

## **A Livorno tra chiese, conventi, lazzaretti e... fabbriche**

*di Gianna Cascone e Gianni Niccolai*

*Gruppo Speleologico Archeologico Livornese*

*Museo Provinciale di Storia Naturale di Livorno*

Dopo anni e anni di esplorazioni in miniere antiche, moderne e contemporanee, quest'anno, per la prima volta, è stato richiesto il nostro intervento per una ricerca nel sottosuolo urbano della città di Livorno.

L'incarico c'è stato affidato dalla Circoscrizione n.3, nel cui territorio ricade l'area da ispezionare, situata nel quartiere di Borgo San Jacopo, a sud del centro storico di Livorno.

La prima urbanizzazione di quest'area è relativamente recente, risalendo alla metà del 1700: è comunque interessante rilevare la presenza in quest'area di edifici religiosi (chiese e conventi) e lazzaretti, con relativi canali di collegamento con la città e il porto, in epoche più remote. La documentazione più antica che attesta la presenza di edifici religiosi risalirebbe, infatti, a prima del 1200.

La richiesta delle ricerche è partita, come spesso accade, da alcune notizie raccolte tra gli abitanti e i lavoratori di questo quartiere: al termine delle ricerche potremo così verificare i confini tra la realtà e le cosiddette leggende metropolitane.

L'inizio della "storia" è quanto meno singolare, poiché il primo tombino sollevato si trova all'interno del deposito degli automezzi dell'Azienda Trasporti Livornese, in Borgo San Jacopo. È molto curioso camminare in mezzo ad una selva di autobus, con casco e tuta speleo, e ancora più curiose da osservare sono le facce degli autisti presenti.

Il tombino in questione è localizzato in una delle officine dell'ATL e a quanto c'è dato di sapere, dà accesso ai sotterranei di una fabbrica di carburo del secolo scorso. L'ipotesi da indagare, che sembra suffragata da alcune notizie storiche, è se esista ancora un collegamento sotterraneo tra la chiesa di San Jacopo ed un antico convento distrutto definitivamente nel dopoguerra. Purtroppo l'area ha subito l'intensa urbanizzazione tipica degli anni '70, con la realizzazione di edifici a molti piani che, date le scadenti caratteristiche geotecniche dei terreni presenti nel sottosuolo, hanno necessitato di opere fondazionali profonde e locali bonifiche, anche in relazione alla presenza superficiale della falda idrica. Gli stessi piazzali su cui sorgono i numerosi capannoni dell'ATL sono stati realizzati successivamente all'alzamento di 2/3 m dell'originaria quota del terreno: è immaginabile quindi come questi interventi, nel loro insieme, abbiano localmente cancellato e/o riempito eventuali strutture sotterranee preesistenti.

Ma cosa c'entra la fabbrica del carburo? Sembra che sorgesse nell'area ove passavano vari cunicoli, descritti come ancora percorribili dagli anziani che lavoravano per la prima azienda dei trasporti pubblici nel secondo dopoguerra.

Scendendo quindi nel tombino abbiamo intersecato una galleria ampia 1,50 m, alta 2,20 m e lunga 21 m che delimita a oriente un'area sotterranea di forma grosso modo rettangolare, anche se mancante di un lato. Le dimensioni in pianta sono di 19-21 m lungo l'asse NNO-SSE e di 14 m lungo ENE-OSO. All'interno di questo rettangolo si sviluppa una rete di gallerie ortogonali, ma di dimensioni diverse, alcune delle quali sono allagate, con presenza sino a 50 cm di acqua. La volta è ad arco in mattoni ricoperta da un intonaco grezzo costituito da sabbia grossolana mista a piccoli ciottoli; spesso questa copertura risulta collassata, molto probabilmente in relazione alle continue vibrazioni prodotte dal movimento degli automezzi sul piazzale soprastante.



L'altezza della volta è variabile sia in relazione al grado di riempimento del pavimento, oscillando da un massimo di 2,30 m a 1,80 m, sia per la presenza di ambienti e passaggi cunicolari con  $h = 0,90 \div 1,30$  m.

Nell'area opposta all'ingresso, cioè a sud, abbiamo individuato altri due vecchi accessi: uno è costituito da un tombino murato e l'altro dai resti di una scalinata oramai riempita. Lungo questo lato troviamo la base di quella che era l'antica ciminiera della fabbrica e, accanto, uno strano cono rovesciato alto sino alla volta (2,30 m), completamente costituito da carburo esausto! Ecco spiegato, nonostante il

nostro impianto luce fosse rigidamente abatteria, il debole odore di nostra conoscenza che ci accompagnava durante le esplorazioni.

Chiaramente tutta quest'area è stata utilizzata, e in quanto tale stravolta, dalla fabbrica di carburo prima e dal deposito/officina dell'ATL dopo.

L'unica traccia di una galleria sicuramente più antica è lungo il lato orientale del corridoio cui si accede direttamente dal tombino d'ingresso: qui una piccola galleria, larga 0,65 m, rivestita in mattoni ad impasto grezzo e non ricoperta dal solito intonaco grossolano, si sposta in direzione est rispetto al perimetro del rettangolo, ma oltre i 2,20 m si presenta riempita da macerie, molto probabilmente riversate lì durante la fase di riempimento dei soprastanti piazzali.

All'esterno dell'officina, nel piazzale limitrofo, due tombini rialzati danno accesso ad una fognatura orientata a Sud, così come era orientato uno dei canali di collegamento che serviva il vicino Lazzaretto di San Jacopo: ma questa canalizzazione non è percorribile. Altro interesse è suscitato dalla presenza all'interno dell'area deposito dell'ATL di due cisterne, di età non accertata, da esplorare.

Questo è lo stato attuale delle conoscenze. Prossimamente, ricostruendo l'antica

topografia, cercheremo altri accessi al sottosuolo; in particolare verificheremo la percorribilità dell'altro tronco di galleria presumibilmente proveniente dalla chiesa di S. Jacopo, che si trova in riva al mare.

