



N.15/2023

STORIA DELL'URBANISTICA

N.15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II


La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XVII-XX secolo)

STORIA DELL'URBANISTICA



ISSN 2035-8733
ISBN 978-88-32 240-89-4



 EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023



EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
ANNUARIO NAZIONALE DI STORIA DELLA CITTÀ E DEL TERRITORIO
n. 15/2023
Fondato da Enrico Guidoni nel 1981
ISSN 2035-8733 - ISBN 978-88-32240-89-4

- DIPARTIMENTO INTERATENEO DI SCIENZE, PROGETTO E POLITICHE, TERRITORIO, POLITECNICO DI TORINO
- DIPARTIMENTO LINGUE E LETTERATURE STRANIERE E CULTURE MODERNE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TORINO
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI FIRENZE
- DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI ROMA TRE
- DIPARTIMENTO DI STORIA, DISEGNO E RESTAURO DELL'ARCHITETTURA, SAPIENZA, UNIVERSITÀ DI ROMA
- CENTRO INTERDIPARTIMENTALE DI RICERCA PER I BENI ARCHITETTONICI E AMBIENTALI E PER LA PROGETTAZIONE URBANA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FEDERICO II, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI SCIENZE UMANISTICHE, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA, NAPOLI
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, AMBIENTALE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI
- DIPARTIMENTO DI PATRIMONIO, ARCHITETTURA, URBANISTICA, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI MEDITERRANEA, REGGIO CALABRIA
- DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E ARCHITETTURA, UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE

Comitato scientifico

Nur Akin, Antonello Alici, Sofia Avgerinou Kolonias, Federica Angelucci, Clementina Barucci, Gemma Belli, Gianluca Belli, Carla Benocci, Marco Cadinu, Jean Cancellieri, Carmel Cassar, Teresa Colletta, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Daniela Esposito, Antonella Greco, Giada Lepri, Fabio Lucchesi, Enrico Lusso, Fabio Mangone, Francesca Martorano, Paolo Micalizzi, Adam Nadolny, Amerigo Restucci, Costanza Roggero, Pasquale Rossi, Ettore Sessa, Eva Semotanova, Ugo Soragni, Donato Tamblè

Redazione

Federica Angelucci, Marco Cadinu, Antonella Greco, Paola Raggi, Stefania Ricci (Redattore capo), Laura Zanini

Segreteria di Redazione

Stefania Aldini, Irina Baldescu, Stefano Mais, Alessandra Panicco, Raimondo Pinna

Corrispondenti esteri

Alessandro Camiz, Eva Chodejovska, Rafał Eysymontt, Andrés Martínez Medina, José Miguel Remolina

Direttore responsabile: Ugo Soragni

Segreteria: c/o Stefania Ricci, Associazione Storia della Città, Via I. Aleandri 9, 00040 Ariccia (Roma)

e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com

Autorizzazione del Tribunale di Palermo del 7 settembre 2021 n. 6/2021

In copertina: Torino, chiesa della Gran Madre di Dio inquadrata dalla via di Po (fotografia di Henri Le Lieure, 1867 circa).

La rivista, organo editoriale dell'Associazione Storia della Città, è consultabile in versione PDF open access all'indirizzo:

<http://www.storiadellacitta.it/category/biblioteca/riviste/>

Le immagini presenti in questo numero sono state fornite dagli autori che ne garantiscono la legittima provenienza.

Le fotografie, laddove non specificato diversamente, sono da considerarsi a cura degli autori.

Copyright © 2023 Caracol s.r.l.

piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo

tel. 0039 340011 | mail: info@edizionicaracol.it

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II
La progettazione coordinata di strade e architetture
tra Medioevo e Novecento (XVII-XX secolo)

A cura di
Marco Cadinu

INDICE

LE STRADE CON FONDALE / II LA PROGETTAZIONE COORDINATA DI STRADE E ARCHITETTURE TRA MEDIOEVO E NOVECENTO (XVII-XX SECOLO)

- 7 **Ugo Soragni**
Editoriale
DOI: 10.17401/su.15.us00
- 16 **Alireza Naser Eslami**
La porta urbica, come un doppio fondale monumentale di strade intramuros ed extramuros nel Mediterraneo medievale: Genova XII secolo
DOI: 10.17401/su.15.ane01
- 32 **Marco Cadinu**
«...per dar mayor prospettiva a l'Iglesia». La strada con fondale in Sardegna in età moderna
DOI: 10.17401/su.15.mc02
- 50 **Cristina Cuneo**
'Fondali fatti ad arte': modelli teorici e formali per il disegno urbano di Torino tra Cinquecento e Seicento
DOI: 10.17401/su.15.cc03
- 68 **Chiara Devoti**
Un fondale e un controfondale: la grande allea dalla Porta Nuova ai territori oltre il Sangone (area di caccia di Stupinigi)
DOI: 10.17401/su.15.cd04
- 84 **Giulia De Lucia**
Fondali religiosi nella Torino dell'ancien régime: ragioni funzionali e percettive per la celebrazione di ordini e confraternite
DOI: 10.17401/su.15.gdl05
- 98 **Giosuè Bronzino**
Il Seminario Metropolitan di Torino, sfondo di un asse viario carente di fondale, tra cantieri storici e riplasmazioni a scala urbana
DOI: 10.17401/su.15.gb06
- 112 **Francesco Zecchino**
Assi viari e riferimenti urbani nella città di Avellino tra XVII e XIX secolo. Due casi di studio in simbiotica antitesi
DOI: 10.17401/su.15.fz07

- 128** **Marcello Schirru**
Aziende agrarie e fondali di ingresso nell'Oristanese tra XVIII e XIX secolo
DOI: 10.17401/su.15.ms08
- 142** **Armando Antista, Emanuela Garofalo**
Strade con fondale nelle nuove fondazioni e rifondazioni urbane in Sicilia (XVII-XVIII sec.)
DOI: 10.17401/su.15.aa-eg09
- 158** **Rosario Chimirri**
Strade e piazze con fondale in Calabria nelle ricostruzioni post sismiche di fine Settecento. Progetti e attuazioni
DOI: 10.17401/su.15.rc10
- 172** **Mauro Volpiano**
Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca
DOI: 10.17401/su.15.mv11
- 186** **Laura Zanini**
Strade e fondali nei piani ottocenteschi di Sassari
DOI: 10.17401/su.15.lz12
- 200** **Eliana Mauro**
L'ampliamento della città di Palermo all'inizio del Novecento: il fondale celebrativo di via della Libertà come scambiatore tra tessuto urbano e parco paesaggistico
DOI: 10.17401/su.15.em13
- 214** **Pasquale Rossi**
Nuove prospettive urbane e progetti di strade con fondale a Napoli: il quartiere e la Galleria al Museo
DOI: 10.17401/su.15.pr14
- 230** **Giulia Bergamo**
Prospettive urbane e strade con fondale di paesaggio nella cultura del XX secolo: il caso della collina di Torino
DOI: 10.17401/su.15.gb15
- 244** **Ettore Sessa**
Fondali e scambiatori negli impianti viari delle fondazioni e trasformazioni urbane nell'Oltremare italiano durante il Ventennio
DOI: 10.17401/su.15.es16
- 260** **Maria Clara Ghia**
L'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e i fondali di Monte Mario e Villa Glori: progetti interrotti e traiettorie future per il quartiere Flaminio a Roma
DOI: 10.17401/su.15.mcg17

276 **Roberto Busonera**
Dalla via Lata al Vittoriano. Persistenza e trasformazione di un asse viario antico per la costruzione di un fondale monumentale.
DOI: 10.17401/su.15.rb18

290 **Stefano Mais**
Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia
DOI: 10.17401/su.15.sm19

RICERCHE

308 **Francesca Geremia**
La pavimentazione stradale storica in area romana. Verso la codifica della regola dell'arte. Dalle origini al XVII secolo
DOI: 10.17401/su.15.fg20

326 **Stefano Mais**
Urbanistica rurale a pianta centrale: villaggi e stabilimenti agrari tra Settecento e Ottocento
DOI: 10.17401/su.15.sm21

EDITORIALE

DOI: 10.17401/su.15.us00

Ugo Soragni

Il convegno internazionale su *Le strade con fondale. La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e novecento* si è svolto dal 15 al 17 giugno 2022 presso la facoltà di architettura di Cagliari. Un appuntamento promosso da Marco Cadinu, docente del medesimo ateneo e presidente dell'associazione "Storia della Città", affiancato nella circostanza da un comitato scientifico del quale hanno fatto parte alcuni componenti degli organi di questa rivista.

Da tale iniziativa, la quale ha richiesto un relevantissimo sforzo scientifico ed organizzativo, è scaturito un confronto, ampio ed articolato, tra ricercatori impegnati a vario titolo sul terreno della storia degli insediamenti, sollecitati ad intervenire – in controtendenza rispetto alla progressiva rarefazione, nell'odierno panorama delle ricerche, di iniziative di paragonabile ampiezza e rigore metodologico – su un tema dotato di una propria indiscutibile identità tecnica ed espressiva, in grado di attraversare il medioevo giungendo con sostanziale continuità alle soglie della contemporaneità, fino a riflettersi sulle proposizioni dello stesso movimento moderno.

Il rapporto tra viabilità urbana (rettilinea o curvilinea) ed emergenze architettoniche si definisce e si evolve progressivamente attraverso l'accumulazione e l'affinamento delle esperienze dei 'costruttori' delle città, chiamati ad affrontare le questioni (teoriche e pratiche) poste dall'incidenza delle scienze prospettiche sulla geometria e sulla percezione degli spazi pubblici, dall'esigenza di codificare appropriate gerarchie funzionali tra fulcri monumentali e viabilità, dalle correlazioni che si instaurano tra tessuto urbano e fronti edilizi.

Ancorché latori di orientamenti storiografici non necessariamente coincidenti i partecipanti al convegno hanno reso testimonianza concorde – attraverso la presentazione di trentacinque relazioni – dell'esigenza che la progressione degli studi di settore si alimenti di indagini orientate alla selezione e all'approfondimento di temi effettivamente 'fondanti' per la storia degli insediamenti urbani, in grado di consolidare l'ormai raggiunta autonomia delle discipline storico urbanistiche. Queste ultime svincolatesi – grazie alla peculiarità dei propri metodi e delle proprie strumentazioni – da improprie commistioni con settori disciplinari ad esse contigui ma tutt'altro che sovrapponibili: dalla storia dell'economia a quella delle istituzioni, dalla storia dell'architettura alle scienze geografiche. A tale riguardo rinviamo al saggio introduttivo di Marco Cadinu, nel quale sono ripercorsi l'evoluzione della 'strada con fondale', definita a suo tempo da Enrico Guidoni «azione urbanistica che comporta la programmazione coordinata di una

strada importante conclusa da un edificio che svolge il ruolo di terminale scenico», e lo sviluppo delle investigazioni storiografiche ad essa dedicate.

Il convegno cagliaritano ha dunque ribadito – qualora ve ne fosse stato bisogno – che lo studio degli insediamenti urbani e territoriali non può fondarsi, come viceversa ritenuto da talune “scuole” storiografiche di retroguardia, sull’interpretazione, più o meno attendibile, delle testimonianze cartografiche, disponibili – nella stragrande maggioranza dei casi – solo a partire dai secoli XV e XVI, o sulla trascrizione di qualche documento a contenuto descrittivo, emerso più o meno fortunatamente dagli archivi. Senza voler negare l’utilità di tali strumenti è evidente che, condizionata da tali limiti metodologici, frutto dell’incapacità di orientare le ricerche in direzione delle testimonianze offerte dalla consistenza materiale degli insediamenti, la storia della città finisce con l’escludere – tra le altre – la totalità delle vicende ascrivibili ai secoli XI-XIV; viceversa essenziali per la comprensione – al di là delle inevitabili trasformazioni e ‘sostituzioni’ del tessuto edilizio – dei processi di formazione degli spazi delle odierne città, condizionati nella loro interezza dalle forme della viabilità e degli isolati di impianto più antico, conservatesi pressoché invariate nei secoli grazie alla permanenza delle linee di separazione tra luoghi pubblici (strade e piazze) e luoghi privati (particelle edificiali o fondiari). Basti al riguardo considerare quanto si verifica sul terreno della tecnica urbanistica a partire dal XIII secolo a seguito della progressiva affermazione di “strade perfettamente dritte e controllate nel segno, mirate a massimizzare l’effetto della percezione dell’edificio di fondale attraverso” allineamenti di notevole rilevanza geometrica ed esecutiva. «A Orvieto la costruzione della cattedrale, alla fine del duecento, comporta interventi sul tessuto edilizio limitrofo» che si esprimono «sia mediante processi di isolamento dell’edificio dal tessuto circostante, sia con la definizione di uno spazio di sagrato quadrangolare, funzionale alla percezione della facciata. La via Maitani, luogo di importanti architetture private, diventa la linea assiale e di simmetria che inquadra con precisione la porta del Duomo» (Cadinu).

A partire dagli esempi di età comunale, alcuni dei quali – tanto sul versante delle città di origine antica quanto su quello dei centri di nuova fondazione – si segnalano per la loro straordinaria complessità e raffinatezza concettuale ed esecutiva, le strade con fondale si affermano ben presto come lo strumento probabilmente più incisivo di cui i progettisti dispongono per conferire spessore fattuale e giuridico alle istanze di bellezza ed armonia della città medievale. Il perseguimento di un siffatto obiettivo ‘qualitativo’, viceversa desolatamente assente dalle finalità delle odierne discipline pianificatorie, votatesi interamente all’urbanistica ‘dei numeri’ – nella quale gli indici fondiari o di fabbricabilità, le altezze dei fabbricati e le distanze tra le costruzioni, hanno preso il posto di una doverosa attenzione al disegno della viabilità, al rapporto tra geometrie stradali e visuali prospettiche, alla caratterizzazione architettonica e decorativa degli edifici – si arricchisce, in

età rinascimentale e barocca, di ulteriori contenuti e implicazioni, in larga parte ascrivibili all'evoluzione delle scienze prospettive ed al progresso delle conoscenze sulla fisiologia della visione. Ad esse si affiancano, in una sorta di parallelismo perfetto, norme giuridiche improntate all'esigenza, fortemente avvertita dal potere politico, di non compromettere il decoro della città, secondo linee di tendenza che, nel corso dei secoli XVIII e XIX, affideranno ai governi cittadini il compito di mantenere impregiudicata e, ove possibile, di incrementare, la monumentalità e la bellezza dei luoghi urbani.

Sulla base di tali premesse «Storia dell'urbanistica» ha ritenuto indispensabile mettere sollecitamente a disposizione della comunità scientifica – ma anche di coloro, che, nella veste di amministratori e di tecnici, esercitano le proprie responsabilità nel campo della progettazione architettonica e della pianificazione urbanistica – gli esiti del convegno di Cagliari, ritenendoli testimonianza fondamentale dell'evoluzione più recente degli studi sulla storia della città e, al tempo stesso, opportunità di riflessione sui nuovi e più virtuosi orizzonti possibili dell'urbanistica contemporanea. A tale proposito, nel dedicare all'appuntamento cagliaritano due fascicoli consecutivi della rivista, vogliamo esprimere un sentito ringraziamento al curatore scientifico del convegno, agli studiosi intervenuti, alla redazione ed all'editore di «Storia dell'urbanistica» per l'impegno profuso, rivelatosi decisivo al fine di superare di slancio la deprecabile tendenza ad interporre tempi lunghi o lunghissimi tra lo svolgimento dei dibattiti e dei confronti scientifici e la pubblicazione dei loro risultati.



Associazione
Storia della Città



UNICA UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI CAGLIARI
DICAAR DIPARTIMENTO
DI INGEGNERIA CIVILE,
AMBIENTALE E ARCHITETTURA



Ministero Università e Ricerca



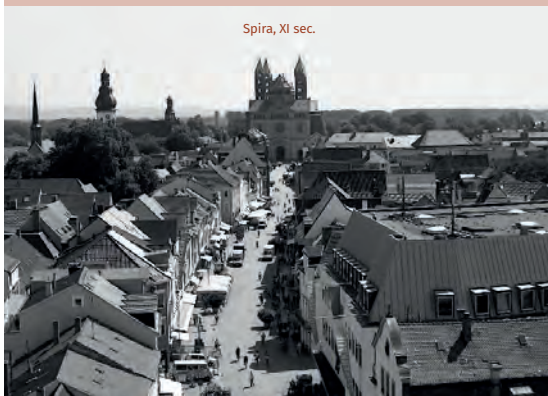
MINISTERO
DELLA
CULTURA

Convegno promosso da: Associazione Storia della Città; Rivista Storia dell'Urbanistica; Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura; Progetto PRIN 2017 - *Renaissance in Southern Italy and in the Isles: Cultural Heritage and Technology* - Università di Napoli Federico II (capofila), Palermo, Messina, Cagliari

Le strade con fondale

La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento

CONVEGNO INTERNAZIONALE



Spira, XI sec.



Caprarola, XVI sec.



Parigi, XIX sec.



Roma EUR, XX sec.

15-17 giugno 2022 // Cagliari

Aula Magna di Architettura "Gaetano Cima" // via Corte d'Appello, 87
diretta streaming: il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Il convegno si propone di avviare lo studio sistematico delle soluzioni progettuali di "strade con fondale" al fine di verificare la persistenza di alcune prassi più datate nel tempo, di determinare processi di nuova concezione e la circolazione dei modelli nel tempo e nello spazio

Le strade con fondale
La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento
Convegno internazionale

Streets with backdrops
Coordinated designing of streets and forms of architecture between the Middle Ages and the 1900s
International conference

Le "strade con fondale", spazi urbanistici unitari controllati tramite il disegno di strade orientate su edifici di rilevante importanza, sono oggetto di progetti fin dai tempi più antichi. Dal **medioevo** fino alla **contemporaneità**, ambiti cronologici al centro del prossimo convegno, la soluzione attraversa molteplici stagioni di architettura e urbanistica secondo soluzioni diversificate, in origine adottate in contesti ecclesiastici. Importanti esempi dell'XI-XII secolo in area imperiale, come la **strada-mercato** che dall'ingresso della città si conclude dopo circa seicento metri sulla facciata del Kaiserdom di Spira, costituiscono un modello che, se pure ispirato alle grandi vie porticate delle città antiche, influenza l'urbanistica internazionale. Nel tardo medioevo il disegno di città nuove o di nuovi tracciati stradali precisamente rettilinei definisce ulteriori soluzioni tali da distinguere espansioni urbane e al tempo amplificare la portata di nuove architetture.

L'applicazione del modello a favore di grandi residenze private trova sistematica applicazione in quella che **Enrico Guidoni** denomina "**urbanistica farnesiana**". Il palazzo Farnese di Roma con la via dei Baullari, il palazzo Farnese di Caprarola con il lungo asse viario che ristruttura l'intero abitato presso Viterbo, altre sperimentazioni nei feudi della famiglia - salita al soglio pontificio nel 1534 con Alessandro, col nome di Paolo III - sono l'esito di coordinamenti progettuali e dell'applicazione di nuove **sensibilità prospettiche**. Il rinnovamento della città di Roma da parte dei papi lungo il Cinquecento e il Seicento, le contestuali applicazioni nel **territorio europeo**, aprono stagioni di grande successo delle "strade con fondale".

Successivi progetti di stretto coordinamento delle strade con architetture di fondale coinvolgono sempre più le loro **piazze** o elementi di **caratura monumentale**, vengono elaborati secondo **linguaggi compositivi** che segnano i piani urbanistici delle città capitali così come quelli delle provincie più lontane, delle colonie, fino al grande piano di rinnovamento ottocentesco di Parigi e quindi di molta **urbanistica** del **Novecento**. Un processo che ha un ruolo nella rielaborazione dinamica della percezione degli spazi urbani, nell'enfaticizzazione dei grandi interventi proposti come strumento di propaganda politica e ideologica, nelle installazioni artistiche, fino al tempo odierno.

*Streets 'with backdrops' - in other words, unitary urban spaces controlled through the design of streets orientated towards buildings of major importance - have been the subject of projects since ancient times. From the **Middle Ages** to the **modern day** - the timeline that will be the focus of the next conference - this solution passes through many seasons of architecture and town planning, following diversified solutions, originally adopted in ecclesiastical contexts. Important examples from the XI-XII centuries in the imperial context, such as the **market street** that from the entrance to the city ends after about six hundred metres at the façade of the Kaiserdom of Speyer, constitute a model - albeit inspired by the great porticoed streets of ancient cities - that renewed international town planning. In the late Middle Ages, the design of new cities or new, completely straight streets defined further solutions, sometimes of a lesser scope or such that they identified urban expansions; in other cases it was pursued in order to amplify the scope of new architecture.*

*The application of the model for large private residences found systematic application in what **Enrico Guidoni** termed "**Farnese town planning**". The Farnese palace in Rome with Via dei Baullari, the Farnese palace in Caprarola with its long street axis restructuring the entire town around Viterbo, and other experiments in the family's fiefdoms - which rose to the papal throne in 1534 with Alessandro, under the name of Paul III - are the result of coordinated planning and the application of **new sensibilities regarding perspective**. The renovation of the city of Rome by the popes throughout the sixteenth and seventeenth centuries, and concurrent applications in **Europe**, ushered in seasons of great success for 'streets with backdrops'.*

*Projects involving a close association between streets and backdrop architecture increasingly involved their **squares** or **monumental features** and were modified according to **compositional languages** that marked the urban plans of capital cities as well as those of provinces and colonies further afield, until the great 19th-century renewal plan of Paris and thereafter much of **20th-century urban planning**. This process plays a role in the dynamic re-elaboration of the perception of urban spaces, in the emphasising of large-scale interventions proposed as instruments of political and ideological propaganda, in artistic re-proposals, up to the present day.*

Sessioni

Sessions

Il convegno si articola in tre sessioni: secoli XI-XV (coordinata da Ugo Soragni); secoli XVI-XVIII (coordinata da Marco Cadinu, Paolo Micalizzi ed Elisabetta De Minicis); secoli XIX-XX (coordinata da Antonella Greco e Maria Clara Ghia). Le sessioni si svolgono in modalità mista: in presenza e a distanza.

The conference is divided into three sessions: XI-XV centuries (coordinated by Ugo Soragni); XVI-XVIII centuries (coordinated by Marco Cadinu, Paolo Micalizzi and Elisabetta De Minicis); XIX-XX centuries (coordinated by Antonella Greco and Maria Clara Ghia). The sessions are held in blended method: in presence and in remote.

Diretta streaming

Live streaming

Il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Link will be posted on www.storiadellacitta.it

Organizzatori

Organizers

Associazione Storia della Città; Rivista *Storia dell'Urbanistica*; UNICA (Università degli Studi di Cagliari), DICAAR (Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura). Convegno proposto all'interno del progetto PRIN 2017 - *The Renaissance in Southern Italy and in the Islands. Cultural Heritage and Technology* - Università di Napoli Federico II (capofila), Palermo, Messina, Cagliari.

Patrocinio

Partner

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico e Università degli Studi di Torino. Politecnico di Torino, Scuola di Specializzazione Beni Architettonici e del Paesaggio.

Coordinamento scientifico

Scientific Coordination

Marco Cadinu, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città.

Comitato scientifico

Scientific Committee

Federica Angelucci, Gianluca Belli, Carla Benocci, Alessandro Camiz, Gabriele Corsani, Chiara Devoti, Antonella Greco, Giada Lepri, Andrea Longhi, Enrico Lusso, Stefano Mais (Segreteria), Paolo Micalizzi, Antonio Pugliano, José Miguel Remolina Seivane, Ugo Soragni, Donato Tamblé, Mauro Volpiano.

Informazioni

Info

cadinu@unica.it | stefano.mais@unica.it

www.storiadellacitta.it

Programma 1ª giornata di studi

mercoledì 15 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffe break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 8:30

Registrazione partecipanti

ore 9:15

Saluti istituzionali

Francesco Mola | Rettore Università degli Studi di Cagliari

Giorgio Massacci | Direttore DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

Sessione 1 | Secoli XI-XV

Modera: Ugo Soragni | Direttore «Storia dell'Urbanistica»

Marco Cadinu | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città
Intervento introduttivo. Le origini medievali delle strade con fondale di età moderna

José Miguel Remolina Seivane | Architetto, Santander
Strade con fondale nei grandi portali romanici del XII secolo nel Cammino di Santiago: Toulouse, Moissac, Leon

Andrea Longhi | DIST, Politecnico di Torino
La griglia e l'eccezione: assi viari con "fondale" nei borghi nuovi subalpini

Gianluca Belli | DIDA, Università degli Studi di Firenze
Una strada con fondale duecentesca: la via dei Servi a Firenze

Enrico Lusso | Dip. Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne, Università degli Studi di Torino
La residenza del principe in rapporto agli spazi e alle assialità negli insediamenti dell'area a cavallo delle Alpi occidentali (secoli XIII-XV)

Alessandra Panico | DIST, Politecnico di Torino
L'architettura di fondale nel tracciato urbano medievale: la cattedrale di Ventimiglia

Silvia Beltramo | DIST, Politecnico di Torino
Sant'Antonio di Ranverso e la strada di Francia: un'architettura monastica per una strada con fondale nella valle di Susa medievale?

Carlo Tosco | DIST, Politecnico di Torino
Strade con fondale nell'Italia dei comuni: Firenze, Genova e Parma

Claudia Bonardi | DIST, Politecnico di Torino
L'ingresso in città tra progettualità comunale e privata. Il caso di alcune fondazioni basiliane nei secoli XIII-XV

Paola Raggi | DIDA, Università degli Studi di Firenze
I bidenti fiorentini medioevali: spunti di ricerca

Alireza Naser Eslami | DAD, Università degli Studi di Genova
Le porte delle cinte medievali di Genova

Sessione 2 | Secoli XVI-XVIII | prima parte
Modera: Marco Cadinu | Università di Cagliari

Paolo Micalizzi | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
Il Colosseo: fondale indesiderato di via San Giovanni in Laterano

Antonio Pugliano, Federica Angelucci, Vincenzo Lacolla | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
"Pro ornatu civitatis et plateae Agonis": l'apertura di Via Agonale e la fabbrica di Palazzo Altemps dal XVI secolo al Novecento

Giada Lepri | Scuola di Specializzazione in Beni architettonici e del paesaggio, Università "La Sapienza", Roma
"Pro amplianda et dirigenda via que tendit a platea Farnesia": via de' Baullari e le strade con fondale nel pontificato di Paolo III

Raimondo Pinna | Architetto, Lucca
Umberto Liguori | Provincia di Viterbo
La strada nuova del palazzo Farnese di Caprarola

Carla Benocci | Quasar Institute for Advanced Design, Roma
Gesuiti e Cappuccini al servizio della città e del territorio: strade con fondale a Roma, a Macerata, a Frascati, a Oneglia, a Fontevivo (secoli XVI-XVIII)

Alessandro Camiz | Faculty of Architecture and Design, Özyeğin University (Istanbul)
Il modello romano di strada con doppio fondale: la via Leonina (1510), la cappella Chigi in Santa Maria del Popolo (1513) e la cupola di Sant'Andrea della Valle (1512-1608)

Lorenzo Fei | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma Tre
Per maggiore ornamento di questa Nostra Città". Da Sant'Ignazio a Palazzo Montecitorio: progetto per una strada a doppio fondale

Stefania Ricci | Architetto, Roma
Il tridente di Albano Laziale

Walter Rossa | Departamento de Arquitetura, Centro de História da Sociedade e da Cultura, Universidade de Coimbra
Streets as architectural space in Portuguese Enlightenment: Lisboa and Vila Real de Santo António

Programma 2ª giornata di studi

giovedì 16 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffe break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 9:00

Sessione 2 | Secoli XVI-XVIII | seconda parte

Moderano: Paolo Micalizzi | Università Roma Tre

Elisabetta De Minicis | Università della Tuscia

Luisa Trindade | Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra

Relating street and architecture in Portuguese urbanism: a reading in the long duration

Gabriele Corsani, Carla Romby | DIDA, Università degli Studi di Firenze

Il Piazzale degli Uffizi a Firenze: un fondale e il suo doppio

Lamia Hadda | DIDA, Università degli Studi di Firenze
Notazioni su alcuni impasse della medina di Tunisi (secoli XVI-XVIII)

Cristina Cuneo | DIST, Politecnico di Torino

*"Il più bello ornamento della città si è quella strada".
Modelli teorici e formali per il disegno urbano di Torino tra fine Cinquecento e inizio Seicento*

Chiara Devoti | DIST, Politecnico di Torino

Un fondale e un controfondale: la grande alleanza dalla Porta Nuova ai territori oltre il Sangone (area di caccia di Stupinigi)

Luca Giacomini | Architetto, Torino

Le rotte di caccia, non solo assi territoriali ma legame tra più poli

Giulia De Lucia | DIST, Politecnico di Torino

Fondali religiosi nella Torino dell'ancien régime: ragioni funzionali e percettive per la celebrazione di ordini e confraternite

Giosuè Bronzino | DIST, Politecnico di Torino

Il Seminario Metropolitano di Torino, sfondo di un asse viario carente di fondale, tra cantieri storici e riplasmazioni a scala urbana

Teresa Colletta | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Napoli. La persistenza dell'asse visivo tra il molo grande e lo scenario urbano di fondale sotto la collina di San Martino

Francesco Zecchino | Dipartimento di Scienze Umanistiche, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli

Assi viari e riferimenti urbani nella città di Avellino tra XVII e XIX secolo. Due casi di studio in simbiotica antitesi

Marcello Schirru | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

Aziende agrarie e fondali di ingresso nell'Oristanese del XVIII secolo

Armando Antista, Emanuela Garofalo | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo

Strade con fondale nelle nuove fondazioni e rifondazioni urbane in Sicilia (XVII-XVIII sec.)

Sofia Di Fede | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo

La città di Trapani fra medioevo ed età moderna: il caso della "rua Grande" (Corso Vittorio Emanuele)

Rosario Chimirri | Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria

Strade e piazze con fondale in Calabria nelle ricostruzioni post sismiche di fine Settecento. Progetti e attuazioni

Marco Cadinu | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari, Presidente Associazione Storia della Città

"per dar mayor prospettiva a l'eglesia". La strada con fondale in Sardegna nella prima età moderna

Programma 3ª giornata di studi

venerdì 17 giugno 2022*

* Per ogni giornata di studi sono previsti un *light lunch* e i *coffee break* mattutini e pomeridiani. Ogni relazione ha la durata di 15 minuti.

ore 9:00

Sessione 3 | Secoli XIX-XX

Moderano: Antonella Greco, Maria Clara Ghia | Università "La Sapienza", Roma

Mauro Volpiano | DAD, Politecnico di Torino

Assi e fondali urbani della Torino ottocentesca

Laura Zanini | Architetto, Cagliari

Strade e fondali nei piani ottocenteschi di Sassari

Eliana Mauro | Dirigente Assessorato Beni Culturali e Identità Siciliana, Regione Sicilia

L'ampliamento della città di Palermo all'inizio del Novecento: un fondale celebrativo come scambiatore tra tessuto urbano e parco paesaggistico

Pasquale Rossi | Dipartimento di Scienze Umanistiche, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli

Nuove strade e altre prospettive urbane nella Napoli di metà Ottocento: il quartiere e la Galleria al Museo

Giulia Bergamo | DIST, Politecnico di Torino

Prospettive urbane e strade con fondale di paesaggio nella cultura del XX secolo: il caso della collina di Torino

Ettore Sessa | Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo

Fondali e scambiatori negli impianti viari delle fondazioni e trasformazioni urbane nell'Oltremare italiano durante il ventennio

Maria Clara Ghia | Dipartimento di Architettura e Progetto, Università "La Sapienza", Roma

L'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e i fondali di Monte Mario e Villa Glori: progetti interrotti e sviluppi futuri per il quartiere Flaminio a Roma

Antonella Greco | Dipartimento di Architettura e Progetto, Università "La Sapienza", Roma

L'arca e la cascata. I rovellati di Piacentini sul fondale dell'E.42

Roberto Busonera | DADU, Università degli Studi di Sassari

Dalla via Lata al Vittoriano. Persistenza e trasformazione di un asse viario antico per la progettazione di un fondale monumentale.

Stefano Mais | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia

ore 15:00

Discussione finale e confronti

Modera: Marco Cadinu

Chiusura dei lavori ore 19:00

PORTA SOPRANA

DETTA DI SART ANDREA

IN

GENOVA

PROSPETTO ESTERNO

E

PARTICOLARI

CAPITELLO DI UNA DELLE
COLONNETTE OTTAGONE
AI FINCHI DELLA PORTA
DAL LATO ESTERNO. SCALA 1/10

PARTI DELLE DENTATURE

PARTICOLARI DELLA COLONNA ED IMPOSTA
DELL' ARCO DELLO SQUARCIO DELLA PORTA
DAL LATO INTERNO DELLA CINTA
VERSO LA VIA DI RAUECCA. SCALA 1/10

DELLA COLONNA ED IMPOSTA
DELLO SQUARCIO DELLA PORTA
INTERNO DELLA CINTA
VERSO LA VIA RAUECCA. SCALA 1/10

SCALA 1/10

LA PORTA URBICA, COME UN DOPPIO FONDALE MONUMENTALE DI STRADE *INTRAMUROS* ED *EXTRAMUROS* NEL MEDITERRANEO MEDIEVALE: GENOVA XII SECOLO*

*The Urban Gate, as a Double Monumental Backdrop of the
Intramuros and Extramuros Streets in the Medieval
Mediterranean: Genoa 12th Century*

DOI: 10.17401/su.15.ane01

Alireza Naser Eslami

Dipartimento di Architettura e Design, Università degli Studi di Genova
nasereslami.a@arch.unige.it

Parole chiave

Urbanistica, cinta muraria, porte urbiche, cattedrale, epigrafia, bicromia
Town Planning, City Walls, City Gates, Cathedral, Epigraphy, Stripes

Abstract

Il XII secolo rappresenta un momento di svolta fondamentale sul piano urbanistico per le importanti trasformazioni strutturali di Genova e per l'immagine della città che ne scaturisce. Nel breve periodo tra il 1155 e il 1160, politici, maestranze, artigiani, e lo stesso 'popolo' sono coinvolti nella realizzazione 'epica', della nuova cinta muraria di Genova che fu per l'appunto determinata dalla minaccia del Barbarossa. In particolare, le quattro iscrizioni sulle due superstiti porte monumentali di Sant'Andrea a levante e di Santa Fede a ponente della città, che rievocano il contesto in cui le mura furono costruite, conferiscono ad esse un ulteriore signi-

* Articolo previsto per il n. 14/2022, Le strade con fondale /I (XI-XVI secolo), inserito in apertura del presente volume dedicato ai secoli XVI/XX.

ficato simbolico e delle glorie cittadine. Attraverso fonti iconografiche, materiali e storiche, il saggio analizza il ruolo fondamentale assunto dalle due porte urbane come monumentali fondali per le principali arterie urbane ed extraurbane, e il loro rapporto con gli assi viari della città, regolate anche da normative, come ben testimoniano i lodi consolari del XII secolo. Inoltre, l'architettura delle due porte prende un rilievo e significato speciale, insieme urbanistico, celebrativo e altamente comunicativo, soprattutto in un momento storico quando la Cattedrale, nonostante era percepita come l'edificio simbolo della comunità, non aveva ancora una facciata compiuta (San Lorenzo consacrata nel 1118, ma nel 1174 non ancora conclusa).

The 12th century represents a fundamental turning point on an urban planning level for the important structural transformations of Genoa and for the image of the city that arises from it. In the short period between 1155 and 1160, politicians, workers, artisans, and the 'people' themselves were involved in the 'epic' construction of the new city walls of Genoa which was precisely determined by the threat of Barbarossa. In particular, the four inscriptions on the two surviving monumental gates of Sant' Andrea to the east and of Santa Fede to the west of the city, which recall the context in which the walls were built, give them a further symbolic meaning and the city glories. The essay, through iconographic, material, and historical sources, analyzes the fundamental role assumed by the two city gates as monumental backdrops for the main urban and extra-urban arteries, and their relationship with the road axes of the city, also established by regulations, as clearly demonstrated by the consular awards of the 12th century. Furthermore, the architecture of the two main city gates takes on a special importance and meaning, from an town planning, celebratory and highly communicative point of view. And all this especially in an historical moment in which the Cathedral, despite being perceived as the symbolic building of the community, did not yet have a finished façade (in fact San Lorenzo was consecrated in 1118, but in 1174 it was not yet completed).

Il XII secolo rappresenta un momento di svolta fondamentale sul piano urbanistico per le importanti trasformazioni strutturali di Genova, autonoma sotto il profilo politico e culturale, e per il processo di costruzione della *forma urbis*. Inoltre, la città veniva trasformandosi radicalmente da 'città di legno' a 'città di pietra', quella che è stata definita una «rivoluzione edilizia»; una città, la cui stessa struttura urbana si conforma alle dinamiche delle consorterie nobiliari-private in competizione e in perenne conflitto, e dunque con lo sviluppo di un'intensa attività edilizia sia privata sia pubblica. Il passaggio che porta alla 'città nuova' di Genova segnala, innanzitutto, la centralità che esercitano due grandi infrastrutture cittadine sulla strategia complessiva di rinnovamento urbano¹. Per il carattere innovativo, per le implicazioni tecnologiche e per la loro monumentalità, tali infrastrutture urbane possono dirsi uniche nel loro genere rispetto al panorama della penisola dell'epoca. La prima di esse è la grande 'Palazzata degli Emboli', composta da circa un centinaio di case affiancate in schiera lungo il fronte della Ripa, con alla base una strada pubblica coperta da un grande porticato che con la sua straordinaria funzione di cerniera tra la città e il porto, riveste un ruolo eminentemente commerciale. A partire dal 1133 acquisirà anche la funzione di spazio collettivo per eccellenza, in una città priva della grande piazza cittadina, tipica dei modelli comunali del Medioevo italiano. La seconda è costituita dalla nuova cinta muraria, simbolo della città medievale, la cui costruzione si realizza tra il 1155 e il 1160. Due innovative opere che rappresentano «incarnazione dello spirito» dei Genovesi, *mercatores* e *milites*: entrambe sono espressione dell'epoca che ha visto sorgere lo spirito orgoglioso della propria urbanità, insieme all'affermarsi del suo predominio marittimo, economico e commerciale in tutta l'area del Mediterraneo ed oltre i suoi confini. Grandi cambiamenti urbani, dunque, nati dai successi economici scaturiti dalla prima crociata (fra 1097 e 1114), risorse che accelerano il processo che porta verso il

1. Luciano GROSSI BIANCHI, Ennio POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo: Genova nei secoli X-XVI*, Sagep, Genova 1980; Clario DI FABIO, *Genova, Architettura*, in *Enciclopedia dell'Arte Medievale*, vol. VI, Roma 1995, pp. 499-523; Alireza NASER ESLAMI, *Genova nel Medioevo mediterraneo e la conformazione dello spazio urbano: la struttura della città, il porto e la Ripa tra XII e XVI secolo*, in Giorgetta Revelli (a cura di), *Da Ulisse a... La città e il mare. Dalla Liguria al mondo*, Atti del V Convegno Internazionale (Imperia, 7-9 ottobre 2004), EDIZIONI ETS, Pisa 2005, pp. 487-504; Alireza NASER ESLAMI, *Genova e il Mediterraneo. I riflessi d'oltremare sulla cultura artistica e l'architettura dello spazio urbano XII-XVII secolo*, De Ferrari, Genova 2012.

