



# Il canale dei Navicelli

di Lina Sturman Ciccone  
carmelas4@virgilio.it

Fin dal XV secolo i Medici mostrano un grande interesse per la piana fra Pisa e Livorno : tutte le deliberazioni della Signoria fiorentina (Cosimo il Vecchio, Piero il Gottoso e Lorenzo il Magnifico) rivelano il tentativo di salvare dall'interramento il Porto Pisano, di sistemare le zone paludose e di dare nuovo slancio commerciale al complesso Pisa-Livorno. In tal senso va vista la delibera del 26 gennaio 1468 dove si dice che *"pur essendo ottimo il porto di Livorno per l'entrata delle navi, non fornisce sicurezza ai legni entrati, per cui viene ordinato che si faccia il canale da Livorno a Pisa"*.



Subentrata ai Medici la dinastia Lorenese nel 1737, il Canale diviene oggetto di cure, ripristini e indagini : il Targioni Tozzetti, nelle sue "Relazioni di alcuni viaggi" ci informa di quale fosse l'andamento del Canale attorno al 1750.



Dall'Arno (mediante una cateratta a Porta a Mare superabile solo quando le acque del fiume erano basse e chiare) il Canale arrivava a San Piero a Grado, poi tra il bosco di Castagnola e il padule di Stagno, fino ai ponti di Stagno dove si incontrava col fosso Reale o Calambrone, indi per una nuova fossa da poco scavata entrava in Venezia Nuova e sboccava nel fosso della Fortezza Vecchia, quindi in mare. Il granduca Pietro Leopoldo fece costruire il "sostegno" fuori della Porta a Mare a Pisa, un sistema cioè che permetteva ai navicelli di entrare dall'Arno al Canale anche nel periodo di crescita e decrescenza del fiume. Il Tronci nei suoi "Annali Pisani" celebra l'importanza di questa opera "una di quelle macchine che il celebre Leonardo da Vinci inventò ed intitolò conche a gradino". Il granduca emanò subito dopo (1789) un Regolamento molto preciso per l'uso del Canale.

L'ultimo editto dei Lorena è del granduca Leopoldo II (1851) e all'epoca tale era l'andamento del Canale: da Porta a Mare a Pisa costeggiava la via provinciale che conduceva a Livorno, poi si dirigeva verso est, poi nuovamente a sud e dopo 14 chilometri prendeva andamento parallelo al canale emissario della bonifica di Bientina con il quale e con il Tora si riuniva, a 200 metri dal mare, al torrente Ugione per formare il Calambrone. Da qui , attraverso la cateratta omonima, prendeva andamento parallelo al mare, in prossimità della Torre del Marzocco, e raggiungeva la Dogana d'acqua in Livorno dopo un percorso di Km 22,570. La Dogana d'Acqua era stata costruita al centro di un bacino davanti al Rivellino San Marco con il compito di regolare il flusso delle imbarcazioni in entrata e in uscita dalla città; la Dogana costituiva un insieme con le nuove mura daziarie il cui tracciato fu disegnato da Alessandro Manetti nel 1844.

Con l'unificazione del Regno di Italia il Canale dei Navicelli versò in grave stato di abbandono, Livorno perse il suo statuto di porto franco nel 1868 e la città passava faticosamente da città commerciale e industriale, tuttavia il canale faceva vedere la sua potenzialità anche nella nuova realtà industriale: c'è infatti un progetto del 1906 presentato dall'ingegnere Annibale Biglieri ,direttore dell'Ufficio del Genio Civile di Pisa, alla Commissione per la Navigazione Interna del Regno, nel quale si affermava: