era esercitata a Piombino e dintorno soltanto in piccole fucine. Molti abitanti si dedicavano alla pesca, tanto che, per risolverne le controversie, era stato creato un Magistrato de' Consoli di Mare. Piombino traeva introiti abbastanza notevoli dai diritti di ancoraggio e doganali, dalle imposte sul bestiame e dai modesti transiti di merci da e per l'Elba, che si accrebbero soprattutto dopo la decadenza di Porto Baratti e Follonica.

Il maggior volume di traffico di Piombino, mai ripetutosi nei secoli immediatamente successivi, si registrò durante l'assedio di Pisa (1399-1406), quando il piccolo porto, assieme a quelli di Talamone e di Motrone, assunse la funzione di porta marittima di Firenze. Da questa città, Piombino poteva essere raggiunta, sia attraverso Volterra, Monteverdi, Sassetta e Suvereto, sia attraverso Colle Val d'Elsa, Causa, Prata e Massa Marittima.

La corografia del Portovecchio

Il porto di Piombino, che conserva tuttora l'appellativo di "vecchio" di presumibile origine settecentesca, sorge nella cala bassa e sabbiosa inarcata verso nord, esistente nella parte meridionale del Promontorio, cioè nei luoghi dell'antica Falesia.

Le opere portuali, che occupano, in lunghezza, circa un chilometro, si rivelano complessivamente assai modeste, sia nella parte protettiva, sia in quella operativa. Anzi il Portovecchio, piuttosto che un porto vero e proprio, è tutt'ora un'aperta rada, cui a nord si aggiunge un'ulteriore darsena completamente esterna (*darsena Italsider*).

.....

Fino all'ultimo quarto del secolo scorso, quando furono iniziati i lavori per la costruzione dell'attuale porto, l'ambiente circostante era ancora in buona parte occupato da macchie da canneti e da campi, i quali si erano sostituiti al preesistente padule. Rompevano la monotonia agricola della plaga soltanto alcune batterie, il cui ricordo rimane nella moderna toponomastica (*punta e molo della Batteria*), un semaforo, un lazzaretto e l'antica chiesa di Faliegi. Le postazioni difensive dominavano l'unico pontiletto esistente in corrispondenza dell'attuale banchina Premuda e i numerosi pioli, attraccate ai quali svernavano talvolta intere flotte militari.

La situazione del Portovecchio rimase pressoché invariata anche verso il 1880, dato che la maggioranza dei traffici piombinesi faceva capo al Porticciolo, dove funzionavano sia l'Ufficio di porto che la Dogana.

Lo sviluppo progressivo della siderurgica fu determinante per la costruzione del Portovecchio. All'inizio del XX secolo, partendo da sud, si annoverano: due pontili in legno appartenenti alla Società Anonima delle Ferriere Italiane, uno dei quali costruito nel 1894; un "ponte imbarcatore" in legno a forma di T largo circa quattro metri e lungo sessantacinque, appartenente alla Magona e costruito in due fasi (1891

e 1896.97): un pontile (*Porto Vecchio*), in legno, costruito nel 1897, con orientamento approssimativo NO-SE, dallo stabilimento della S.A. Alti Forni e Fonderie di Piombino, nello specchio acqueo adiacente al terreno già comunale delle Canne.

.....

Verso il 1910 ci si cominciò a preoccupare dei venti di traversia, provenienti dai quadranti meridionali, e cinque anni dopo furono appaltati, alla ditta Vestrini, i lavori per la costruzione di un molo lungo 410 m partente dalla punta della Batteria, e di una strada rotabile congiungente la stazione (centrale) con un nuovo piazzale da realizzarsi presso la radice del molo foraneo.

.....

Nel 1918 erano stati costruiti soltanto settanta metri della diga, mentre la strada di accesso e il piazzale erano stati appena tracciati.

.....

Nel 1922, mentre il piazzale e la strada di accesso erano completati, la diga protettiva raggiunse la lunghezza di 166 m.

.....

Il prolungamento del molo foraneo fino a duecentocinquanta metri, realizzato nel 1932-36 dalla ditta Lavori Porti di Genova, in parziale contrasto col piano regolatore del Genio Civile, nel quale era prevista una lunghezza di 660 m, ebbe una grande importanza per rendere più tranquilli i bacini portuali, nei quali era stato costruito il pontile Elba, per l'attracco dei piroscafi diretti all'Arcipelago toscano o da essi provenienti.

.....

* * * * *

Tra i vari problemi relativi alle circostanze della topografia dell'antica Populonia, uno dei più complessi è costituito dall'individuazione delle aree interessate dalle sue strutture portuali. Sebbene la città sia stata infatti un importante scalo marittimo almeno a partire dall'Orientalizzante, le nostre conoscenze sull'argomento sono ancora eccessivamente limitate, anche se alcune delle ricerche condotte nell'ultimo ventennio hanno permesso di acquisire importanti indicazioni sulle variazioni della linea di costa nell'ambito del golfo di Baratti.

In seguito al silenzio pressoché totale delle fonti ed alla mancanza di adeguate prospezioni subacquee, per un lungo periodo di tempo i dati a disposizione degli archeologi furono assolutamente carenti, e ci si dovette basare pertanto su ciò che risultava visibile dalla terraferma, o su semplici congetture. Tra gli studiosi che si sono occupati di Populonia, un primo accenno alla questione del porto è quello formulato agli inizi del Novecento da L. A. Milani: *“Si noti che Populonia dall'alto delle sue mura dominava non uno ma tre porti; e ciascun porto essendo esposto a diversi venti permetteva l'approdo con qualunque tempo. Il più vicino porto, quello oggi detto Baratti, che è il vero navale di Populonia, essendo a maestro della penisola populoniese serve allorché spira forte il vento di scirocco; il secondo, detto Portovecchio è esposto a scirocco; quello di Piombino a libeccio”*. Di queste tre insenature, soltanto quella di Baratti fu in realtà utilizzata in epoca etrusca, mentre la rada di Portovecchio servì probabilmente come scalo in epoca romana, come testimonia la presenza del borgo di Faliegi o Falesia, che viene *menzionato* come porto nell'*Itinerarium Maritimum*, ed al quale approdò Rutilio Namaziano nel 416 d.C.. Per ciò che concerne l'odierno porticciolo di Piombino, non vi è assolutamente alcun indizio che possa testimoniare di una sua eventuale utilizzazione nell'antichità.

Osservazioni di maggiore consistenza rispetto a quelle del Milani furono formulate successivamente da Antonio Minto, il quale rilevava che *“(...) l'antico porto era sotto, l'arce fra la torre di Baratti e la piccola chiesetta dedica a S. Cerbone, il primo vescovo di Populonia. Attorno alla torre di Baratti e alla contigua Caserma della R. Guardia di Finanza, nei periodi di bassa marea, si vedono, nei pressi della riva, numerosi blocchi di tufo quadrati che poggiano sopra fondazioni di calcestruzzo, costituenti l'antica panchina del porto e resti della scogliera, che formano l'antica diga, la quale serve tuttora di riparo alle piccole imbarcazioni pescherecce”*.

.....

* * * * *

Carrara M., *Piombino. Frammenti dal passato*, p.246, Firenze, 2015

Ringhiera ferrea di Via G. Mazzini alla marina

Negli ultimi mesi del 2003 l'Amministrazione Comunale provvide alla sostituzione della ormai irrecuperabile ringhiera in ferro che, fino alla metà degli anni Venti del Novecento, fiancheggiava il lato mare della via, ed ormai ridotta così male da essere corrosa in tutta la sua struttura, con la presenza di parti taglienti pericolosi per l'incolumità di chi poteva solo sfiorarla.

Considerando impossibile ogni tentativo di restauro e recupero, felice è stata la decisione della sua sostituzione, ed ancora più felice ed appropriata è stata la scelta della impresa incaricata, La Saldotecnica di Betti e Leoni di Piombino, la cui professionalità e competenza è garanzia del miglior lavoro.

Ma prima di dedicarsi alla nuova, è opportuno soffermarsi brevemente sulle vicende storiche (anche se relativamente recenti) della vecchia ringhiera e come la stessa andò ad inserirsi in una antica cinta muraria difensiva di quel sito, nel lato mare della Città.

Fino alla fine dell'Ottocento, Piombino aveva mantenuto pressoché intatta la sua cortina di difesa, sia sul mare sia sul fronte di terra.

La piazza Giovanni Bovio, antica Piazzarella, nel versante Ovest, terminava con il bastione di S. Sebastiano, da dove la cinta muraria continuava per unirsi alla porta a mare, poi distrutta nel 1897. Questo tratto di mura era molto alto: dalle vecchie foto di fine Ottocento sembra di poterlo calcolare almeno in tre metri circa dal piano stradale, tanto che dalla piazza dei Grani era preclusa la vista del mare.

Nel momento stesso della demolizione della porta, si sbassò notevolmente il muro di difesa a mare riducendolo ad un metro circa. Alla metà degli anni Venti (1925/26) l'Amministrazione Comunale decise di eliminare il muretto rimasto, ponendo al suo posto una ringhiera di ferro, appunto quella ormai irrecuperabile.

Ma chi ne fu l'autore? Come consuetudine è l'Archivio Storico ed il vecchio Archivio Anagrafico a fornirci interessanti notizie.