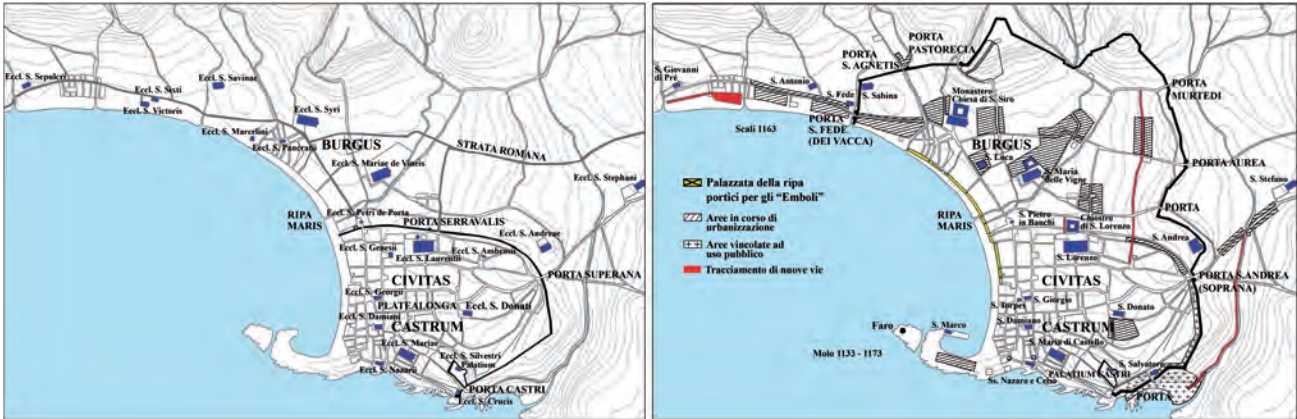
1100 alla fondazione del Comune e nel 1130 a una sua prima definizione territoriale, e in parallelo dai vantaggi commerciali derivati dall'estendersi e dallo svilupparsi delle relazioni genovesi con l'Oriente bizantino ed islamico².

il presente studio si concentrerà sulla seconda grande infrastruttura della 'città nuova', la cinta muraria detta 'del Barbarossa'. Questa poderosa cerchia muraria nasce per una funzione prettamente difensiva; tuttavia, come vedremo a breve, va a esprimere aspetti identitari che trascendono quelli esclusivamente militari. Il saggio analizza in particolare il ruolo fondamentale assunto dalle due porte urbane come monumentali fondali per le principali arterie urbane ed extraurbane, e il loro rapporto con gli assi viari della città, regolate anche da specifiche normative come ben testimoniano i lodi consolari del XII secolo. Inoltre, l'architettura delle due porte prende un rilievo e significato speciale, insieme urbanistico, celebrativo e altamente comunicativo, soprattutto nel momento in cui la Cattedrale, nonostante fosse percepita come l'edificio simbolo della comunità, non aveva ancora una facciata compiuta (San Lorenzo consacrata nel 1118, ma nel 1174 non ancora conclusa).

Nel breve periodo tra il 1155 e il 1160, politici, maestranze, artigiani, e lo stesso 'popolo' sono coinvolti nella realizzazione 'epica', della nuova cinta muraria di Genova che fu per l'appunto determinata dalla minaccia del Barbarossa. Secondo uno sguardo storico più ampio, però, l'urgenza di compiere questa impresa fu alimentata anche da ambizioni collettive più complesse, ovvero, come articolare i nuovi spazi urbani e i quartieri che si erano rigogliosamente sviluppati al di fuori dell'antica cerchia di età carolingia. Se si confrontano le due planimetrie che riprendono la città prima e dopo questo momento storico di passaggio [Fig. 1], risulta subito evidente come l'ampliamento delle mura includa il *burgus* e le attrezzature portuali sorte davanti alla *Ripa maris* entro il nuovo impianto urbano. Forte di un dialogo inedito fra le parti incluse nella nascente unità cittadina, la nuova cinta muraria comprende ora al suo interno le unità socio-territoriali del *castrum*, della *civitas* dell'antica cerchia di età carolingia, e, per l'appunto, del *burgus* e l'area urbana protetta dalle mura passava da 7,5 a 53 ettari. Genova assumeva così la sua fisionomia definitiva paragonabile alle grandi città coeve: si realizzava un nuovo 'manufatto urbano', cui la costruzione di una più ampia cerchia muraria dava fra 1155 e 1159 una forma compiuta, in termini urbanistici, politico-amministrativi, e fortemente simbolici e identitari³ [Fig. 2].

2. Alireza NASER ESLAMI, *Genova, genesi della struttura della «città nuova» nel XII secolo e le culture architettoniche ed urbanistiche del Mediterraneo*, in Clario Di Fabio, Piera Melli, Loredana Pessa (a cura di), *Genova nel Medioevo. Una capitale del Mediterraneo al tempo degli Embriaci*, catalogo della mostra (Genova, 19 aprile-26 giugno 2016), Sagep, Genova 2016, pp. 32-45.

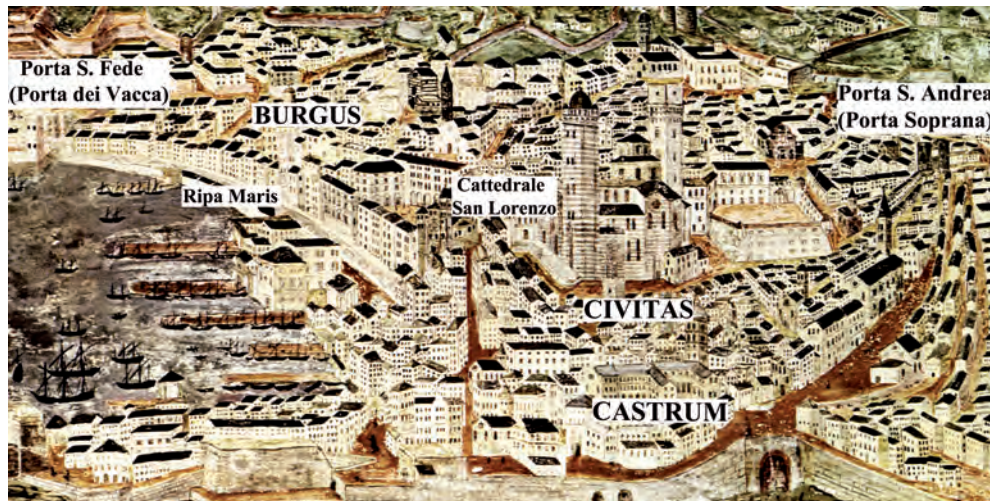
3. Alireza NASER ESLAMI, *Genova "città carovaniera" del Mediterraneo tra Medioevo e Settecento*, in



1

1_Restituzione della dinamica e della struttura urbana fra XI e XII secolo: il circuito murario dell'epoca tardo carolingia (a sinistra), e la cinta muraria del XII secolo con l'unione tra la civitas e il burgus (a destra).

2_Felice Calvi, *Veduta di Genova*, circa 1584, particolare dell'affresco, Genova, Palazzo Doria-Spinola (Prefettura), Loggia delle vedute di città.



2

La fonte cronachistica contemporanea ai fatti che descrive insieme di eventi che accompagnano l'edificazione della cinta muraria sono gli Annali del Caffaro, il quale testimonia che i consoli nel 1155 «murum et portas ex utroque latere civitatis edificare ceperunt». Anche le epigrafi di Porta Sant'Andrea (attuale Porta Soprana) e Porta Santa Fede (attuale Porta dei Vacca) si richiamano al 1155; è possibile che i lavori per la nuova cinta muraria fossero iniziati dai due estremi, presso Porta Soprana a levante e di Porta dei Vacca a ponente della città. E sono proprio queste due porte urbane le principali testimonianze superstiti, restaurate rispettivamente a fine Ottocento e a metà del Novecento, che diventano due poli

Concetta Fallanca, Alireza Naser Eslami (a cura di), *Luoghi dello scambio e città del Mediterraneo, storie, culture, progetti*, Iiriti Editore, Reggio Calabria, 2003, pp. 428-451.

importanti di riferimento nel tracciamento della complessa struttura del nuovo disegno urbano⁴: innanzitutto, per la loro solennità, entrambe impregnate da forti valori comunicativi e simbolici d'identità urbana, legati alla storia della città. In particolare, nella Porta di Sant'Andrea, anche per la sua collocazione sul 'Colle di Sant'Andrea', si riconoscerà tanto una funzione urbana, quanto una funzione onorifica assimilabile a quella di un arco di trionfo. In sintesi, l'opera condensa in sé i tratti di un'architettura di potere fortemente celebrativa⁵.

Torniamo al nostro principale testimone oculare: Caffaro riferisce che nel 1159 la cinta muraria fu completata *ad apparentem consummationem*, con l'aiuto divino (*in digito Dei*), con eccezionale rapidità, in soli cinquantatré giorni e con il concorso di magistri e cittadini, uomini e donne. Dopo aver descritto dettagliatamente le dimensioni del circuito (misurate in stadi, piedi e passi), la nostra fonte riferisce, infine, che alla cinta furono aggiunti anche millesettanta merli, «... tam pro formositate et fortitudine muri, quam pro comoditate et tuicione civitatis et civium»⁶.

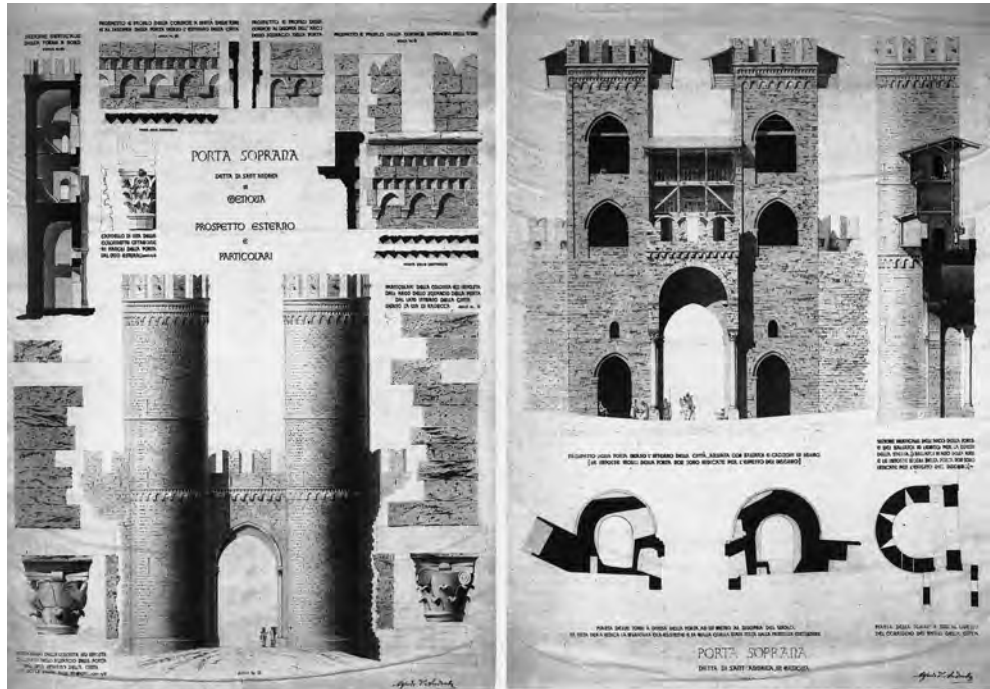
La nuova cinta muraria per l'impatto emotivo che doveva infondere nei contemporanei, era registrata soprattutto come un atto di «orgoglio comunale» capace di incidere nella memoria collettiva della città per molti secoli. Da annalisti autorevoli quali il Caffaro, le testimonianze dirette dell'impresa condotta dal popolo genovese erano trasmesse ai posteri 'di penna in penna'. Un secolo dopo la sua costruzione, Iacopo da Varagine descriveva la dedizione civile e lo spirito infaticabile del popolo intero nella realizzazione delle nuove mura: «Ianuenses viri et mulieres, parvi et magni die et nocte ad faciendos muros [...]». Così, nel primo trentennio del XVI secolo, Agostino Giustiniani poteva citare ancora i consoli che «fecero lavorare alle muraglie già cominciate, giorno e notte, homini et donne [...]». L'eco dell'evento fu tale da assumere progressivamente la forma di un *topos* letterario, in uso presso gli eruditi ancora durante tutto il XIX secolo. Nella Porta di Sant'Andrea identifichiamo così il simbolo architettonico e urbano di questo avvenimento impresso nella memoria della città [Fig. 3]. Una memoria

4. Il terzo varco della città, quello nord-est, detto 'Porta Aurea', demolito nel 1959, pur avendo anch'esso un protiro su colonne interno, tuttavia era privo di iscrizioni: cfr. GROSSI BIANCHI, POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo*, cit., p. 83.

5. Sulla Porta Soprana: Luigi Tomaso BELGRANO, Alfredo D'ANDRADE, Francesco Maria PARODI, *La Porta Soprana di S. Andrea*, Tipografia del R. Istituto Sordo-Muti, Genova 1882, e Colette DUFOR Bozzo, *La porta urbana nel Medioevo: porta Soprana di Sant'Andrea in Genova, immagine di una città*, l'Erma di Bretschneider, Roma 1989. Sulla Porta di Santa Fede: Edoardo MAZZINO, *I recenti restauri di Porta dei Vacca*, in «Bollettino Ligustico», 13, 1961, pp. 107-127; Clario DI FABIO, *Scultura e allegoria politica nella Genova romanica: i capitelli della Porta di Santa Fede*, in Anna Dagnino et alii (a cura di), *Immagini del medioevo. Studi di arte medievale per Colette Dufour Bozzo*, Genova University Press, Genova 2013, pp. 97-106.

6. Luigi Tomaso BELGRANO, *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal 1099 al 1293*, Istituto storico italiano, Genova 1890, p. 54.

3_Porta Soprana, prospetto esterno e interno, sezione di una delle due torri, piante e dettagli architettonici, acquerello di Alfredo D'Andrade, fine XIX secolo.



3

che, essa stessa, conserva e proietta ad un tempo la città in un'immagine nuova. Lo testimonia con forza l'iscrizione che compare nello stipite Sud dell'edificio, dove la «Porta Ianua» s'identifica con *Ianua*, la città a difesa della quale essa è sorta e per la quale essa ha visto la luce. Con la Porta, dunque, è fondato al contempo un simbolo materiale e un luogo rituale, questo aspetto rituale è del resto intrinseco nell'atto epigrafico medesimo, ovvero in quel 'luogo' di passaggio semantico che trasferisce l'identità della città dal nome latino *Genua* a quello medievale *Ianua*, quest'ultimo un nome evocativo per una città che, con i suoi numerosi traffici commerciali, rappresentava una porta fra Occidente e Oriente. Ancora nel XVI secolo, Oberto Foglietta riprendeva l'episodio della costruzione della cinta muraria rivisitandolo, come fecero gli osservatori che l'avevano preceduto. Pur non omettendo il carattere epico dell'impresa, tuttavia, il cronista concentrava il suo sguardo sugli aspetti tecnici dei lavori. Quindi descriveva l'opera «che hanno del magnifico [...] la quale opera di gran fatica e di grande spesa, perciocché le mura, e le torri furono fatte di pietre quadre»⁷. In questa citazione è racchiusa, forse più che in altre, un'altra fonte importante di orgoglio cittadino: la consapevolezza di aver avuto accesso a una tecnologia costruttiva considerata a

7. Leone Carlo FORTI, *Le fortificazioni di Genova*, Stringa, Genova 1971, p. 12, e Giovanna PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Sagep, Genova 1978, p. 22.

quei tempi all'avanguardia. Come è stato segnalato, in un recente studio⁸, la realizzazione della cinta e delle porte urbane genovesi coincideva, grosso modo, con la comparsa improvvisa dell'«opera quadrata» nel campo delle tecniche e dei materiali costruttivi. L'insieme di conoscenze tecniche e geometriche che l'«opera quadrata» comportava non trova paragoni nelle due residenze vescovili costruite in pietra nella seconda metà dell'XI secolo, in quanto la lavorazione delle murature delle due sedi richiese solamente la sbazzatura della pietra. Al contrario, la tecnica applicata alle porte urbane di Genova presenta una vera e propria stereotomia realizzata con blocchi di grandi dimensioni e con la guida di squadre e strumenti tecnici avanzati. La realizzazione delle porte urbane di Genova si lega alla ricca esperienza delle architetture del Oriente mediterraneo, per la scelta di soluzioni inedite e originali e il ricorso a una grande perizia tecnica. Porta Soprana può essere considerata infatti tra gli esempi più precoci di tali novità per l'uso dell'arco acuto e della bicromia in bianco e nero: il carattere originale della bicromia in bianco e nero emerge nella membratura ottagonale del grande arco acuto del varco principale e, caso unico in tutta la penisola, negli archetti pensili a sesto acuto sia sulla facciata esterna sia su quella rivolta verso la città⁹. Per la sua destinazione monumentale e non semplicemente decorativa, la bicromia ha qui la stessa importanza dell'introduzione dell'«opera quadrata» per il futuro architettonico della città [Fig. 4]. La bicromia della muratura è stata impiegata anche sul lato esterno della Porta di Santa Fede, anche se qui i corsi alternati sono stati realizzati in calcare grigio e filari bianchi. Anche la scultura, neo-antica e figurativa, in particolare quelle di Santa Fede, di gran qualità e con allusioni politiche, gioca un ruolo fondamentale nel conferire maggiore monumentalità a questi due varchi. Le facciate delle due porte monumentali costituiscono doppi fondali uno verso esterno e uno verso interno, caratterizzate all'esterno da due imponenti torri semicilindriche aggettanti e all'interno da altrettanti imponenti protiri su colonne, a un solo o a doppio ordine; questi ultimi, soprattutto quello della Porta di Santa Fede, con una struttura su doppio ordine, richiamano il protiro del portale del fianco sud della Cattedrale, detto di San Gottardo, un rimando non solo architettonico e strutturale ma anche ideale. Un forte simbolismo, oltre ad essere implicito nella monumentalità delle porte, è ulteriormente enfatizzato dalle iscrizioni che

8. Aurora CAGNANA, *l'Introduzione dell'opera quadrata medievale a Genova: aspetti tecnologici e contesto sociale*, in «Arqueologia de la Arquitectura», 4, 2005, pp. 23-46.

9. Alireza NASER ESLAMI, *Emulazione, appropriazione e ricerca di un'architettura di 'stile internazionale' nel Mediterraneo medievale: la porta ianuae e l'architettura in ablaq a Genova*, in Idem (a cura di), *Genova, una capitale del Mediterraneo tra Bisanzio e il mondo islamico. Storia, arte e architettura*, Atti del Convegno Internazionale (Genova, 26 - 27 maggio 2016), Bruno Mondadori, Milano-Torino 2016, pp. 165-193.

4_Le epigrafi urbane delle porte urbane di Genova del XII secolo: Porta Soprana (a sinistra), Porta dei Vacca (al centro) e l'iscrizione di Porta dei Vacca, lato nord (a destra), nel quale oltre ai nomi dei magistrati, sono dichiarati anche quelli degli artefici.



4

verbalizzano il carattere epico della storia urbana¹⁰. Nello stipite Sud di Porta Soprana apprendiamo quanto segue: «IN NO(M)I(N)E O(MN)IPOTENTIS DEI PATRIS ET FILII ET SP(IRITV)S S(AN)C(T)I AM(EN). SVM MVNITA VIRIS MVRIS CIRCVMDATA MIRIS». La sacralità dell'epigrafe è sancita infine dall'incisione della Croce e da quella della Trinità, in linea del resto con la santità di Andrea a cui è dedicata la porta. Tali documenti litografici espongono al pubblico nello spazio urbano l'eccezionale impresa architettonica e urbanistica della città: le coppie di epigrafi marmoree che sono murate a circa 2 metri di altezza negli stipiti delle due porte ricordano l'anno della costruzione, il 1155, e vengono riportati i nomi

10. Sulla epigrafia e lo spazio urbano vedi Armando PETRUCCI, *Potere, spazi urbani, scritture esposte: proposte ed esempi*, in *Culture et idéologie dans la genèse de l'État moderne*, Actes de la table ronde (Rome, 5-17 ottobre 1984), École française de Rome, Roma 1985, pp. 85-97. Flavia DE RUBEIS, *Epigrafia comunale (o epigrafia di età comunale?) in Italia settentrionale*, in *Inscripfenulturen im kommunalen Italien*, 2019 pp. 91-113. Le quattro iscrizioni delle porte di Genova sono state pubblicate da Marcello REMONDINI, *Iscrizioni Medio-evali della Liguria, raccolte e postillate*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XIII, 1874 e Augusta SILVA (a cura di), *Corpus Inscriptionum Medii Aevi Liguriaie*, III, Genova, Centro storico, Genova: s.n., Genova 1987. Per una loro analisi dettagliata vedi Nicolò CAMPODONICO, *Le epigrafi delle porte cittadine di Genova medievale. Porta Soprana e Porta dei Vacca*, in «Annali della Scuola Normale Superiore di Pisa. Classe di Lettere e Filosofia», serie 5, 2022, 14/1, pp. 215-256.

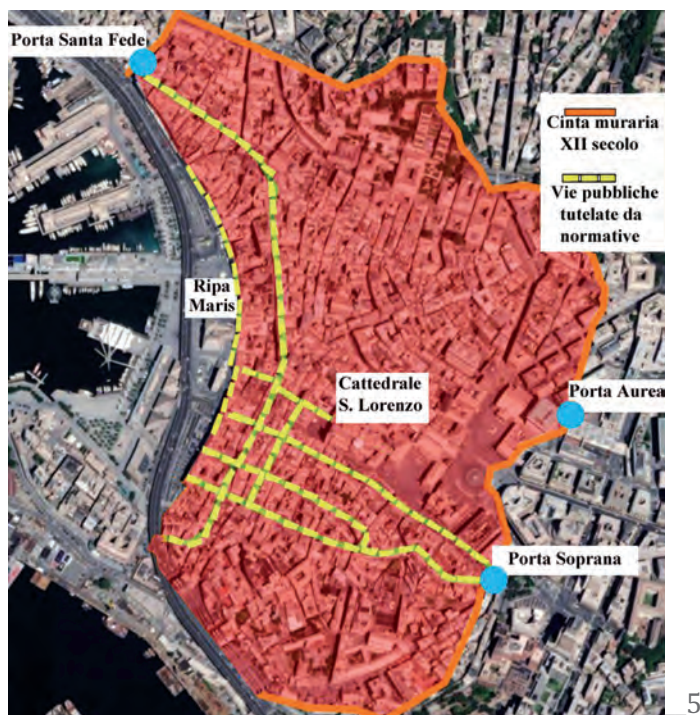
dei consoli del Comune e dei consoli dei Placiti. È molto significativo che nel testo dell'epigrafe, sul pilastro settentrionale, a sinistra di chi entra per la Porta di Santa Fede, oltre ai nomi dei magistrati, siano orgogliosamente dichiarati anche i nomi degli artefici, «EGO GVISCARDVS MAGISTER, ET [IO]H(ANN)ES BONVS CORTESE ET IOH(ANN)ES DE [CA]STRO FECIMVS HOC OPVS» [Fig. 4]: inoltre, la maggiore spaziatura tra le lettere sembra insistere graficamente sul ruolo importante dei costruttori. Si tratta con molta probabilità, anche se non è scritto espressamente, che i tre siano *magistri Antelami*¹¹. Inoltre, essendo Porta dei Vacca e Soprana di fatto gemelle e con poche differenze è assai plausibile, come già ipotizzava F. Podestà nel 1901¹², che i tre *magistri* abbiano lavorato su entrambe le porte urbane, anche se sono riportati i loro nomi solo in questa iscrizione. Nelle iscrizioni si rinnova la memoria collettiva dei cittadini, come anche dei suoi visitatori, i quali potevano letteralmente 'leggere' il potere glorificante delle porte sulla città poiché ne rievocavano le vicende storiche e conquiste militari come quelle di Almeria e Tortosa: gli stessi contenuti che, in contemporanea, sono presenti negli Annali di Caffaro e nel ciclo di affreschi della navata sud della Cattedrale, andato perduto all'inizio del Trecento, di cui rimane un frammento che si riferisce alla presa di Tortosa. Per questo importante dialogo a distanza e la continuità spaziale tra questi monumenti della città, tra le due porte e la Cattedrale, i Padri del Comune avevano cercato di proteggere e rafforzare i relativi assi viari di collegamento di uso pubblico, saldandoli con l'area vitale di porto e alla *Ripa maris*, cuore commerciale della città, attraverso una serie di normative adeguate e puntuali [Fig. 5]. Lo dimostrano i provvedimenti e i lodi emanati dai Consoli che ci sono noti, in particolare, grazie alla conservazione dei *Libri Iurium Reipublice Januensis*¹³; già un lodo datato novembre 1133 dispone, infatti, che le importanti strade poste nei dintorni del porto dovevano rimanere sempre libere e non venissero ostruite e intralciate da colonne, da «paramuro»; inoltre avevano dettato le misure: «... sit ampla pedes decem usque» di 10 piedi (liprandi), ovvero metri 4,5, l'ampiezza della via che va dalla chiesa di San Nazaro al mare, e doveva essere larga 4 piedi (pari a metri 1,8) quella che porta dalla *Ripa maris* alla chiesa di Santa Maria di Castello. È di grande interesse il fatto che lo stesso lodo consolare, per il portico continuo di *Ripa maris*, ne stabilisce dettagliatamente le caratteri-

11. Aurora CAGNANA, *Muri e Maestri. Gli Antelami nella Liguria medievale*, Philobiblon, Ventimiglia 2020.

12. Francesco PODESTÀ, *Il Colle di S. Andrea in Genova e le regioni circostanti*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», XXXIII, 1901.

13. Sui *Libri Iurium Reipublice Januensis* che contengono 1274 documenti, compresi cronologicamente fra 958 e 1392, vedi Antonella ROVERE (a cura di), *I libri iurium della Repubblica di Genova*, I parte 1, Società ligure di storia patria, Genova 1992.

5_Veduta aerea zenitale di Genova (da Google Earth); individuazione, sull'assetto urbano attuale, delle strutture insediative e delle vie pubbliche tutelate da normative del XII secolo.



stiche costruttive con le relative misure: le colonne erano previste dello spessore di 2 piedi e realizzate in «... petrine et non lignee», e gli archi da terra all'imposta dovevano misurare 10 piedi, «pedes decem a terra usque ad gulam de arco»¹⁴. Una normativa pubblica di grande rilevanza che impone una serie di limitazioni alla sfera privata è il breve consolare emesso nel 1143, stabilendo che l'altezza delle torri private non avrebbe dovuto superare gli 80 piedi (36 m), pena il pagamento di una multa e la distruzione della torre¹⁵.

Ancora, nel 1134 si disponeva che la strada dovrà avere una larghezza di 4 piedi «a strata publica usque ad murum civitatis et postea foris de muro usque in via que vadit ad Luculum», verso la zona di Luccoli¹⁶. Seguendo la collocazione delle vie citate dai lodi consolari per la salvaguardia del suolo pubblico delle principali arterie cittadine, si coglie una chiara volontà, importante sul piano urbanistico, dei provvedimenti e delle normative che tendono a tracciare gli assi viari nuovi e tutelare quelli preesistenti, e a valorizzare le due porte monumentali della città

14. *I Libri Iurium*, I/3, n. 567; 1133, novembre.

15. Cesare IMPERIALE DI SANT'ANGELO (a cura di), *Codice diplomatico della repubblica di Genova dal 968 al 1190*, Istituto Storico Italiano per il Medioevo, Roma 1936-1942, doc. 128; p. 165.

16. *I Libri Iurium*, I/3, n. 568; 1134, gennaio.

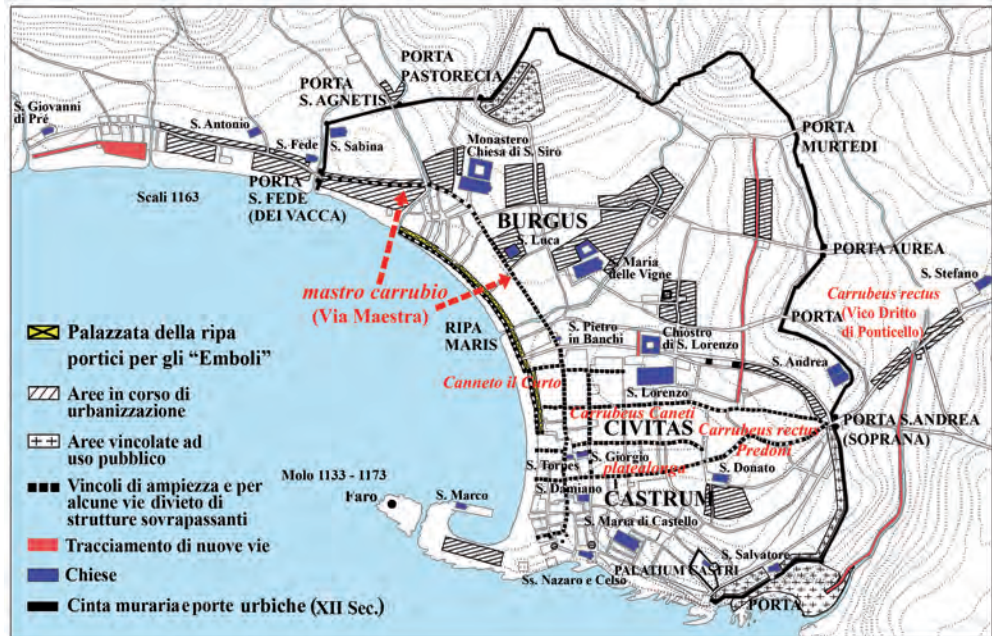


6_Veduta aerea di Genova, con la Porta S. Fede (dei Vacca) (da Google Earth), sulla quale sono indicate due vie importanti della città verso la porta, quella *extramuros* verso prospetto esterno e quella *intramuros* di *mastro carrubio* (Via Maestra); l'uscita a Porta S. Fede del *mastro carrubio* (attuale via del Campo).

come terminali scenici. Il nuovo piano d'ampliamento e dello sviluppo urbanistico della città, a partire dalla Porta di San Pietro della cerchia muraria di età carolingia, realizzava verso il ponente uno dei principali assi viari della città, *mastro carrubio* (Via Maestra), che attraverso il *burgus* conduceva al punto strategico dove, nel 1155 sarebbe stata realizzata la Porta di Santa Fede, che costeggiava il porto e dalla quale partivano principali itinerari e percorsi stradali in direzione dell'Appennino e delle fiere del Nord Europa [Fig. 6]. È di grande interesse, il fatto che i consoli del Comune in un lodo consolare, datato il 31 gennaio del 1180, riferendosi ad un precedente decreto del 1157 in materia edilizia, insistevano sul divieto di copertura con una volta in muratura o di una lignea, su alcuni tratti di vie cittadine, «Laus quod nulli liceat voltam aut cooperturam aliquam in mastris carrubiis edificare», ordinando la demolizione di quelle edificate dopo il decreto citato, in particolare, su una delle arterie principali della città, proprio il *mastro carrubio* (Via Maestra), e che come precisa il lodo citato, «va dalla porta nuova di Santa Fede» alla via che conduce alla cattedrale di San Lorenzo¹⁷. Questo importante asse urbano innervava tutto l'abitato medievale proseguendo lungo i percorsi delle odierne via San Luca (antico *carrubeus rectus*) e via di Canneto il Curto per terminare ai piedi della collina di Castello, area di antica fondazione della città. Dall'altro lato la rete

17. «[...] ab una parte vie ad alteram in mastro carrubio qui est a porta nova Sancte Fidei usque ad domum quondam Opigonis Mussi et a domo quondam Cili Blanci et fratris per carrubium superiorem usque ad Sanctum Laurentium». *I Libri Iurium*, 1 n 247, 1180, gennaio 31.

7_Genova nel XII secolo: la struttura urbana, la cinta muraria e porte urbane e le principali vie pubbliche particolarmente difese dalla normativa pubblica e dai lodi consolari.

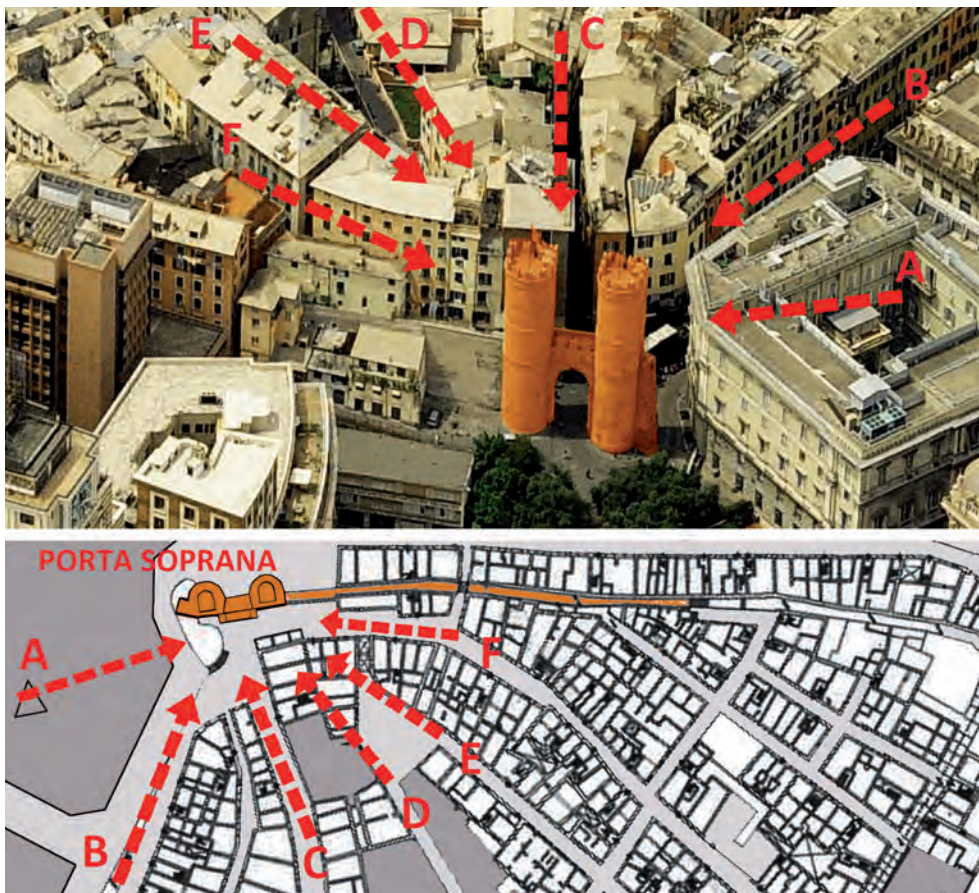


7

viaria verso la Porta Soprana [Fig. 7], più articolata e complessa, ha due percorsi principali, entrambi collocati nella *civitas*, un'area caratterizzata da un tessuto urbano piuttosto regolare, che riprende l'antico impianto romano e dove era ubicata anche la cattedrale di San Lorenzo: primo l'asse viario di particolare importanza, è il *Carrubeus Caneti*, oggi via del Canneto il Lungo, che collegava la *Ripa maris* alla Porta Soprana, e attraverso l'incrocio con il Canneto il Curto e il suo prolungamento, il *mastro carrubio*, collegava le due porte urbane. L'altra importante arteria urbana era la *Platealonga*, che doveva essere in tutta la sua lunghezza, la via che entrava in città per Porta Soprana e, per la discesa del Prione, *carrubeus rectus Predoni*, per via San Donato e via San Bernardo, usciva al mare da una porta che doveva esistere nella contrada della Ripa. Parallela a questa via, nel suo tratto rettilineo, correva la *clavica*, anche questo tracciato, come già la *Platealonga*, doveva essere di singolare importanza per i collegamenti fra la zona di San Giorgio e quella di San Donato, come attesta il lodo consolare del 1133, precedentemente citato, con il quale si ordinava che questo percorso fosse sempre libero da ogni ingombro¹⁸.

Di grande importanza sul piano urbanistico, e forse caso unico nel Medioevo, è il

18. «Laus de via que vadit per Clavicam a macello per Platealongam. Item laudaverunt ut via que vadit per Clavicam a macello usque ad viam que per Platealongam vadit, ubi dicitur subtus Sancto Donato, non habeat ullum impedimentum neque de columnis neque de paramuro, sed semper permaneat libera sine columnis et sine paramuro a iam dicto macello usque ad predictum Ponticellum», in *I Libri Iurium*, 1/3, n 567, 1133, novembre.



8_Veduta aerea di Genova, con la Porta Soprana e la planimetria dei tracciati viari, rettilinei e quelli con curvatura semplice, che si aprono a ventaglio con la Porta Soprana come fondale comune.

fatto che questi diversi gruppi di tracciati viari, rettilinei e quelli con curvatura semplice, corrispondenti ad altrettanti tessuti urbani morfologicamente diversi, trovano una soluzione unitaria e coordinata, sul lato interno della città, aprendosi a ventaglio [Figg. 8-9], con la Porta Soprana come punto focale di particolare valore scenografico e con un'inedita visione pluridirezionale. All'esterno, invece, dalla Porta Soprana usciva, in discesa, la strada *Carrubeus rectus Ponticellum* (Vico Dritto di Ponticello), e la schiera di edifici che ne occupava il lato nord era già compiuta nel 1190 [Fig. 10]. Tra la porta e questa sequenza continua esisteva un'area che sarà edificata nel corso del Duecento e sarà attraversata da una strada, detta *Carrubeus novus*¹⁹, e sarà costruita parallela alla prima una

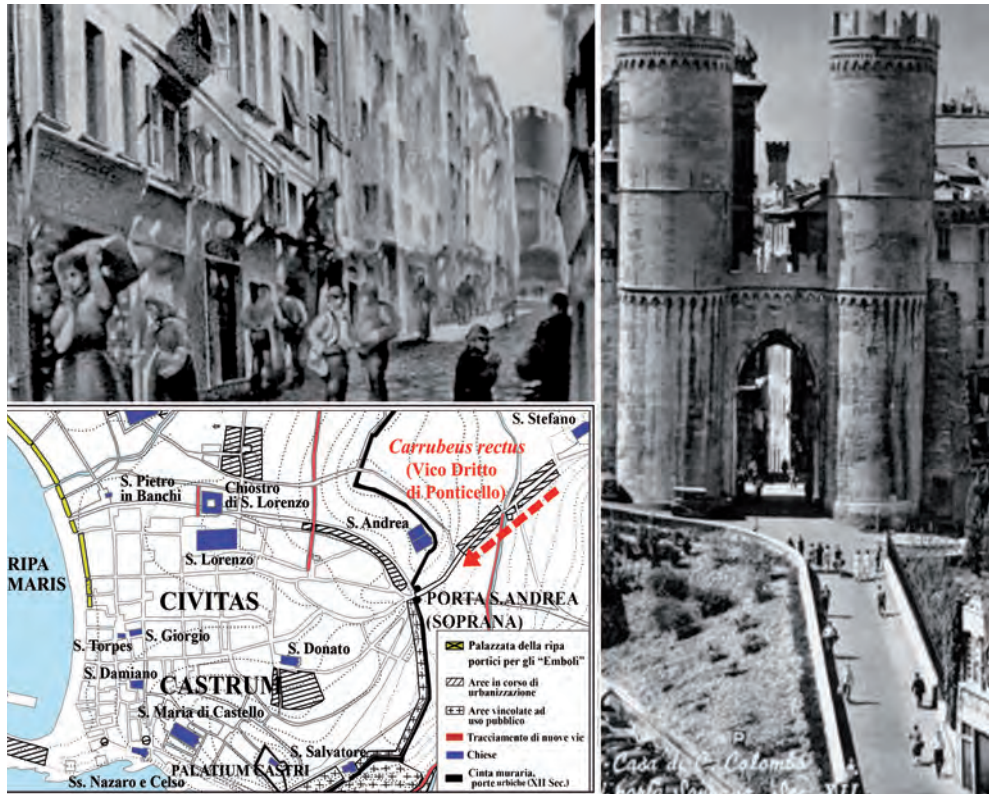
19. GROSSI BIANCHI, POLEGGI, *Una città portuale nel Medioevo*, cit., e Clario Di FABIO, *Scultura, scrittura, araldica e trofei di guerra a Genova nel 1290. La Lapide di Porto Pisano*, in Gianluca Ameri (a cura di), *Un Medioevo di parole e immagini Sinergie fra testi figurativi e letterari (sec. VIII-XIV)*, Aracne editrice, Ariccia 2017, pp. 103-161.

