

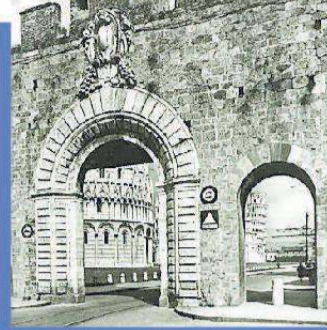


LE (G)GENDE PISANE

di Fabio Vasarelli



Due foto del 1932: la zona del Bastione Stampace e il percorso del trammino in via Bixio



Altre due foto storiche: Porta Nuova e il viadotto della tramvia ai Navicelli

Tra binari e mura di Pisa, ecco le curiosità storiche sul singolare rapporto fra pietre antiche, treni e tram.

Ferrovie e treni rappresentano, per chi scrive, una passione più che consolidata; ci torneremo più volte e attraverso diverse prospettive. Oggi però vorrei parlare di un insolito rapporto, quello tra binari e pietre antiche. Le mura pisane furono erette a partire dalla metà del XII secolo, mentre l'avvento delle ferrovie e delle tramvie cittadine risale alla seconda metà dell'Ottocento. Almeno sette secoli di differenza, ma a Pisa, curiosamente, emergono alcuni casi che fanno intrecciare fortemente questi due elementi così anacronistici tra loro. Ecco gli esempi principali.

La stazione Leopolda (1844-1863)

L'esordio della ferrovia a Pisa risale al marzo del 1844. La stazione pisana della Leopolda fu collocata proprio a ridosso delle mura, in prossimità della Barriera Fiorentina. Appena 19 anni di attività, prima di essere prima declassata a scalo merci (1863-1928) e poi utilizzata come mercato ortofrutticolo per tutto il Novecento, fino alla decadenza e alla successiva ristrutturazione recente.

La stazione provvisoria della linea Pisa-Lucca (1846-1861)

L'esordio della ferrovia risale al marzo del 1844. La stazione della Leopolda fu collocata a ridosso delle mura. In attività solo 19 anni

Appena due anni dopo la Leopolda, nel 1846, fu costruita la ferrovia Pisa-Lucca. La stazione provvisoria fu collocata anch'essa a ridosso delle mura, stavolta a Tramontana, nei pressi della Porta Santo Stefano (attuale via Contessa Matilde). Le due linee ferroviarie, all'inizio indipendenti, furono collegate per una quindicina di anni da un servizio di carrozze che faceva la staffetta tra le stazioni. Nel 1861, una volta costruito il ponte della ferrovia sull'Arno, tutte le ferrovie furono raccordinate tra di loro. Il fabbricato della stazione provvisoria di Porta a Lucca, prima di essere demolito, ospitò abitazioni e anche un laboratorio di marmi. Oggi al suo posto c'è

La storia tra binari e mura

Curiosità nel singolare rapporto fra pietre antiche, treni e tram



Un vagone del trammino mitragliato a ridosso delle mura

un parcheggio.

La stazione centrale (1863)

Pisa Centrale entrò in servizio nel 1863, sostituendo la stazione Leopolda. La struttura fu edificata all'interno di un piano urbanistico che prevedeva l'apertura di un grande viale di accesso (attuale viale Antonio Gramsci) e la piazza Vittorio Emanuele, la cui apertura risale al 1872. Fu però necessario abbattere un lungo tratto di mura nella zona di Porta San Gilio. Nel 1909, tuttavia, venne deciso (in maniera sconsiderata) di abbattere tutte le mura da piazza Vittorio a Porta Fiorentina, lasciando integra la sola Porta San Martino.

Il trammino Pisa-Boccardarno (1892-1932)

All'apertura della linea tranvia Pisa-Pontedera nel 1884, seguì nel 1892 il prolungamento del binario fino a Boccardarno. La stazione tramviaria di Pisa si



Il deposito del trammino nel 1961

trovava all'esterno della cinta muraria, tra le mura stesse e la via Cesare Battisti. Si poteva dunque raggiungere il mare, non prima di aver scavalcato il Bastione Stampace con un viadotto in metallo. Proprio dentro il Bastione si scavò una galleria tranviaria per consentire l'allacciamento con gli impianti

del Sostegno, con un sistema che oggi si chiamerebbe intermodale (treno-navicello).

Il tram elettrico cittadino (1912-1952)

A Pisa il tram elettrico cittadino fu attivo fra il 1912 e il 1952. Le caratteristiche tortuose delle strade del centro storico non impedirono un servizio re-

golare della rete, che fu inizialmente sviluppata su due linee: la linea 1 univa la stazione al Duomo, mentre la linea 2 andava dalla stazione fino al teatro Politeama. Dal 1928 la rete fu ampliata, soprattutto in virtù dello sviluppo dei quartieri periferici, con l'aggiunta di una terza linea (Porta a Lucca-La Cella). Questi ultimi ampliamenti necessitarono del transito delle vetture sotto la Porta a Lucca e sotto la Porta Nuova. Il passaggio del tram fu l'occasione per aprire, ai lati delle due porte citate, due passaggi pedonali, tutt'oggi esistenti.

I treni-ospedale della Grande Guerra

I segni della Grande Guerra si videro anche a Pisa. Tra i più vistosi, ci fu l'apertura di un varco nelle antiche mura, a pochi metri della Porta Nuova, per permettere a un binario

CRONISTORIA

- 1844: stazione Leopolda fuori Barriera Fiorentina
- 1846: stazione provvisoria della linea Pisa-Lucca a ridosso di Porta Santo Stefano
- 1863: stazione Centrale
- 1872: apertura piazza Vittorio (con sventramento mura)
- 1884: trammino a vapore per Pontedera e Calci e stazione accanto alle mura
- 1892: trammino a vapore per Boccardarno con viadotto metallico sopra il Bastione Stampace
- 1912-1952: tram elettrici urbani; modifica porte nelle mura
- 1916: treni ospedale dentro il Duomo con apertura varco accanto a Porta Nuova
- 1932: trammino elettrico con ultimo sventramento mura (via Bixio)

ferroviario di far transitare i treni carichi di feriti direttamente dentro l'ospedale Santa Chiara, a pochi passi dalla piazza del Duomo, mentre la linea 2 andava dalla stazione fino al teatro Politeama. Dal 1928 la rete fu ampliata, soprattutto in virtù dello sviluppo dei quartieri periferici, con l'aggiunta di una terza linea (Porta a Lucca-La Cella). Questi ultimi ampliamenti necessitarono del transito delle vetture sotto la Porta a Lucca e sotto la Porta Nuova. Il passaggio del tram fu l'occasione per aprire, ai lati delle due porte citate, due passaggi pedonali, tutt'oggi esistenti.

La ferrovia Pisa-Tirrenia-Calambrone (1932-1960)

Il trammino elettrico fu attivo

Il tram elettrico cittadino fu attivo fra il 1912 e il 1952. Le caratteristiche tortuose delle strade del centro non impedirono un servizio regolare della rete

dai primi anni Trenta, fino al 1960. La stazione di Pisa è ancora presente in piazza Sant'Antonio. La partenza era situata proprio a pochi metri dalle mura e l'uscita dalla stazione coincideva con un grande cancello nella zona del Bastione Stampace. All'epoca della costruzione (1932), proprio le mura furono costrette a subire l'ultimo grosso abbattimento, per consentire il collegamento tra la nuova ferrovia e la tramvia esistente. Di quel caro ricordo rimane oggi il fabbricato di stazione, qualche palo di sostegno e i numeri delle carrozze in sosta appesi alle pietre delle mura, tra le erbacce e le piante di capperi.