A Piombino erano in molti ad avere particolari capacità nella lavorazione del ferro; i nostri fabbri non temevano la concorrenza di chicchessia.

Uno in particolare era specializzato in cancellate e ringhiere: Guagni Emilio, soprannominato l'operaio, forse per l'abitudine di vestire sempre giacca e pantaloni di fustagno blu, la cui officina era situata in Via Andrea Costa dove la famiglia Sbrana, in tempi più recenti, ha esercitato per molti anni la vendita della frutta, e oggi ai numeri 9 e 11 è presente una diversa attività commerciale.

Guagni Emilio figlio di Pietro e Dari Zelinda, era nato a Livorno il 19 agosto 1871 e si era sposato a Piombino il 2 gennaio 1902 con Cecconi Teresa di Angiolo e Elisa Franceschi, nata a Piombino il 16 agosto 1873. Dalla loro unione nacquero: Manfredo il 23 giugno 1902 e Antonietta il 29 aprile 1906.

Guagni Emilio aveva con se tre lavoranti: Orselli Alfredo, Simoncini Jacopo e Giacomelli Gilberto, figura di sincera fede anarchica,perseguitato dal regime fascista e costretto ad emigrare in Francia, dove morì a Marsiglia.

Dai registri d'Archivio risultano i mandati di pagamento per il lavoro svolto dal Guagni (ASCP, Piombino, Protocollo delle Deliberazioni del Podestà dal 24 dicembre 1927 all'11 maggio 1928, Vol. 10):

- Adunanza 8 marzo 1928, punto 181: Bilancio 1928. Pagamenti su fondi a calcolo. n.13 Guagni Emilio. Fornitura di ringhiera in ferro per la via Mazzini L. 2.308.

- Adunanza 2 aprile 1928, punto 224: Bilancio 1928. Pagamenti su fondi a calcolo. n.15 Guagni Emilio. Fornitura di ringhiera in ferro per la via Mazzini L. 1.993.

Sommando i due mandati si ha una spesa di L. 4.301 pagate al Guagni con le due disposizioni di cui sopra. Ma il nostro fabbro non beneficiò di questa cifra perché morì il 19 novembre 1927: anche allora la burocrazia ritardava le pratiche dei pagamenti che, in questo caso, avvennero a circa un anno e mezzo dalla posa in opera della ringhiera.

.....

* * * * *

Antico porto di Piombino

Possiamo continuare a chiamarlo come lo identificavano i piombinesi di molti decenni fa: Porticciolo di Marina. Centro nevralgico del traffico marittimo fino agli anni Trenta del Novecento quando a Portovecchio, l'attuale scalo, il grosso delle materie sbarcate ed imbarcate, era rappresentato esclusivamente dai prodotti, in entrata ed uscita, delle industrie siderurgiche.

La sua è la storia legata alla nascita del borgo poi Città di Piombino.

Quando nell'809 d.C. Populonia subì l'ultimo devastante saccheggio da parte dei pirati Orobiti greci, alcuni suoi abitanti fuggiaschi si rifugiarono nella rada a Sud del Promontorio, che evidentemente già conoscevano per la presenza di una ricca polla d'acqua: era la naturale insenatura formata dall'orografia del territorio tra lo sperone roccioso (ora piazza Giovanni Bovio) e la collina (ora Cittadella).

Continuando la propria vocazione marinara, qui costruirono i primi ricoveri abitativi, che con il passare degli anni formarono un vero e proprio borgo. Possiamo quindi affermare che la Città che divenne poi Signoria e Principato del Sacro Romano Impero, uno Stato preunitario indipendente per oltre quattro secoli dal 1399 al 1815, ebbe le proprie origini alla marina, dove i primi abitanti continuarono a vivere con le esperienze maturate durante tanti secoli a Populonia, una delle più importanti città della civiltà etrusca. La rada fu il loro porto, che consentì la continuità commerciale e scambio delle merci con i popoli del Mediterraneo occidentale.

L'acqua della Fonte delle Bisce in Amore, suo nome medievale, fu la centralità degli interessi per la sopravvivenza dei primi abitanti. Non era altro che un'abbondante, naturale polla d'acqua potabile, che recenti studi idrografici fanno arrivare dalle profondità del monte Massoncello, la più alta collina del Promontorio (mt 286). Solo nel 1248 la potente Repubblica Marinara di Pisa, della quale Piombino faceva parte, fece costruire la Fonte con un impianto idraulico ben articolato, e con le bocche d'uscita, teste zoomorfe, scolpite dal grande artista medievale Nicola Pisano.

Lo scultore Andrea di Francesco Guardi, scolpì nel 1470 il quadro della natività collocato in alto, sotto la volta del monumento. Volta e facciata che nel 1642 gli Anziani della Comunità piombinese fecero dipingere da Paolo Ceccotti, e che solo nel corso dell'ultimo restauro ne è stato recuperato un frammento policromo.