9_Le uscite di tre delle principali arterie di percorrenza cittadina, a Porta di S. Andrea (Soprana): B- *Carrubeus Caneti*(Via Canneto il Lungo), C- *Carrubeus rectus Predoni* (Salita Prione), F- Via Ravecca.



9

10_Il *Carrubeus rectus* (Vico Dritto di Ponticello): in una grafite su cartoncino di Enzo Biffoli (CTCG, 1665) (in alto a sinistra), dove sullo sfondo si vede la Porta Soprana di Sant'Andrea come fondale della strada; planimetria dell'area urbana attorno alla Porta S. Andrea (in basso a sinistra); prospetto esterno di Porta S. Andrea (Soprana) con l'antico percorso del Vico Dritto di Ponticello in una cartolina dell'inizio del Novecento (a destra).



10

seconda serie di immobili: sarà l'inizio, di un lungo e intenso processo di nuova urbanizzazione nell'area *extramuros* attorno all'asse viario che, come si è detto, conduceva alla Porta Soprana.



«...PER DAR MAYOR PROSPETTIVA A L'IGLESIA». LA STRADA CON FONDALE IN SARDEGNA IN ETÀ MODERNA

«...per dar mayor prospettiva a l'Iglesia». The Road with a Backdrop in Sardinia in the Early Modern Age

DOI: 10.17401/su.15.mc02

Marco Cadinu

Università degli Studi di Cagliari
marco.cadinu@unica.it

Parole chiave:

Fronti edificati divergenti, prospettiva urbana, fondale, piazza triangolare, Bosa, Ales, Cagliari
Diverging Built Fronts, Urban Perspective, Backdrop, Triangular Square, Bosa, Ales, Cagliari

Abstract

Nel corso del XV secolo e nel XVII si sperimentano importanti rinnovamenti delle progettazioni stradali, sempre più tese a enfatizzare in chiave prospettica la dimensione monumentale di architetture attentamente collocate in posizione di fondale scenico. Sulla scorta di una lunga serie di esperienze si registrano in Sardegna esempi che partono dall'evoluzione del modello della strada rettilinea con fronti divergenti, sperimentata alla metà del Quattrocento nella rifondazione del convento di San Domenico di Cagliari, promossa su finanziamento del Re di Spagna, le cui opere urbanistiche al contorno sono concluse entro il 1505. La piazza triangolare che ne deriva, dalle rilevanti qualità prospettiche, ispira numerose nuove progettazioni negli ambiti di pertinenza delle Confraternite di Santa Croce, i cui impianti di chiesa e case dalla fine del Cinquecento in poi sono di norma coordinati con nuove espansioni urbane.

A Cagliari nel declinare del Seicento un ulteriore progetto si attua presso la nuova sede di San Michele dei Gesuiti, magnificata mediante una seconda nuova facciata scenografica posta al culmine di una strada tracciata dall'ingresso del quartiere. Una nuova documentazione descrive alcuni dei passaggi che portano ad un esteso esproprio di case private, col dichiarato intento di controllare il tracciato stradale nella sua regolarità e «...per dar mayor prospettiva a l'Iglesia».

Throughout the 15th century and into the 17th, important renewals of road designs were experimented with, increasingly aimed at emphasizing in perspective the monumental dimension of architecture carefully placed as a scenic backdrop. In the wake of a long series of experiences, examples are recorded in Sardinia that start from the evolution of the model of the rectilinear street with divergent fronts, experimented in the mid-15th century in the re-founding of the convent of San Domenico in Cagliari, promoted on funding from the King of Spain, whose urbanistic works on the outline are completed by 1505. The resulting triangular square, with its relevant perspective qualities, inspires numerous new designs in the areas pertaining to the Confraternities of Santa Croce, whose church and house layouts from the late sixteenth century onward are usually coordinated with new urban expansions.

In Cagliari in the declining seventeenth century a further project is implemented at the new site of San Michele dei Gesuiti, magnified by means of a second new scenic façade placed at the apex of a road drawn from the entrance to the neighborhood. New documentation describes some of the steps leading to an extensive expropriation of private houses, with the declared intention of controlling the road layout in its regularity and «...per dar mayor prospettiva a l'Iglesia».

Spazi urbani ed effetti prospettici nelle città della Sardegna. Una premessa di inquadramento

La progettazione di nuove strade tra la fine del Quattrocento e la metà del Seicento è influenzata da differenti modelli radicati in ambiti culturali ben riconoscibili, adoperati in Sardegna in casi di rinnovamenti o ampliamenti urbani. In una sintetica premessa è utile distinguere le principali realizzazioni con le quali si sperimentano particolari effetti scenografici, influenzati in maniera decisiva dal diffondersi delle moderne regole del disegno in prospettiva. Tra i primi esiti di tale modalità rientrano la costruzione di strade di notevole importanza con fronti edificati continui e progressivamente divergenti¹. Pur nella sua semplicità linguistica il modello, detto della “Strada Magna” nella parte settentrionale dello Stato Pontificio, ha successo nella costruzione di nuovi scenari urbani su cui si concentrano importanti edifici residenziali privati². In Sardegna si annotano alcune soluzioni analoghe e l’adozione progressiva di un ‘modus operandi’ che, dalla strada divergente, porta alla costruzione di spazi urbani triangolari interpretabili come strade-piazze, spesso in connessione con committenze religiose, quindi a strade coordinate con architetture di fondale³.

1. Il fondale prospettico, costituito da porte urbane o edifici preesistenti, si percepisce più vicino a causa dalle quinte edilizie divergenti in misura via via maggiore verso l’uscita dalla città. Contestualmente coloro che entrano in città ricevono l’immagine di una strada più lunga del reale, i cui fronti edificati convergono verso il centro, cfr. Enrico GUIDONI, *Gli spazi urbani trapezi. Storia e interpretazione di un modello progettuale*, in «Xy, dimensioni del disegno», V, 1991, 11-12, pp. 183-190. Ripubblicato in *L’Arte di progettare le città. Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, Edizioni Kappa, Roma 1992, pp. 199-208. Si vedano anche i vari casi studio editi in *La città del Quattrocento*, «Storia dell’Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio», Nuova Serie, 4/1998, (2001).

2. A Iesi o Corinaldo sono state studiate specifiche azioni di impianto urbanistico, in Maddalena SCOCCIANTI, *La “Strata Magna”. Urbanistica nelle Marche tra Medioevo e Rinascimento*, Civitates, 6, Bonsignori, Roma 2003.

3. In altri casi si registrano realizzazioni che prevedono nuove strade coordinate con fondali architettonici, ‘strade con fondale’ che sviluppano il modello della cinquecentesca urbanistica farnesiana, cfr. Enrico GUIDONI, *Roma e l’urbanistica farnesiana*, in IDEM, *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1981. Un caso sardo in Marco CADINU, *Sulle tracce dell’urbanistica farnesiana ad Ales (Oristano), nuovo vescovado del primo Cinquecento*, in «Storia dell’Urbanistica», a. XXXI, Serie Terza, 11/2019, 2019, pp. 243-260.

La 'Piazza Grande' di Bosa

Nella città di Bosa la costruzione della nuova cinta muraria, impostata nel Trecento con un circuito di nuove torri, comporta l'avvio di una serie di cambiamenti degli assetti urbani monumentali. La costruzione della nuova strada-piazza parallela al fiume, cui viene dato il nome di 'Piazza Grande' o *Piatta* (di derivazione dal termine *Platha*, la strada-piazza medievale di Sassari), consolida la linea di fondovalle tra la nuova porta urbana, l'area vescovile e la nuova cattedrale, secondo un programma non datato ma inquadrabile nelle nuove istanze che si affermano a Bosa dalla fine del Quattrocento e si attuano dal secolo successivo in poi⁴ [Fig. 1].

La *Piatta* assume il ruolo di strada commerciale e raduna l'edilizia residenziale di principale tenore lungo il suo corso. Dalla cattedrale verso la porta della Maddalena la sua larghezza cresce progressivamente e realizza l'effetto visivo di deformazione ben noto. L'intero abitato viene riassetato in funzione della nuova via e di conseguenza la via delle Tende (oggi via del Carmine), il precedente asse commerciale posto lievemente più a monte, risulta declassato in suo favore⁵. La *Piatta* (all'Ottocento Contrada Maggiore) misura circa 250 metri dalla nuova cattedrale alla posizione della porta urbana e lungo il suo corso si rilevano i lotti edilizi di maggiore tenore della città storica.

La piazza di San Domenico di Cagliari e gli spazi triangolari o trapezi

Alcuni progetti derivati dallo schema stradale con fronti edilizi divergenti vengono enfatizzati fino a portare alla conformazione di piazze triangolari, frequentemente rivolte verso un fondale architettonico costituito da un importante intervento di carattere religioso.

La piazza di San Domenico di Cagliari può essere considerata la prima e la più impegnativa di tali sperimentazioni, esito di una generale fase di ristrutturazione sia urbanistica sia monumentale dell'area. Il progetto, di cui non sono noti i dettagli, è certamente conseguente alla donazione reale del 1418 a favore del con-

4. Il rinnovamento di Bosa, in fase di analisi in questi anni, riguarda scelte urbanistiche ma anche architettoniche: tra queste il potente basamento in bugnato fiorentino-napoletano oggi incluso nel campanile della cattedrale, attribuibile al primo Cinquecento e da inquadrare nella stagione di impulso economico che la città vive a seguito dell'infeudazione a Bernardo Villamarì (1479) e in particolare a sua figlia Isabella, principessa di Salerno (1515-1559).

5. La ristrutturazione del precedente nucleo di età Giudicale comporta il taglio del sistema dei fondaci mercantili medievali presso il fiume, cfr. Marco CADINU, *Fondaci mercantili e strade medievali. Indagine sulle origini di Bosa*, in Maria Bastiana Cocco, Antonello Mattone (a cura di), *Bosa. La città e il suo territorio. Dall'età antica al mondo contemporaneo*, Carlo Delfino editore, Sassari 2016, pp. 250-264.

1_ Il Corso di Bosa, già Contrada Maggiore, detta anche Piatta, in una rappresentazione catastale ottocentesca. È evidente il tracciato dei fronti stradali divergenti in uscita dalla città dall'area della Cattedrale. (Archivio di Stato di Nuoro, Cessato Catasto, Comune di Bosa, Frazione G, scala 1:1000, particolare).



1

vento destinata all'acquisto di terreni al suo intorno⁶. L'intenzione è includere dentro le mura di Villanova l'intero impianto domenicano e tracciare un lungo asse viario rettilineo che unisca un ingresso laterale della chiesa di San Giacomo, parrocchiale trecentesca, e l'accesso al programmato nuovo chiostro monumentale dei Domenicani. Il rettilineo (citato per la prima volta nel 1442 come «vicho publico quo vaditur a Sancto Iacobo a Monasterium predicatorum») unisce la sede parrocchiale con il convento e riordina in parallelo alle mura la serie di nuove case a schiera che vi si appoggiano, ora fronte orientale della piazza, documentata nel 1505 con la colonna con croce apposta sul suo asse⁷. La nuova

6. Alfonso V il 27 gennaio 1418 dona 20 canne barcellonesi quadrate di terreno intorno al convento, motivo del rilancio di profonde opere di ristrutturazione e della concezione del progetto della nuova piazza, cfr. Marco CADINU, Laura ZANINI, *Urbanistica ed edilizia nella Cagliari medievale: il borgo di Villanova e le sue case*, in E. De Minicis, E. Guidoni (a cura di) *Case e torri medievali, I*, Atti del II convegno (Città della Pieve, 11-12 dicembre 1992), edizioni Kappa, Roma 1996, pp. 49-58. Sul convento anche Federico M. GIAMMUSSO, *Il convento di San Domenico di Cagliari. Note e documenti*, in «InFolio», 29, dicembre 2012, pp. 39-432.

7. Viene citata la «[...] plateam et crocem circa ecclesiam et monasterium Sancti Dominici» in una concessione enfiteutica a favore di A. Meli (Archivio di Stato di Cagliari, vol. BD 20 fol. 75). Le case concesse sulla piazza sono vincolate all'allineamento prescritto, in particolare in ulteriori conces-



2 | 3

strada da San Giacomo a San Domenico, il cui fronte a monte diverge con decisione per riprendere la giacitura delle vie della preesistente lottizzazione duecentesca, si apre in una geometria triangolare isoscele che mostra uno degli angoli di base chiusi⁸ [Figg. 2 e 3].

La piazza triangolare che ne deriva, vero cannocchiale prospettico verso il convento, con esso strettamente coordinata in termini di assialità e giacitura, è quindi databile tra 1442 e 1505 e costituisce un modello che ebbe un notevole successo in molteplici casi di nuove lottizzazioni lineari⁹.

La piazza triangolare isoscele con un angolo chiuso si ritrova applicata lungo le strade intitolate alla Santa Croce. Le confraternite, con statuti datati dalla fine del Cinquecento in poi, fondano una loro chiesa all'atto di espandersi lungo una strada nuova alla periferia dei paesi. Il disegno comporta la costruzione della chiesa a seguito della deformazione dello spazio stradale: la semplice divergenza di uno solo dei fronti si apre in una piccola piazza triangolare con un angolo chiuso, completata dalla facciata della chiesa che assume il ruolo di fondale scenico della nuova via. Tra i vari casi nei centri minori del

2_ La piazza triangolare di San Domenico di Cagliari (fine XV secolo) inquadra il convento e raccorda la linea delle mura (interna alle case del fronte a destra), con la maglia regolare del quartiere duecentesco di Villanova (Regione Autonoma della Sardegna, Geoportale).

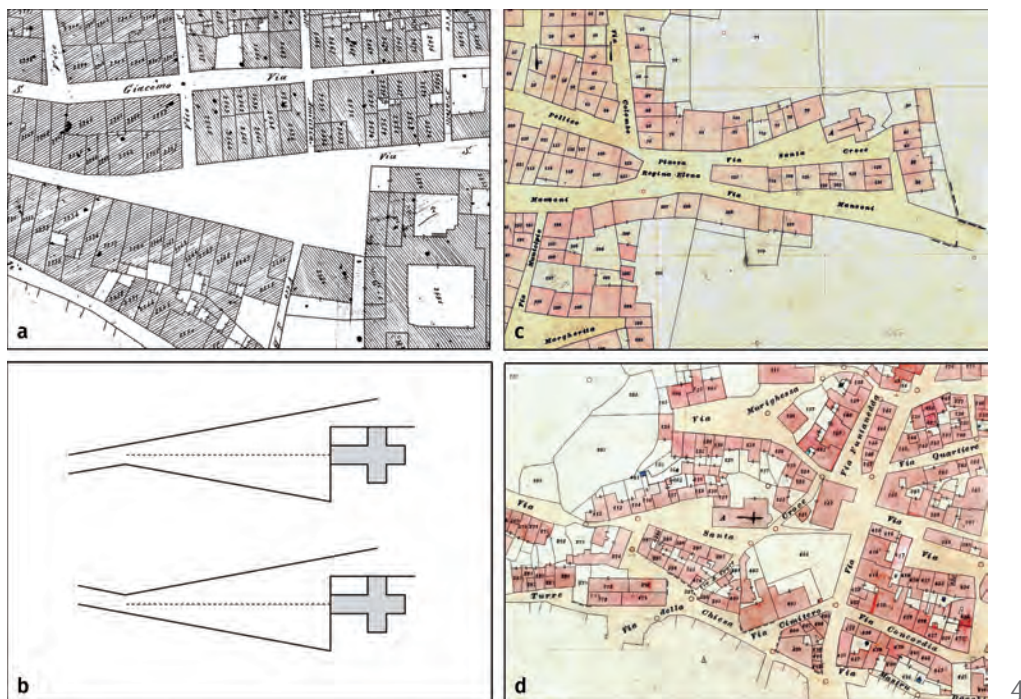
3_ La piazza triangolare di San Domenico di Cagliari vista dalla verticale del chiostro verso San Giacomo (foto Dietrich Steinmetz).

sioni lungo il XVI secolo, CADINU, ZANINI, *Urbanistica*, cit.

8. Marco CADINU, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Civitates, 4, Bonsignori, Roma 2001, pp. 67-68 e, sugli spazi triangolari e trapezi, pp. 145-147.

9. Oltre alla piazza triangolare di San Domenico di Oristano si può ricordare il caso di Soriano Calabro, dove la strada a sezione triangolare divergente si relaziona con il convento di San Domenico sia dopo la ricostruzione seguente il sisma del 1783 sia nel precedente assetto seicentesco, cfr. Nazzareno DAVOLOS, *Il convento domenicano e l'urbanistica di Soriano calabro (secoli XVI-XVIII)*, in *Il tesoro delle Città*, Kappa, Roma 2005, pp. 167-180.

4. Il modello della piazza triangolare isoscele con un angolo di base chiuso: piazza di San Domenico di Cagliari (a), modello planimetrico per molte piazze collegate alle lottizzazioni della Confraternita di Santa Croce, dalla fine del Cinquecento in poi, qui negli esempi di Ittireddu (c) e di Pozzomaggiore (d), (particolari planimetrici catastri dal Cessato Catasto, Ufficio Tecnico Erariale).



nord Sardegna si segnalano quelli di Pozzomaggiore e Laerru¹⁰ [Fig. 4]. Un caso studio di particolare rilievo si trova a Padria, davanti alla facciata del rinnovato impianto della chiesa di Santa Giulia, dei primissimi anni del XVI secolo. La strada di accesso alla piazza inquadra la facciata aprendosi nel tratto finale secondo la geometria di un triangolo isoscele¹¹ [Fig. 5]. Una soluzione analoga per effetto prospettico interessa con maggiore enfasi l'abitato di Thiesi dove la chiesa di Sant'Antonio occupa la posizione di fondale di una lunga strada dai fronti divergenti, straordinaria per lunghezza e progressione nel tracciamento, evidentemente controllata nelle lottizzazioni a schiera che la compongono¹² [Fig. 6].

10. Il tema delle piccole piazze di Santa Croce è stato per la prima volta evidenziato in Marco CADINU, *Originalità e derivazioni nella formazione urbanistica dei centri minori della Sardegna*, in Antonello Sanna, Gian Giacomo Ortu (a cura di), *I manuali del recupero dei centri storici della Sardegna, Atlante delle culture costruttive della Sardegna. Approfondimenti*, vol. 2, edizioni DEI, Roma 2009, pp. 101-146.

11. L'effetto si apprezza meglio in planimetria, per via di una non databile invasione dello spazio pubblico da parte di alcune unità edilizie private (particella catastale 251). L'attuale assetto della chiesa di Santa Giulia è datato 1520, la data 1505 è incisa su una delle case della piazza.

12. Gli spazi triangolari e trapezoidali, dal medioevo alla modernità, vengono delineati da Enrico GUIDONI, *Gli spazi urbani trapezi*, cit., pp. 199-208. Una prima lettura dei casi sardi in Marco CADINU, *Originalità e derivazioni nella formazione urbanistica dei centri minori della Sardegna*, in A. Sanna,

5_ A Padria la facciata della Santa Giulia – del primo Cinquecento – viene utilizzata quale terminale di fondale di una strada tracciata per favorirne la visione a distanza e per amplificarne l'importanza tramite due fronti edilizi divergenti (rielaborazione da U.T.E., provincia di Sassari, Cessato Catasto).

6_ La chiesa di Sant'Antonio di Thiesi (ante 1664), al termine del lungo cannonchiale prospettico costituito dai due fronti di case a schiera (Regione Autonoma della Sardegna, Geoportale).

La strada di San Michele di Cagliari, disegnata per «dar mayor prospetiva a la Iglesia»

Un'interessante serie documentaria del 1748¹³ descrive la conclusione del cantiere di profonda ristrutturazione della Strada di San Michele, nel quartiere di Stampace di Cagliari, secondo un piano meditato alla metà del Seicento. La definitiva sistemazione dell'area intendeva rendere onore alla conclusione della chiesa nuova della Compagnia di Gesù, con la *casa de Probacion*, dedicata a San Michele, parte della più ampia strategia insediativa della Compagnia in città¹⁴. Il piano di installazione nel quartiere comportava la ricostruzione di un complesso monumentale medievale del quale non si hanno precise menzioni e che recupera la dedicazione all'Arcangelo Michele presente nel quartiere¹⁵. La costruzione di una magnifica chiesa a pianta centrale, dotata di un imponente apparato decorativo in marmi policromi, seguiva un programma teologico di concezione unitaria, teso a magnificare il ruolo ed il primato religioso della Compagnia¹⁶. Il grande sforzo finanziario profuso nell'opera, concepita dopo la prima installazione del 1595 con la prima casa di probazione, venne rilanciato in grande stile a seguito di una cospicua donazione testamentaria del 1674 e portò all'inaugurazione della chiesa nel 1697, con il determinante apporto delle maestranze liguri al seguito di Domenico Spotorno impegnato in quegli anni nell'ampliamento

G. G. Ortu (a cura di), *I manuali del recupero dei centri storici della Sardegna, Atlante delle culture costruttive della Sardegna. Approfondimenti*, vol. 2, edizioni DEI, Roma 2009, pp. 101-146.

13. Archivio Storico del Comune di Cagliari, Sezione Antica, Deliberazioni dei Consigli Particolari, da ora ASCCA, vol. 61 (1747-1750). Ringrazio Nicola Settembre per la consulenza nella lettura e nella ricerca del documento, già segnalato in parte da Franco MASALA, *Dal medioevo all'età moderna*, in *Stampace*, Cagliari Quartieri Storici, Silvana, Milano 1995, p. 38.

14. Il complesso monumentale è costituito da un ampio chiostro, sacrestie e una chiesa a pianta centrale dal ricco apparato decorativo, importante esempio di architettura barocca nella regione, cfr. Emanuela GAROFALO, *Le architetture della Compagnia di Gesù In Sardegna (XVI-XVIII secolo)*, in *La architettura jesuitica*, Actas del Simposio Internacional (Zaragoza, 9, 10 y 11 de diciembre de 2010), Zaragoza 2012, pp. 141-192; Marcello SCHIRRU, *Brani di Microstoria urbana: le strategie insediative della Compagnia di Gesù a Cagliari tra Cinque e Ottocento, fra esigenze architettoniche e interessi privati*, in «Storia Urbana», 166, 2020, pp. 5-36.

15. Il culto di San Michele è associato a quello di Sant'Efisio nella vicina chiesa, ora definito con precisione in Nicola SETTEMBRE, *La chiesa di Sant'Efisio e il culto per San Michele a Cagliari nei secoli XV-XVI*, in *Efisio*, Museo archeologico Nazionale Cagliari, Silvana, Milano 2018, pp. 121-123, non quindi presso una non documentata chiesa dedicata a Egidio e Michele, spesso richiamata in passato.

16. È di questa opinione Alessandra PASOLINI, *S. Michele di Cagliari: architettura e arredi di una chiesa gesuitica*, Atti del convegno (Cagliari, 20 novembre 2009), in «Teologica & Historica», XIX, Cagliari 2010, pp. 303-336, p. 306. Vedi anche Osvaldo LILLIU, *La chiesa di San Michele in Cagliari in rapporto all'ideologia gesuitica e alla cultura barocca*, in Tatiana K. Kirova, (a cura di), *Arte e cultura del '600 e del '700 in Sardegna*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1984, pp. 199-216.

della cattedrale di Cagliari e nella ricostruzione della cattedrale di Ales¹⁷.

Tra le finalità che spinsero i Gesuiti ad installarsi con tanta determinazione nel quartiere Stampace, dopo aver presidiato numerosi altri siti nei diversi quartieri, potrebbe esserci stata la volontà di portare a compimento la loro missione di nuova sacralizzazione dei luoghi cardine della religiosità cittadina. È questa, infatti, una delle note che caratterizzavano le scelte insediative della Compagnia, avviate a Cagliari con la costruzione dal 1563 della loro prima sede, in sovrapposizione con la medievale sinagoga della città dedicata alla Santa Croce e fulcro della estesissima Giuderia abbandonata dopo il 1492¹⁸.

Il nodo urbano di San Michele, accesso al quartiere duecentesco e in relazione con le risorse idrauliche dell'area, portava con sé la memoria di più antiche funzioni del luogo. Tra queste, oltre ad una grande vasca gradonata rinvenuta in passato ai piedi dell'attuale altare, l'ipotesi dell'identificazione in quel sito di un altare del XI secolo giudicato 'eretico' e per questo motivo materialmente demolito e ricostruito dall'Arcivescovo di Cagliari per ordine del Papa Leone IV¹⁹. Forse a causa della necessità di sovrapporre l'altare della nuova pianta al precedente, il progetto della nuova chiesa incontrava delle gravi difficoltà di relazione con lo spazio urbano: collocata al termine di una stretta via in discesa l'aula risultava arretrata e ruotata di 90 gradi rispetto alla direzione della *calle San Miguel*, percorso che l'avrebbe collegata alla *Plaza Mayor*, oggi Piazza Yenne, ingresso principale del quartiere [Fig. 7].

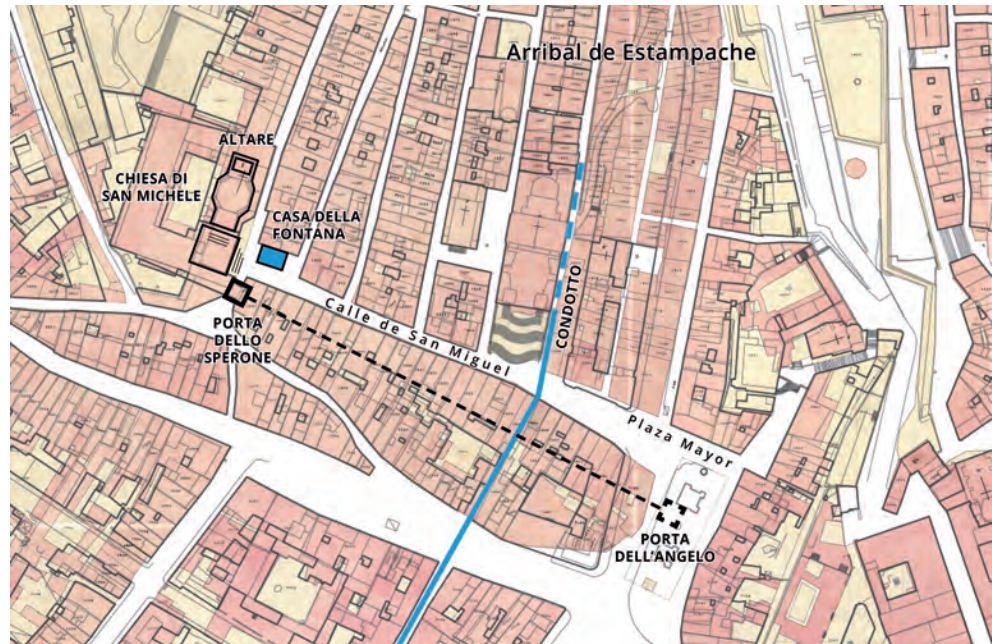
La circostanza dovette essere affrontata mediante interventi articolati sia sul piano architettonico sia su quello urbanistico. Dal punto di vista architettonico la nuova chiesa fu allungata mediante la costruzione di un ampio atrio, un esonartece contenente una scalinata utile a raccordare la strada con l'aula appena terminata. Nella parte inferiore dell'atrio venne costruita entro il 1705 una seconda nuova facciata di carattere monumentale, ruotata di 90 gradi rispetto all'asse longitudinale dell'aula. Il nuovo prospetto risolveva il problema della relazione della chiesa con lo spazio urbano, calibrato in modo tale da diventare il fondale scenico della vecchia strada di San Michele che, proveniente dalla *Plaza Mayor*, interpretava lo schema della 'strada con fondale'.

17. PASOLINI, *S. Michele di Cagliari*, cit., pp. 303-336 e relativa bibliografia.

18. Marco CADINU, *Ristrutturazioni urbanistiche nel segno della croce delle Juharias della Sardegna dopo il 1492*, in «Storia dell'Urbanistica. Annuario Nazionale di Storia della Città e del Territorio», Nuova Serie, 3/1997, Roma 1999, pp. 198-204.

19. Il papa aveva esplicitamente richiesto la demolizione dell'altare e la sua ricostruzione secondo regole conformi al costume ecclesiastico. L'interpretazione della grande vasca gradonata, le cui funzioni potrebbero essere state di carattere battesimale o più probabilmente rituale, viene collegata alla «*ecclesiae S. Archangeli in praedio Lustrensi*»; sulla vicenda e sulle ulteriori interpretazioni del sito vedi in Marco CADINU, *Architetture dell'acqua in Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015, pp. 191-4.

7_ Il nuovo complesso di San Michele dei Gesuiti di Cagliari (in alto a sinistra) e la strada nuova settecentesca, verso la *Plaza Mayor*, oggi Piazza Yenne, frutto di una serie di espropri finalizzati alla creazione di una prospettiva con architettura di fondale (catastale del primo Novecento, georeferenziato, da U.T.E., Cessato Catasto, 1920 c., rielaborazione autore, grafica Stefano Mais).



7

Sul piano urbanistico il problema non era però ancora compiutamente risolto sia perché la strada di San Michele non aveva la regolarità voluta sia perché davanti alla nuova facciata monumentale sorgeva una 'casa' ad uso di fontana pubblica: due questioni che necessitavano di una importante opera di ritracciamento mediante uno sventramento urbanistico.

L'operazione si poté concretizzare solo a seguito di una complessa serie di compromessi tra la *Illustrissima Città di Cagliari* e il *Procurador de la Casa de Probacion de la Compañia de Jesus* che condusse non solo all'acquisizione della fontana pubblica ma anche alla demolizione di numerose case private non in linea con la nuova strada²⁰.

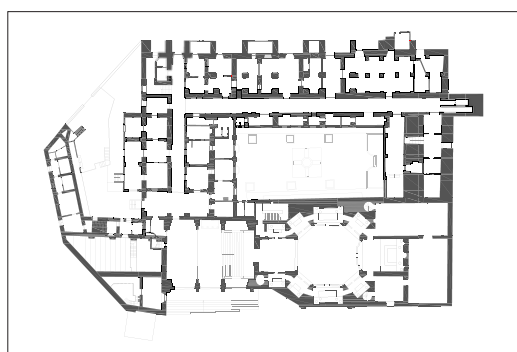
Lo sventramento urbanistico e il ritracciamento della strada di San Michele

Veniamo a conoscenza dell'intera vicenda per via dell'esistenza, quasi di fronte alla nuovissima facciata, di una casa con lo stemma della Città un tempo destinata a fontana ad uso pubblico, munita di apparati di sollevamento (*molino*) e vasche (*barchile*), nonché della relativa casa del fontaniere. Tali apparati, secondo i Ge-

20. La strada, oggi via Azuni, discende dalla chiesa verso l'ingresso al quartiere e la *Plaza Mayor*, oggi Piazza Yenne, dove si ergeva la porta dell'Angelo.



8



9 | 10



suiti, impedivano di tirare una linea precisa e ottimale lungo la quale allineare le case tra la piazza del quartiere e la chiesa, tanto da spingere il loro Procuratore a richiedere il permesso di un adeguamento urbanistico del progetto immaginato per eseguire *la calle con mayor perfeccion*²¹. L'intenzione di demolire la casa della fontana porta ad un contenzioso che ha il suo esito nel 1748, sebbene negli atti risulti che già nel 1660 la casa fosse al centro di tentativi di esproprio, circostanza che potrebbe rivelare il primitivo intento dei Gesuiti di modificare gli assetti al contorno delle loro proprietà.

Il fine ultimo, esplicitamente citato nel documento del 1748, che richiama un atto del 1693, è quello di «dar mayor prospetiva a la Iglesia» attraverso la demolizione di varie parti di case private e infine della casa con fontana di proprietà del Sindacato del quartiere Stampace, quindi della città, al cui posto viene infine realizzato uno spazio di sagrato di fronte alla nuova seconda facciata²² [Figg. 8, 9 e 10].

8_La strada di San Michele dei Gesuiti di Cagliari, in ascesa verso la nuova facciata ruotata di 90 gradi rispetto all'asse del tempio, in una foto del 1854 di Édouard Delessert. La cupola visibile in secondo piano è sulla verticale dell'aula e della vasca antica, l'altare è sulla sua destra.

9_Planimetria del complesso di San Michele di Cagliari con la nuova aula a pianta centrale con tre cappelle per lato (cortesia dell'Ing. Donatella Fiorino).

10_La strada di San Michele e la facciata nuova che ne costituisce il fondale.

21. «[...] el Procurador de la Casa de Probacion, per lo qual pedia y suplicava a la illustre Ciudad que, a tal quedasse la calle con mayor perfeccion, se le hisiesse la concession de dicha casa y fuente», *ibidem*, f. 137r. Il cantiere si conclude il 9 novembre 1748.

22. È il piccolo slargo tutt'ora esistente, con il sito del profondo pozzo segnato nella pavimentazione.

La trasformazione dell'area e della strada, lungo le mura, comporta nuove opere quali la demolizione di una sequenza di porzioni di case private, il disegno perfetto di una nuova strada completa di *sternito* (pavimentazione) e sottostante condotto fognario (*Canale Mastro*), la costruzione di allacci di scarico per tutte le case interessate da parziale demolizione, la stima delle opere con relativi indennizzi, talvolta comprendenti l'acquisto dai privati dei materiali esito delle demolizioni²³.

L'atteggiamento progettuale dei Gesuiti rivela il loro ampio potere decisionale sui modi e le geometrie da adoperare per magnificare la nuova facciata e per tracciare la strada (*calle de San Miguel*). Si deve ritenere che una strada in precedenza dovesse esistere, forse minore, con differente giacitura e con costruzioni da ambo i lati; una verifica planimetrica ha permesso di riconoscere la lunghezza di 39 trabucchi, citata nei documenti, tra la facciata e il fronte della chiesa di Sant'Anna²⁴. Sebbene il progetto sia chiaramente guidato dalle esigenze dei religiosi, il pagamento e la conduzione delle perizie in corso d'opera sono svolte sotto il controllo della Città, che paga la maggiore parte dell'intera opera, mentre la rimanente parte è suddivisa tra i *particolari*²⁵.

In conclusione, dalla documentazione esaminata emerge la fase finale di una vicenda che ebbe probabile inizio, sul piano della concezione progettuale, tra il 1594 e il 1660, o pochi anni dopo con l'avvio della monumentale impresa di co-

La demolizione della fontana è così citata: «[...] deseando ajustar la plaza mayor por donde se va a la casa de San Miguel del dicho arrabal de Estampache y dar mayor prospectiva a la iglesia, ha solicitado que los Sindicos del appendicio le permitiessen retirar a hilera de las casas un barchil o aljive ||con un molino que tenia el syndicate», *ibidem*. Si richiamano nel memoriale precedenti atti del 1660.

23. I proprietari di case coinvolti, ben 39, appartengono a titolate casate e famiglie, oltre che ad enti ecclesiastici collocati nelle immediate vicinanze quali le Monache di Santa Chiara, i Padri del Carmine, i Padri di San Francesco, e ben rappresentano la caratura della popolazione insediata nell'area, cfr. in ASCCA, cit., dal 178r al 181r.

24. *Ibidem*, ff. 174-181. Si tratta di un'opera stradale lunga circa 121 metri, dall'incrocio con via Siotto Pintor (si lascia fuori la piazzetta della fontana, il cui sedime forma ancora una piccola area disegnata di fronte alla chiesa) e l'incrocio con la linea del 'Condotta', sotto sant'Anna. Sul condotto, di origine medievale e sgrondo delle acque di San Guglielmo, si attestano gli scarichi del novello *canale mastro*. Sull'idraulica dell'area vedi Marco CADINU, *Dalla grotta alla città. Le acque di San Guglielmo a Cagliari*, in E. De Minicis, G. Pastura, a cura di, *Il rupestre e l'acqua nel Medioevo. Religiosità, quotidianità, produttività*, «Biblioteca di Archeologia Medievale», All'insegna del Giglio, Sesto Fiorentino (Fi) 2020, pp. 55-62.

25. Il tracciamento stradale comporta opere di regolarizzazione del terreno; dalle descrizioni risulta che molti dei lotti attraversati non erano costruiti. «S'è fatto il spianamento di tutte le montrosità di terra esistenti nella strada di S. Michele dalla Chiesa sud.a sino alla Muraglia della Fortificazione, ivi s'è formato tutto il sternito con pietra rissa, s'è fatto 39 trabucchi Canale Maestro et si sono fatti li piccoli condotti alle Case, che ne avevano bisogno», ASCCA, cit., f. 177r., cfr. Appendice documentaria, 2.

struzione della nuova sede di San Michele della Compagnia di Gesù. La volontà di presenziare con il nuovo impianto religioso lo spazio urbano dell'elegante accesso al quartiere Stampace, la *Plaza Mayor*, viene risolta sia con la costruzione di una seconda facciata esterna e ruotata di 90 gradi rispetto all'aula, sia con la realizzazione di una strada con fondale, importante azione di riallineamento urbanistico della preesistente Strada di San Michele. In definitiva uno stratagemma per risolvere il problema legato alla sfavorevole posizione della chiesa nuova, vincolata nelle scelte di impianto da preesistenze di origine medievale.

Emerge il forte potere decisionale della Compagnia di Gesù, in grado di imporre il nuovo disegno urbano a suo esclusivo vantaggio, anche a costo di far resecare parte di decine di case e proprietà immobiliari appartenenti ad importanti altri enti religiosi e a membri dell'aristocrazia cittadina. Il percorso che ne deriva, in ascesa verso il tempio, costituisce il più esplicito esempio di strada con fondale della città di Cagliari, lungo cui si consolidò presto una tradizionale corsa di cavalli con risvolti acrobatici che trasformava annualmente l'intero asse urbano in uno scenario di festa carnevalesca di forte impatto teatrale.

Appendice documentaria. La nuova strada di San Michele di Cagliari (1693-1748)

Archivio Storico del Comune di Cagliari, Sezione Antica, Deliberazioni dei Consigli Particolari, vol. 61 (1747-1750), c. 136r, 136v, 137r, 137 v, 1748 luglio 30, [trascrizione di Nicola Settembre].

1. *Descrizione del rinvenimento dello stemma della città nella casa della fontana, cui seguono successive indagini con l'ausilio di documenti del 1693 e del 1660. Istanza del Procurador de la Casa de Probacion de la Compañia per l'acquisizione dell'immobile, con la motivazione di poter perfezionare il tracciato della via di San Michele a vantaggio della prospettiva percepita verso la chiesa.*

«[...] de que estandosse disponendo el esternito que havia de haserse en la calle de San Miguel del arrabal de Estampache, vino a descubrirse y advertirse como dentro de una de las casas de dicha calle vesina a la dicha iglesia de San Miguel y Casa de Probacion de la Compañia de Jesus havia una fuente, qual sibien aora estè serrada la boca que dà a dicha calle, se denota haverse sacado agua en algun tiempo, segun noticia que tambien se tiene de ello y que havia aljibe antiguamente como de abrevador, y por haverse reparado igualmente que en la fachada de la dicha casa estaban fijadas las armas de la muy illustre Ciudad, se tomò esto por motivo de indagar a quien pertenecia la dicha fuente y la dicha casa, y buscando los libros y papeles de la Ciudad se hallò en el libro de las resoluciones del año 1693 que en los 18 de junio del año 1660 presentaron memorial los Sindicos de Estampache a los illustres y magnificos Concelleres de dicho año pidiendo que, por haver en la dicha calle de San Miguel una casa y patio que servia por habitacion del fontanero que attendia a dar francamente al pueblo la agua de la fuente o aljibe que estava en dicha casa, la qual amenasava ruina, se les encomendasse la dicha casa en beneficio de la parroquial iglesia de ||

Santa Anna, ofreciendosse accomodarla y alquilarla a alguna persona y aun restituhirla a la illustre Ciudad siempre que quisiera valerse de ella por el servicio y exercicio de dicha fuente, y en este memorial se decretò que se concedia a los dichos Sindicos el que pudiessen acomodar la casa refferida y alquilarla en beneficio de la Parroquia, con esto que la conservassen y con la condicion que siempre y quando la muy illustre Ciudad se quisiera valer de la dicha casa y fuente la recobraría sin que dichos Sindicos pudiessen pedir ningun genero de gastos que hisieren o harian en acomodarla, y assì mesmo que no pudiessen haser venta ni exito alguno de ella, bien si que en 30 de junio 1690 diò otro decreto la Ciudad, en que destinò los alquileres de la dicha casa para compra de la cera necessaria por el tiempo que se resarian los officios en el coro de la dicha parroquial iglesia, por quanto se resavan aquellos sin luses, y haviendosse notificado este decreto en primo de julio del mismo año 1690 a los Sindicos, respondieron estos que protestavan de copia, y uno de ellos que aprobava dicho decreto.

Se hallò assibien en el mencionado libro de resoluciones otro memorial, que presentò el Procurador de la Casa de Probacion de la Compañia de Jesus en 6 de julio de 1693 a la illustre Ciudad con el qual representava que, deseando ajustar la plaza mayor por donde se và a la casa de San Miguel del dicho arrabal de Estampache y dar mayor prospetiva a la iglesia, ha solicitado que los Sindicos del appendicio le permitiessen retirar a hilera de las casas un barchil o aljive || con un molino que tenia el syndicate, y que este respondiò que no podia darle sin beneplacito de la Ciudad respecto de haversele aquella concedido con algunas condiciones expressadas en el memorial arriba calendado, qual demostrò el Procurador de la Casa de Probacion, per lo qual pedia y suplicava a la illustre Ciudad que, a tal quedasse la calle con mayor perfeccion, se le hisiesse la concession de dicha casa y fuente, ofreciendosse no solamente adimplir las mesmas condiciones con las quales se concediò el syndicate, mas aun pagar el censo que todos los años percebia la iglesia de Santa Anna, y dejar libre el peso, hasiendole su brocal nuevo para que pudiera el pueblo usar de la agua si quisiesse, y en esta suplica se decretò que se notificasse a los sindicos para desir de sus razones si las tuviessen, como en efecto se hiso la notificaciòn y se combenieron.

En vista de estos memoriales, o escrituras se passaron varios recados mediante el Sindico de esta muy illustre Ciudad al reverendo padre Ignacio Lecca Rector de la dicha Casa de Probacion de la dicha Compañia de Jesus, paraque demonstrasse qualesquier titulos que tuviesse, o manifestasse razones por las quales podia retener la dicha casa y fuente, pero el dicho padre Rector no solamente no los demostrò pero, aun estando informado de los titulos que tenia la Ciudad, moviò pleito en los 28 de mayo del presente año 1748 a relacion del noble y magnifico doctor don Francisco Ignacio Cadello y en autos del notario Joseph Foddis, pidiendo ser mantenida la dicha casa de Probacion en su pretendida possession, y que no fuesse en manera alguna turbada ni molestada en ella, y sibien se le respondiò que no podia sufragarle derecho ni possession alguna en fuerza de los refferidos memoriales y sus decretos y especialmente en virtud del || pauto u ofrecimiento de adimplir las mesmas condiciones con que se concediò la casa y fuente al syndicate, una de las quales fuè que siempre y quando quisiesse la muy illustre Ciudad recobrarlas no se le impidiesse en modo alguno (... ..), bien si representò en el mismo contexto que havia de tenerse consideracion de haver la Casa de Probacion luido la propiedad de tresientas libras exguardantes a la parroquial iglesia de Santa Anna, y que se havia encontrado por la dicha Casa de Probacion el auto de donaçion que hiso la muy illustre Ciudad en los 27 de julio del año 1693 a favor de los reverendos padre de aquella, no solamente de la dicha casa sino tambien de la fuente, segun que demostrò dicho auto, ponderando ser este bastante titulo demonstrativo de su derecho, mientras se tratava de una donacion pura perfecta e irrevocable. [...]».

Stesso registro, c. dal 178r al 181r

2. Estratto dalla lista dei proprietari, riportata nel computo delle opere alla chiusura del cantiere del 1748. Tra la porta dello Sperone e il 'Condotta', sul fronte meridionale della via San Michele (oggi via Azuni) si contano oggi 25 case a schiera. Sul fronte nord si contano catastalmente 11 lotti, oltre la piazzetta di fronte alla chiesa di San Michele, luogo della casa della fontana, e l'angolo della piazza di Sant'Anna (peraltro in fase di formazione) le testate degli isolati appaiono riformulate o accorpate nei tempi successivi. Secondo il computo delle opere datato 9 novembre 1748, i proprietari coinvolti nell'operazione fanno capo a 40 lotti o case, oltre le prime tre voci di spesa intestate a San Michele per pavimentazioni di fronte alla loro proprietà e relativi raccordi di scarico verso il nuovo canale mastro. I proprietari sono:

«[...] Alli Reverendi di S. Michele; Procuratore della Sacrestia di S. Michele; Al reverendo padre Cico di San Michele; Sig. Don Antonio Nater; Sig. Don Francesco Massusso; Sig. Don Giorgio Melloni; Sig. Pietro Pozzo; Sig. Domenico Collombino; Sig. Dottor Murtas; Sig. Don Giuseppe Cadello; Sig. Giuliano Burroni // Seguono li reverendi padri del Carmine; Il Reverendo Barbera per due case; Sig. Giovanni Antonio Torreggiano; Sig. Don Felix; Sig. Anna Melloni; La reverenda madre Copula della Concessione; Sig. Dottor Mostarda; // Segue la casa delle reverende madri di Santa Clara; Sig. Don Giuseppe Vinci; Li signori heredi del signor Giuseppe Moyrano; Sig. Petronio Gastaldi; Sig. Don Gavino Carta; Sig. Don Pietro Ripol; Li Reverendi Padri di San Francesco // Sig. Dottor Lay; Sig. Steffano Franchini; Sig. Agostino Asquer; Sig. Don Francesco Cau; Le reverende madri della Purissima; Sig. Dottor Marccotto ???; Sig. Giuseppe Humana; Sig. Donna Antonia Marrocco // Sig. Don Demetrio Carta; Sig. rettor di Nurro Amoretto; Sig. Gioovanni Maria Mellis, et compagni; Sig. Giacomo Maria Schivo; Sig. Don Bardilio Durante; Sig. Antonio Porco; Sig. Don Sebastiano Picolomini; Sig. Don Ignatio Borro // Sig. Dottor Carrus

Totale della spesa fatta per la fontana di San Michele 2751.2.8

Per questa Ill. Città L. 1456.1.0

Per li Particolari L. 1295.2.8

Cagliari 9 novembre 1748 [...]».



- | | | | |
|---|--|---|---|
| <p>um Monial. S. Francisce Valerij.
um Monialium Copuocemarum.
um S. Theresie F.F. Caron. Viscalcator.
um, et Coenobium P.P. à Somafca.
um, et Coenobium P.P. Missionariorum.
um, et Coenobium S. Marie Carmelitarum
um Monialium S. Crucis.
um Monialium S. Crucifixi.</p> | <p>21. Templum, et Confraternitas Nominis Iesu.
22. Templum Parochiale S. Eusebii.
23. Templum Parochiale S. Rocchi.
24. Templum Parochiale SS. Simonis, et Jude. Apost.
25. Templum, et Solalitas S. Maurij.
26. Templum, et Solalitas S. Trinitatis.
27. Templum Urbis. Augustus. Christi Corpori sacrum.
28. Templum, et Solalitas Spiritus Sancti.</p> | <p>29. Templum, et Solalitas S. Petri.
30. Temp. et Nisicomium SS. Marij, et Lazari.
31. Templum, et Nisicomium S. Ioannis.
32. Templum, et Solalitas S. Crucis.
33. Templum F.F. Predicatorum S. Dominici.
34. Templum S. Michaelis.
35. Templum F.F. Eremitarum S. Augustini.
36. Templum Monialium S. Clare.</p> | <p>37. Templum, et Gymnasium Virginum Orphanar.
38. Templum, et Solalitas S. Dalmatij P.P. Berni.
39. Templum S. Thome F.F. S. Francisce de Obje.
40. Templum, et Xenodochium Charitatis.
41. Templum S. Philippi Neres.
42. Solalitiuum Nobilium S. Pauli.
43. Templum F.F. Minicrum Conventualium S. Fran.
44. Melendina publica Civitatis.</p> |
|---|--|---|---|

'FONDALI FATTI AD ARTE': MODELLI TEORICI E FORMALI PER IL DISEGNO URBANO DI TORINO TRA CINQUECENTO E SEICENTO

'Backdrops Done on Purpose': Theoretical and Formal Models for Urban Strategies in Turin between XVI and XVII Centuries

DOI: 10.17401/su.15.cc03

Cristina Cuneo

Politecnico di Torino, DIST
cristina.cuneo@polito.it

Parole chiave

Città-capitale, età moderna, strategie urbane, disegno urbano, modelli teorici
Capital-City, Early Modern Age, Urban Strategies, Urban Design, Theoretical Models

Abstract

Nell'ambito degli studi sulla riconfigurazione di Torino città-capitale connessa all'insediamento della corte, le strategie urbane dei duchi sabaudi per l'uso dello spazio pubblico sono state oggetto di approfondite analisi in particolare a partire dagli studi di Vera Comoli che ne ha identificato origini e attestazioni documentarie. In questo quadro, le strade, progettate e realizzate con tratti rettilinei e dalla sezione ampia, sono state lette come espressione tangibile della messa in scena del cerimoniale di corte che irradia dal palazzo alla scena urbana. Questo sistema geometrico di strade non deriva da disegni occasionali ma da precise scelte complessive dettate e legate a modelli italiani ed europei conosciuti e diffusi. È infatti nel ricco clima culturale della corte di fine Cinquecento che si impostano le scelte che avranno impatto sul disegno futuro della città. In particolare il contributo intende indagare l'origine di queste relazioni culturali e scelte formali. Occorre provare a ricollegare, anche alla luce di nuovi studi e acquisizioni documentarie, quei molteplici intrecci tra i diversi attori coinvolti che portano nel clima culturale sabauda di fine Cinquecento alle scelte del modello per l'ingrandimento della città e alla nuova visione del potere territoriale.

Sono quindi gli itinerari di formazione e culturali di committenti, architetti, ingegneri militari e professionalità varie e i loro reciproci scambi a fornire chiavi di lettura che possano meglio definire l'origine di scelte che portano Torino nel XVII secolo a dotarsi di una inedita identità urbana che vede come proprio «*ornamento*» le strade rettilinee dall'architettura uniforme.

The urban studies for the design of Turin capital-city and for the settlement of the court have been the subject of in-depth analysis, in particular starting from the studies of Vera Comoli who identified its origins and documentary attestations. In that way, the streets with the wide section and straight lines were analyzed as a tangible expression that reveal the ceremonial moving from the palace to the urban scene.

This geometric system of system of urban pattern are not derive from occasional design but from precise overall choices that look at worldwide known Italian and European models. This is a part of rich cultural context of the late 16th century where the choices have had direct impact on the urban design ideas of the periods that followed. In particular, this contribution focuses on the origin of these cultural relations and formal choices. Therefore, it is necessary to try to connect the multiple exchanges among the different involved actors who lead the Savoyard cultural climate on the choices of the model for the enlargement of the city as well as the new vision of territorial power during the late 16th century.

In this study, the training and cultural itineraries of clients, architects, military engineers and their reciprocal exchanges are investigated; it provides interpretations that can clarify the origin of choices that led Turin in the 17th century to acquire an unusual urban identity that considers the linear streets with uniform architecture, built in the mentioned period, as its "ornament".

L'ambito degli studi focalizzati sulla riconfigurazione di Torino città-capitale e sull'insediamento della corte, consolidatosi negli ultimi quarant'anni, ha messo in evidenza le strategie urbane dei duchi sabaudi per la formazione, la trasformazione e l'uso degli spazi pubblici approfondendo in particolare i ruoli dei committenti, il contesto culturale e politico e gli esiti formali delle trasformazioni e dei nuovi progetti. In questo quadro storiografico emergono gli studi di Vera Comoli, fondativi per la storia della città, che ne ha identificato, per l'età moderna e contemporanea, origini e attestazioni documentarie¹; gli sviluppi successivi registrano analisi sempre più raffinate che hanno riguardato l'Italia e l'Europa mettendo in evidenza come, nella seconda metà del Cinquecento, la città sia polo di sviluppo di nuovi sistemi politici, di una nuova economia, di nuovi rapporti sociali²; in tale contesto, le strade, progettate e realizzate con tratti rettilinei e dalla sezione ampia, sono espressione tangibile della messa in scena di quello specifico cerimoniale di corte che irradia dal palazzo alla scena urbana³ [Fig. 1]. Sono strade tracciate «adiritura» e «tirate a retta linea», nelle accezioni delle norme che ne regolano l'apertura, tra due poli che ne bloccano visivamente la lunga prospettiva che tuttavia sembra non avere limite, ed è in realtà fissata dal segno deciso di porte urbane, palazzi, chiese; *landmarks*, sia dentro le mura, sia al di fuori di esse [Fig. 2]; nel territorio esterno filari di alberi legano i tracciati che si snodano in un complessivo disegno territoriale e politico [Fig. 3]. Fondali fatti ad arte per sottolineare e traguardare strade urbane caratterizzate da prospetti dall'altezza uniforme, con la scansione regolare di file ininterrotte

1. Vera COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Collana le città nella storia d'Italia, Laterza, Roma-Bari 1983; EADEM, *Lo sviluppo urbanistico e l'assetto della città. Le scelte urbanistiche*, in *Storia di Torino*, III, in Giuseppe Ricuperati (a cura di), *Dalla dominazione francese alla ricomposizione dello stato (1536-1630)*, Einaudi, Torino 1998, pp. 355-386.

2. Donatella CALABI, *Storia della città: l'età moderna*, Marsilio, Venezia 2001; Claudia CONFORTI, *La città del tardo Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 2005; Geoffrey W. SIMCOX, Anthony L. CARDOZA, *Storia di Torino*, Einaudi, Torino 2006.

3. Enrico GUIDONI, *La strada con fondale: «invenzione farnesiana»?», in Idem, *La città dal medioevo al rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1981, pp. 238-240. Per Torino: Giuseppe DARDANELLO, *La scena urbana*, in Giovanni Romano (a cura di), *Torino 1675-1699. Strategie e conflitti del barocco*, Torino 1993, pp. 15-120; Stephan ALBRECHT, Thomas WILKE, *Turin. Die Erfindung der Hauptstadt*, Peterberg 2017; Cristina CUNEO, *Tra rinnovamento urbano e visioni architettoniche: Torino e la costruzione di una capitale europea tra XVI e XVII secolo*, ETS, Pisa 2023.*



1

1_ *Augustae Taurinorum prospectus*, in *Theatrum Sabaudiae*, 1682 (Archivio Storico della Città di Torino).

2_ Giovanni Michele Graneri, *Mercato in piazza San Carlo* (Torino, Palazzo Madama, Museo Civico d'Arte Antica).



2



3

3_La visione territoriale di Torino e del territorio esterno alla capitale alla fine del XVIII secolo in un dettaglio della carta della Caccia (Archivio di Stato di Torino).

di isolati continui, talvolta porticati, definiti da sequenze di aperture tra loro uguali per dimensioni e caratteristiche formali, che vedono l'alternanza di timpani triangolari e ad arco di cerchio che enfatizzano la ricerca del ritmo, con marcapiani che dilatano fughe apparentemente infinite, dissimulando le necessarie correzioni dovute alle stratificazioni edilizie. Questo sistema geometrico di strade non deriva da disegni occasionali ma da precise scelte dettate e legate a modelli italiani ed europei conosciuti e diffusi a Torino e nel ducato.

È infatti nel vivace clima culturale della corte del XVI secolo che si impostano le scelte che avranno esito sul disegno futuro della città.

In particolare, ci si vuole qui concentrare sull'origine di queste relazioni culturali, sulla logica e sulle derivazioni di alcune scelte formali, nonché sulla circolazione e contaminazione di modelli.

Se da un lato, infatti, risultano indagati da più voci i programmi, i progetti e le realizzazioni che riguardano la ricerca dell'abbellimento, le nuove soluzioni economiche e i rinnovati rapporti con il potere religioso e comunale⁴, dall'altro occorre provare a ricollegare quei molteplici intrecci tra i diversi attori coinvolti

4. Si rimanda in questo volume al saggio di Giulia De Lucia.



4 | 5

che portano alle scelte del modello per l'ingrandimento della città e a una rinnovata visione del potere territoriale. Città e territorio, infatti, pur rispondendo a logiche che portano a soluzioni formali differenti, sottendono a una stessa radice di ricerca identitaria costituiva della corte stessa.

Sono gli itinerari di formazione e culturali di committenti, architetti, ingegneri militari e i loro reciproci scambi, a fornire chiavi di lettura che possano meglio definire l'origine di scelte che portano Torino nel XVII secolo a dotarsi di un inedito e moderno decoro urbano che vede come proprio 'ornamento' le strade rettilinee e uniformi fissate su fondali dinastici che inquadrano manufatti o palazzi; strade che, realizzate nel Seicento, verranno riconfermate nelle successive scelte per gli sviluppi della città⁵. Strade che, se anche hanno visto modificarsi l'aspetto esteriore dei progetti originari, hanno conservato l'idea di quei fondali [Figg. 4-5].

4_Via Palazzo di città tra piazza Castello e la sede del Comune (foto Francesco Fiermonte).

5_Via Po con la lunga prospettiva verso la collina e la Gran Madre di Dio (foto Francesco Fiermonte).

Andrea Palladio a Torino: le strade 'per retta linea'

Per andare alle radici di tali scelte occorre partire da un ospite illustre e dal suo soggiorno significativo, per certi versi oscuro, presso il duca Emanuele Filiberto

5. Cristina CUNEO, *Portici, botteghe, palazzi per una strada commerciale progettata: via Po a Torino*, in Donatella Calabi (a cura di), *Il mercante patrizio. Palazzi e botteghe nell'Europa del Rinascimento*, Mondadori, Milano 2008, pp. 283-304.

di Savoia (1528-1580), da poco insediatosi a Torino, desideroso di circondarsi di intellettuali d'avanguardia funzionali ai suoi progetti di una corte in formazione. Come è stato chiarito, Andrea Palladio soggiorna in Piemonte tra il mese di aprile e il giugno 1568⁶; l'invito a corte, che determina l'incontro fruttuoso tra il duca e l'architetto, è forse facilitato dai legami tra la famiglia aristocratica vicentina dei Piovene e alcuni nobili piemontesi. In quest'occasione è probabile che il principe sabauda chieda una consulenza a Palladio circa le proprie milizie⁷ e si instauri tra i due una collaborazione che sfocerà nella dedica del *Terzo libro dell'architettura* e nel privilegio di stampa concesso nel 1575 per la pubblicazione dei *Commentari* di Giulio Cesare.

Nelle righe di accompagnamento al *Terzo libro*, Palladio loda il principe e la sua cultura, lo elogia come mecenate di importanti opere architettoniche sia per la città-capitale sia per il territorio del ducato e lo classifica tra quei colti e dotti personaggi affascinati dall'antico⁸. La presenza del trattato di Palladio è segnalata in quattro esemplari nella Grande Galleria ducale e non mancherà mai all'interno delle principali biblioteche torinesi di principi, nobili e architetti che operano a corte tra Sei e Settecento⁹.

Dense di significato, pur con generalizzazioni e semplificazioni proprie del testo scritto, sono le descrizioni all'interno del trattato che riguardano le strade, suddivise tra interne ed esterne alla città, che, pur non avendo per Torino un immediato e concreto riscontro reale, rimarranno come seme e riferimento per le strategie urbane future.

Nei tre capitoli dedicati alle strade Palladio specifica che le vie oltre che «curate, commode, sicure, dilettevoli e belle» devono essere soprattutto «diritte ampie e polite» per garantire la vista dei palazzi nel definire un disegno urbano coerente¹⁰:

«Per maggior ornamento e commodo delle Città si deve far la strada più frequentata dalle principali arti et da passeggeri forestieri, larga et

6. Guido BELTRAMINI, *Andrea Palladio, I Quattro Libri dell'Architettura*, in Marco Carassi, Isabella Ricci (a cura di), *Il teatro di tutte le scienze e le arti. Raccogliere libri per coltivare idee in una capitale di età moderna. Torino 1559-1861*, Archivio di Stato di Torino, Torino 2011, pp. 93-94.

7. Antonio S. TESSARI, *Sul soggiorno di Andrea Palladio a Torino per le questioni militari di Emanuele Filiberto*, in «Studi Piemontesi», XXII (1993), fasc. I, pp. 9-20.

8. Howard BURNS, *I Quattro Libri dell'Architettura*, in Guido Beltramini e Howard Burns (a cura di), *Palladio*, Marsilio, Venezia 2008.

9. Franca VARALLO, Maurizio VIVARELLI (a cura di), *La Grande Galleria. Spazio del sapere e rappresentazione del mondo nell'età di Carlo Emanuele I di Savoia*, Carocci, Roma 2019.

10. *I Quattro Libri dell'Architettura di Andrea Palladio* [...], in *Venetia, Appresso Dominico de' Franceschi*, 1570, Terzo Libro, capitoli I, II e III.

ornata di magnifiche et superbe fabbriche, conciosiache i forestieri che per quella passeranno si daranno facilmente a credere che alla larghezza et bellezza sua corrispondino anche le altre strade della Città. Le vie principali che militari havemo nomate, si devono nelle città compartire, che caminino diritte e vadino dalle porte della città per retta linea a riferire alla piazza maggiore et principale et alcuna volta ancho conduchino così dritte sino alla porta opposta [...]. L'altre strade ancor elle si devono far riferire le più nobili non solo alla principal piazza, ma ancora ai Tempij, palagi, portici et altre publiche fabbriche»¹¹.

Il ruolo che, all'interno del tessuto urbano, assumono le facciate dei palazzi, all'esterno è definito dai filari continui di alberi che identificano nei campi un limite analogo alle cortine edilizie interne:

«Et si come nelle Città si aggiunge bellezza alle vie con belle fabbriche così di fuori si accresce ornamento a quelle con gli arbori i quali essendo piantati dall'una all'altra parte loro, con la verdura allegrano gli animi nostri e con l'ombra ne fanno comodo grandissimo»¹².

Palladio suddivide le strade in interne ed esterne con affermazioni e suggerimenti che, nella giovane struttura della corte di Torino, lasciano il segno. Ne sono espressione evidente i tracciati degli ingrandimenti urbani della 'città nuova' progettata a partire dai primi anni del XVII secolo e poi sviluppata secondo una stessa matrice nei decenni successivi e dai viali alberati che tendono verso le residenze extraurbane. Tra queste la strada «che porta a Mirafiori» che prosegue, in un itinerario esterno alle mura, l'assialità interna tra il palazzo ducale e la porta nuova; oppure il sistema, enfattizzato attraverso ricercate simmetrie, di tracciati rettilinei che dal Valentino portano alla cappella regia di San Salvario da un lato e alla porta Nuova dall'altro. Entrambi i viali piantati a pioppi e olmi e fissati nelle incisioni di Giovenale Boetto [Fig. 6] e nelle planimetrie degli agrimensori di corte, sembrano evocare le parole di Palladio che paiono un preciso accompagnamento a quelle immagini:

«Le vie fuori delle Città si devono far ampie e commode et con arbori d'ambidue le parti; da i quali i viandanti l'estate siano difesi dall'ardor del sole e prendano gli occhi loro qualche ricreazione per la verdura. Molto studio posero in esse gli antichi»¹³.

11. Ibidem, cap. I, c. 7.

12. Ibidem, cap. II, c. 8.

13. Ibidem, cap. III, c. 9.

6_Giovenale Boetto, La cappella di San Salvario fuori porta Nuova con stradoni alberati, 1646-50, incisione a bulino, Biblioteca Reale di Torino.



6

La vicenda del progetto dello stradone che unisce la fabbrica del Valentino che alla fine del Cinquecento era appannaggio della duchessa Caterina, figlia di Filippo II di Spagna, alla cappella campestre è particolarmente rilevante perché unisce il dato documentario alla precocità dell'intervento: in un contratto stipulato nel 1594, tra gli obblighi previsti per l'accensatore c'è quello di «piantare o far piantare e mantenere a spese soi tutti li Albere che mancano alla strada grande che comincia a presso la chiesa di San Salvario e va adiritura alla porta grande del Palazzo e giardino d'esso Valentino»¹⁴. Come notava Comoli¹⁵ si tratta di una scelta di piena matrice vitozziana quella di creare un collegamento bipolare «tirato a retta linea» tra il palazzo e la chiesa, enfatizzato dall'uso dello stradone alberato¹⁶. Scelta che

14. Torino, Archivio di Stato (da ora in poi ASTo), Camerale, Art. 252, *Conti dei Redditi del Valentino*, reg. 1.

15. Vera COMOLI, *L'invenzione e la costruzione della capitale barocca*, in *Progettare la città*, cit., pp. 41-50.

16. Cristina CUNEO, *I disegni per la chiesa e il convento di San Salvario al Valentino*, in Andrea Merlotti, Costanza Roggero (a cura di), *Carlo e Amedeo di Castellamonte. 1571-1683, ingegneri e architetti per i duchi di Savoia*, Campisano, Roma 2016, pp. 167-182; Maria BELTRAMINI, *Parole e forme della devozione. Cristina di Francia duchessa di Savoia, e il "regio sacello" di San Salvario a Torino*, in «Opus Incertum», VIII, 2022, pp. 108-117.

rimanda anche agli analoghi progetti per il territorio – come lo stradone di Mirafiori¹⁷ – che mettono in evidenza i forti legami che si instaurano in una visione politica di controllo territoriale tra le residenze extraurbane sabaude e quelle spagnole. Un particolare riferimento è quello legato alle scelte madrilene operate da Filippo II e dai suoi architetti per la Casa de Campo, di cui la duchessa portava un vivo e nostalgico ricordo e le immani opere infrastrutturali realizzate per il *real sitio de Aranjuez*¹⁸.

Ma non solo Palladio e non solo le teorizzazioni dei progettisti coevi: la corte di Emanuele Filiberto con l'invito a «tanti eccellenti uomini» di diverse provenienze tra i più rinomati in campo letterario, scientifico e artistico si pone come nuovo e moderno centro di produzione e diffusione di una cultura dal carattere dinastico¹⁹; ne sono testimonianza i rapporti fitti tra gli ambienti accademici dell'Università e le varie componenti della corte in formazione tra cui spiccano personaggi autorevoli che costituiscono l'avvio di quella spessa trama di rapporti tra il duca e i maggiori esponenti della cultura italiana letteraria, artistica e scientifica che ha portato alla definizione di Rudolf Wittkower della Torino filibertiana come «il centro intellettuale più vigoroso d'Italia»²⁰. Sono chiamati allo Studio lettori di prestigio e fama internazionale, noti giuristi, filosofi e matematici; tra i personaggi di cui il duca si circonda emergono consiglieri e dignitari di alto rango, ambasciatori, artisti e tecnici, ingegneri esperti nell'arte delle fortificazioni. Tra questi il progettista della moderna Cittadella torinese, l'architetto urbinato Francesco Paciotta non estraneo alle scelte di Alessandro Farnese per Caprarola. Proprio il contesto farnesiano è uno di quei luoghi dai quali provengono maestranze e idee: così lo scultore toscano Francesco Mosca detto il Moschino, figlio di Simone Mosca attivo anche a Parma alla Pilotta. A testimoniare la serie consistente di provenienze qualificate che spiegano i molteplici intrecci che si sviluppano a corte si registrano le presenze dell'architetto milanese Giacomo Soldati, del genovese Domenico Poncello, dell'ingegnere veneziano Francesco Orologi.

Quello di Emanuele Filiberto è un *milieu* culturale vivace, sostenuto anche dalle sollecitazioni della duchessa Margherita di Valois, a sua volta raffinata

17. Si veda in questo volume il saggio di Chiara Devoti.

18. Cristina CUNEO, *Le residenze urbane e extraurbane dell'Infanta Caterina d'Austria e di Carlo Emanuele I di Savoia. Gli anni spagnoli alla corte sabauda*, in *Le prince, la princesse et leurs logis (1400-1700)*, Editions A. et J. Picard, Paris, 2014, pp. 141-158.

19. Pierpaolo MERLIN, *La politica culturale: l'organizzazione degli studi universitari e la cultura di corte, Il Piemonte sabauda. Stato e territori in età moderna*, "Storia d'Italia", collana diretta da G. Galasso, Utet, Torino 1994, pp. 164-170.

20. Rudolf WITTKOWER, *Principi architettonici nell'età dell'Umanesimo*, Einaudi, Torino 1964, p. 118.

intellettuale responsabile dell'educazione del principe ereditario e legata ai colti ambienti ugonotti, in cui si pongono le basi per l'arrivo più importante a corte, dal nostro specifico punto di osservazione, cioè quello di Ascanio Vitozzi. La chiamata di quest'ultimo coincide con l'esigenza di Carlo Emanuele I, che succede al padre prendendo le redini del potere per cinquant'anni, di provvedere a una nuova sede ducale che gli permetta di 'pensare in grande'.

Prima di affrontare uno specifico fatto urbano come caso studio esemplare, occorre fare riferimento anche ad altri rapporti tra personaggi variamente legati alla corte sabauda nel momento in cui la cultura architettonica è diventata policentrica rispetto al primato di Roma con l'emergere di codici linguistici più duttili. Va sottolineato il legame di amicizia e confronto tra Carlo Emanuele I e Francesco Barbaro²¹, in una logica che prosegue quel filo rosso avviato con Palladio e che verrà interrotto solo dai contrasti politici legati alle scelte di Vittorio Amedeo I. E ancora il rapporto tra il Maurizio di Savoia e l'ambiente romano dei cantieri di Pietro Aldobrandini, significativi per le scelte architettoniche della Vigna del cardinale in collina²² [Fig. 7]. Oltre ai già citati legami con la corte spagnola per il tramite dell'Infanta Caterina, va segnalato anche il diretto rapporto che si instaura, dopo la morte della duchessa, con Parigi e le corti di Enrico IV e Luigi XIII, dove i reciproci riferimenti per la progettazione di piazze e strade non lasciano dubbi su scambi tra consuetudini nei modi e nei modelli urbani²³.

«Il più bello ornamento della città si è quella strada che tutti chiamano Nuova»

Come anticipato, il ragionamento più dettagliato su un caso-studio ruota attorno al disegno progettuale redatto tra il 1584 e il 1586 da Ascanio Vitozzi per la nuova sede ducale e per le trasformazioni degli spazi urbani a essa collegati²⁴; il foglio rintracciato da Barghini negli anni Novanta del secolo scorso è di una portata talmente ampia da meritare approfondimenti ulteriori²⁵.

21. Ilario MANFREDINI, *Le relazioni culturali tra Torino e Venezia nella seconda metà del Cinquecento*, in «Studi veneziani», n.s. LXVI 66 (2012), pp. 149-174.

22. Costanza ROGGERO, *Matrici culturali romane per la vigna del Cardinal Maurizio di Savoia e per la vigna di Madama Reale*, in Mirella Macera (a cura di), *I Giardini del Principe*, s.l. s.n., stampa 1994 (L'Artistica Savigliano), vol. I, pp. 7-18; Jorge MORALES, Cristina SANTARELLI, Franca VARALLO, *Il Cardinale. Maurizio di Savoia, mecenate, diplomatico e politico (1593-1657)*, Carocci, Roma 2023.

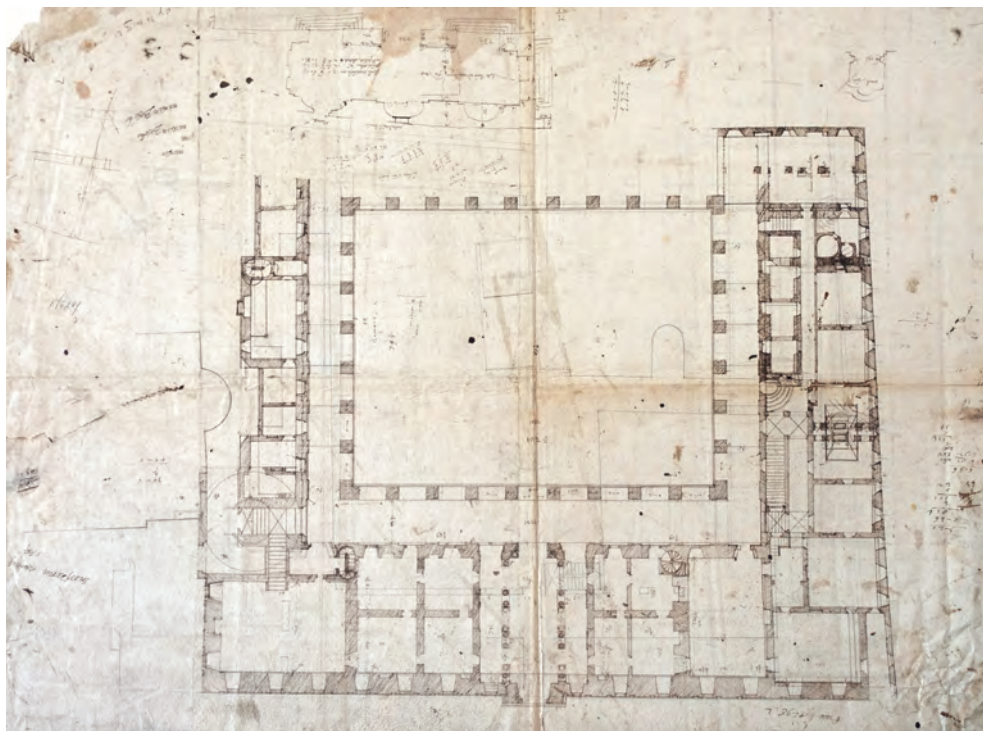
23. Hilary BALLON, *The Paris of Henry IV. Architecture and urbanism*, The MIT Press, New York 1994.

24. ASTo, Riunite, *Carte topografiche e disegni*, Ministero della Guerra, Tipi sez. IV Guerra e Marina, m. 493.



7_ la Villa della Regina già Vigna del Cardinale Maurizio di Savoia in un disegno della fine del XVIII secolo, Firenze, Istituto Geografico Militare, Carte antiche.

8_Ascanio Vitozzi, Progetto per il piano terra del Palazzo Novo grande a Torino, [1584-86], Archivio di Stato di Torino.

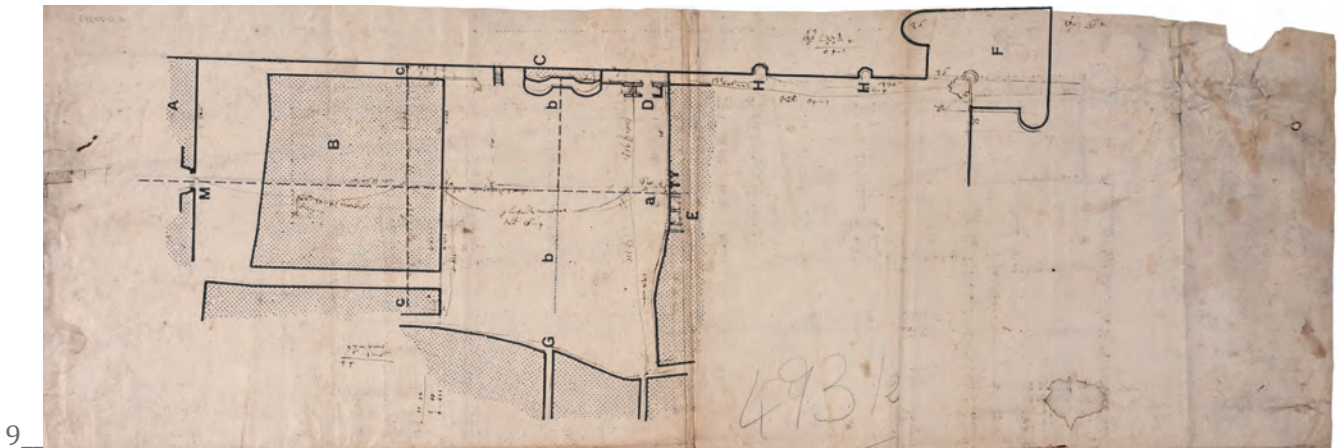


8

Il progetto voluto dal Duca per la nuova sede è raffigurato sul recto del foglio [Fig. 8]: presenta la pianta del piano terreno di un palazzo che rimanda al progetto sangallesco per palazzo Farnese a Roma²⁶. Le idee che Vitozzi fissa nel suo progetto per il committente sabauda trovano origine nella sua formazione: egli arriva a Torino nell'ottobre del 1584, dopo essere stato attivo nei territori dell'Alto Lazio, la Tuscia viterbese, essendo nato a Bolsena e avendo vissuto la sua educazione nella regione legata alla sovranità della Santa Sede e sottoposta al controllo delle famiglie Medici e Farnese; sulla sponda occidentale del lago i presidi farnesiani erano stati oggetto di ambiziosi progetti di rifacimento e rinnovamento di castelli, rocche e nuove costruzioni di cui, in studi recenti, è stato evidenziato il rapporto tra le diverse scale dove i committenti intervengono, orientano, indirizzano con scelte decisive destinate a incidere sul tessuto urbano e territoriale²⁷. Anche se le attestazioni documentarie sono lacunose, sappiamo

26. Antonio da Sangallo il Giovane, *Progetto per la pianta del pianoterreno di palazzo Farnese*, 1545-1546, Firenze, Uffizi, Gabinetto dei disegni e delle stampe.

27. Bruno ADORNI, Carlo MAMBRIANI (a cura di), *I Farnese e l'architettura. Corte, città e territorio da Paolo III a Elisabetta regina di Spagna*, GB EditoriA, Roma 2023; rimando agli studi di Mambriani per la mostra *I Farnese. Architettura, arte e potere*, Parma 2022; Maddalena SCIMEMI, *Dottrina e au-*



9

che il giovane Vitozzi muove i primi passi in questo ambito, prima di essere nominato architetto ducale a Torino²⁸.

Se si ruota il disegno e si concentra l'analisi sul verso del foglio [Fig. 9] si trova il progetto che Vitozzi, con un tratto che gli è caratteristico²⁹ elabora con una sintesi che rappresenta, in una sorta di odierno *master plan*, una proposta complessiva per la piazza di fronte al Castello. Nel foglio vediamo schematizzati i perimetri irregolari degli antichi isolati prospicienti lo spazio urbano non ancora regolarizzato, la «linea della facciata del palazzo», il portale di ingresso, il profilo del castello e l'andamento della cinta fortificata; in particolare l'imbocco della strada *nuova* che, nella patente ducale del 1587, verrà definita come quell'asse per il quale «si va dritto da questo nostro palazzo a Miraflores»³⁰. È indicata come linea teorica che supera la preesistenza dell'isola della fonderia la cui demolizione prevista verrà realizzata solo nel 1659.

Pur in assenza di testimonianze dirette sull'attribuzione dell'incarico a Vitozzi possiamo ipotizzare che il duca abbia esplicitato, nell'assegnare all'architetto di Bolsena il progetto per il palazzo, i criteri per la prefigurazione di una più ampia visione urbana e territoriale: uniformità, regolarità e magnificenza avendo come fine la riconoscibilità del potere.

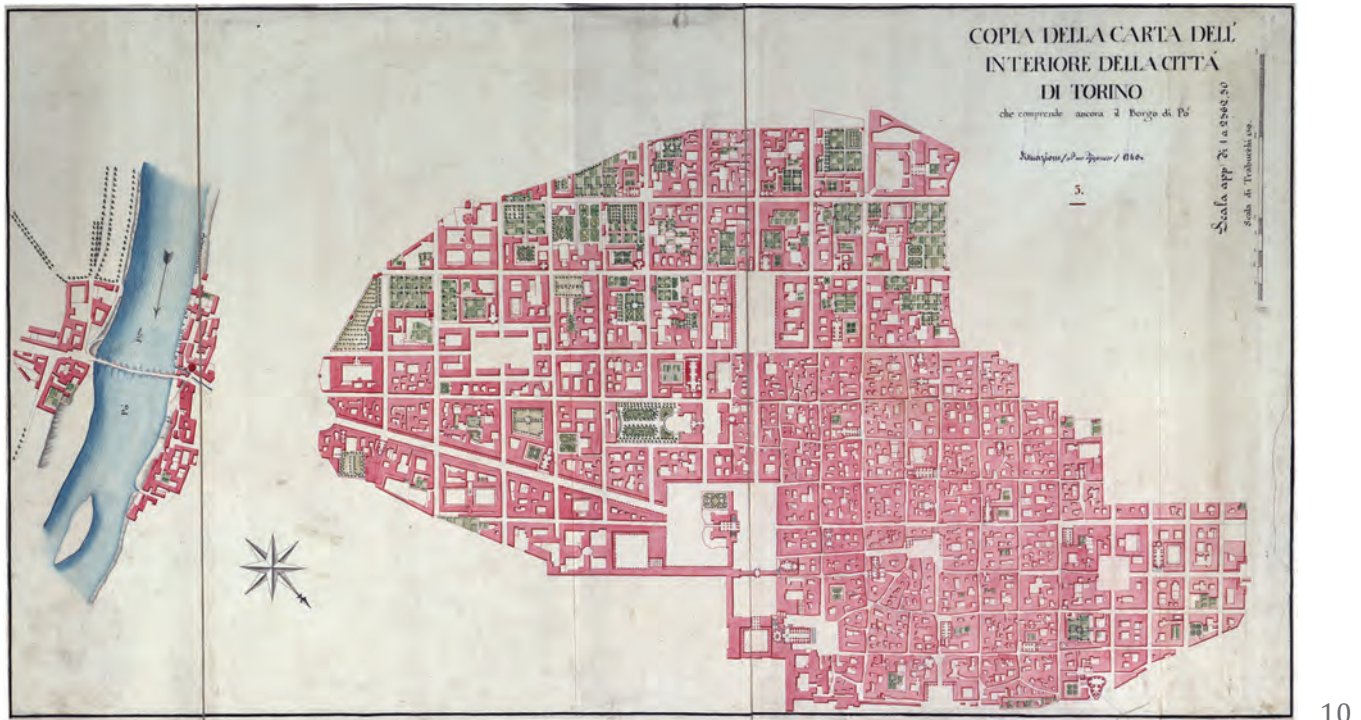
9_Ascanio Vitozzi, [1584-86], schizzo urbano di piazza del Castello con la proposta del «taglio» per la Contrada nuova; schema interpretativo da BARGHINI, 1990. Legenda: A Palazzo novo grande nel progetto di Ascanio Vitozzi del 1584; B Arsenale, fonderia dei cannoni e case delle guardie e dei paggi (demoliti a partire dal 1659); C Castello; D Porta verso Po; E Isolato con il «taglio» di Contrada nuova; F Bastione di S. Margherita; G Imbocco di via Dora Grossa; M Portale del palazzo novo con attestamento su Contrada nuova.

torità dell'antico in Antonio da Sangallo il Giovane. Una 'dieta' per Alessandro Farnese sull'Isola Bisentina, in Howard Burns e Mauro Mussolin (a cura di), *Architettura e identità locali*, II, vol. 425, Leo S. Olschki, Firenze 2014, pp. 243-260.

28. AURORA SCOTTI, *Ascanio Vitozzi. Ingegnere ducale a Torino*, La Nuova Italia, Firenze 1969; GIULIA DE LUCIA, *Le cupole di Ascanio Vitozzi: esperienze romane e progetti sabaudi*, in «Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura», n.s., 77, 2023, pp. 79-94.

29. ALBRECHT, WILKE, *Turin*, cit., p. 122.

30. ASTO, Camerale, *Contratti*, reg. 19.



10

10_Copia della Carta dell'Interiore della Città di Torino, che comprende ancora il Borgo di Po'. Situazione [...] 1740, Firenze, Istituto Geografico Militare, Carte antiche.

Obiettivo che pare raggiunto se si analizzano le fonti successive: tra le altre, i resoconti di viaggio della fine del XVII secolo che ci riportano in quella cornice ormai conclusa e mettono in evidenza la realizzazione dei caratteri richiesti dal committente. Le scelte di Vitozzi, avviate con cantieri lenti e discontinui, troveranno infatti conferma nel progetto per l'ingrandimento urbano globale di Torino del 1618, realizzato in tre sequenze temporali successive e noto attraverso alcune tavole settecentesche di cui qui si riporta un esemplare poco noto [Fig. 10]³¹. Tra le diverse narrazioni emerge quella del marchese Giovanni Battista Strozzi nel *Ragguaglio* del viaggio compiuto nel 1666:

«Il più bello ornamento della città si è quella strada, che chiamano Nuova, che cominciando per la porta di tale nome si estende in una via con le fabbriche dalle parti tutte uniformi e bianche e poi dilatasi in una gran piazza circondata da portici che sostengono palazzi tutti simili e assai vaghi»³².

31. *Copia della Carta dell'Interiore della Città di Torino, che comprende ancora il Borgo di Po'. Situazione [...] 1740*, in Istituto Geografico Militare, Firenze, *Carte antiche*.

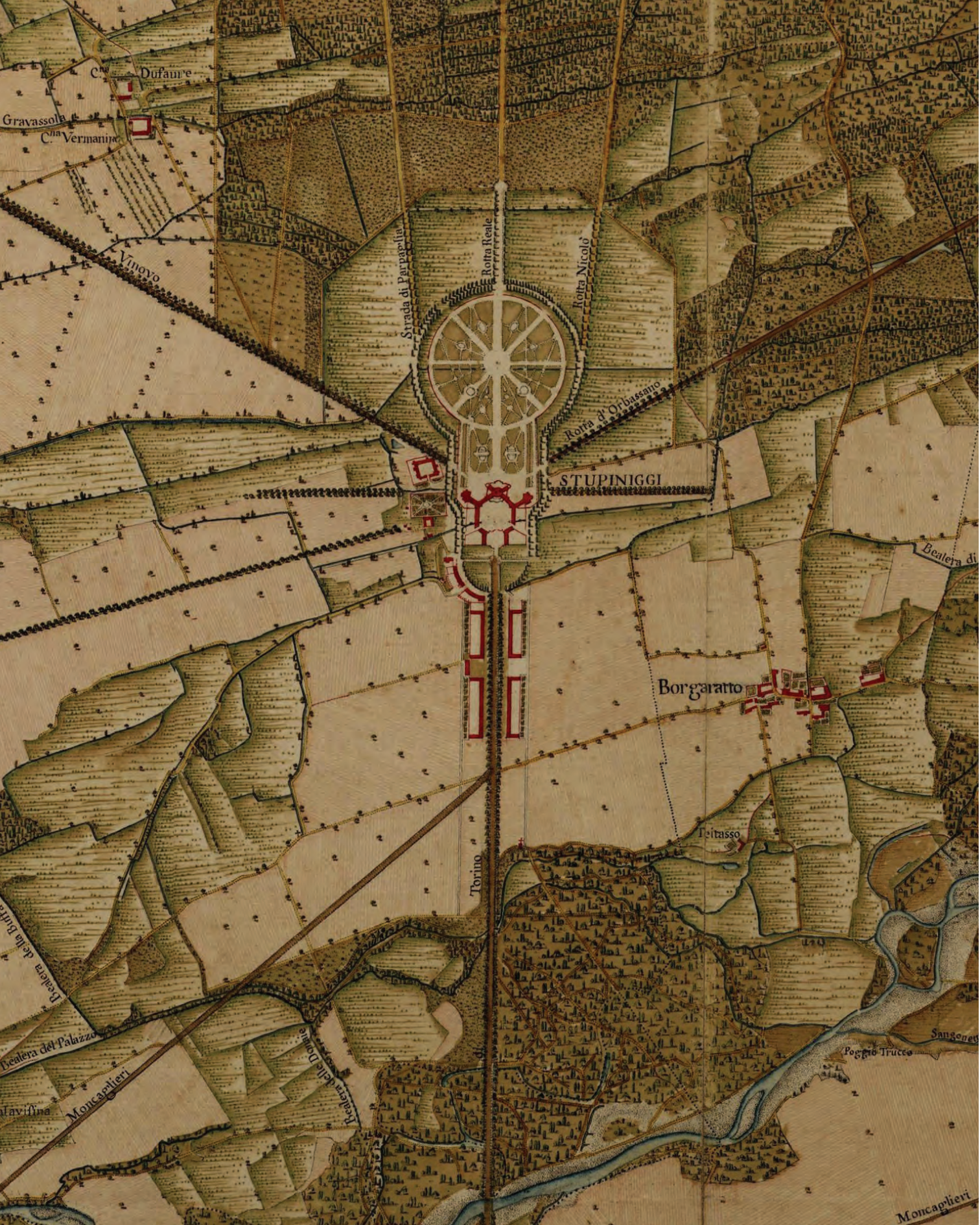
32. Enrico PEROTTO, *Un inedito libro di viaggio del Seicento conservato a Milano*, in «Arte Lom-

L'autore si riferisce alla 'strada nuova' voluta dal duca «che tira dalla piazza del castello verso la nuova città» realizzata «atterrando le case che facevano impedimento»³³, sul sedime dell'odierna e trasformata via Roma.

Per concludere si può affermare che andare alle radici della scelta di singoli fatti urbani, permette di capire quali siano stati i riferimenti teorici e formali del periodo di avvio per Torino del grande rinnovamento urbano della prima età moderna. Permette di approfondire le ragioni dei comportamenti dei committenti sabaudi e dei loro architetti nel momento contraddistinto dal mutare e dal moltiplicarsi dei modelli e dei loro canali di trasmissione, con molteplici spostamenti di artisti e di maestranze e la rapida circolazione delle idee, in una società urbana sempre più complessa e articolata. Permette di analizzare istanze e azioni che hanno così profondamente condizionato le strategie urbane e i successivi progetti attuativi per la città con l'organizzazione dei diversi progetti secondo la logica dell'ordine e del rigore in cui sono state sacrificate qualità peculiari delle singole opere in nome e a vantaggio di quell'immagine diffusa, che è la ricercata manifestazione del potere propria della corte del piccolo stato transalpino.

barda», 90-91 (1989), 3-4, pp. 122-149.

33. ASTo, Camerale, *Contratti*, reg. 19.



C^{te} Dufaur'e

Gravassola
Cia Vermarina

Vinoyo

Sivada di Parapaglia

Rotta Reale

Rotta Nicolo

Rotta d'Orbassano

STUPINIGGI

Borgaratto

Leitasso

Torino

Beatera della Brilla

Beatera del Palazzo

Mavffina

Moncaglieri

Beatera delle Donne

Poggio Trucco

Sangone

Moncaglieri

UN FONDALE E UN CONTROFONDALE: LA GRANDE ALLEA DALLA PORTA NUOVA AI TERRITORI OLTRE IL SANGONE (AREA DI CACCIA DI STUPINIGI)

*A Seabed and a Counter-Seabed: the Great Tree-Lined
Avenue from Porta Nuova to the Territories beyond the
Sangone (Hunting Area of Stupinigi)*

DOI: 10.17401/su.15.cd04

Chiara Devoti

Politecnico di Torino - DIST
chiara.devoti@polito.it

Parole chiave

Torino, Stradone di Stupinigi, bastionata, Commenda Magistrale, Palazzina di caccia
Turin, Stupinigi Boulevard, Fortifications, Magistral Commandery, Royal Hunting Pavilion

Abstract

Il territorio attorno alla capitale dei Savoia, Torino, è contrassegnato – come indicato da tempo dalla critica – non solo dalle residenze, parte del sistema della ‘corona di delitie’ descritta da Amedeo di Castellamonte, ma anche dalle direttrici che le connettono al centro della corte, il palazzo ducale e poi reale. Il passaggio da queste strade extraforanee a vere e proprie assialità disegnate (o ridisegnate) connota, come segnalato da Vera Comoli, in aderenza con interpretazioni proprie anche della scuola di Enrico Guidoni, il passaggio dal Ducato al Regno e si fa cogente nel XVIII secolo, quando nuove aree di caccia, legate a un diverso modello venatorio, reso celebre dal trattato di Robert de Salnove, richiedono estese riserve segnate da rotte, radure e boschi, sempre più lontane dalla città.

Il caso dello ‘Stradone di Stupinigi’ appare emblematico, per la lunga assialità e per il fondale scenografico della palazzina, cui fa da contraltare la Porta Nuova, sbocco meridionale della città. La cartografia storica offre un supporto esaltatorio a questa vera e propria scenografia della corte.

The territory around the the Savoy's capital, Turin, is marked – as indicated by critics – not only by the suburban residences, part of the 'crown of delights' system described by Amedeo di Castellamonte, but also by the roads connecting them to the Court's centre, the ducal and then royal palace. The passage from these country roads to axialities deeply drawn (or redesigned) connotes, as pointed out by Vera Comoli, in perfect compliance also with Enrico Guidoni's school interpretations, the passage from the Duchy to the Kingdom and becomes mandatory during the XVIIIth century, when new hunting areas, also related to a different hunting 'manner', made famous by Robert de Salnove's Treatise, requires extensive reserves marked by routes, woods and clearings, increasingly distant from the city.

'Stupinigi long route' case appears emblematic, due to the long axuality and the scenographic Hunting Pavillion backdrop, which is counterbalanced by the Porta Nuova, the southern gate in the city bastions. The historical cartography offers an exalting support to this true scenography of the Court.

La costruzione della capitale del Ducato si lega, sin dalla scelta di Torino quale centro dei territori sabaudi, a una politica – ormai ampiamente nota alla critica – di costruzione di residenze, ma innanzitutto di presidio territoriale, del quale gli spazi di caccia si fanno parte attiva¹. Nella vera e propria ‘liturgia’ dell’attività venatoria si esplica anche il concetto della maestà e di conseguenza alla scelta di spazi idonei, adeguatamente posizionati attorno alla capitale, si associa un preciso ridisegno territoriale, che si fa elemento strutturante e ben riconoscibile. Oltre il concetto della «corona di delizie» messo in luce dalla visione ampia e sovrana di Amedeo di Castellamonte nel dialogo fittizio con il «Cavaliere», ossia Bernini², anche cronologicamente in avanti rispetto alla logica cinque e seicentesca che aveva portato a identificare le ampie riserve di Mirafiori, Lucento, Regio Parco e poi la grande «Veneria» di Altessano, a partire dal 1729 si guarderà – complice l’attenta regia e l’acuto senso della magnificenza di Filippo Juvarra – alle lunghe prospettive di Stupinigi³. È un completamento, per certi versi fuori tempo massimo, che chiude il disegno territoriale e, secondo modelli europei qui portati ai massimi vertici, salda architettura, pratica venatoria e territorio in un solo disegno⁴, al contempo innestandosi entro quel celebre «cerchio delle dieci miglia» stabilito per la caccia sovrana attorno alla capitale⁵. Tutte le residenze sono collegate all’ideale centro del sistema (il palazzo ducale e poi reale, sede della corte) attraverso direttrici, in genere di antica data e di lunga frequentazione, destinate anch’esse a un ridisegno dal forte valore emblematico. Se la rilettura viaria è innanzitutto un passaggio funzionale, che si associa alla strutturazione sempre più

1. Vittorio DEFABIANI, *Giardini, cacce, loisir regale*, in Costanza ROGGERO, Maria Grazia VINARDI, Vittorio DEFABIANI, *Ville sabaude*, Rusconi, Milano 1990, pp. 55-86.

2. Amedeo DI CASTELLAMONTE, *Veneria Reale. Palazzo di piacere, e di caccia, ideato dall’Altezza Reale di Carlo Emanuele II*, Bartolomeo Zapata, Torino 1674.

3. Chiara DEVOTI, *‘Pensieri’ di Filippo Juvarra per Stupinigi: un disegno territoriale per l’architettura sovrana*, in Franca Porticelli, Costanza Roggero, Chiara Devoti, Gustavo Mola di Nomaglio (a cura di), *Filippo Juvarra regista di corti e capitali dalla Sicilia al Piemonte, all’Europa*, Centro Studi Piemontesi, Torino 2020, pp. 322-332.

4. Paolo CORNAGLIA, *Cacce, loisir, territori e impianti radiali: Stupinigi tra Regno di Sardegna ed Europa*, in Andrea Merlotti (a cura di), *Le cacce reali nell’Europa dei principi*, Leo S. Olschki, Firenze 2017, pp. 241-257.

5. DEFABIANI, *Giardini, cacce*, cit., pp. 60-66.

articolata del cerimoniale di corte del cerimoniale della corte, contrassegnato da precisi momenti di stanzialità (con relative specifiche attività ed 'epifanie' sovrane accuratamente definite) presso le diverse residenze⁶, questa trasformazione dei vecchi tracciati in assialità accuratamente disegnate e lucidamente perseguite nella – talvolta protratta – realizzazione, con la scelta prevalente di allee, ossia lunghi viali di alberi, anche a doppio filare, in grado di contrassegnare come rigidi elementi geometrici la variata morfologia del paesaggio, segna la nuova politica regia⁷. È un salto di scala che si accompagna sia all'acquisizione dell'ambito titolo regio, per il quale la dinastia era al lavoro da oltre un secolo (il titolo di Cipro e Gerusalemme ottenuto alienandosi per sempre qualsiasi alleanza con la Serenissima, seppure ostentato e ribadito costantemente, non rispondeva che pallidamente alle ambizioni sabaude), sia a un processo di costruzione dell'immagine della capitale, impresa di pietra in parallelismo perfetto con quella stampata sulla carta rappresentata dal *Theatrum Sabaudiae*⁸. La seconda Reggente aveva colto l'eredità di questa magnificenza per immagini⁹; suo figlio, il neo re di Sicilia e poi di Sardegna, ne avrebbe completato la trasmigrazione in opere con quel salto di scala rappresentato dal completamento del sistema venatorio e del disegno territoriale, in adesione al nuovo modello della caccia regia introdotto alla corte sabauda dal trattato di Robert de Salnove¹⁰, che prolunga le prospettive, allontanando l'ultima residenza realizzata, Stupinigi appunto, dall'intorno più

6. Per i momenti della corte nelle diverse residenze e per il relativo cerimoniale si rimanda al recentissimo Andrea MERLOTTI, *Vita quotidiana alla corte dei Savoia (1663-1831)*, Edizioni del Capricorno, Torino 2021.

7. Riferimento imprescindibile rimangono le note di Vera COMOLI MANDRACCI, *Il sistema territoriale delle residenze sabaude*, in Alberta Campitelli (a cura di), *Ville e parchi storici. Storia, conservazione e tutela*, Comune di Roma, Sovrintendenza Antichità e Beni Artistici-Argos, Roma 1994, pp. 171-181; EADEM, *Torino paradigma per i modelli urbanistici e architettonici delle capitali nel Seicento e nel Settecento in Europa*, in Henry A. Millon (a cura di), *I Trionfi del Barocco. Architettura in Europa 1600-1750*, Catalogo della mostra (Palazzina di Caccia di Stupinigi, 4 luglio-7 novembre 1999), Bompiani, Torino 1999, pp. 349-369.

8. La rilettura più recente di questa immensa impresa di carta, biglietto da visita della dinastia a livello europeo, è in Costanza ROGGERO, *Imprese editoriali e Theatrum Sabaudiae: la costruzione dell'immagine dello Stato*, in Chiara Devoti (a cura di), *Maria Giovanna Battista di Savoia-Nemours. Stato, capitale, architettura*, Leo S. Olschki, Firenze 2021, pp. 347-363; si rimanda ivi per le edizioni critiche precedenti.

9. Per il ruolo fondamentale del volume nel contesto europeo si rimanda alle pagine introduttive dell'ultima edizione anastatica: Rosanna ROCCIA (a cura di), *Theatrum Sabaudiae. Teatro degli Stati del Duca di Savoia*, 2 voll., Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2000. Si segnala in particolare il contributo di Luigi FIRPO, *Immagini di un regno sognato*, I, pp. 11-13.

10. Robert de SALNOVE, *La venerie royale. Divisée en deux parties*, Mille de Beaujen, Paris 1665; ed. ampliata del 1672. In specifico il rimando è al *Tome Premier. Qui contient les Chasses du Cerf, du Lièvre, & du Chevreuil; Et la manière d'élever les Chiens pour ces Chasses*.

1_Dettaglio con il lungo asse dalla capitale a Stupinigi (da *Carta Topografica della Caccia*, 1761-66, ASTo, Corte, *Carte Topografiche Segrete*, 15 A VI rosso). Su concessione dell'Archivio di Stato di Torino.



_1

prossimo alla capitale, mentre richiede ampi boschi, prevedendo sistemi sempre più articolati di rotte e rottine. Anche questo nuovo sistema, centripeto e centrifugo al contempo, vero emblema della presenza sovrana sul territorio¹¹, apparirà saldamente legato alla capitale da una lunga allea¹² [Fig. 1].

11. Vittorio DEFABIANI, *Stupinigi. Palazzina di caccia*, in ROGGERO BARDELLI, VINARDI, DEFABIANI, *Ville sabaude*, cit., pp. 410-449; Gianfranco GRITTELLA, *Stupinigi. Dal progetto di Juvarra alle premesse neo-classiche*, Panini, Modena 1987.

12. Vittorio DEFABIANI, *Allee e precinti di pioppi cipressini a corona della Palazzina di Caccia di Stupinigi*, in *De Venustate et Firmitate. Scritti per Mario Dalla Costa*, Celid, Torino 2002, pp. 302-314 e in specifico p. 302.

La lunga alleanza dalla Porta Nuova al Sangone

È questo il cosiddetto 'Stradone di Stupinigi' (la costruzione, seppure già prevista almeno una ventina d'anni prima, è di fatto avviata fino alla capitale dal 1754)¹³, caratterizzato da lunga assialità e da un fondale scenografico, rappresentato dalla palazzina (come è noto, costruita a partire dal 1729 su progetto di Filippo Juvarra)¹⁴, trapassata dall'importante asse viario, ma al tempo stesso parte del disegno territoriale complessivo, prolungato in profondità nell'area di caccia. L'idea juvarriana si costruisce, infatti, nell'assialità tra il salone e il viale verso la città. Al di là delle soluzioni architettoniche, è il rapporto con il territorio che definisce le scelte: il progetto generale è costruito sulla forma «a buco di serratura» del grande recinto che delimita gli spazi interni, residenza e giardino. Un disegno omologo, come semirondò di arrivo dalla città e come rondò pieno dei giardini sul retro, definisce l'impianto sul quale si innestano sia l'esagono della corte d'onore, sia il grande salone, mentre l'asse proveniente dalla città, trapassandolo, si prolunga nella rotta principale, o reale, in direzione della cascina-castello della Ceppea [Fig. 2]. Il salone¹⁵ risulta, così, nodo delle rotte diagonali di caccia assiate sulle allee in prolungamento visivo su Vinovo e Orbassano, confermate già nel disegno del 1730, immediatamente successivo ai «cavi da terra» iniziati nella primavera dell'anno precedente, e firmato dall'architetto Tommaso Prunotto, di fatto assistente principale di cantiere di Juvarra¹⁶.

In un gioco di polarità e antipolarità fortemente insistito, al fondale dell'alleanza – di fatto il cerchio in cima alla cupola che copre il salone, stante la pendenza dell'assialità viaria – fa da contraltare la *Porta Nuova* o *Vittoria* (disegnata da Carlo di Castellamonte e con il ricorso a maestranze specializzate, alcune di origine lu-

13. Ne fa fede la *Relazione dell'architetto Prunotto [...] onde proseguire la costruzione dello Stradone dalla Reale Palazzina tendente a Torino*, 17 gennaio 1754. Archivio Storico Ordine Mauriziano, Torino (AOM), *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 19, fasc. 645. Nell'ottobre del medesimo anno si collocano i *Tiletti* per gli appalti.

14. Ancora DEVOTI, *'Pensieri' di Filippo Juvarra*, cit.

15. Nel quale anche le scelte decorative giocano un ruolo di rilievo: *Ordinato con cui sono stati approvati gli inserti capitoli di convenzione delli 20 febbraio di quest'anno, fatti dal Cavaliere Marini coi Pittori Giuseppe e Domenico fratelli Valeriani di Venezia, per quanto concerne il dipinto del gran Salone della Fabbrica Reale di Stupinigi [...]*, 8 marzo 1731. AOM, *Registro Sessioni (1730-1733)*, carte 77.

16. In una «visita e misura dei beni della Commenda» del 19 luglio 1730, per la «recognitione de sitti, stati occupati dalla Fabbrica, detta la Palazzina di caccia, dalle fornaci destinate ad essa et dalle tré rotte, novam.te costrutte per servizio di dita Caccia», sono indicate le rotte di Orbassano, di Vinovo e di Torino, i «sitti occupati da Fossi che circondano il rondò Grande» che, congruenti al rilievo firmato Prunotto, indicano come assolutamente preminente il tracciato generale del rondò grande verso la zona di caccia e il rondò d'ingresso alla palazzina.

2. Veduta aerea del complesso della Palazzina di Caccia di Stupinigi nel rapporto con la città rappresentato dallo stradone e con l'asse trapassante il salone che costituisce la rotta reale (foto: Giovanni Zanetti, 2012).



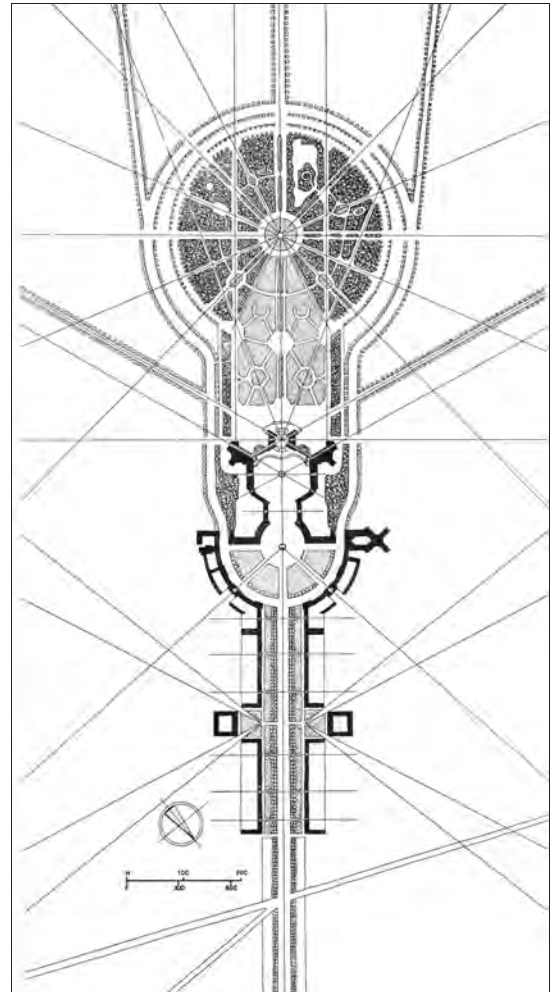
2

ganese, in particolare Nicolao Ramello di Grancia e Giacomo Vanelli, alle sue dipendenze, come dimostrato da studi recenti di Maria Vittoria Cattaneo)¹⁷. È la «Porta Nova della Città», ossia in origine del primo ampliamento cittadino, raffigurata nella tavola omonima del *Theatrum Sabaudiae* [Fig. 3], e ormai sbocco meridionale consolidato nell'ambito della bastionata che risulta, alla data della progettazione dello stradone, *oeuvre architecturale achevée*, secondo la celebre definizione, così come appare nella nota ricognizione del Galletti sullo scorcio del Settecento¹⁸.

Già Mario Passanti nel 1957 segnalava il potere notevole di questo rettilineo di nove chilometri di lunghezza nel formare un cannocchiale visivo in grado di riconnettere le due estremità del disegno territoriale, la porta e la palazzina voluta da Vittorio Amedeo II per l'erede, e poi ampliata dai suoi successori. Al contempo ne indicava l'evidenziato ruolo di asse retto di una serie di 'fughe' che trapassano il sistema della residenza e si proiettano sul territorio, «protendendo, nel rigore dei viali, a perdita d'occhio nella campagna, il dominio dell'uomo», fino a

17. Maria Vittoria CATTANEO, *Carriere e gerarchie professionali. I Ramelli di Gancia (Lugano) nel Piemonte del XVII secolo*, in Andrea Merlotti (a cura di), *Studi da Venaria*, Centro Studi Piemontesi, Torino 2021, pp. 21-25.

18. Ignazio Amedeo GALLETTI, *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione*, 1790. Archivio Storico della Città di Torino (ASCT), *Tipi e Disegni*, 64.2.13.



3 | 4

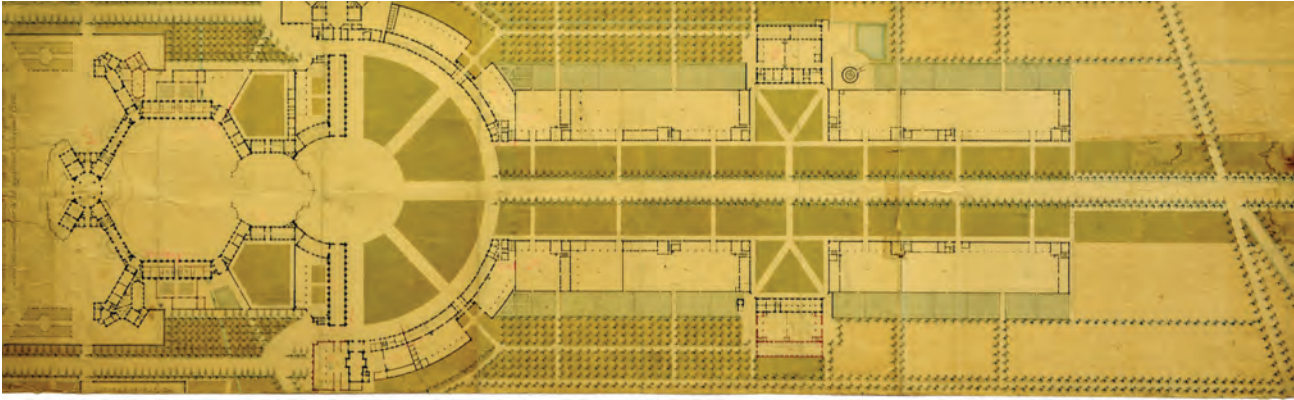
disegnarlo profondamente, sicché «non v'è luogo, nel piano pur sconfinato, per la libera natura»¹⁹ [Fig. 4].

E ancora, in specifico per quest'asse, lo definiva «fuga sul viale verso Torino, fuga sull'opposto viale entro il parco, inquadrata dalle convergenti ali del cortile e del bosco, e fughe trapassanti per le sei ali alle testate del salone», mostrando di intendere appieno quel forte legame alla specificità dei luoghi che appare sotteso al progetto juvarriano, il quale da un lato si lega alle direttrici territoriali (i bracci della croce di Sant'Andrea), dall'altra conserva importanti poli (come il Castelvec-

3_ *Porta Nova, quae et Porta Victoria nuncupatur* (da BORGONIO, incisione dal *Theatrum Sabaudiae*, 1682, I, tav. 22).

4_ Mario PASSANTI, *Planimetria generale. Saldamente ancorati, si definiscono spazi sempre più conchiusi, che culminano nel salone e si distendono nell'ampia visione del parterre e del bosco. L'unità fu raggiunta a Stupinigi con l'apporto di personalità differenti*, 1957 (da PASSANTI, *La Palazzina*, cit., p. 3).

19. Mario PASSANTI, *La palazzina di caccia di Stupinigi*, in 'L'architettura', n. 22, 1957, estratto.



5

5_Lo Stradone di Stupinigi di collegamento con la capitale nel raffinatissimo disegno della fine del secolo (*Pianta del real Palazzo di Stupinigi*, [1790 ca.]. AOM, *Mappe e Cabrei, Concentrico di Stupinigi* /1 [1790], in *Atlante* 7).

chio medievale)²⁰, ma al contempo muta profondamente i rapporti gerarchici, riducendo il rilievo di alcune viabilità più antiche (per esempio quella storica in asse proprio con il Castelvechio stesso, detta 'Via di Torino', e definita, nella ricognizione, da un doppio filare di alberi su entrambi i fianchi) a favore della nuova logica che si appoggia al celebre 'buco di serratura', al servizio del quale altri poli, come la vecchia parrocchiale (*Chiesa Parrocchiale e cimitero di Stupinigi, d.ta la Visitazione*), verranno invece spostati, mentre delinea una rinnovata assialità cardine nel viale di accesso, asse portante del sistema territoriale ridisegnato.

Il viale si fa dunque, sin dal progetto juvarriano e come evidenziato dal disegno di Prunotto²¹, seppure poi attuato successivamente, asse portante dello sviluppo (la «fuga» aveva detto Passanti) prima entro il recinto e poi nel territorio di caccia, ma al tempo stesso è il legame con la capitale e – al fondo della lunghissima prospettiva – ancora una volta con la Porta Nuova. Il processo di avvicinamento si snoda nel tratto terminale, attentamente definito ancora nell'idea primigenia, attraverso le cascine, in numero di 12, disposte ai bordi dello stradone e alle quali si attende fino agli anni Quaranta del secolo²², mentre sul retro di queste trovano posto campi coltivati, stante la condizione specifica del tenimento, che è la parte più riccamente produttiva della commenda magistrale di Stupinigi e che quindi non vedrà mai negata, nonostante il *loisir* sovrano, la sua produttività²³ [Fig. 5]. È

20. Così importante nel rilievo di Carlo Fogliarino contenuto nel cabreo datato 5 novembre 1716. AOM, *Mappe e Cabrei*, Stupinigi 33, 1716.

21. Giovanni Tommaso PRUNOTTO, *Visita e misura de Beni della Commenda di Stupinigi stati occupati dalla Fabbrica e Pertinenze della Palazzina di Caccia, con somp.^{ne} di informaz.ni e parere d'esperti*, 1730. AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 14, fasc. 459.

22. Come confermato dal ricco materiale archivistico, tra cui per esempio: *Tiletto invitativo a' volenti attendere alla formazione d'una fabbrica di cascina da farsi sovra la Commenda di Stupinigi in lungo dello stradone, che dalla nuova Fabbrica tende a Torino*, 4 marzo 1737. Ivi, m. 16, fasc. 516.



6_ Il piantamento delle 'albere pine' dell'emirondò di arrivo rispetto alla palazzina e all'accesso ai canili, secondo il programma complessivo (da L. Bo, 1779, in AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 39, fasc. 1156).

infatti un sistema integrato, come sia la *Carta Topografica della Caccia* (1761-66)²⁴, sia la ricognizione complessiva del 1790²⁵ mostrano appieno, con la sequenza delle cascate a contrassegnare l'arrivo dello stradone entro l'emiciclo che si apre, come un imbuto visivo, sull'articolazione della palazzina.

Lo stesso dettaglio della *Topografica della Caccia*, nella finezza del tratto, annota la diversa natura degli alberi che contraddistinguono il trattamento del rondò e del sistema del 'buco di serratura' rispetto al vialone: nel primo caso sono i 'pioppi cipressini', le «albere pine» dei documenti, rappresentate chiaramente nel progetto di Ludovico Bo per i canili²⁶ [Fig. 6]; dall'altra invece, lungo l'allea di collegamento con la capitale, una lunga teoria di olmi²⁷. Sin dal 1754, a con-

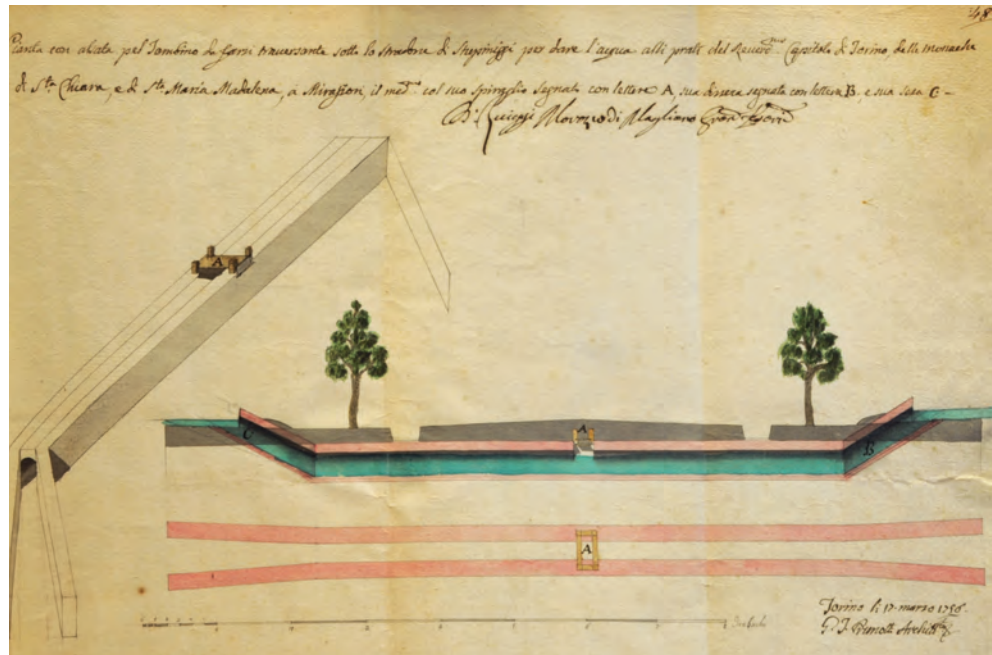
23. Sul regime di produttività delle commende, anche in presenza di attività di corte, rimando al recentissimo Chiara DEVOTI, «L'État dans l'État». *Territori e architetture della Sacra Religione allo specchio*, Centro Studi Piemontesi, Torino 2022.

24. Archivio di Stato di Torino (ASTo), Corte, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche secrete*, Torino 15 A VI Rosso.

25. *Pianta del Real Palazzo di Stupinigi col progetto di render il medemo terminato per ivi alloggiare tutta la Real Corte*, circa 1790, già dato per disperso e invece ritrovato in occasione dell'ultimo riordino. AOM, *Mappe e cabrei*, Atlante Stupinigi 7/1 [1790 ca.].

26. *Pianta della fabbrica da costruirsi in contorno delle Albere Pine dall'ultima fabbrica di Cassina, sino alla fabbrica de' novi Canili verso sera [...]*, 21 marzo 1779. AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 39, fasc. 1156.

7_Dettaglio del 'piantamento' degli olmi lungo lo stradone (da G. T. PRUNOTTO, 1756, in AOM, *Deliberamenti*, 1755-1757, c. 48).



ferma di queste scelte, sono attestate le «tampe», ossia gli scavi a sezione troncoconica, per il piantamento degli olmi con la relativa «sottomissione» di Giovanni Vigliani, «appaltatore del Real Stradone», datata al 1° novembre²⁸.