Alla metà del Duecento fu costruita la Chiesa di S. Antimo sopra i Canali, nome che le deriva dalla sua ubicazione proprio sulla Fonte e davanti al porto, che era protetto dalla presenza della Porta a Mare distrutta nel 1897, e che doveva essere stata costruita nel tempo stesso del Torrione, la Porta a Terra datata 1212. A fianco della Chiesa fu costruita un'alta torre campanaria, che aveva anche il compito dell'avvistamento di eventuali nemici provenienti dal mare, a difesa delle strutture portuali.

Sotto il dominio signorile degli Appiani l'approdo fu continuamente modernizzato e controllato e l'intervento più importante fu quello del 1466 voluto da Jacopo III. Si

costruì la Tarsinata, da darsena, nome di derivazione araba che indica la parte più protetta di un attracco portuale, per poter ospitare la nave del Signore e le molte degli armatori locali. La torre della Chiesa soprastante assunse il nome di Tarsinata, ad indicare uno stretto collegamento tra la terra ferma ed il mare.

Solo molti anni dopo, nel 1696, Giovan Battista Ludovisi Signore di Piombino fece ammodernare e proteggere il porto con nuove opere, tutte a sue spese. In due disegni di massima, conservati nell'Archivio Storico della Città di Piombino (Casa delle Bifore), sono indicati i nuovi interventi per la costruzione di banchine e punti di approdo delle imbarcazioni.

Fece impiantare al porto anche una saponeria, piccola industria per la fabbricazione dei saponi.

Durante il periodo della dominazione francese, Principessa dello Stato di Piombino e Lucca fu Elisa sorella dell'Imperatore Napoleone I, che volle qui insediare per garantire con una sua consanguinea la stabilità del territorio. Elisa, sposata a Felice Baciocchi militare di Napoleone, si prodigò molto per elevare lo Stato ad un più decoroso e moderno suo aspetto, sociale, amministrativo, urbano e architettonico, dopo la parentesi dei Principi Boncompagni-Ludovisi che mantennero lo Stato nella condizione medievale, nell'accezione più negativa. Tra i molti provvedimenti adottati uno in particolare interessò la salute pubblica: fece costruire la Casa della Salute al porto per prevenire i possibili contagi da malattie infettive, controllando chi transitava al porto. L'edificio ancora esistente è la civile abitazione per il personale militare del Circomare a Portovecchio.

Però la protezione dei battelli ancorati, sembra non fosse garantita da dighe od opere simili, come dimostrano i disegni del 1550 ca. di G. B. Bellucci, e del 1647 di Pierre Mortier. Infatti il *muro rosso*, come comunemente viene chiamato, la diga che attualmente protegge il nostro scalo, è databile al 1840. Nello stesso periodo furono costruite, alla sua radice, le due cateratte, che avevano il preciso scopo di dare il cambio alle acque marine che diversamente avrebbero ristagnato all'interno della struttura, e alla eliminazione delle alghe di Posidonia, che ingombravano lo spazio portuale. Per la giornaliera manovra, pulitura e manutenzione delle cateratte, il Comune stipendiava due uomini, chiamati normalmente caterattini.

La stampa del 1863 di Durand/Ciceri è l'unica che presenta il Porticciolo di Marina nella sua completezza: si vedono la Fonte dei Canali, la Porta a Mare, il Palazzo Appiani, la Piazzarella (piazza Giovanni Bovio) con la Rocchetta al suo termine, tutte strutture che *corollavano* la zona portuale. Ma si notano anche le banchine che oggi non hanno più la stessa forma. Infatti è del primo Novecento l'intervento che rese il porto nelle linee attuali, e del 1910 la costruzione della pensilina per il riparo dei passeggeri che transitavano da e per l'isola d'Elba.

Il porto fu la struttura molto importante per l'economia della Città, e nello spazio territoriale che lo affianca ad Ovest, ci fu sempre la possibilità di aggregazione sociale, perché molto frequentata dalla popolazione. Senza andare a scandagliare il lontano passato, sappiamo con certezza che nella seconda metà dell'Ottocento vi si costruirono i primi Bagnetti, *Stabilimento Balneare La Cittadella*, con strutture adatte alla balneazione, ristorazione e rinfreschi. Nel 1935 una romba d'aria spazzò il

moderno (per il tempo) Bagno della Lega Navale Italiana, che provvide a ricostruirne uno in stile architettonico del *Ventennio*, su disegno dell'ingegnere piombinese Domenico Collavoli, ed inaugurato il 9 giugno 1940, il giorno precedente la dichiarazione di guerra dell'ultimo conflitto mondiale. Per molti anni fu il luogo di aggregazione più importante della Città, con le due sale da ballo, invernale ed estiva, stabilimento balneare, bar, uffici e spazio ludico. Dopo un lungo periodo di abbandono e degrado, è stata recuperata la parte di facciata ed ampliata con spazi per terrazza coperta ed aperta.

* * * * *

.....

Si trova quindi il litorale sabbioso, che rappresentava, prima delle bonifiche, qualche laghetto retrodunale fino al più ampio lago di Piombino. Il litorale era in questo tratto più avanzato rispetto ad oggi.

Dai ritrovamenti archeologici nei pressi della costa, si può ritenere la presenza di piccoli scali alla foce di San Martino, il cui laghetto retrostante era in collegamento con il lago di Piombino, e nei pressi di Torre di Sale, dove c'erano le saline. In epoca medievale e successiva, uno scalo era presenta anche a Torre Mozza.

Il lago di Piombino aveva la foce principale poco più ad est dell'attuale porto, mentre nelle sue vicinanze sembra che fosse stato scavato un canale dove c'è Pontedoro, e successivamente le bonifiche vi hanno fatto sfociare il fosso Cornia Vecchia, sfruttato dalla moderna Marina di Terrerosse.

Nella prima parte del porto di Piombino, detta Portovecchio, c'era il *Falesiae Portus*, visitato anche da Rutilio Namaziano. Attorno alla punta della Rocchetta, sempre a Piombino, ci sono due cale che avrebbero potuto essere sfruttate alternativamente, a seconda dei venti; comunque quella a destra (guardando il mare), il Porticciolo, è stato uno scalo fin dal Medioevo.

Poco più avanti c'è Punta Falcone con un isolotto in appendice, anch'essa con due cale laterali, più ampie e più sicure, la cala dove c'è l'attuale porto di Salivoli, e l'altra che è Cala Moresca. I reperti subacquei intorno alla punta provano un avvicinamento delle imbarcazioni anche in antichità.

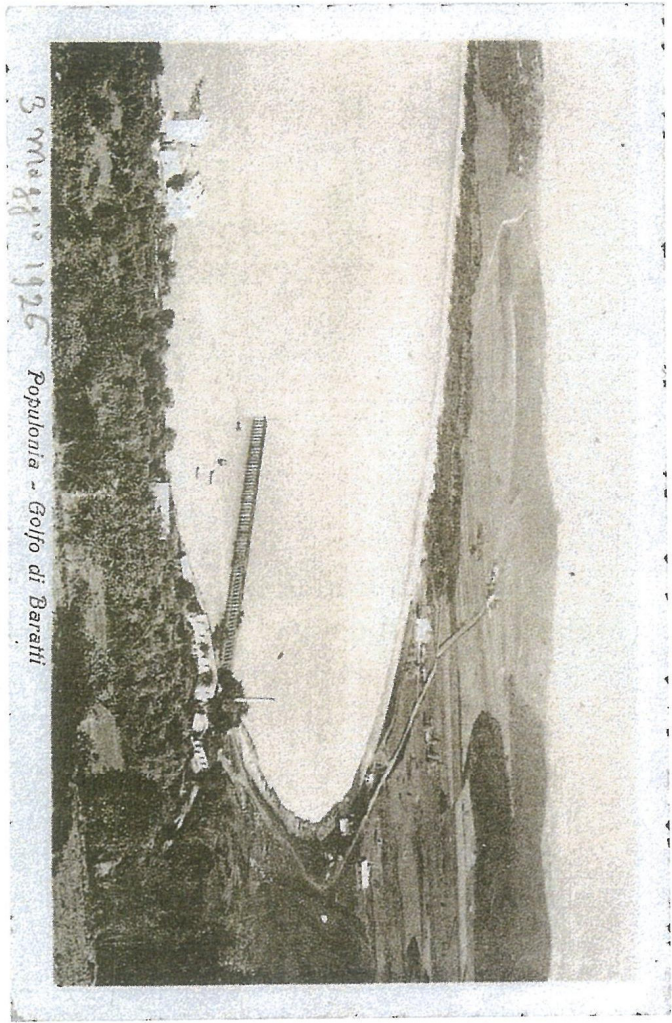
Salendo il Promontorio di Piombino, troviamo il posto più idoneo per lo scalo alla Cala delle Canne dove sfocia l'omonimo fosso, utile per l'approvvigionamento idrico.

Salendo ancora si cominciano a trovare gli scali di Populonia. I primi si possono localizzare a cala San Quirico ed alla Buca delle Fate. Gli altri, più importanti, li troviamo una volta doppiata la Punta delle Pianacce, sopra alla quale ci doveva essere l'osservatorio per la tonnara nel mare antistante; a questo punto si apre l'insenatura sabbiosa del Golfo di Baratti.