Un disegno sempre di Prunotto – architetto di vaglia e di fatto il regista del cantiere della palazzina dopo la partenza di Juarra per Madrid – degli anni 1755-57, quando lo stradone era in fase di completamento, e nato per raffigurare un tombino, si rivela ricchissimo di indicazioni di una ben precisa orditura dell'asse viario²⁹ [Fig. 7]. Una organizzazione, ormai stabilmente definita, che appare ribadita nel progetto di Giuseppe Cardone, in piena età napoleonica (siamo nel 1812)³⁰, per un programma di ripiantamento e revisione dei fianchi stradali, legato a quella fase di disordine, di taglio e di vendita delle preziose piante – atte-

27. Per la diversa natura della piantumazione e per le distanze tra un albero e l'altro, rigorosamente prescritte, si veda ancora DEFABIANI, *Allee*, cit.

28. AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 19, fasc. 645.

29. Giovanni Tommaso PRUNOTTO, *Pianta con alzata pel Tombino da farsi traversante sotto lo Stradone di Stupinigi per dare l'acqua alli prati del Rev.mo Capitolo di Torino, delle Monache di S.ta Chiara, e di S.ta Maria Maddalena, à Mirafiori [...]*, 1756. AOM, *Deliberamenti*, 1755-1757, c. 48.

30. Joseph CARDON («Insp.^r Ing.^r des Domaines de la Couronne»), *Plan géométrique de la route du Palais Impérial de Stupinis avec le projet de retablissement de la plantation et de ses acotements*. AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 50, fasc. 1626, 1812.



8



9

stata ampiamente dai documenti – che era avvenuta all'indomani dell'arrivo dei francesi [Fig. 8]³¹.

Oltre il Sangone: il ponte e la chiusura dell'assialità

Nel lungo disegno di Cardone balza all'occhio come la strada di fatto appaia interrotta in modo generico in prossimità del Sangone, il torrente che rappresentava anche la fine del territorio di diretta pertinenza della capitale e l'inizio della commenda di Stupinigi. Per lungo tempo, infatti, attraversamenti lignei permettevano il collegamento tra i due tronconi dell'arteria, sempre caratterizzata da un doppio filare di alberi, e l'elegante progetto di ponte a cinque arcate proposto dall'architetto Devincenti, insieme con un programma di rettificazione del corso del Sangone, già nel 1756, resta a lungo un'utopia³² [Fig. 9]. Lo dimostra, peraltro,

8_Planimetria dello 'Stradone di Stupinigi' dalla città fino al ponte di attraversamento del corso del Sangone, con indicazione dell'intersezione con le vie vicinali, con annesso un piccolo profilo della strada (da CARDONE, 1812, in AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 50, fasc. 1626, 1812.

9_Il nuovo stradone in costruzione e il ponte da realizzarsi nel progetto, non eseguito, dell'arch. De Vincenti, 1756 (da DE VINCENTI, 1756, in AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 22, fasc. 767, 1756, dis. 3).

31. Si tratta di un'attestazione di attenzione innanzitutto alla manutenzione dei boschi che trova conferma nell'invio, nel 1815, dell'architetto Barnaba Panizza a rilevare lo stato delle rotte e in parallelo dello stradone: *Relazione dell'Architetto Civile Panizza concernente la curatura dei fossi etc*, disegno relativo, 1818. Ivi, m. 51, fasc. 1660.

32. [Antonio Felice] DE VINCENTI, *Tipo del torrente Sangone sopra li fini della Commenda di Stupi-*

anche l'accuratissima rilevazione militare di primissima Restaurazione, redatta dal Corpo Reale dello Stato Maggiore dell'Esercito³³, nella quale, con il segno convenzionalmente attribuito ai ponti in legno³⁴, ancora si annota, su quel rettilineo così nettamente tagliato nel territorio della capitale (e che il catasto francese della *Ville Impériale de Turin* denominava «Route de Stupinigi à Turin»)³⁵, il permanere di un attraversamento per molti versi precario.

Si tratta di una condizione destinata a risolversi solo alla metà del secolo, come attesta la ricca progettazione – con soluzioni diverse e aggiornate – per un ponte stabile in muratura e un contemporaneo ridisegno delle sponde del torrente, in grado di regimentarne meglio quel carattere impetuoso del corso d'acqua che è sistematicamente annotato dalle cronache d'archivio, con il coinvolgimento per un lungo periodo dell'ingegner Ernesto Camusso, tecnico di fiducia dell'ordine. Al 1853 risalgono, infatti, le prime tre tavole di progetto di massima, ossia piante e alzati di tre versioni diverse per «abbozzi di ponte in cotto da costruirsi attraverso il torrente Sangone lungo la strada che conduce alla Real Villa di Stupinigi»³⁶, con allegata *Relazione Camusso pel progetto di un ponte sul Sangone presso Stupinigi*, datata 1853 [Fig. 10].

La relazione espressamente richiama, a giustificazione dell'eleganza delle proposte, «che quest'opera prossima com'è al Castello di Stupinigi [...], dee in certo

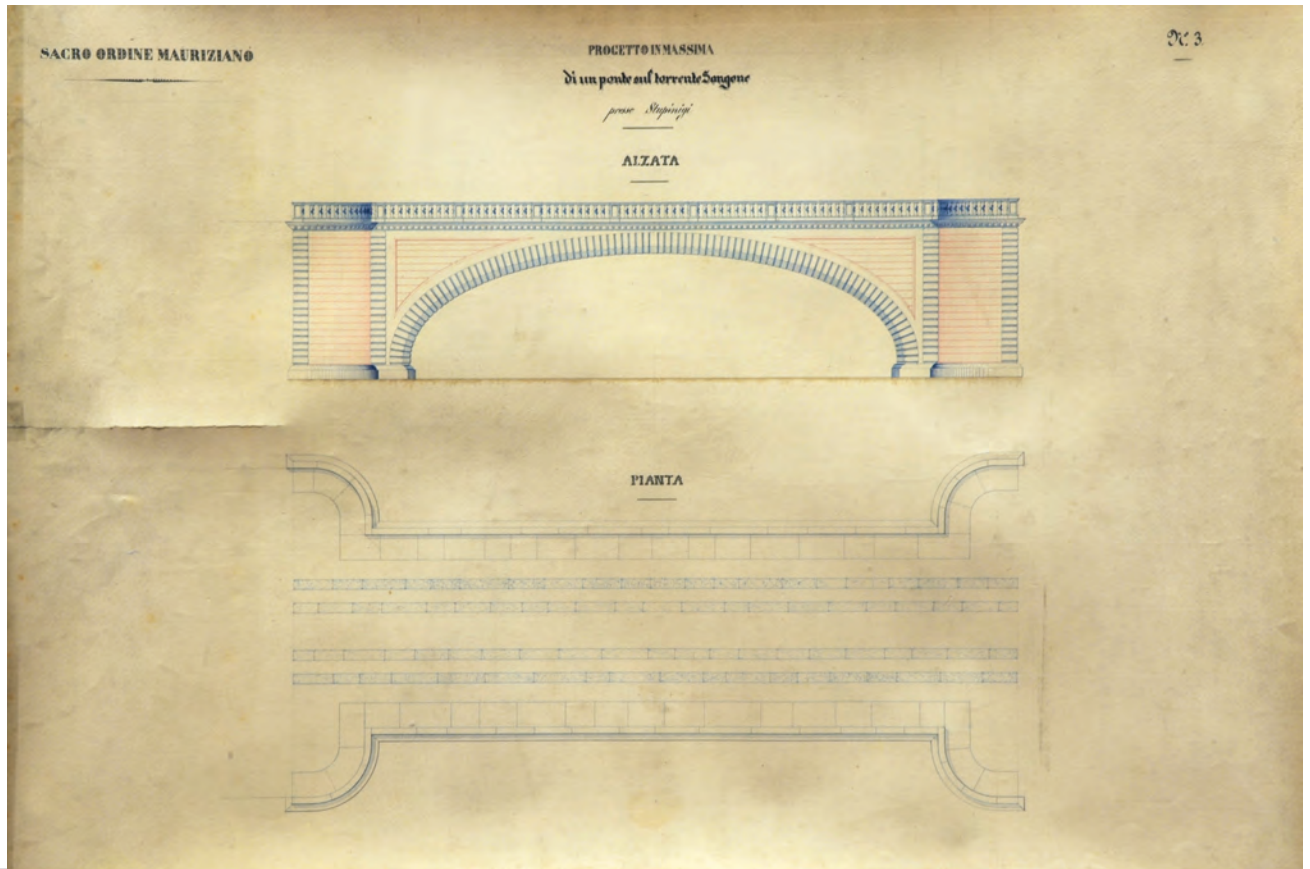
nigi e relativa Veduta del Ponte di fabbrica da costruirsi [...], 1756. Prunotto e Devincenti firmano peraltro *Tre Tipi estesi dalli Architetti Prunotto e De Vincenti, indicanti il corso del Torrente Sangone sovra la Commenda di Stupinigi ed i loro progetti di ripari ed argini da farsi per contenerlo nel suo letto [...]*. Ivi, m. 22, fasc. 767, 1756, dis. 3.

33. Corpo Reale dello Stato Maggiore dell'Esercito, *Carta degli Stati di Sua Maestà Sarda in Terraferma*, 1816-30. IGM, Firenze, Archivio Topografico, Torino M.10. Per una lettura di questa eccezionale cartografia e le sue potenzialità per l'interpretazione territoriale: Chiara DEVOTI, Paola GUERRESCHI, *Urbanistica, presidio e territorio della capitale (Torino) nel rilevamento del Corpo di Stato Maggiore (1816-30): dal disegno alla visualizzazione in 3D*, in Chiara Devoti (a cura di), *Gli spazi dei militari e l'urbanistica della città. L'Italia del nord-ovest (1815-1918)*, «Storia dell'Urbanistica», n.s., 10/2018, pp. 287-299.

34. La grafia è perfettamente coerente con quanto riportato nel libretto, in uso presso le «Écoles de guerre» napoleoniche, e intitolato *Segni convenzionali per disegnare le carte di topografia generale e particolare, di corografia, geografia, ed idrografia come anche Le Evoluzioni ed Accampamenti della Fanteria e Cavalleria Pubblicati ad uso degli Allievi della Reale Scuola Militare di Pavia per ordine di Sua Eccellenza il Ministro della Guerra ed utili ai Militari di qualsivoglia Arma*, Biblioteca Reale di Torino (BRT), L 45 (6), s.d. [1802].

35. Giovanni Battista SAPPÀ, *Ville impériale de Turin*, in *Département du Po, Arrondissement Communal & Canton de Turin, Plan géométrique de la Commune de Turin, Levé en exécution de l'arrêté du 12 Brumaire an II, Terminé le 12 Nivose an XIII*, 1804-05. ASTO, Riunite, Finanze, Catasti, *Catasto Francese*, Torino.

36. [Ernesto CAMUSSO], *Sacro Ordine Mauriziano. Progetto di massima di un ponte sul torrente Sangone presso Stupinigi [...]*, [27 settembre 1853]. AOM, *Mappe e Cabrei*, armadio 8, disegno 7, 1853.



10

modo armonizzare col detto palazzo; il che si ottiene assai bene con un ponte di struttura murale, mai non si potrebbe raggiungere con un ponte in ferro³⁷ che presenta un carattere affatto diverso». Un ricco atlante di 21 tavole, datato in Torino 21 marzo 1854³⁸, completato dal *Registro Generale delle Opere eseguite e dei Calcoli effettivi*, in data 1855-56³⁹, relativo al «Rinterro per la formazione della Strada a sponda sinistra ed a monte pel Pubblico transito nel tempo dei Lavori», offre il progetto di un ponte a tre arcate con due appoggi (*pile*) a profilo stonato, fondati nell'alveo del fiume, sfortunatamente oggi demolito.

10_Progetti dell'ing. Ernesto Camusso per il nuovo ponte in muratura da costruirsi sul Sangone lungo lo stradone di Stupinigi, una delle tre soluzioni prospettate, a campata unica (da CAMUSSO, 1853, in AOM, *Mappe e Cabrei*, Stupinigi A.8 n. 7, 1853).

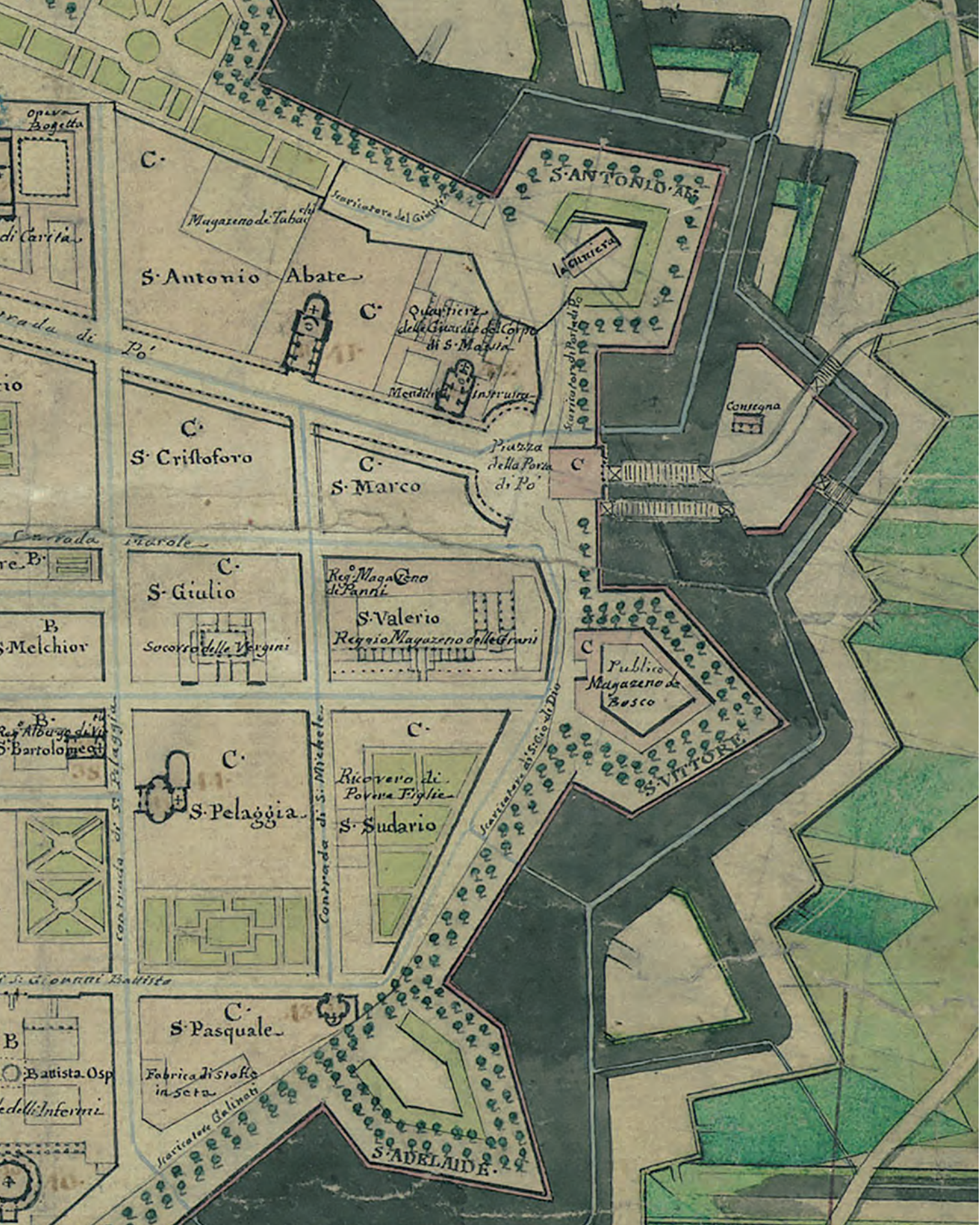
37. Soluzione che era stata inizialmente proposta dalla Regia Segreteria del Gran Magistero come più rapida e più economica.

38. Ernesto CAMUSSO, *Progetto di ponte sul Sangone* e, sulla prima pagina, *Progetto di Ponte da costruirsi sul Torrente Sangone lungo la Strada da Torino a Stupinigi*, accompagnato da un *Indice dei disegni*, 1854. AOM, *Mappe e Cabrei*, Atlante Stupinigi 6, 1854.

39. Ibidem, Atlante Stupinigi 3A, 1855-1856.

Con la realizzazione del ponte, il disegno territoriale appare ormai compiuto: l'asse con la capitale è completato, il tram arriva fino alla stazione di Stupinigi, come attestato dalle fotografie d'epoca, e nell'esda si trovano ormai stabilmente l'ufficio postale, la biglietteria, un'osteria, oltre alla 'mesticheria', ossia la drogheria che vi si era precocemente insediata, contribuendo alla definizione dell'immagine che ci è cara, un'immagine – la relazione di Camusso coglie perfettamente l'essenza di questo disegno complessivo tra capitale e palazzina – nella quale «al sopraggiungere da Torino ambedue in un sol colpo d'occhio si comprendono»⁴⁰.

40. E. CAMUSSO, Relazione allegata al progetto di ponte sul Sangone, 1854. Ivi, Atlante Stupinigi 6, 1854.



Opera Bogetta

di Carità

Strada di Po

Strada Marole

S. Melchior

Reg. Albargo di S. Bartolomeo

S. Giovanni Battista

Batista Osp. degli Infermi

C.

Magazeno de Tabacchi

Scarricatore del Giorno

S. Antonio Abate

Quartiere della Guardia del Corpo di S. Maria

Mendicanti Inpruata

S. Cristoforo

S. Marco

Prateria della Porta di Po

Scarricatore di Borgo di Po

Consuegna

S. Giulio

Socorro delle Vergini

Reg. Magazeno di Panni

S. Valerio

Reggio Magazeno delle Granate

Publico Magazeno de Bosco

S. Pelaggia

Ricovero di Poverta Figlie

S. Sudario

Scarricatore di S. Gio. di Dio

S. VITTORE

S. Pasquale

Fabrica di Stoffe in seta

Scarricatore Galinati

S. ADELAIDE

S. ANTONIO ARCE

la Girera

C.

C.

C.

C.

C.

FONDALI RELIGIOSI NELLA TORINO DELL'ANCIEN RÉGIME: RAGIONI FUNZIONALI E PERCETTIVE PER LA CELEBRAZIONE DI ORDINI E CONFRATERNITE

*Religious Backdrops in Turin during the Ancien Règime:
Functional and Perceptual Issues for the Celebration of
Religious Orders and Confraternities*

DOI: 10.17401/su.15.gdl05

Giulia De Lucia

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio
giulia.delucia@polito.it

Parole chiave

Patrimonio religioso, età moderna, architetture religiose
Religious Heritage, Modern Age, Religious Architectures

Abstract

Il sistema di strada con fondale di tipo religioso trova scarsa applicazione nella Torino dell'*ancien régime*, in cui si predilige la rettifica – o la nuova creazione – di assi prospettici orientati verso i luoghi di potere dinastico e civico. Fanno eccezione, considerando il perimetro della 'mandorla barocca', tre soli casi di chiese settecentesche: le chiese dell'Arciconfraternita della Misericordia, di Santa Pelagia e di San Michele. Queste risultano al fondo di strade che ne consentono una ottimale visibilità e rilevanza nel contesto urbano, a partire da due differenti processi: se nel caso della Misericordia è un'azione di compravendita privata di edifici – poi demoliti – a consentire l'apertura di una strada in asse alla chiesa, le altre due vengono invece volutamente immaginate al fondo di strade già tracciate. Il contributo intende indagare le ragioni, celebrative e funzionali, che fanno di queste tre chiese le uniche quinte sceniche a soggetto religioso nella Torino di età moderna, approfondendo il legame tra formulazione progettuale e committenza, e la relazione tra luogo di culto e struttura urbana.

Differently from other urban contexts, during the ancien régime in Turin, religious backdrops are scarcely applied favouring to orient new streets, or modify the existing ones, in the direction of places of dynastic and civic power. Inside the baroque fortified perimeter of the city, only exceptions are three eighteenth-century churches: the church of the Confraternity of Misericordia, the church of Santa Pelagia and the church of San Michele. Due to their position at the end of three streets, these churches enjoy much relevance and visibility in urban context through two different approaches. In the case of Misericordia church, buying and selling and demolition actions are at the base of the opening of the street in line with the facade of the church; instead, the other two cases are consciously built at the end of existing streets. The aim of this contribute is to investigate the celebrative and functional reasons that make these three churches the only religious backdrops built during the modern age in Turin. In particular, the relation between architectural design and customers and between perception of church and urban framework will be focused.

Introduzione

Il sistema di 'strada con fondale' di tipo religioso, a differenza di quanto la letteratura ha fatto emergere per altri centri di età moderna¹, trova scarsa applicazione nella Torino dell'ancien régime. Fanno eccezione tre soli casi di chiese settecentesche – la chiesa dell'Arciconfraternita della Misericordia, la chiesa di Santa Pelagia e la chiesa di San Michele [Fig. 1] – che assumono il ruolo di fondale urbano nella 'mandorla barocca' fortificata, e che si possono di fatto considerare eccezioni che altro non fanno che confermare una regola, ossia la volontà – dei committenti e dei diversi attori coinvolti – di prediligere consapevolmente la rettificata, o la nuova creazione, di assi prospettici orientati verso i luoghi di potere dinastico e civico², piuttosto che religioso.

La perimetrazione cronologica e territoriale di questa riflessione, circoscritta alla città del Settecento, è dovuta non solamente a ragioni di carattere urbanistico, essendo ormai matura la conformazione insediativa esito dei tre ampliamenti³, ma soprattutto perché è a partire dai primi decenni del secolo che la geografia torinese degli spazi sacri, dopo travagliate vicende cinque e seicentesche, si assesta e subisce poche modifiche fino alle soppressioni ottocentesche⁴. Questo consente la definizione di una cornice a scala urbana sufficientemente nitida per approfondire, a partire dalle vicende costruttive dei tre edifici, le ragioni di tipo funzionale, celebrativo e spaziale che ne fanno le uniche quinte sceniche a soggetto religioso nella città.

1. Enrico GUIDONI, *La città dal medioevo al rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1981, in particolare pp. 238-240.

2. Su questo tema si vedano i contributi di Cristina Cuneo e Chiara Devoti in questo stesso volume.

3. Per un quadro storiografico aggiornato sull'assetto urbanistico di Torino nel Settecento si rimanda a Cristina CUNEO, *Tra rinnovamento urbano e visioni architettoniche: Torino e la costruzione di una capitale europea tra XVI e XVII secolo*, Edizioni ETS, Pisa 2023; Nell'ambito della letteratura di riferimento, si vedano i contributi fondamentali di Vera COMOLI, *L'urbanistica della città capitale e del territorio*, in Giuseppe Ricuperati (a cura di), *Storia di Torino. IV. La città fra crisi e ripresa (1630-1730)*, Einaudi, Torino 2002, pp. 431-446; Vera COMOLI e Rosanna ROCCIA (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2001; Vera COMOLI MANDRACCI, *Torino*, Laterza, Roma-Bari, 1983.

4. Maria Teresa SILVESTRINI, *Religione «stabile» e politica ecclesiastica*, in Giuseppe Ricuperati (a cura di), *Storia di Torino. V. Dalla città razionale alla crisi dello Stato d'Antico Regime (1730-1798)*, Einaudi, Torino 2002, pp. 371-385.



1

L'analisi dei tre casi non può prescindere dal considerare attentamente lo stretto legame che intercorre tra formulazione progettuale, collocazione urbana, committenza religiosa e potere politico. Il panorama degli edifici religiosi a Torino era, infatti, caratterizzato dalla pluralità dei soggetti, religiosi e civili, che operavano in maniera diversificata nella gestione delle chiese e si ponevano con differenti gradi di prossimità, urbana e di relazione, con il potere reale: clero secolare, clero regolare, confraternite, associazioni devozionali, compagnie di laici e associazioni minori sono i diversi soggetti che nel Settecento gravitano nella sfera religiosa e dinastica torinese. L'ottenimento di privilegi e di favore ducale e poi reale, secondo fasi alterne, si traduce nella possibilità di dotarsi nel tempo di chiese nuove, evidentemente sensibili agli aspetti scenografici e celebrativi propri della religiosità barocca, che diventano strumento simbolico di legittimazione del potere e arricchiscono il disegno di una città capitale⁵.

1_ I tre casi analizzati, da sinistra: la chiesa dell'Arciconfraternita della Misericordia, la chiesa di Santa Pelagia e la chiesa di San Michele a Torino (foto dell'autore, maggio 2022).

Una nuova strada per la chiesa dell'Arciconfraternita della Misericordia

Il primo è il caso della chiesa che apparteneva – e appartiene tutt'ora – all'Arciconfraternita della Misericordia (o di San Giovanni Battista Decollato), che aveva

5. Si vedano le sintesi e le riflessioni in: Costanza ROGGERO, *La Consolata, un Santuario oltre il tempo*, in Andreina Griseri, Rosanna Roccia (a cura di), *Torino. I percorsi della religiosità*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1998, pp. 159-242, in particolare pp. 164-180; Andrea LONGHI, *Strutture ecclesiastiche medievali, dinastia e comunità: i poli religiosi nelle rappresentazioni del Theatrum Sabaudiae (1682)*, «In_BO» v. 12, 16, 2021, pp. 248-250.

come scopo l'assistenza dei carcerati e dei condannati a morte. Questa, come altre compagnie fondate a Torino nel Cinquecento⁶, prendeva inizialmente sede nelle chiese parrocchiali poiché dotata di limitate possibilità economiche. A partire dal secolo successivo, il lento incontro tra le semplificazioni cultuali tridentine – che porta a una riduzione dei cerimoniali e delle messe nei contesti diocesani – e il fiorire di una cultura scenografica barocca determinarono l'affermazione delle confraternite all'interno della religiosità cittadina proprio attraverso l'organizzazione di momenti cerimoniali, effetti scenografici, processioni e nuove devozioni. Il prestigio accumulato – accresciuto dall'affiliazione di molte compagnie alle grandi arciconfraternite romane⁷ e con l'acquisizione di maggiori diritti e privilegi – comportò un notevole aumento del potere di queste comunità, e una conseguente grande ondata di costruzione e rifacimento degli edifici di culto confraternali, intrisi della volontà di stupire e meravigliare, ma soprattutto di inserirsi nel contesto urbano con una propria riconoscibilità.

Dopo oltre un secolo di peregrinazione⁸, la Confraternita della Misericordia approda nel 1720 in via definitiva nell'isolato compatto di Santa Monaca, nel quadrante urbano compreso tra Via Dora Grossa e la Cittadella, e acquista tutte le proprietà dalle monache di Santa Croce, tra cui la chiesa esistente⁹. A questo

6. La Confraternita della Misericordia venne fondata nel marzo del 1578 con consenso di Emanuele Filiberto. Negli stessi anni a Torino furono istituite la Compagnia della Fede Cattolica di San Paolo nel 1563, la Confraternita dello Spirito Santo nel 1575, quella dell'Annunziata nel 1580, quelle di San Rocco e del Santissimo Sudario nel 1598 e altre ancora. Approfondimenti in Giuseppe MARTINI, *Storie delle Confraternite Italiane con speciale riguardo al Piemonte, Studi di Storia e Diritto Ecclesiastico Italiano*, Franchini, Torino 1935.

7. La Confraternita della Misericordia si affiliò all'omonima romana nel maggio del 1581 per intercessione di monsignor Ottavio Santacroce. Nello stesso anno, il duca Carlo Emanuele I concesse il privilegio di poter restituire la libertà ogni anno a un condannato a morte. Tale possibilità, concessa anche ad altre confraternite, accrebbe notevolmente l'attenzione devozionale della città verso questa compagnia. Il privilegio venne definitivamente abolito nel 1698 da Vittorio Amedeo II, nella sua opera di accentramento assolutista del potere. Giacomo BRACHET CONTOL, *La Confraternita di San Giovanni Battista Decollato o della Misericordia*, in Enzo RANDONE *et alii*, *Arte pietà e morte nella Confraternita della Misericordia di Torino*, Quaderni dell'Arciconfraternita della Misericordia di Torino, Torino 1978, pp. 11-27.

8. La Confraternita aveva inizialmente sede presso la Chiesa dei Santi Antonio e Dalmazzo, dove erano i Padri di Sant'Antonio. Qui giunsero nel 1610 per volere ducale i Padri Barnabiti, con i quali la convivenza della Confraternita fu particolarmente complessa, al punto che nel 1698 la Confraternita si trasferì nell'Isola del Ghetto, dove acquistò gli immobili dall'Ospedale di Carità. BRACHET CONTOL, *La Confraternita di San Giovanni Battista*, cit., pp. 11-27.

9. L'isolato prendeva il nome dalle Canonichesse Lateranensi dette monache di Santa Croce. La scelta della Confraternita di insediarsi nell'isolato è dovuta all'occasione fortuita della messa all'asta della chiesa e del convento da parte delle monache per problemi finanziari. Tale opportunità era supportata anche da contenuti di tipo simbolico, in quanto il trasferimento avrebbe rappresentato una sorta di ritorno all'area dove sorgeva, a metà Cinquecento, la primissima chiesa dedi-

punto della sua storia, la Confraternita è un'associazione di laici che vive un momento di grande prestigio con più di 480 iscritti, tra cui molti appartenenti alla nobiltà e alla borghesia, con medici, avvocati e personaggi illustri. La fioritura economica, supportata dalle molte donazioni e lasciti ereditari dei confratelli e dalle elargizioni ducali, produce una religiosità più aristocratica e consapevole del proprio ruolo nella sfera sociale e assistenziale cittadina.

Assieme all'immediato inizio delle attività di rifacimento della chiesa esistente, affidate in seguito all'architetto Filippo Giovanni Battista Nicolis di Robilant a partire dal 1751¹⁰, le necessità di tipo funzionale, legate alle attività processionali, spingono i confratelli a riflettere sulla possibilità di creare un varco tra la chiesa e la via Dora Grossa, arteria principale della città su cui gravitavano già le attività di altre confraternite¹¹. Nonostante, infatti, la confraternita dichiari di non voler partecipare alle processioni cittadine insieme ad altre confraternite, poiché il suo scopo non è quello di «continuamente passeggiare per la Città processionalmente»¹², non è esente dal subire una religiosità preta di autocelebrazione e visibilità, seppur camuffata da apparente severità e da uno scopo prevalentemente caritatevole. Proprio una processione, quella importantissima del Venerdì Santo, è posta come ragione funzionale all'operazione immobiliare di acquisizione e sventramento dell'isolato prospiciente la chiesa per consentirne l'affaccio sulla via principale, già a partire dal 1726-27.

L'analisi di diverse rappresentazioni urbane torinesi¹³ consente di apprezzare

cata a Santa Maria della Misericordia, passata in mano alle monache quando Emanuele Filiberto – demolendo il bastione di San Pietro e il monastero benedettino per la costruzione della Cittadella – aveva destinato alle monache i beni superstiti, tra cui la chiesa. BRACHET CONTOL, *La Confraternita di San Giovanni Battista*, cit., pp. 11-27.

10. Per ragioni di brevità, in questa sede la descrizione degli interventi dell'architetto Robilant è demandata all'autorevole contributo di Luciano TAMBURINI, *Le chiese di Torino. Dal Rinascimento al Barocco*, Angolo Manzoni Editore, Torino 1968 (nuova edizione 2022), pp. 429-441. Per approfondimenti sulla figura dell'architetto: Nino CARBONERI, *Per un profilo dell'architetto Filippo Nicolis di Robilant*, «Palladio», 13, 1-4, 1963, pp. 183-196.

11. Cristiana TROMBATORE, *La pluralità dei soggetti nella geografia ecclesiastica urbana e nell'architettura religiosa di Torino in età moderna: la committenza delle organizzazioni di laici lungo l'asse di via Dora Grossa*, Tesi di laurea, relatore Andrea Longhi, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, a.a. 2018/2019.

12. Archivio Capitolo Metropolitan di Torino, cat. 1, m. 2, fasc. 16, supplica con successive patenti 29 maggio 1737 edito in RANDONE et al., *Arte pietà e morte*, cit., p. 24.

13. Tra le carte maggiormente rappresentative: Giovanni CARACHA, *Augusta Taurinorum*, 1572, in Philiberti Pingonii, *Augusta Taurinorum*, Taurini, Apud haeredes Nicolai Bevilacqua, MDLXXVII, Archivio Storico della Città di Torino (d'ora in avanti ASCT), Collezione Simeom (d'ora in avanti SIM), D1, B 15; Giovenale Boetto, *Pianta prospettica dell'assedio di Torino del 1640* (incisione del 1643 circa), ASCT, SIM, D11; Carlo Morello, *Pianta di Torino*, 1656, Biblioteca Reale di Torino, Mil. 178, ff. 15v-16r.



2. Copia della carta dell'interno della città di Torino, che comprende ancora il Borgo di Po, 1762 (Archivio di Stato di Torino, Corte, Carte topografiche per A e B, Torino 16), stralcio. Nel riquadro l'isola di Santa Monaca con la chiesa, e le due isole (San Grisante a sinistra e San Martino a destra) attraversate dalla Via della Misericordia.

come l'isolato in questione si fosse mantenuto compatto per molto tempo, in linea dimensionale omogenea con il susseguirsi degli isolati adiacenti, sebbene presentasse già nel Seicento una piccola strada di accesso. La processione pasquale e le frequenti cerimonie di accompagnamento al patibolo dei condannati a morte – il cui percorso prevedeva una prima sosta alla chiesa dei Santi Martiri per ricevere la 'benedizione dell'agonia' e poi una sosta a Santa Croce (ora Basilica Mauriziana), per poi concludersi al patibolo in piazza delle Erbe¹⁴ – sono le ragioni funzionali che legittimano un vero e proprio sventramento dell'isolato.

Due case vengono acquistate dalla Confraternita attraverso un prestito, con la sola volontà di demolirle per consentire l'apertura della strada in asse alla chiesa da utilizzare a fini processionali. Tale ambiziosa operazione immobiliare rischia di naufragare quando la Confraternita, impegnata anche nei lavori di rifacimento della chiesa, si rende conto di non poter estinguere il prestito monetario. Sarà così un confratello che in veste di privato commerciante, acquisterà le due case «sottomettendosi [il Bistorti] di far demolire le case esistenti avanti la Chiesa, riempire gli vacui, esportare la terra e li materiali e dare la Contrada compiuta sternita e perfezionata per tutta la sua larghezza»¹⁵ con il solo obiettivo di far cosa gradita alla confraternita¹⁶ [Fig. 2].

14. Dopo l'esecuzione, il 'Sindaco della Misericordia' recuperava la salma dal patibolo e la bara piena veniva riportata in chiesa sede della Confraternita dove si svolgeva una funzione di suffragio e poi si seppelliva il corpo nel pozzo tombale. Carla TORRE NAVONE, *Note sull'Arciconfraternita della Misericordia e la sua chiesa in Torino*, in RANDONE et al., *Arte pietà e morte*, cit. pp. 39-70.

15. Archivio Arciconfraternita della Misericordia Torino (d'ora in avanti AAMT), categ. 1, mazzo 1, fasc. 1, 8-3-1727.

È evidente che il ritorno di immagine di un tale gesto doveva essere quantomeno pari all'impegno economico richiesto.

L'operazione urbana, che ancora oggi lascia un segno eccezionale nella regolarità della maglia insediativa, sembra finalizzata alla celebrazione dell'impatto scenografico dell'edificio religioso. Tuttavia, un tale intento a scala urbana avrebbe dovuto presumibilmente includere una progettualità concreta relativa alla facciata principale della chiesa, che verrà invece completata solo nel 1828 su progetto degli architetti Gaetano e Lorenzo Lombardi, più di un secolo dopo gli intenti spettacolari ipotizzati. Le priorità dell'iter progettuale e cantieristico impostate da Robilant furono direzionate in primis ai lavori di risistemazione della cupola, a seguire il coro, poi le volte, e solo alla fine sarebbe stata prevista la facciata, per la quale l'architetto aveva anche fornito un disegno che non vedrà mai esecuzione¹⁷.

Si conferma quindi una duplice lettura funzionale, e non scenografica, del processo architettonico: da un lato la priorità nel cantiere viene data a quegli aspetti strutturali ammalorati che necessitano di interventi al fine di consentire le quotidiane attività della confraternita all'interno della chiesa; dall'altro, la cultura scenografica barocca non sembra essere incentrata sull'edificio religioso in sé, quanto piuttosto sull'azione religiosa: la strada è in funzione della scenografia processionale e non di quella architettonica. La nuova strada manterrà inoltre per decenni un assetto asimmetrico dato dall'isolato di San Martino, e solamente all'atto del raddrizzamento dell'attuale Via della Misericordia di metà Ottocento la chiesa si costruirà come vero e proprio fondale urbano.

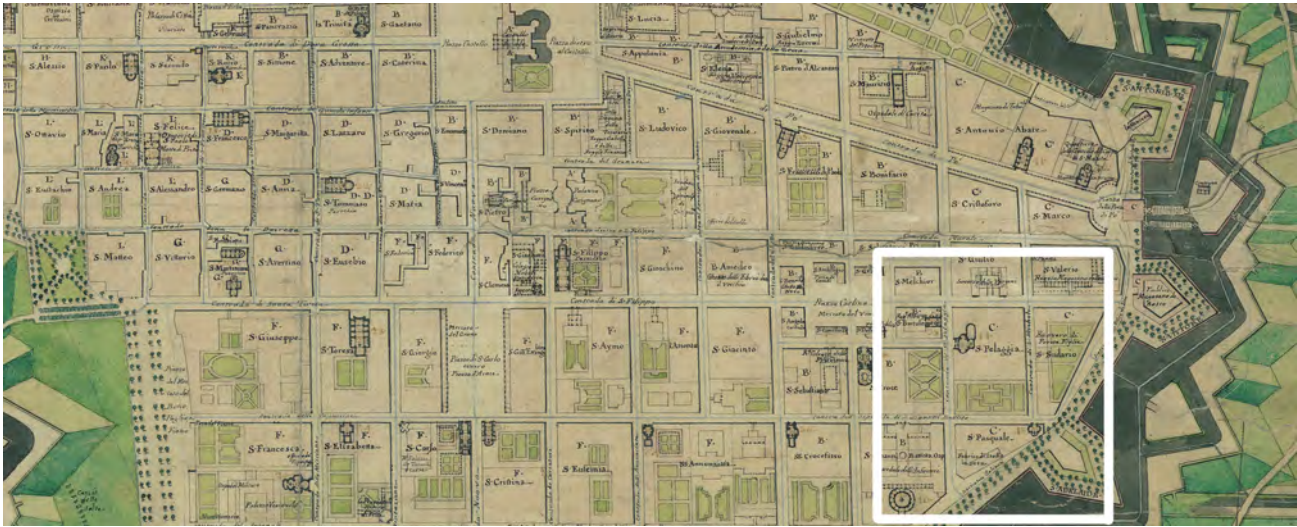
Strade esistenti per due chiese nuove: Santa Pelagia e San Michele

Per l'esame degli altri due casi bisogna spostarsi nella zona della città interessata dall'ampliamento orientale: un'area già definita nelle scansioni degli isolati ma in cui, nel Settecento, c'è bassa pressione di richiesta abitativa poiché considerata troppo periferica [Fig. 3]. Il naufragare delle grandi ambizioni progettuali e simbolico-celebrative per la piazza Carlina¹⁸ relega di fatto quest'area a un quartiere

16. I documenti relativi alle azioni di compravendita e demolizione degli edifici sono editi e commentati in TAMBURINI, *Le chiese di Torino*, cit., pp. 429-441.

17. AAMT, *F.G.B.Nicolis di Robilant. Facciata (non eseguita) della Chiesa della Misericordia*, 1751, Torino. Il disegno è edito in TAMBURINI, *Le chiese di Torino*, cit., p. 442.