Dalla Punta delle Tonnarelle, passando per il molo di fronte alla Torre di Baratti, fino alle strutture sommerse antistanti la Fonte di San Cerbone ed il Casone, ci doveva essere il *Populoniae Portus*, con le sue strutture principali. Altri scali minori erano lungo il golfo, nell'altra parte, come sotto i Villini ed oltre, ed alla Cala del Pozzino.

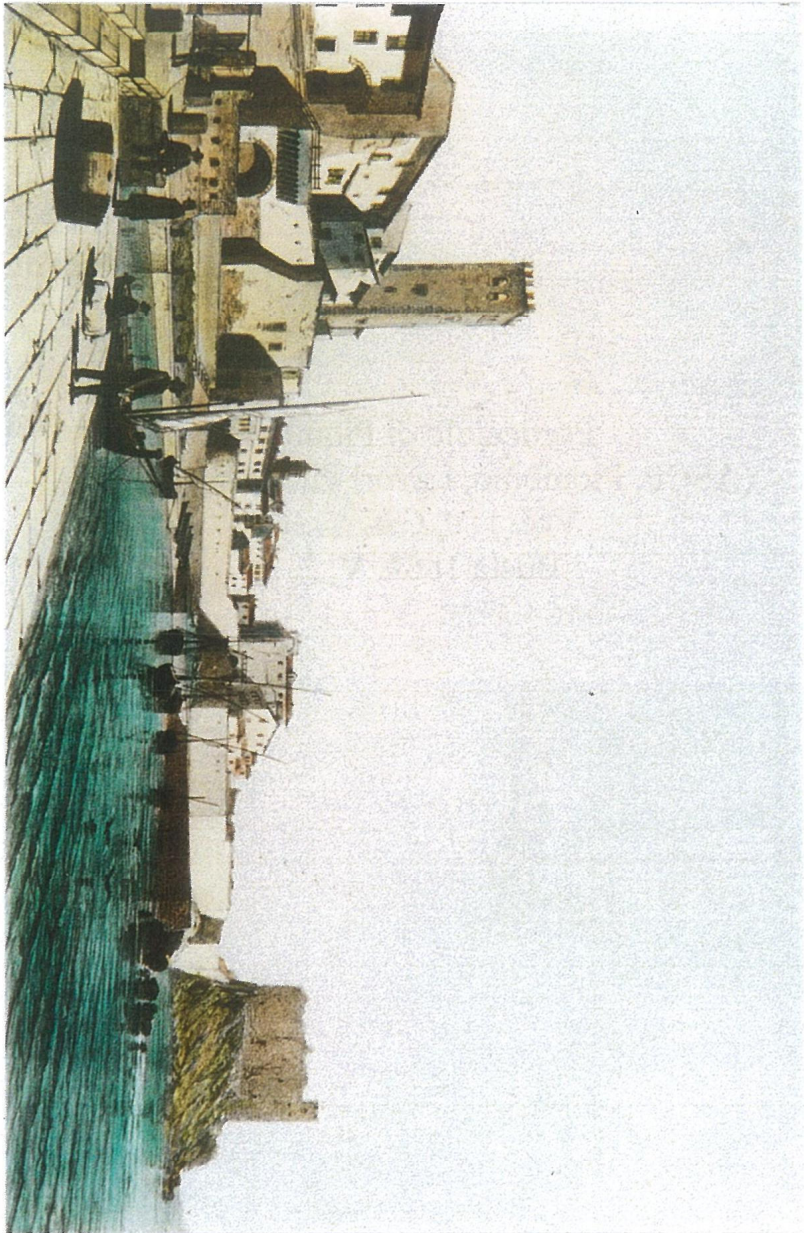
Verso la fine della parte rocciosa del promontorio del Molino, c'è la punta dello Stellino, probabile approdo, mentre un altro doveva essere alla foce naturale del lago di Rimigliano, anticamente nei pressi della Torraccia.

* * * * *



5 maggio 1926 Populonia - Golfo di Baratti

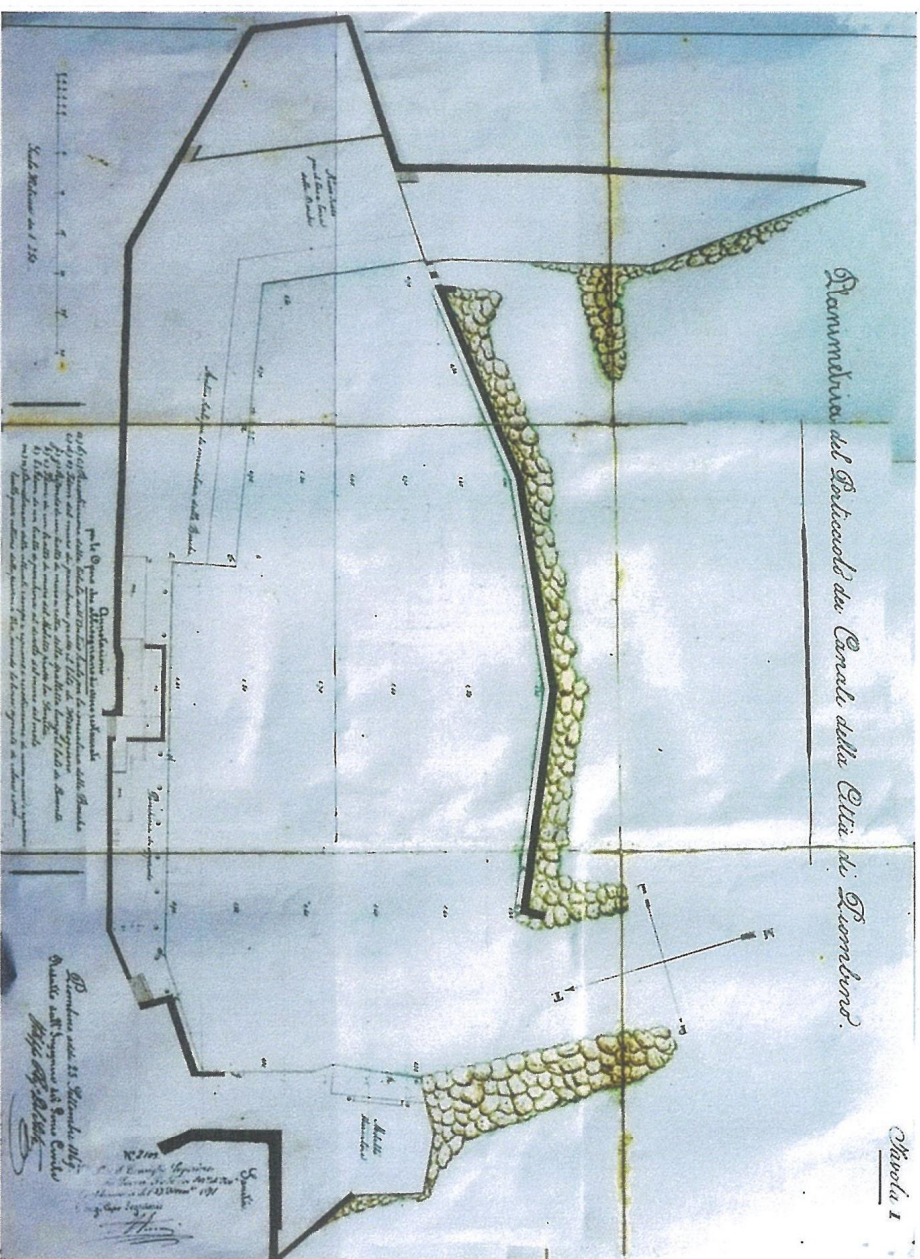
Porto di Baratti
(Metà anni Venti del Novecento
Foto da Cartolina)



Porticciolo di Piombino
Vue du Port prise de la Sanità
(Lit. Eugene Ciccri-dis. André Durand
La Toscane Album Pittoresque et Archéologique
Parigi, 1863, Lemerancier)

Stammiaria del Porticciolo del Canale della Città di Lombard.