18. Il nome di Piazza Carlina è riportato già nel disegno di Amedeo DI CASTELLAMONTE, *Pensieri bellissimi di S.A.R. per i Palazzi della sua Piazza Carlina*, 1671-1673 (ASCT, SIM, D246). Attualmente la piazza prende il nome di Piazza Carlo Emanuele II. Approfondimenti in Vera COMOLI, *Piazza Car-*



3

3_Le chiese di Santa Pelagia e San Michele, nella *Pianta geometrica della reale città e cittadella di Torino colla loro fortificazione*, di Amedeo Galletti, 1790 (ASCT, Tipi e Disegni, 64.2.13), stralcio.

votato al commercio con la creazione di un'area mercatale, e all'assistenza, con l'insediamento di quegli ordini religiosi che non avevano trovato posto nel nucleo urbano storicizzato. Le due chiese che qui si collocano, Santa Pelagia e San Michele, appartengono appunto alle monache agostiniane e ai padri trinitari scalzi. La distribuzione degli ordini regolari all'interno delle mura cittadine ne racconta la storia insediativa e le dinamiche relazionali intrattenute con la corte. Gli ordini più antichi (cistercensi, domenicani e francescani e seguiti poi da carmelitani, agostiniani calzati, frati minori osservanti e barnabiti) erano situati nel cuore quadrato della città di più antica acculturazione urbana, poiché avevano fatto il loro ingresso a Torino prima degli ampliamenti seicenteschi, in un momento in cui il sostegno del potere politico alla costruzione degli edifici di culto aveva favorito il rafforzamento degli ordini religiosi. Quelli giunti successivamente in città subirono una politica sabauda rinnovata, che tendeva a favorire nelle aree adiacenti alla 'zona di comando' la costruzione di luoghi di culto direttamente legati alla dinastia e la cui gestione potesse essere in qualche modo controllata direttamente dalla corte, avvantaggiando di fatto il clero secolare; gli ordini dovettero così trovare posto nelle nuove espansioni¹⁹, favorendo l'urbanizzazione di aree che – diversamente – avrebbero rischiato di restare debolmente popolate a causa della congiuntura politica ed economica.

lina ottagonale, in Comoli e Rocca (a cura di) *Progettare la città*, cit., pp. 75-81.

19. Maria Teresa SILVESTRINI, *La Chiesa, la città e il potere politico*, in Giuseppe Ricuperati (a cura di), *Storia di Torino. IV. La città fra crisi e ripresa (1630-1730)*, Giulio Einaudi Editore, Torino 2002, pp. 1129-1188.

L'attuale chiesa di Santa Pelagia, posta a fondale della Via di Santa Croce, fu costruita a partire dal 1769 su progetto del già citato Robilant²⁰. Le monache agostiniane, insediate da tempo nell'isolato²¹, disponevano di una piccola cappella – insieme agli edifici conventuali – che possiamo riconoscere nelle rappresentazioni fino al 1762²². Questa occupava la manica meridionale del convento e si affacciava sul fronte (ancora a giardino) dell'isolato dirimpetto. La nuova chiesa per le monache di Santa Pelagia verrà realizzata in stretta relazione con la piazza Carlina, centro nevralgico di dinamiche commerciali e sociali. Tale soluzione comporterà la costruzione dell'intera cortina attorno all'isolato conventuale e la sistemazione del coro ovale della chiesa in posizione laterale rispetto all'aula, probabilmente per limitare quanto più possibile l'edificazione dell'area interna, sede di attività produttive per il convento. In questo caso, è possibile riconoscere più facilmente le sottese intenzioni celebrative del processo architettonico, dimostrate anche dalla pronta realizzazione della facciata della chiesa, ad opera di Robilant. È proprio nella facciata di Santa Pelagia che l'architetto dimostrerà le tendenze che Carboneri definisce preneoclassiche²³, evidenziando inoltre un'orizzontalità marcata della composizione architettonica, che oggi possiamo mettere in una relazione perpendicolare con l'assialità di via di Santa Croce, in una lettura percettiva dell'edificio alla scala urbana.

Il medesimo approccio è adottato nella chiesa di San Michele, in asse a Via delle Rosine. La chiesa faceva capo ai padri trinitari scalzi, appartenenti all'ordine mendicante della Santissima Trinità. Inizialmente stanziati nel centro città presso Porta Palazzo, dove arrivarono nel 1662, si insediarono ufficialmente nel 1693 in una chiesa preesistente poi demolita dagli sventramenti juvarriani di via d'Italia (attuale via Milano) e furono così obbligati a una migrazione verso l'ampliamento orientale²⁴. In un'incisione del 1769²⁵ è possibile notare una loro collocazione provvisoria su via San Francesco da Paola. Fu probabil-

20. Anche in questo caso non è possibile soffermarsi sulle soluzioni progettuali formulate da Robilant per la chiesa di Santa Pelagia, né della relazione tra l'esito costruito e le precedenti ipotesi progettuali di Juvarra e Vittone. Si rimanda a TAMBURINI, *Le chiese di Torino*, cit., pp. 454-459; Eugenio OLIVERO, *La chiesa di S. Pelagia*, «Torino», 1932, p. 42 e segg.

21. Le monache di Santa Pelagia si insediarono a Torino nel 1657. Assieme a loro, negli stessi anni, si assiste a dinamiche di aumento della presenza di ordini femminili. Dettagli in SILVESTRINI, *La Chiesa, la città e il potere politico*, cit., pp. 1129-1188.

22. *Copia della carta dell'interiore della città di Torino, che comprende ancora il Borgo di Po*, 1762, (Archivio Storico della Città di Torino, Corte, Carte topografiche per A e B, Torino 16).

23. CARBONERI, *Per un profilo dell'architetto*, cit., pp. 183-196.

24. TAMBURINI, *Le chiese di Torino*, cit., pp. 460-464.

25. Joseph-Jerome DE LALANDE, *Pianta di Torino. Voyage en Italie*, Paris, Desaint, 1769 (Archivio privato).



4_A sinistra: collocazione temporanea dei Padri Trinitari Scalzi in una chiesa su Via San Francesco nella carta *Plan de Turin*, in Joseph-Jerome DE LALANDE, *Voyage en Italie*, Paris, Desaint, 1769 (Archivio privato); a destra: stralcio della carta *Torino in pianta Dimostrativa*. Con numeri indicanti tutti i proprietari delle case. Distinzione delle Chiese con lettere alfabetiche e descrizione delle contrade piazze e Luoghi principali nel 1796, di Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi (ASCT, SIM, D68).

mente a causa dell'esiguità degli spazi²⁶ che i padri cominciarono le trattative per l'acquisto dell'Isola di San Pasquale, una delle poche rimaste ancora parzialmente inedificate, dove l'architetto Pietro Bonvicini stava costruendo la sede delle tessiture di lusso: uno spazio di risulta di forma triangolare, stretto fra la città e le mura, che andava spartito con i Maestri Vellutari [Fig. 4]. La ragione che spinge i padri trinitari a scegliere la parte di lotto più stretta, e anche ostile alla progettazione, non può che giustificarsi, anche in questo caso, con una chiara volontà di imporsi a fondale di via delle Rosine, costruendo un asse prospettico che travalica oltre quattro isolati congiungendo visivamente la chiesa con il fondamentale asse urbano di Via Po. L'edificio, ultimato nel 1788 dallo stesso Bonvicini, dialoga con echi vittoniani, piuttosto che con le nuove tendenze neoclassiche che si svilupperanno a breve, volendo probabilmente richiamare, anche attraverso il gusto della facciata che celebra l'alta cupola centrale, un intento architettonico di tipo scenografico, ultimo richiamo alla cultura barocca ormai in declino.

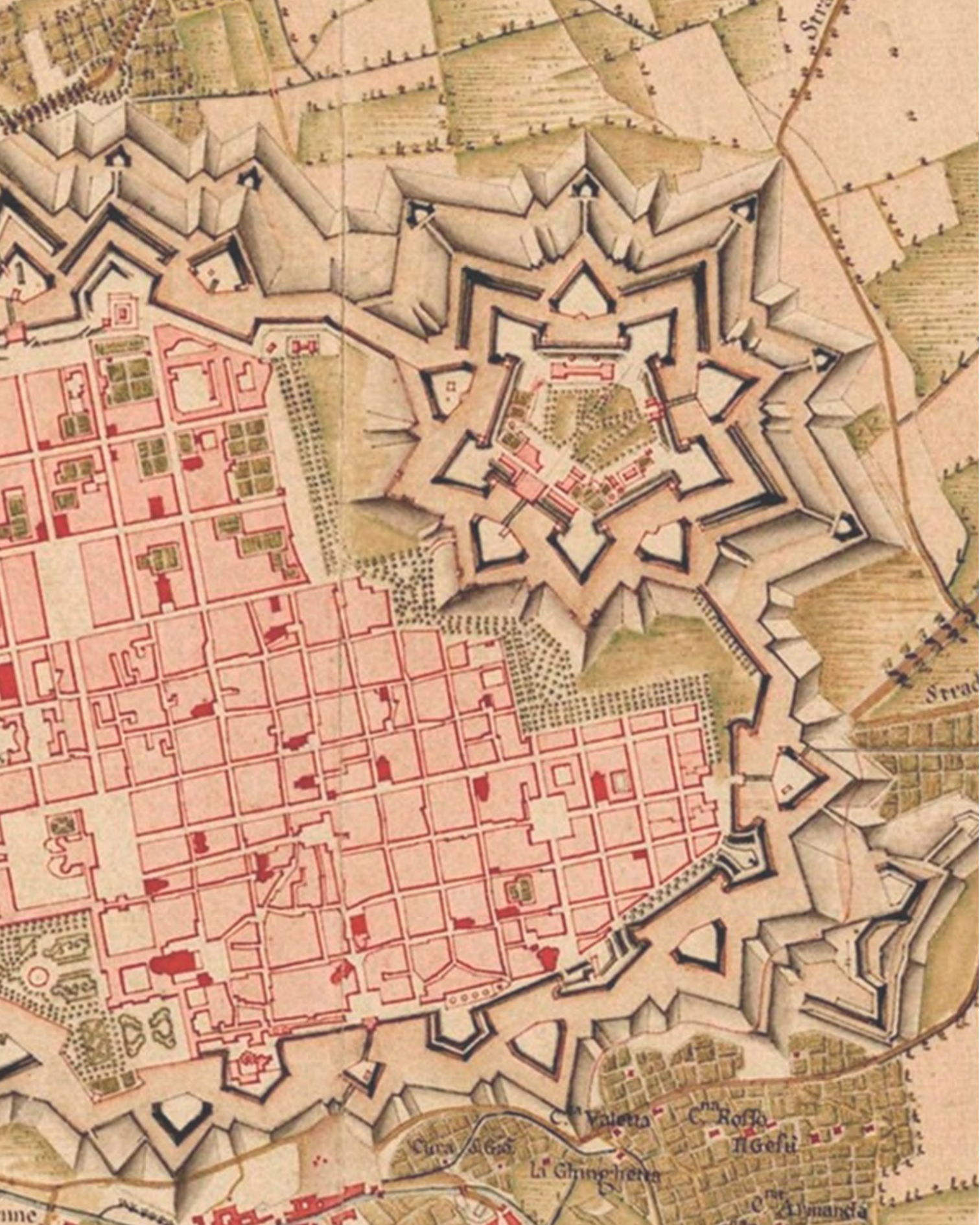
26. Questa è descritta come una chiesa rettangolare lunga 12 metri e larga 9, disposta col lato maggiore sul filo di via S. Francesco da Paola da Augusta LANGE, *La chiesa di San Michele dei Trinitari Scalzi e i disegni di Pietro Bonvicini*, in «Bollettino Storico Bibliografico Subalpino», XLVIII, 1941, 4, p. 299 e segg., cit. p. 302.

Conclusioni

Lo sguardo sui tre casi analizzati consente di tracciare relazioni di somiglianza e punti di divergenza, in cui il maggiore discrimine tra il primo caso e gli altri due risiede nel tipo di committenza. Se infatti le possibilità dell'Arciconfraternita consentono di insediarsi nel cuore cittadino e di piegare un sedime urbano per un interesse privato, gli ordini religiosi fanno più fatica e devono adattarsi – in periferia – a spazi già definiti, cercando un modo opportunistico di ritagliarsi visibilità sulla scena cittadina. In un caso la strada si adatta alla chiesa, mentre nell'altro sono le due chiese che si adattano alla strada.

Se – come detto – l'intento scenografico appare più debole nel caso della chiesa della Misericordia, in cui sembrano prevalere ragioni di tipo funzionale, è vero anche che la presenza – comune a tutti e tre i casi – di coperture cupolate che sottolineano l'affermazione spaziale delle chiese al fondo delle strade, è comunque un esito dell'attitudine scenografica erede della cultura seicentesca.

Il soggetto religioso per le 'strade con fondale', quindi, se pur con rari casi di applicazione, trova nella Torino di fine Settecento una sua ragione d'essere, nonostante una realtà insediativa costruita dalle e sulle politiche di uno stato assoluto che ha direzionato su di sé ogni tipo di strategia urbana di tipo celebrativo. Tuttavia, proprio nel momento di massimo prestigio della dinastia sabauda, alla formazione del regno, tale paradigma risulta già minato, e simbolicamente superato: non si può infatti fare a meno di notare che, sotto gli occhi di tutti e col favore di Vittorio Amedeo II, l'acuta visione territoriale di Juarra aveva tramutato la strada di Francia e tutta Torino in un'immensa strada con fondale a soggetto religioso con la Basilica di Superga.



IL SEMINARIO METROPOLITANO DI TORINO, SFONDO DI UN ASSE VIARIO CARENTE DI FONDALE, TRA CANTIERI STORICI E RIPLASMAZIONI A SCALA URBANA

Turin's Metropolitan Seminary: the Background of a Road Axis Lacking in Seabed, Between Historical Construction Sites and Urban Reshaping

DOI: 10.17401/su.15.gb06

Giosuè Bronzino

Politecnico di Torino, DIST
giosue.bronzino@polito.it

Parole chiave

Urbanistica, Torino, Seminario metropolitano, tagli diagonali
Urban Planning, Turin, Metropolitan Seminar, Diagonal Cuts

Abstract

Il complesso architettonico del Seminario Metropolitano di Torino deve la sua attuale conformazione per lo più alla campagna di lavori avviata ai primi del Settecento, allorquando, per iniziativa del rettore Pietro Giovanni Costa di Usseglio un nuovo palazzo subentrava alle preesistenze di più antico impianto poste nel cosiddetto Isolato di Santa Cecilia, un agglomerato perimetrato, seppur con molti rimaneggiamenti, da quelli che erano stati i cardini e i decumani del *castrum* romano. Il nuovo edificio, completato con la relativa cappella solo sullo scorcio del XVIII secolo, diveniva così l'ultimo stabile che si incontrava uscendo dalla città lungo la cosiddetta «Contrada del Seminario», prima dello sbocco sulla piazza della Cattedrale e, analogamente, ne costituiva il fondale, entrando nel centro cittadino, insieme al prospiciente palazzo Chiabrese, con il quale assurgeva a testata di ingresso della contrada. Come testimoniato dalle fonti cartografiche, il palazzo, sin dalla sua costruzione, avanzava sul sedime stradale, comportando un restringimento della via e generando una barriera visiva entro la quale

collidevano le linee prospettiche dell'asse viario, all'epoca non ancora del tutto rettilineo, e il cui raddrizzamento avrebbe richiesto nel corso dell'Ottocento cospicui lavori di rettifica.

The architectural complex of the Metropolitan Seminary of Turin owes its current conformation mostly to the work campaign started at the beginning of the XVIIIth century, when, on the initiative of the Rector Pietro Giovanni Costa di Usseglio, a new building took over the pre-existing structures in the so-called Saint-Cecily's urban block, a perimeter agglomeration, albeit with many alterations, deriving from the hinges and decumans of the Roman castrum. The new building, completed with its chapel only at the end of the century, thus became the last building that one met when exiting the city along the so-called «Contrada del Seminario», before the entrance onto the Cathedral square and, similarly, constituted the backdrop, entering the city center, together with the facing Chiabrese Palace, with which it became the entrance to the district. As evidenced by the cartographic sources, the building, since its construction, advanced on the road space, resulting in a narrowing of the street and generating a visual barrier within which the perspective lines of the road axis collided, at the time not yet completely straight. The straightening of this axe would require considerable rectification work during the all the XIXth century.

L'attuale conformazione del palazzo del Seminario Metropolitano di Torino è legata alla campagna di lavori che ha preso avvio ai primi del Settecento, grazie all'intraprendenza e alla perseveranza del rettore Pietro Giovanni Costa, originario di Usseglio e canonico della Cattedrale: all'iniziativa di quest'ultimo si lega infatti il grandioso intervento, compiuto in più fasi e in grado di stravolgere la fisionomia di un'area di città significativa per dimensioni e per ubicazione. Mediante un processo di sostituzione urbana, un nuovo palazzo subentrava alle preesistenze di più antico impianto: la nuova fabbrica prendeva così il posto della compagine di disomogenee costruzioni, perlopiù di origine medievale, tra le quali occorre annoverare la primigenia sede dell'Ospedale di San Giovanni. A quest'ultima si assommavano, nello stesso isolato, intitolato a Santa Cecilia, alcuni palazzi appartenenti all'alta aristocrazia, così come numerose abitazioni e botteghe: tutte queste costruzioni, tra loro assai disomogenee, insistevano in un'area certamente già insediata fin dal periodo romano.

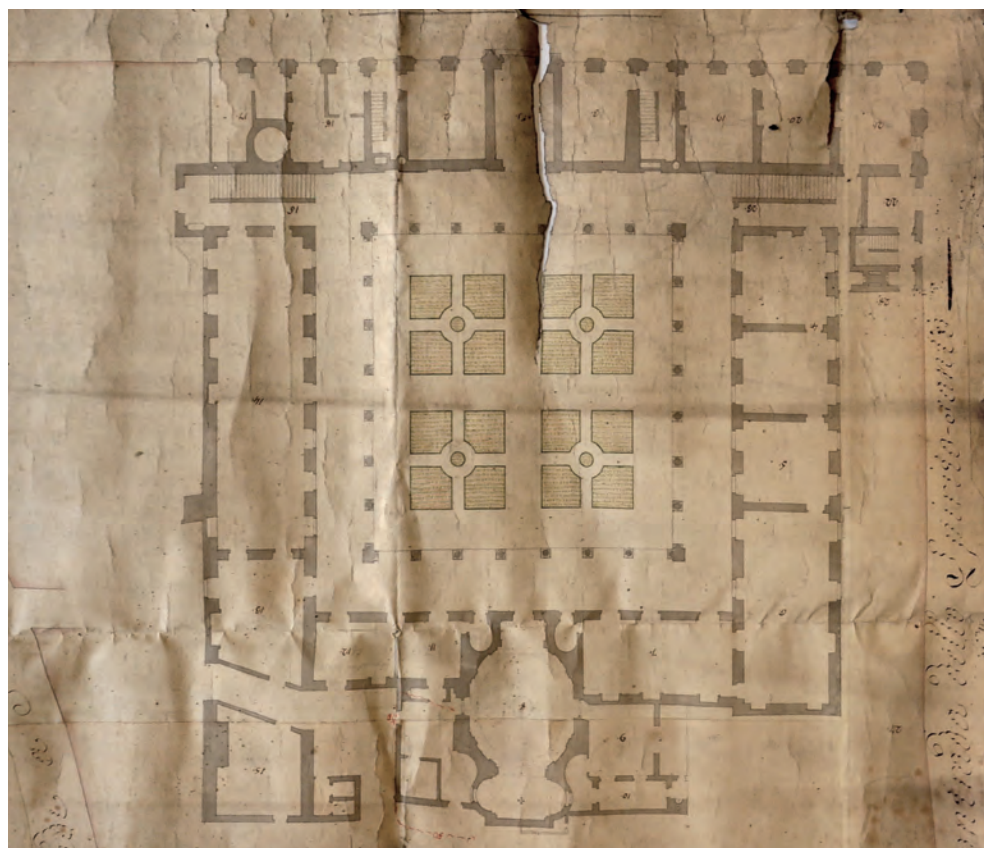
Il cantiere di edificazione del palazzo, all'interno del quale è certificato l'intervento dell'ingegnere Pietro Paolo Cerutti¹, compiva di pari passo una duplice azione di demolizione delle preesistenze dalle molteplici sagome, e di costruzione della nuova fabbrica, caratterizzata da unitarietà del linguaggio architettonico [Fig. 1]. Nello specifico si mirava all'edificazione di un grande quadrilatero, in emulazione alla conformazione volumetrica dei grandi collegi milanesi (basti ricordare il seminario di Porta Orientale e il Collegio Elvetico) con omogenei caratteri aulici tanto verso la contrada del Seminario quanto nei confronti della piazza di San Giovanni, assumendo così il ruolo di stabile d'angolo, e, in abbinamento con il Palazzo Chiabrese, una delle due testate di ingresso della stessa contrada [Fig. 2].

Il palazzo ancor oggi avanza sul sedime stradale dell'attuale via XX Settembre, comportando un restringimento di questa e generando una barriera visiva entro la quale collidono le linee prospettiche dell'asse viario, condizione che si è accentuata nelle molteplici fasi di ri-plasmazione urbana all'interno delle quali l'edificio ha rivestito un ruolo di fulcro tra molteplici assi viari e la già nominata piazza di San Giovanni.

1. «Pietro Paolo Cerutti Ingegnere nella presente Città», in Daniele DABBENE, *Il Seminario Arcivescovile di Torino: protagonisti, committenti e vicende costruttive*, tesi di laurea di primo livello, Politecnico di Torino, relatore Vilma Fasoli, Torino 2004-2005, pp. 106-110.



1



2

1_Scorcio della corte d'onore del Seminario Metropolitan e del relativo portale prospettante sull'attuale via XX Settembre, già «contrada del Seminario»: l'effetto cromatico mira a evidenziare gli elementi in granito.

2_Planimetria del piano terreno del complesso del Seminario, prima degli interventi di stravolgimento commissionati a Carlo Ceroni, ASMT, *Carte e Disegni*, 8, *Maison du Seminaire de Turin n.1 Seminario*.

3_Ercole NEGRO DI SANFRONT,
Pianta di Torino coll'ingrandimento delle fortificazioni oltre Po, 1618-1619, ASTO, Carte topografiche per A e B, Torino 1, n. 10.



3

Profilo e costruzione dell'immagine di un settore urbano

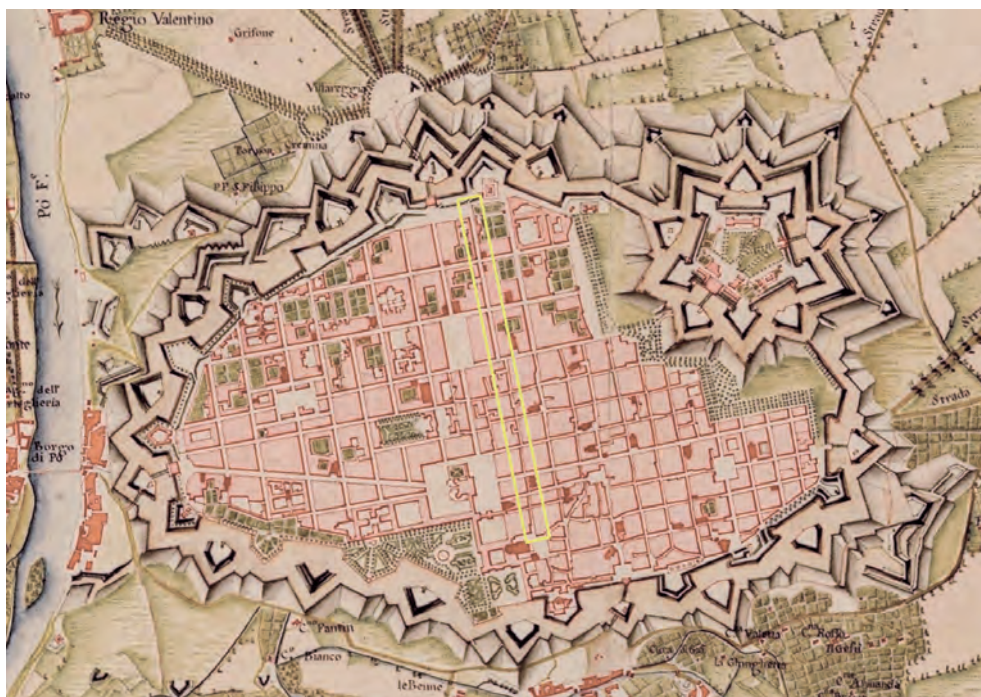
L'iconografia e la cartografia storica non sempre sono state concordi nel rappresentare l'attuale via XX Settembre, in *Ancient Régime* articolata nei segmenti viari denominati contrade *del Trincotto Grondana, del Seminario, della Rosa Rossa, di S. Maurizio e della Provvidenza*². Giovanni Crieger, infatti, nel 1577 rappresenta sinteticamente l'asse viario quale asta rettilinea³ congiungente il perimetro delle mura meridionali con la piazza di «S. Giovanni, il Domo», e così similmente rappresenta la stessa via la veduta del Righettino, attestata al 1583⁴. La *Pianta di Torino* di Sanfront⁵, risalente al secolo successivo [Fig. 3], smentisce questa idealizzazione della via, rappresentando, seppur sinteticamente, un asse viario piuttosto tortuoso, che solo lontanamente richiama la maglia ortogonale di impianto romano. Così pure la *Carta topo-*

2. Politecnico di Torino, Dipartimento Casa Città, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, Società degli ingegneri e degli architetti in Torino, Torino 1984, 2 voll., I, p. 291, scheda 50.

3. Giovanni CRIEGER, *Philiberti / Pingoni / Sabudi / Augusta / Taurinorum / Taurini Apud haerede Nicolai Bevilacqua, MDLXXVII*, (tavola su disegno di Giovanni Caracha), Biblioteca Reale, Torino, R.48.51.

4. Hieronimu RIGHETTINUS, *Pianta prospettica di Torino e della corona delle Terre Sabaude*, 1583, Archivio di Stato di Torino (da ora in poi ASTo), Corte, Museo storico, Sez. I.

5. Ercole NEGRO DI SANFRONT, *Pianta di Torino coll'ingrandimento delle fortificazioni oltre Po, 1618-1619*. ASTo, Corte, *Carte topografiche per A e B*, Torino 1, n. 10.

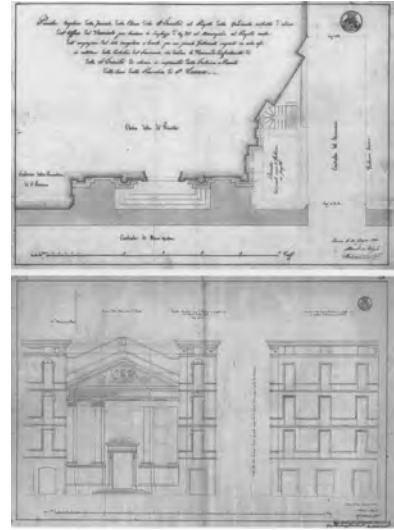


4_Ignoto topografo piemontese, *Carta Topografica della Caccia*, [1761-66]. ASTO, Corte, *Carte Topografiche segrete*, 15 A VI rosso.

grafica della *Caccia* illustra un assetto della via assai meno rettilineo di quanto descritto dalle iconografie dei secoli precedenti [Fig. 4]. Parimenti la *Copia della Carta dell'interiore della Città di Torino*⁶ illustra l'andamento mistilineo della contrada, articolata su spezzate irregolari con sviluppo quasi sinusoidale [Fig. 5], a seconda del volume dei palazzi che compongono i singoli isolati: nei pressi della chiesa della Santissima Trinità si evidenzia poi un piego ancor più marcato. L'assetto appena descritto è confermato dal progetto *Per il dirizzamento della contrada detta di Doragrossa della Metropoli di Torino*⁷, laddove alla mole esagonale della chiesa sopraccitata si affianca un tratto viario tutt'altro che rettilineo, causa la conformazione planimetrica della chiesa, dei suoi annessi e degli stabili dall'altro lato della via. La stessa via poi non mostra allineamento alcuno con la sua prosecuzione oltre la Contrada di Dora Grossa,

6. *Copia della Carta dell'interiore della Città di Torino che comprende ancora il Borgo di Po*, 1730, ASTO, Corte, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e B*, Torino, m. 16.

7. *Per il dirizzamento della contrada detta di Doragrossa della Metropoli di Torino*, Archivio Storico della città di Torino, (da ora in poi ASCT), Rotolo 3b, Torino 1 Luglio 1736: «Il Presente Tippo formato d'ordine di S. M. et dalla medema approvato contiene / per le due linee colorite di giallo oscuro l'allineamento secondo quale dovranno / essere ordinate e disposte le Fabbriche di Dora Grossa, et l'identità del medemo / si siano quivi noi et a cad.o dei fogli assieme al Sig. Ingegnere Lampo e secretar nostro sottopongono il rotolo, D'Angennes V. Cavalieri Archit.o Pubb. / Massa Sec.».



5 | 6

5_Copia della *Carta dell'interno della Città di Torino* che comprende ancora il Borgo di Po, 1730 ca. ASTO, *Carte topografiche e disegni, Carte topografiche per A e B, Torino*, m.16.

Fig. 6. Angelo MARCHINI, *Facciata della chiesa della Ss. Trinità. Facciata del piccolo corpo in progetto, verso la Contrada di Dora Grossa a mezzogiorno. Facciata del piccolo corpo in progetto, verso la Contrada del Seminario a levante*, 15 giugno 1830, ASCT, *Progetti Edilizi*, 1830/13.

così come rimarcato ancora dagli studi dell'Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico di Torino⁸.

Estensione del concetto di abbellimento alla città, il dirizzamento della Contrada di Dora Grossa si realizza in forza del Regio Editto del 1736 a cui segue il disegno sottoscritto, tra gli altri da Ignazio Bertola, Giacomo Plantery, Antonio Maria Lampo, Carlo Emanuele Rocha Massa, in cui si descrive la facciata della chiesa ancora munita di una scalinata semicircolare e un portico ora non più presenti⁹. Più ortogonale e rettilineo è l'assetto rivelato dalla nota *Pianta* del Galletti¹⁰ risalente al 1790. Per la parte relativa alla Chiesa della Santissima Trinità il progetto di Giuseppe Viana¹¹ nelle sue molteplici elaborazioni tenta poi di comprendere la Chiesa all'interno di due ali civili con la riproposizione sul lato orientale della facciata già presente su lato ovest, rettificando così il risvolto tra la Contrada del Seminario e la Contrada di Dora Grossa. Tale rettifica però è messa in opera solo effettivamente nei primi decenni dell'Ottocento per mezzo del progetto di Angelo Marchini¹² [Fig. 6].

8. ISTITUTO DI ARCHITETTURA TECNICA DEL POLITECNICO DI TORINO, *Forma Urbana ed Architettura nella Torino Barocca (dalle premesse classiche alle conclusioni neoclassiche)*, Volume Secondo *Mappe e Regolamenti*, Unione Tipografico Editrice Torinese, Torino 1968, pp. 323-348.

9. Elena GIANASSO, *Architettura e città per la chiesa dell'Arciconfraternita della Ss. Trinità in Torino, in una Chiesa per il Ducato, la Ss. Trinità di Torino*, Clut, Torino 2020.

10. Ignazio Amedeo GALLETTI, *Pianta geometrica della Città e della Cittadella di Torino colla loro fortificazione, 1790*, ASCT, *Tipi e disegni*, 64.2.13.

11. Giuseppe VIANA, *Chiesa dell'Arciconfraternita della Ss. Trinità. Progetto B, 12 agosto 1782*, ASCT, Collezione Simeom, D1683 e D1684.

Gli effetti di questa minima rettifica non sono infatti ancora visibili all'interno del cosiddetto Catasto Napoleonico, che al crocicchio tra la Contrada Dora Grossa e la Contrada del Seminario ancora evidenzia la lacuna della testa di padiglione sull'angolo tra le vie. Il Catasto Rabbini conferma la realizzazione dei lavori progettati per la chiesa della Santissima Trinità, ma attesta una condizione della via ancora tortuosa, fatta eccezione per il tratto posto a sud di Via Santa Teresa, già oggetto dei gradi interventi di taglio urbanistico compiuti con il coinvolgimento di Ascanio Vittozzi, di Ercole di Sanfront e ancora di Carlo di Castellamonte in tutto il corso del Seicento, e poi ancora con lavori della prima Restaurazione su progetto di Gaetano Lombardi e, nel pieno Ottocento, con gli interventi messi in opera da Carlo Promis con il *Piano fuori Porta Nuova*¹³, già attestati nella campagna di rilievo operata da Antonio Rabbini in previsione del censimento catastale che da quest'ultimo prende nome.

Il ridisegno urbano e il ruolo del palazzo del Seminario vescovile

L'attuale ruolo che il fianco del palazzo del Seminario riveste quale fondale della via XX Settembre, lo si deve alla campagna di lavori compiuti al termine dell'Ottocento, che avrebbero esaltato il suo volume rimarcandone il valore di fondale. Nella seduta del Consiglio comunale del 21 marzo 1877 il consigliere Ernesto Balbo Bertone di Sambuy introduce in sede istituzionale l'opportunità di adeguare la città all'aumento della «circolazione dei passeggeri e dei veicoli [...] che si deve in gran parte al movimento industriale che ogni giorno si fa più importante».

L'iniziativa viene colta solo alla fine del 1881 quando l'Amministrazione comunale recepisce la necessità di accogliere e di porre a confronto, sulla scorta della proposta di Sambuy, proposte e progetti relativi alla via.

Solo nel 1882, però, il sindaco Luigi Ferraris propone lo stanziamento in bilancio preventivo utile al «risanamento di parti centrali della Città»¹⁴, e nel corso del dibattito il consigliere Carlo Ceppi sottolinea che «finora si spesero somme ingenti per ingrandire ed abbellire la periferia della città» e che era giunto il tempo «di abbellire anche l'interno della città». Va rilevato come, parallelamente alla discussione inerente alla realizzazione della già nota via diagonale, poi via Pietro Micca, si sviluppano in quella sede anche talune soluzioni formali per l'«allarga-

12. Angelo MARCHINI, *Facciata della chiesa della Ss. Trinità. Facciata del piccolo corpo in progetto, verso la Contrada di Dora Grossa a mezzogiorno. Facciata del piccolo corpo in progetto, verso la Contrada del Seminario a levante*, 15 giugno 1830, ASCT, *Progetti Edilizi*, 1830/13.

13. *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, cit., I, p. 78.

14. ASCT, *Atti municipali*, 1882, p. 197.

7_L'imbocco meridionale di via XX Settembre da quello che era il Corso del Re, oggi corso Vittorio Emanuele II (da Lorenzo ARTUSIO et alii, *Mille saluti da Torino*, Edizioni del Capricorno, Torino 1990, p. 208).



7

mento» delle Via XX Settembre e San Francesco d'Assisi¹⁵ sentite in continuità con i «raddrizzamenti» settecenteschi di Via Garibaldi, via Milano e via Palazzo di Città [Fig. 7]. L'iniziativa prende il via dal tentativo di porre rimedio a problemi di viabilità, recepiti urgenti, e dalle certificate problematicità di carattere igienico. La grande campagna di lavori, oggi ricondotta sotto il titolo comune di «risanamenti» comprende ingenti interventi che ci consegnano assi viari ancor oggi insostituibili per la viabilità di questa parte di città. Sarà l'elezione a sindaco dello stesso Sambuy, nel 1883, ad agevolare ulteriormente gli avanzamenti del progetto, già affidato negli anni precedenti a una commissione di otto consiglieri destinata alla valutazione degli studi e delle proposte avanzate. Cogente, infatti, era il problema rappresentato dalla diffusione di malattie contagiose quali «difterite, il vaiolo, le febbri tifoidee»¹⁶ messa in risalto dall'intervento esposto da Giacinto Pacchiotti durante la seduta comunale del 25 luglio 1884. Rappresentava perciò una priorità il «risanamento dei quartieri centrali e la fognatura»¹⁷;

15. L'allargamento di via XX Settembre veniva a rappresentare un nuovo taglio sull'asse nord-sud della città vecchia di impianto romano, quale asse parallelo con il taglio juvarriano di via Milano, già compiuta nel secolo precedente e a prolungamento della via Genova, poi via San Francesco d'Assisi, e in analogia con l'asse di via Roma.

16. ASCT, *Atti municipali*, 1884, p. 310.

17. ASCT, *Atti municipali*, 1885, p. 12.

in aggiunta il raccordo di via XX Settembre con la via diagonale Pietro Picca aveva originato non poche perplessità vista la vicinanza a piazza Castello¹⁸, difficoltà risolte solo un lustro dopo con la formazione dell'isolato a pianta triangolare di San Gregorio.

Tra programmi di revisione e nuovo assetto viario

Il Piano completo di riforme e di miglioramenti della città per igiene, viabilità ed estetica presentato dalla commissione Ceppi-Ferrante-Soldati scaturisce in una relazione dello stesso sindaco Sambuy che distingue in tre categorie gli interventi, tanto da poter scaglionare nel tempo i cantieri urbani anche in funzione delle disponibilità economiche dell'Amministrazione¹⁹. L'intervento a scala urbana prevede infatti l'«abbellimento» dell'immagine della città quadrata; tale ultimo aspetto avrebbe poi dato luogo a molteplici soluzioni tecnico-formali legate all'innesto dei nuovi complessi sulla preesistenza.

Parallelamente si indica necessario l'esproprio di larghe parti sui lati degli assi viari di nuova plasmazione, tanto da «evitare che si abbiano a nascondere luride case con facciate nuove» e quindi si stabilisce di dividere in «lotti che facilitino agli stessi proprietari le trasformazioni dei loro fabbricati e che, in loro difetto, inducano molti appaltatori a fare delle proposte sulle basi indicate»²⁰. Il piano, redatto secondo le indicazioni del Consiglio comunale, viene approvato nella seduta del 18 marzo 1885 e il Regio Decreto 3521 del 23 novembre 1885 autorizza il Comune di Torino ad applicare le disposizioni della *Legge di Napoli* alle opere predette di «risanamento e di miglioramento dei quartieri della città»²¹ [Fig. 8]. Fin dal principio si stabilisce di declassare alcuni interventi dalla I categoria, ossia «opere più urgentemente richieste dall'igiene e dalla viabilità o già decise dall'Amministrazione comunale» in opere di categoria inferiore. Nel caso di via XX Settembre, vista la difficoltà rivestita dall'arretramento di importanti palazzi, non ultimo quello del Seminario, si stabilisce di traslarla alla III categoria ossia

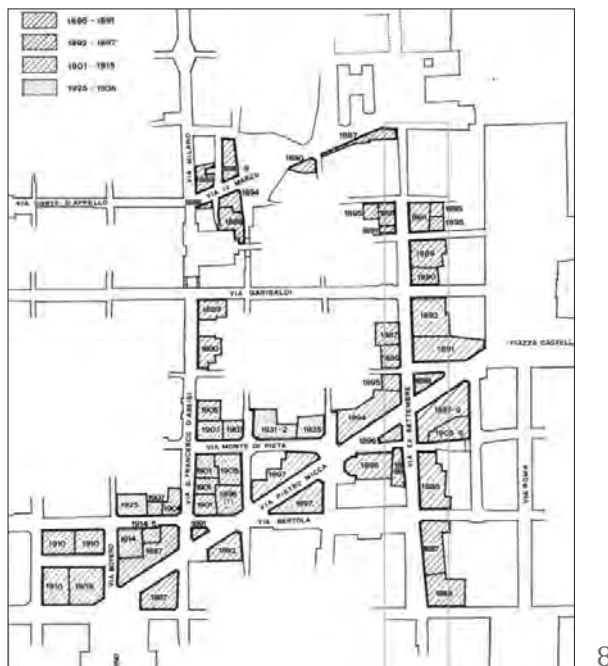
18. Cinque furono le soluzioni elaborate (Riccio 1890 p. 23 e seguenti) sulla soluzione di raccordo, isolato di San Gregorio, e solo nel 1890 (ASCT, *Atti municipali*, 1890, p. 81 e seguenti) si stabilì di rimediare sulla soluzione «più semplice, naturale, logica ed economica» senza alcuna variazione rispetto alla maglia geometrica originata dall'intersezione dei nuovi assi viari.