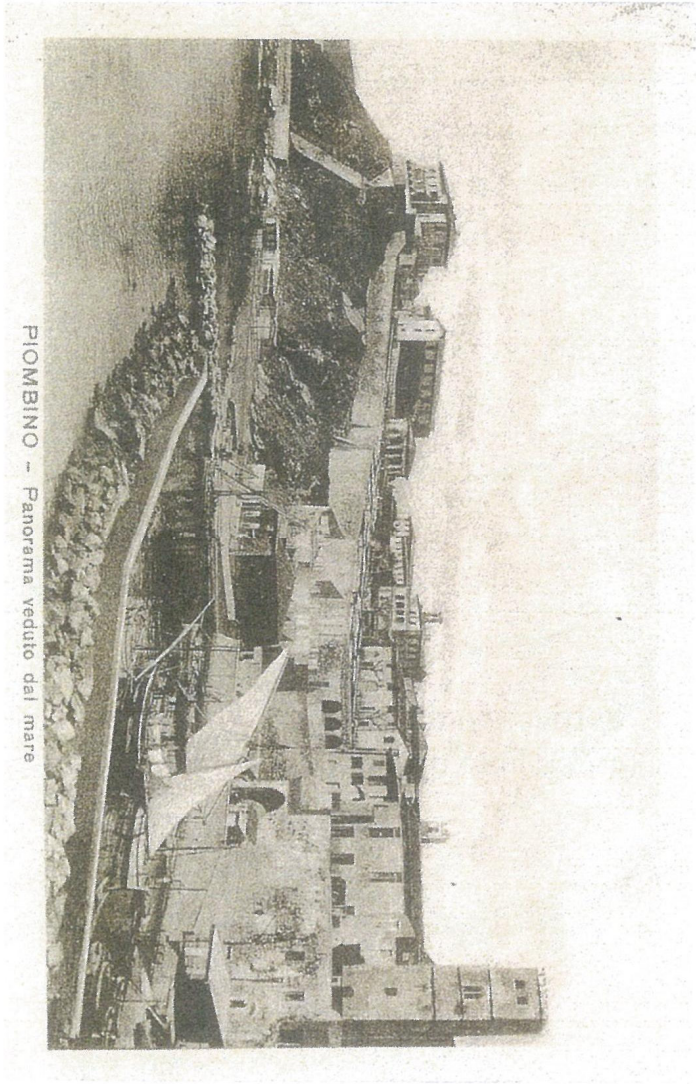
Plano I



per la Piazza del Duomo
 di Milano
 per la Piazza del Duomo
 di Milano
 per la Piazza del Duomo
 di Milano

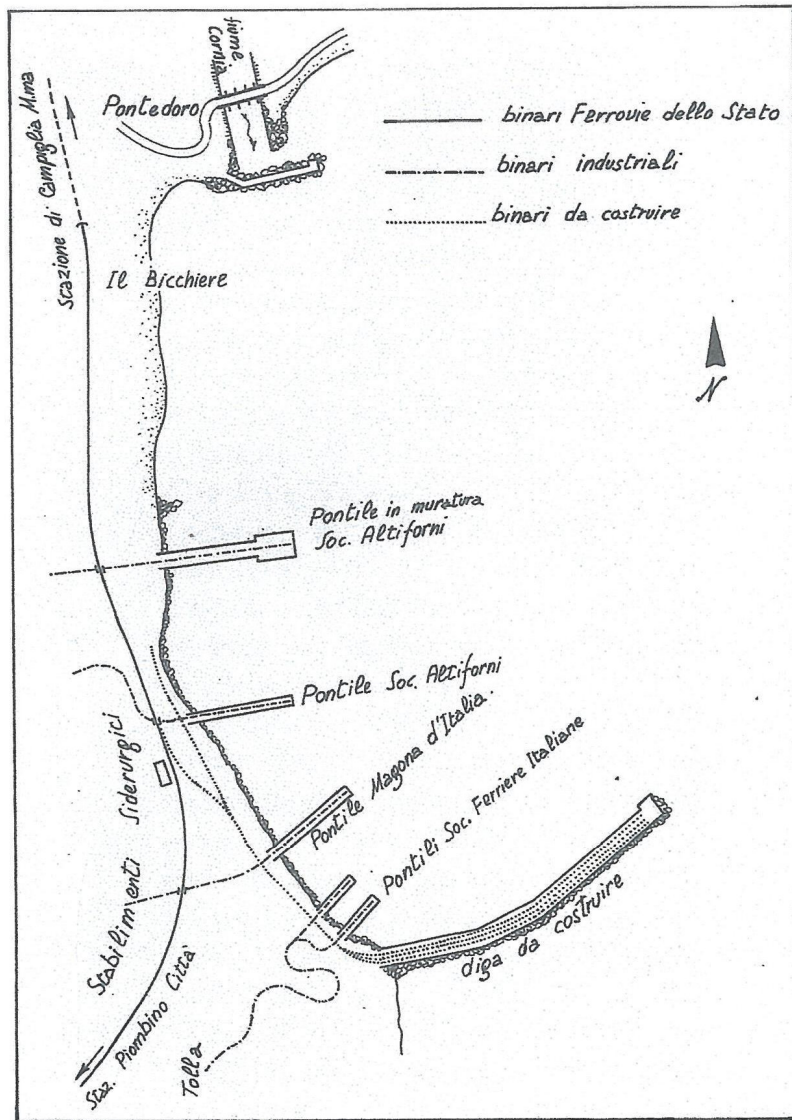
Disegnato dal Sig. Giovanni Battista
 Caviglioglio
 l'anno 1785

Porticciolo di Piombino
(ASCP, Piombino, Lavori Pubblici e Ornato
Vol. 110, Cat. V, II, 3
Busta 1869, V, 2, 3)



PIOMBINO - Panorama veduto dal mare

Porticciolo di Piombino
(1923. Foto da Cartolina)



Portovecchio di Piombino
(Situazione dei pontili di carico nel 1908)



Piombino - Darsena

Portovecchio di Piombino
(Seconda metà anni Venti del Novecento
Foto da Cartolina)