19. ASCT, *Atti municipali*, 1885, p. 182.

20. *Ibidem*.

21. Legge 2892 del 15 gennaio 1885: «nessuna indennità per la risoluzione dei contatti di locazione, e forte riduzione per l'indennità per gli immobili espropriati determinata sulla media del valore venale e dei fitti coacervati dell'ultimo decennio».

8_Periodi relativi ai provvedimenti edilizi di risanamento e nuova costruzione (da Giuseppe MOGLIA, *I risanamenti e i tagli diagonali di fine Ottocento in Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi napoleonici*, Celid, Torino 1995, p. 12).



8

«tutte le altre opere che sarebbero pur desiderabili e concocerebbero a rendere e mantenere a Torino il carattere di città di primo ordine»²².

Nella prima fase di cantiere si mette mano alle due testate della via diagonale Pietro Micca verso piazza Castello e verso piazza Solferino mentre si avviano i cantieri relativi al tratto di via XX Settembre tra piazza San Giovanni e via Santa Teresa. Occorre attendere invece gli anni Novanta dello stesso secolo per risolvere lo snodo tra la stessa via XX Settembre e la nuova via Pietro Micca.

Il palazzo del Seminario si trova coinvolto proprio in questi cantieri urbani, a cominciare dai primi interventi relativi alla via IV Marzo²³, ove già era stato penalizzato, dal punto di vista volumetrico, avendo previsto il piano del 1885 in fase di approvazione un maggior taglio del suo lato settentrionale. Il criterio del «risvolto» del disegno degli edifici tagliati rappresentava un sistema consolidato di sutura tra vecchio e nuovo, soprattutto laddove si privavano gli edifici di porzioni di fronti ricche di ornato. L'emulazione della facciata settecentesca si compiva largamente nelle fasi di cantiere della nuova via IV Marzo, grazie al progetto al-

22. ASCT, *Atti municipali*, 1885, p. 182.

23. Giosuè BRONZINO, *Il taglio diagonale dell'isolato di Santa Cecilia a Torino, un frammento di storia della città in due cianografie d'archivio*, in *Il Tesoro delle Città 2021*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021, pp. 72-81.

lestito dall'ingegner Giuseppe Zerboglio, di cui sono state rinvenute due cianografie illustranti il progetto per le nuove ali dell'isolato di Santa Cecilia, arretrare rispetto alla preesistenza.

Gli stessi accorgimenti vengono ripresi in occasione delle operazioni lungo la via XX Settembre con la demolizione degli edifici posti sull'estremità orientale di via Cappel Verde (anni 1891-1895) allorquando si stabiliva l'impossibilità di abbattere la manica orientale del palazzo quadrangolare (intervento che, qualora realizzato, avrebbe mutilato il palazzo settecentesco privandolo della sua unità compositiva e avrebbe stravolto il suo impianto planimetrico). Secondo alcune fonti, ad oggi non ancora suffragate, a questo periodo è da ricondursi il risvolto del sistema di ornato della facciata settecentesca lungo la stessa via Cappel Verde, costituendo così un parziale fondale alla nuova via rettificata [Fig. 9]. Il piano del 1884 prevede di rettificare la via secondo demolizioni compiute su entrambe i lati a mutilazione di numerosi isolati, mentre l'anno seguente si stabilisce, in fase di approvazione, di compiere il taglio sul solo lato orientale, preservando così il complesso della Chiesa della Santissima Trinità.

I lavori di risistemazione del sedime stradale della via XX Settembre, appena conclusi, hanno messo nuovamente in luce pregi e difetti del restringimento di questo tratto di viabilità cittadina, laddove il palazzo rappresenta l'unico fondale di una delle più estese vie (senza variazioni toponomastiche) del centro di antica acculturazione della città [Fig. 10].

9_Una cartolina del 1904, con una ripresa fotografica a poca distanza dall'intersezione tra via XX Settembre e via diagonale Pietro Micca (da L. ARTUSIO, *Mille saluti da Torino*, p. 211).

10_A sinistra, il lato meridionale della piazza San Giovanni ove le facciate del Palazzo Chiabrese, sulla sinistra, e del Seminario Metropolitano sulla destra, rappresentano oggi fondale della piazza e testate di accesso alla città. A destra, il palazzo del Seminario, fondale della via XX Settembre.



ASSI VIARI E RIFERIMENTI URBANI NELLA CITTÀ DI AVELLINO TRA XVII E XIX SECOLO. DUE CASI DI STUDIO IN SIMBIOTICA ANTITESI

*Road Axes and Urban References in the City of Avellino
between the 17th and 19th Centuries. Two Case Studies in
Symbiotic Antithesis*

DOI: 10.17401/su.15.fz07

Francesco Zecchino

Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, Napoli
francesco.zecchino@unisob.na.it

Parole chiave

Trasformazioni urbanistiche, strade alberate, topografia storica, assetto urbano
Urban Transformations, Tree-Lined Streets, Historical Topography, Urban Planning

Abstract

Il saggio ripercorre due simbolici e fondamentali momenti dello sviluppo urbanistico di Avellino, fortemente condizionati dall'evoluzione politico-sociale della città.

In prima battuta ci si sofferma sulla risistemazione seicentesca di Piazza della Dogana (attuale Piazza Amendola, già Piazza Centrale) che, con il sapiente intervento di Cosimo Fanzago, diventa un perfetto fondale scenico per la strada che conduceva in città dalla Puglia (attuale Corso Umberto I), nonché un'area strategicamente baricentrica per l'intero tessuto cittadino. Lo studio si occupa poi delle successive fasi urbanistiche ed architettoniche della città, per le quali si rivelerà determinante la sempre maggior rilevanza acquisita dall'antico Largo (oggi Piazza Libertà), ovvero la vasta spianata originariamente periferica ad occidente del centro storico che, dai primi anni del Settecento, comincia gradualmente a rivestire il ruolo di nuovo centro direzionale della città, risultando lo scenografico punto di arrivo del nuovo grande asse stradale rettilineo (attuale Corso Vittorio Emanuele II) che andrà ad evidenziare la proiezione di Avellino verso ovest, in direzione del capoluogo partenopeo.

The essay traces two symbolic and fundamental moments in the urban development of Avellino, strongly conditioned by the political and social evolution of the city.

Firstly, it focuses on the seventeenth-century rearrangement of Piazza della Dogana (current Piazza Amendola, formerly Piazza Centrale). With the masterly intervention of Cosimo Fanzago, this became a perfect scenic backdrop for the road that led to the city from Puglia (current Corso Umberto I), as well as a strategically central area for the entire city fabric.

The study then addresses the subsequent urban and architectural phases of the city, for which the increasing importance acquired by the ancient Largo (today Piazza Libertà), the vast esplanade originally peripheral to the west of the historic centre, will prove decisive. Starting in the early eighteenth century, this gradually began to play the role of the new business centre of the city, and became the spectacular point of arrival of the new large straight road axis (current Corso Vittorio Emanuele II) which would enhance Avellino's projection westwards, towards the city of Naples.

Quello delle strade con fondale risulta il principale elemento costituente l'assetto urbano di Avellino in due differenti e cruciali fasi dello sviluppo storico e sociale della città.

Nello specifico, si proverà qui a delineare la storia e lo sviluppo della celebre piazza della Dogana, che fungerà da eccezionale sfondo all'antico e curvilineo asse viario di Corso Umberto I nella zona est della città, immediatamente a ridosso del nucleo di origine medievale.

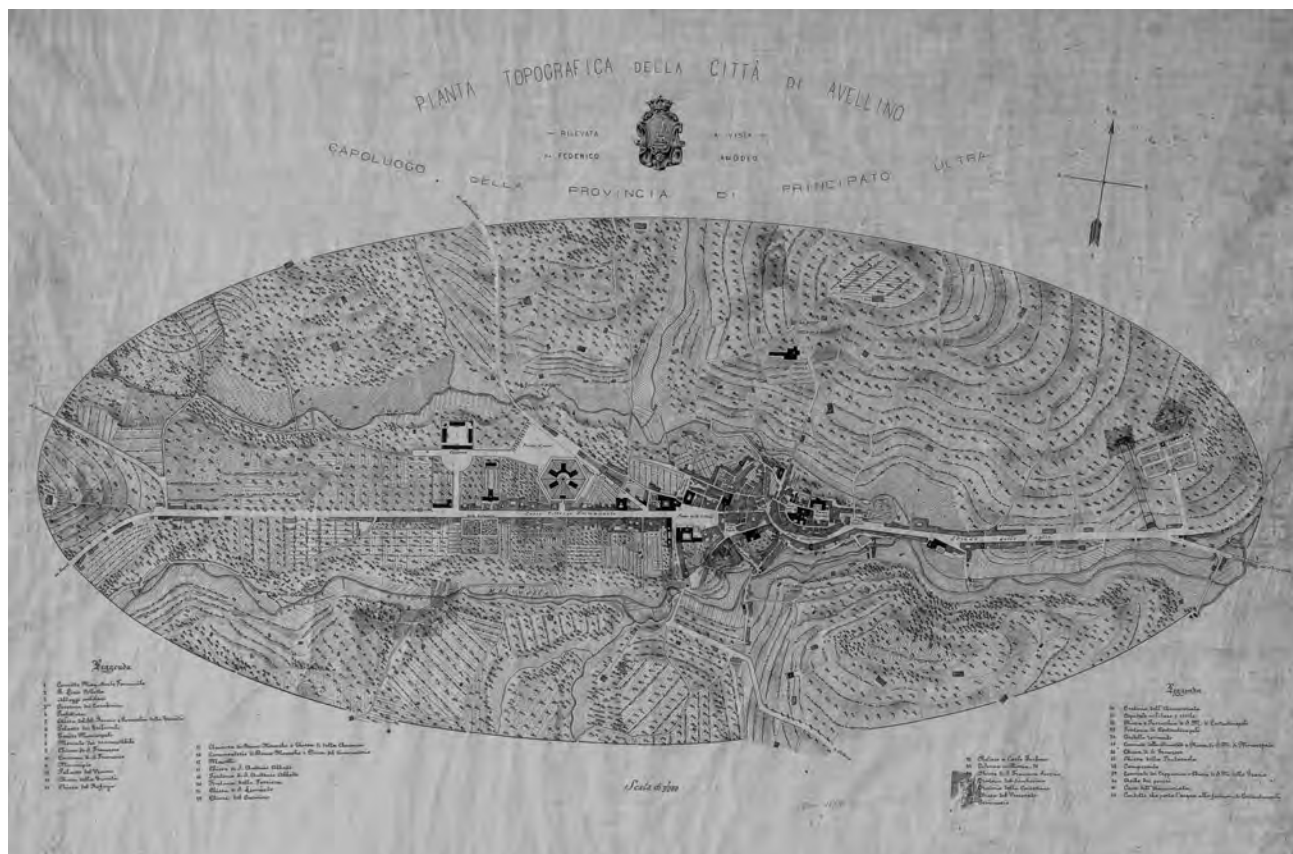
In seconda battuta sarà invece analizzata la progressiva formazione dell'area dell'odierna piazza Libertà, su cui da ovest confluirà prospetticamente il rettilineo «stradone lungo un miglio», come viene efficacemente indicato l'attuale Corso Vittorio Emanuele II in una celebre veduta cittadina di inizio Settecento¹.

Per poter acquisire le coordinate più utili ad una migliore contestualizzazione degli argomenti di discussione, è senz'altro opportuno ricorrere ad una rapida osservazione dell'attuale assetto urbano di Avellino.

Raffrontando una recente immagine satellitare della città con la prima pianta di Avellino disegnata con precisione ed in grande scala (la Pianta topografica di Federico Amodeo del 1870, conservata presso il Museo Irpino) [Fig. 1], si può notare – al netto degli imprescindibili accrescimenti dell'abitato registrati a partire dal secolo scorso, in particolare verso nord e verso sud – che la struttura urbana della città ha mantenuto nel tempo uno spiccato orientamento generale da oriente ad occidente, e che ancora oggi, negli snodi di piazza della Dogana e di piazza Libertà, si possono leggere le testimonianze più evidenti del graduale sviluppo della città al di fuori dell'antico insediamento della Terra².

1. Giovan Battista PACICHELLI, *Il Regno di Napoli in prospettiva*, 1703, ed. anastatica Arnaldo Forni Editore, Sala Bolognese 1975, vol. I, p. 238.

2. Sulle trasformazioni urbanistiche di Avellino si vedano, tra gli altri: Mario DE CUNZO, Vega DE MARTINI, *Avellino*, "Le città nella storia d'Italia", Editori Laterza, Roma-Bari 1985, passim; Antonio DI NUNNO, Orlando BORRIELLO, *Avellino. Immagini per una storia*, Sellino & Barra Editori, Pratola Serra 1996, passim; Emilia BERSABEA CIRILLO SPINA, *I piani regolatori di Avellino dall'Unità al fascismo*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino e dell'Irpinia*, Sellino & Barra Editori, Pratola Serra 1996, vol. VI, *Il Novecento*, pp. 121-136; Domenico FRATERNALI, *Avellino dal centro storico alla città d'oggi*, in *ivi*, cit., pp. 217-232; Toni MORANO, *La modifica dell'impianto urbano di Avellino nel passaggio dall'età medievale all'età moderna: il cambio della pianta diagrammatica*, Grafic Way Edizioni, Avellino 2000, passim; Armando MONTEFUSCO, *Avellino. Immagini per una ipotesi di storia urbana*, Elio Sellino Editore, Avellino 2009, passim; An-



1

Va a questo punto brevemente evidenziato che la Abellinum romana era collocata in un'area più ad est della sua recente posizione, nei pressi dell'attuale Atripalda, e che, per l'appunto, solo in epoca medievale fu occupato il definitivo insediamento collinare della Terra, toponimo molto frequente che indicava una zona naturalmente fortificata e quindi di più facile controllo³.

L'estremo occidentale di questo antico nucleo abitativo si trovava in una posizione geografica particolarmente favorevole. L'area era infatti interessata sia dal passaggio dell'importante asse viario Benevento-Salerno in direzione nord-sud (fondamentale perché garantiva al capoluogo longobardo un diretto sbocco

1_Pianta topografica della città di Avellino. Capoluogo della Provincia di Principato Ultra. Rilevata e vista da Federico Amodeo (1870). Museo Irpino di Avellino, inv. n. 345.

gela CRESTA, *Le fonti cartografiche per una lettura delle trasformazioni urbanistiche della città di Avellino*, in «Bollettino A.I.C.», nr. 144-145-146, 2012, pp. 77-95.

3. Gabriella PESCATORI COLUCCI, *Abellinum romana I*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino*, cit., vol. I, *L'Irpinia antica*, pp. 97-112; Maria FARELLO SARNO, *Abellinum romana II*, in *ivi*, cit., pp. 113-128.

verso il mare)⁴, sia da quello che in direzione est-ovest collegava l'entroterra e le coste pugliesi con Napoli (che invece acquisirà maggior rilevanza più tardi, con il trasferimento della capitale del Regno da Palermo alla città partenopea, in epoca angioina).

Proprio l'incrocio di queste importanti arterie stradali definirà, già nel medioevo, la funzione di piazza della Dogana come centro amministrativo ed economico della città e come fulcro del successivo sviluppo del tessuto urbano, fino almeno a tutto il XVII secolo.

Piazza della Dogana (Amendola) e Corso Umberto I

Consolidandosi infatti sempre più Avellino come città di transito e di commercio, nel Seicento andò via via crescendo anche l'importanza dell'edificio della Dogana e della sua piazza⁵.

Qui non solo si teneva regolarmente una fiorente attività di mercato che favoriva l'accesso in città di venditori e compratori provenienti dal Salento, dalla Capitanata, dalla Basilicata, dal Cilento, da Terra di Lavoro, dal Sannio e dal Molise, ma si svolgevano anche adunanze popolari, venivano discusse controversie, si applicavano i prezzi per le merci⁶. Nella stessa piazza, inoltre, che non a caso all'epoca era nota col nome di 'Centrale', sorgeva la sede dell'Università (ossia la Casa Comunale) e si registrava anche la presenza di alcuni locali di proprietà del Capitolo⁷ [Fig. 2]. Non stupisce, insomma, che l'antica famiglia napoletana dei Caracciolo⁸, entrata in possesso nel 1581 del feudo di Avellino (la città fu elevata a principato nel 1589)⁹, volendo intraprendere un programma di rinnovamento urbano della città, riservò grande attenzione a questa specifica area. In realtà, prima della sistemazione di piazza della Dogana, i nuovi principi realizzarono molte altre

4. Gerardo SANGERMANO, *Avellino longobarda*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino*, cit., vol. II, *Il medioevo*, pp. 289-304.

5. Andrea MASSARO, Armando MONTEFUSCO, *Strade e piazze di Avellino*, Comune di Avellino, Avellino 2007, pp. 11-12; Andrea MASSARO, *La dogana di Avellino*, Walter Pellicchia Editore, Atripalda 2009, passim.

6. Ennio MALLARDO, *La dogana di Avellino*, in «Economia Irpina», nr. 1, 1985, pp. 81-84.

7. Maria Grazia CATALDI, Ugo TOMASONE (a cura di), *Avellino. Le piazze dimenticate*, Pegola Editore, Avellino 1996, pp. 49-63.

8. Francesco BARRA, *Caracciolo d'Avellino (famiglia)*, in Francesco Barra (a cura di), *Dizionario biografico degli Irpini*, Elio Sellino Editore, Avellino 2009, vol. III, pp. 11-31.

9. Francesco SCANDONE, *Storia di Avellino. Avellino moderna. Avellino durante il dominio spagnolo, austriaco, borbonico, e l'occupazione militare francese (1501-1815)*, Pergola, Avellino 1950, vol. III, p. 50.



2_ La piazza della Dogana di Avellino in una cartolina di inizio 1900.

2 AVELLINO - Piazza Centrale col Palazzo restaurato della Dogana e il Monumento a Carlo II d'Austria

opere, tra cui spicca, nel 1620, la costruzione di due porte urbane che andarono a definire i nuovi confini cittadini ad est e ad ovest¹⁰. Estendendosi ormai la città ben al di là dell'originario perimetro della Terra, l'intenzione era quella di proporre un più ordinato inquadramento allo sviluppo di nuovi borghi, già del tutto orientato a ricalcare l'asse viario della Regia Strada delle Puglie. Vengono così realizzate la Porta Napoli, ad occidente dello spazio occupato da piazza della Dogana, e, dal lato opposto della Terra, la Porta Puglia.

Quando finalmente, agli inizi del sesto decennio del XVII secolo, come auspicio di una opportuna ripresa dopo i tragici eventi della peste del 1656, il IV principe di Avellino Francesco Marino Caracciolo decide di occuparsi della riqualificazione di piazza della Dogana, pensa bene di affidare l'importante quanto delicato compito a Cosimo Fanzago¹¹.

Il progetto avellinese del Fanzago segnò un decisivo rilancio di piazza della Dogana, rimarcando anche in maniera più diretta ed armonica il suo collegamento

10. Francesco BARRA, *La città dei Caracciolo*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino*, cit., vol. III, *L'età moderna*, pp. 1-16.

11. Giovanni VILLANI, *Un architetto-scultore nella Avellino dei Caracciolo*, in Liceo Scientifico "P.S. Mancini" di Avellino, *L'attività di Cosimo Fanzago nella Avellino dei Caracciolo*, Arti Grafiche Emilio Di Mauro S.P.A., Cava dei Tirreni 1975, pp. 7-24; Vega DE MARTINI, *Cosimo Fanzago scultore ad Avellino, Precisioni e nuove acquisizioni*, in *Scritti di storia dell'arte in onore di Raffaello Causa*, Electa, Napoli 1988, pp. 261-264.

con i principali assi viari di accesso alla città. La vasta operazione di ammodernamento, oltre ad offrire l'artistica realizzazione di una nuova facciata dell'edificio della Dogana – ornata di statue e fregi – puntò infatti anche alla creazione di nuovi e strategici segni urbani che contribuissero a dare all'intero spazio una nuova visione urbanistica di piena maturità barocca¹².

Al centro della piazza fu quindi collocato un obelisco – chiaramente ispirato ai modelli delle guglie già realizzate a Napoli dallo stesso Fanzago – sormontato da una statua bronzea di Carlo II d'Asburgo, raffigurato bambino¹³. L'opera conferiva profondità allo spazio e diventava il punto attorno a cui ruotavano tutti gli assi visivi:

«Così appare non men [leggiadra] la fronte del Pubblico Granaio con ottimo disegno, adornata pur di molte Statue di finissimo Marmo; che la Piramide ivi avanti nel mezzo della sua ampia Piazza, con vago intreccio di marmi, e bronzi, eretta al Re Cattolico Carlo II Regnante, la cui Statua intiera in bronzo si vede in cima di quella»¹⁴.

La piazza aveva così modo di fungere da doppio fondale prospettico, sia rispetto all'asse stradale proveniente da Porta Napoli, sia rispetto a quello proveniente da Porta Puglia.

In quest'ultimo caso, per favorire una più diretta relazione della piazza con il tracciato curvilineo dell'odierno Corso Umberto I (già via Costantinopoli)¹⁵ [Fig. 3], fu realizzata dal Fanzago lungo l'asse stradale l'artistica Fontana di Bellerofonte (ristrutturando un antico abbeveratoio)¹⁶. Nonostante la collocazione periferica, la sua precedente denominazione di "Fontana della piazza"¹⁷, con esplicito riferimento a piazza della Dogana, fa comprendere bene quanto il Fanzago riuscì nel suo

12. Raffaele MORMONE, *Sculture di Cosimo Fanzago*, in «Napoli Nobilissima», IX, 1970, pp. 174-185; Mario DE CUNZO, *Avellino nel Seicento, la città dei Caracciolo*, in *Scritti di storia dell'arte in onore di Raffaello Causa*, Electa, Napoli 1988, pp. 291-296.

13. Cfr. Gaetana CANTONE, *Guglie e fontane di Cosimo Fanzago*, in «Napoli Nobilissima», XIII, 1974, pp. 41-58; EADEM, *Napoli barocca e Cosimo Fanzago*, Edizione Banco di Napoli, Napoli 1984, passim; Giuseppe MUOLLO, *La statua di Carlo II d'Asburgo, segno emergente nella storia della città di Avellino. Il restauro*, in «L'Irpinia illustrata», 1 (23), 2007, pp. 4-19.

14. PACICHELLI, *Il Regno di Napoli*, cit., p. 239.

15. MASSARO, MONTEFUSCO, *Strade e piazze*, cit., pp. 164-165.

16. Giuseppe MUOLLO, *La Fontana di Bellerofonte o dei "Tre Cannuoli" segno emergente nella storia della città*, in *Tracce d'acqua. Documenti, testimonianze, suggestioni*, Catalogo della mostra (ex carcere borbonico di Avellino, dicembre 2004 - gennaio 2005), Avellino 2004, pp. 17-27.

17. Salvatore PESCATORI, *Avellino seicentesca. I Caracciolo e l'architetto Cosimo Fanzago*, in «Corriere dell'Irpinia», a. XII, nr. 588, 1934.



3_Il curvilineo tracciato di Corso Umberto I (già via Costantinopoli) che giunge a piazza della Dogana.

3

intento di integrare pienamente la Fontana nell'assetto urbanistico dell'area.

A tratteggiare in modo piuttosto efficace, sebbene non del tutto realistico, l'esito dell'opera del Fanzago nella Avellino dei Caracciolo contribuisce una veduta della città proposta da Giovan Battista Pacichelli nella sua opera *Il Regno di Napoli in prospettiva*, pubblicata a Napoli nel 1703 [Fig. 4].

Nel disegno si riconoscono le principali emergenze architettoniche della città, raccolte all'interno delle due porte di Napoli e di Puglia. Sulla collina della Terra spicca la sagoma del Duomo, cui si contrappone, ad est, l'antico castello, trasformato dai Caracciolo in Palazzo dei principi¹⁸. L'intera scena urbana appare tuttavia dominata centralmente, nel suo spazio più ampio, dall'edificio della Dogana, da cui si diparte, in un tracciato che risulta più rettilineo ed ampio rispetto alla realtà, l'asse viario dell'attuale Corso Umberto I, con la Fontana di Bellerofonte in bella evidenza.

Una piccola esasperazione visiva – quella della veduta del Pacichelli in merito all'asse viario che dava alla piazza da est – che doveva tuttavia rispecchiare alla

18. Francesco BARRA, *Dal castello al palazzo. Il castello di Avellino*, Terebinto Edizioni, Avellino 2013, passim.

4_Veduta della città di Avellino all'inizio del '700 (da PACICHELLI, // *Regno di Napoli*, cit., p. 238).



4

perfezione l'effettiva percezione che si aveva di quello spazio all'epoca. Non è un caso che anche il gesuita Francesco de' Franchi, nella sua *Avellino illustrato da' Santi e da' Santuari* del 1709, documenta che la Dogana, posizionata «in bella, e nobile prospettiva si fa vedere ricca di statue, e d'altri lavori di marmo, e tutto a disegno del Cavaliere Cosmo Fonsaga»¹⁹, e descrive l'attuale Corso Umberto I come la «strada Maestra, che alla Dogana, alla Piazza, e fino alla Porta, che dicono di Puglia, mena con somma agevolezza i Forestieri, e con ogni comodo, di cui vogliono provvedersi»²⁰.

Poco dopo la felice sistemazione urbana da parte del Fanzago, la zona di piazza della Dogana cominciò lentamente a perdere la sua centralità rispetto all'abitato. A partire dal XVIII secolo, infatti, prenderà sempre più vigore una irrefrenabile spinta espansiva della città verso ovest, che nel tempo relegherà l'antico centro storico della Terra e la seicentesca riorganizzazione di Corso Umberto I e piazza della Dogana a realtà periferiche e secondarie.

19. FRANCESCO DE' FRANCHI, *Avellino illustrato da' Santi e da' Santuari*, Stamperia di Giacomo Railard, Napoli 1709, p. 608.

20. Ibidem, pp. 613-614.



5_Le attuali condizioni dell'edificio della Dogana (foto: Francesco Zecchino).

5

Testimonianza inequivocabile dell'inesorabile destino dell'intera area è proprio la storia successiva dell'edificio della Dogana. Perduta la sua antica funzione di borsa del grano e danneggiato nel tempo da terremoti, devastazioni e incuria, dopo essere destinato agli usi più disparati (tra cui deposito di carrozze e sala cinematografica), nel 1992 l'edificio fu definitivamente distrutto da un violento incendio e da allora ne resta a malapena in piedi – sorretta da puntellature – la sola facciata, totalmente in stato di rudere e priva delle decorazioni del Fanzago [Fig. 5].

Piazza Libertà e Corso Vittorio Emanuele II

A raccogliere il testimone di piazza della Dogana come nuovo centro nevralgico cittadino sarebbe stata, fin dai primi anni del Settecento, una nuova realtà urbana che in realtà aveva cominciato la sua lenta trasformazione già in epoca medievale. Ad ovest della città antica, infatti, esattamente nell'area che sarebbe risultata poi compresa tra piazza della Dogana e Porta Napoli, tra il XIII e il XIV secolo furono realizzati i conventi dei Francescani e dei Domenicani²¹. A quell'epoca, so-

21. Francesco BARRA, Armando MONTEFUSCO, *La chiesa e il convento di San Francesco*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino*, cit., vol. III, *L'età moderna*, pp. 113-128; Francesco BARRA, *I Domenicani*, in *ivi*, cit., pp. 129-144.

prattutto nell'Italia meridionale, era frequente che gli Ordini religiosi intenzionati ad insediarsi in città dovessero, per ragioni di spazio, ripiegare in zone ai margini dell'abitato. Questa particolare condizione, tuttavia, permetteva loro di poter scegliere, per l'edificazione dei conventi e chiese, le aree cittadine che prospettavano il maggior sviluppo urbano, così da garantirsi per il futuro quella centralità inizialmente mancata.

Ad Avellino la zona prescelta non poteva essere che quella in direzione di Napoli, dove un ampio spazio pianeggiante, allora appena fuori il borgo, si prestava benissimo allo scopo. Prende così vita il cosiddetto 'Largo', come sarà chiamata in origine quell'area dalla forma trapezoidale che, dopo tante alterne vicende ed altrettante denominazioni, è oggi nota col nome di piazza Libertà²².

Una tavola acquerellata del 1765 eseguita dall'agrimensore Giacomo Baratta e conservata presso l'Archivio di Stato di Avellino, pur sovvertendone il reale orientamento, documenta la situazione del Largo in quegli anni [Fig. 6].

Già nella sua denominazione (*Pianta dello Largo di questa città di Avellino che sta' avanti il Palazzo di Sua Eccellenza il Signor Principe*), la tavola avvisa che – oltre ai conventi dei Domenicani e dei Francescani, rispettivamente collocati negli angoli nord-ovest e sud-ovest del Largo – si è registrato nell'area l'inserimento di un importante ulteriore edificio: il nuovo palazzo dei principi Caracciolo. La realizzazione in loco, tra il 1709 e il 1714, del nuovo palazzo dei Caracciolo scaturisce dalla necessità dei principi di sostituire come loro abitazione principale l'ormai poco funzionale e decentrato castello, e di fatto determina in modo sempre più inequivocabile il futuro orientamento della città verso occidente.

Il Largo, per come appare nella tavola di Giacomo Baratta, risulta pertanto nel 1765 già circondato da una cortina continua di edifici di buona architettura. Le strutture più rilevanti, oltre ai già citati conventi con le rispettive chiese e al palazzo dei Caracciolo, sono quelle dell'Ospedale di Sant'Onofrio (realizzato nell'angolo sud-ovest, di fronte al monastero dei domenicani) e soprattutto il Palazzo Vescovile, che dagli anni Trenta del XVIII secolo viene collocato sul lato est del Largo, divenendo il fondale principale della piazza secondo la lunga prospettiva visuale che giunge da Porta Napoli, posizionata esattamente sul lato opposto.

La suddetta Porta, in effetti, rivestiva ormai principalmente la funzione di arco di accesso alla piazza rispetto a quello «stradone lungo un miglio», già documentato dal Pacichelli (1703) e dal de' Franchi (1709) come un vasto viale alberato, che costituiva il tratto avellinese della Regia Strada delle Puglie²³.

22. MASSARO, MONTEFUSCO, *Strade e piazze*, cit., pp. 90-94.

23. Così i due autori: «si adorna il suo ingresso [di Avellino], che è di maestosa Porta [Napoli] dalla via dritta, larga, e distesa per mille passi; con alberi di pioppi nell'uno, e l'altro lato situati con giusto, e bell'ordine, che formano un bellissimo grottone, le strade per dentro in poggio, & in piano ben sel-



6_Pianta dello Largo di questa città di Avellino che sta' avanti il Palazzo di Sua Eccellenza il Signor Principe. Giacomo Baratta, tavola acquerellata (1765). Archivio di Stato di Avellino, Prot. Not. AV. IV, b. 1163.

7_Veduta del Largo di Avellino presa dal Palazzo Vescovile. Olio su tela di Cesare Uva, 1824-1886, (da DE CUNZO, DE MARTINI, *Avellino*, cit., p. 55).



7

La lunga strada in questione, perfettamente rettilinea e nota come Viale dei Pioppi, proprio per le fitte alberature che la fiancheggiavano, risultava quindi il tracciato ideale del nuovo sviluppo cittadino, e aveva come punto focale di riferimento proprio piazza Libertà.

All'alba del XIX secolo, con l'elevazione di Avellino a capoluogo del Principato Ultra, prese avvio un deciso rinnovamento della città che nel 1810 portò all'abbattimento delle due porte urbane di Napoli e di Puglia²⁴.

Gli insediamenti andarono così sempre più ad inoltrarsi lungo l'asse del Viale dei Pioppi e la strada perse progressivamente la sua originaria connotazione di vasto viale alberato per acquisire invece quella di più elegante Corso cittadino, su cui cominciarono ad allinearsi a nord e a sud palazzi di bell'impianto [Figg. 7-8].

La sua trasformazione fu tale che nel 1863 venne sancito, almeno per il suo primo tratto posto tra piazza Libertà e via De Conciliis (in corrispondenza dell'allora Orto Botanico, oggi Villa Comunale)²⁵, l'opportuno cambio di denomina-

ciate, e disposte, tutte Carozabbili». Cit. Giovan Battista PACICHELLI, *Il Regno di Napoli*, cit., p. 239; «Bellissimo insieme, ed amenissimo sì è l'ingresso a quei [i forestieri], che da Napoli vi entrano per un ampissimo Stradone della lunghezza d'un miglio, tutto a fil dritto di quà, e di là fiancheggiato da Alberi altissimi de' Pioppi, in bella pianura da ville amenissime coronata. Dal principio di questo stradone si scuopre maestosa la Porta [Napoli]». Cit. Francesco DE' FRANCHI, *Avellino illustrato*, cit., p. 613.

24. Renata DE LORENZO, *Dalla "vita di piazza" alla "vita di toga". Trasformazioni urbane e sociali nell'Avellino napoleonica*, in «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», XXIII n.s. 1, 1986, pp. 59-86; Francesco BARRA, *Avellino capoluogo di provincia*, in Gabriella Pescatori Colucci, Errico Cuozzo, Francesco Barra (a cura di), *Storia illustrata di Avellino*, cit., vol. IV, *Il Risorgimento*, pp. 49-64; Emilia SARNO, *I processi urbani nel mezzogiorno e il decennio francese: il caso di Avellino*, in Silvi Siniscalchi (a cura di), *Scritti dedicati a Vincenzo Aversano*, Edizioni Gutenberg, Fisciano 2014, vol. I, pp. 623-643.

25. Sulla Villa Comunale di Avellino si veda la relativa scheda proposta in Giuseppe MUOLLO, Giovanni



8_Piazza della Libertà e Corso Vittorio Emanuele II in una cartolina della prima metà del secolo scorso.

8

zione in Corso Vittorio Emanuele II²⁶ [Fig. 9].

Al di là di questo limite, in direzione di Napoli, la strada continuava invece, anche oltre questa data, ad essere caratterizzata da alberature laterali. Questa volta però si tratterà di platani, impiantati tra il 1868 e il 1870, che non muteranno tuttavia la popolare indicazione della strada come «fòre 'e chioppe», con una chiara allusione ancora alle precedenti alberature. Solo successivamente – dopo aver tenuto per breve tempo il nome di Viale Regina Margherita, prima, e Gramsci, poi – questo secondo blocco della vecchia strada dei Pioppi sarà definitivamente chiamato Viale Italia²⁷ [Fig. 10].

Per concludere, si può quindi sostenere che i due casi di studio proposti possono considerarsi in simbiotica antitesi perché, pur mantenendo tra di loro un certo rapporto urbanistico ed architettonico (piazza della Dogana e piazza della Libertà sono ancora oggi collegate da via Giuseppe Nappi, l'antico Stretto)²⁸, risultano al contempo distinte testimonianze di epoche molto diverse; in totale contrapposizione in quanto alle necessità politiche, economiche e sociali espresse dalla città del cui impianto hanno parimenti contribuito alla definizione.

VILLANI (a cura di), *Restauro in Irpinia. Trenta edifici recuperati nella Diocesi di Avellino*, Catalogo della mostra (Avellino, museo del Duomo, 16 settembre 1989), De Luca Edizioni, Roma 1989, pp. 49-51.

26. MASSARO, MONTEFUSCO, *Strade e piazze*, cit., p. 172.

27. *Ibidem*, p. 88.

28. *Ibidem*, pp. 108-109.

9_Cartografia di Avellino utilizzata per l'elaborazione del piano regolatore del 1968 (da DE CUNZO, DE MARTINI, *Avellino*, cit., p. 112).



9

10_L'inizio del lungo asse viario di Viale Italia. Le alberature attuali (platani) sostituiscono le più antiche che originariamente conferivano alla strada il nome di Viale dei Pioppi.



10



45

AZIENDE AGRARIE E FONDALI DI INGRESSO NELL'ORISTANESE TRA XVIII E XIX SECOLO

*Agricultural Farms and Entrance Backdrops in the Oristanese region
Between XVIII and XIX century*

DOI: 10.17401/su.15.ms08

Marcello Schirru

Università di Cagliari

marcello.schirru@unica.it

Parole chiave

Architettura sabauda, Settecento, Ottocento, architettura rurale in Sardegna, portali in Sardegna
Savoy Architecture, Eighteenth Century, Nineteenth Century, Rural Architecture, Portals, Sardinia

Abstract

Le campagne intorno ad Oristano, nella Sardegna centro-occidentale, conservano interessanti testimonianze dell'imprenditoria agraria sette-ottocentesca, sviluppatasi in conseguenza delle riforme e degli editti governativi tesi alla maturazione di un panorama produttivo modernamente inteso. Grandi poderi arborati, foraggiere, coltivazioni estensive, concepite secondo modelli di stampo illuminista, sostituiscono l'assetto territoriale proprio della feudalità, introducendo nuove declinazioni della signorilità rurale. Accanto ad essi, sorgono splendidi accessi alle tenute, la cui valenza, già nota per le interessanti componenti architettoniche, non è mai stata indagata sotto il profilo dell'inserimento urbanistico e scenografico nel sistema di percorrenze agrarie. In diversi casi, la forma e disposizione dei portali, come fondali di un palinsesto prospettico attentamente studiato, denota una raffinata progettualità, tesa ad esaltare l'immagine e la presenza dei poderi serviti.

The countries around Oristano, in central-western Sardinia, retain interesting evidence of eighteenth-nineteenth-century agricultural entrepreneurship, developed as a result of the reforms and government edicts aimed at the maturation of a modern production landscape. Large farms with trees, forage, extensive crops, according to Enlightenment models, replace the territorial structures of feudalism, introducing new declinations of rural nobility. Next to them, there are splendid entrances to the estates, whose value, already known for the interesting architectural

components, has never been investigated for the urban and scenographic insertion in the system of agricultural routes. In several cases, the shape and layout of this portals, as backdrops of a well-studied perspective plot, denotes a refined design, aimed at enhancing the image and presence of the farms served.

Fiore all'occhiello delle classi agiate, le tenute di campagna godono una rinnovata attenzione nella tarda Età Moderna, tesa a conciliare le esigenze produttive con l'avanzare delle teorie agronomiche e gli sfarzi di una committenza sempre più dinamica e ambiziosa. Le aziende rurali assumono connotazioni architettoniche di pregio, interpretando in chiave edonistica le riforme introdotte nel comparto agrario. Nella «edificazione della terra»¹, per citare una nota espressione di Carlo Cattaneo, le foraggere e i chiusi arborati allargano i propri confini, scardinando la storica alternanza tra campi coltivati e pascoli. Il passaggio epocale innesca aspre contese in seno alle comunità di villaggio, a causa dell'assottigliarsi del dominio utile sulla terra e sui suoi frutti. In Sardegna, come in altre regioni d'Europa, l'apice del fenomeno coincide con il primo Ottocento ed anticipa l'abolizione del regime feudale. Sulla scia delle riforme agronomiche, le aziende evolvono in microcosmi produttivi autonomi: la residenzialità di piacere trova ideale appagamento nella trama regolare dei coltivi, portatrice di un ordine universale nuovo e riflesso di una società perfetta ed 'illuminata'².

I caratteri architettonici delle tenute agricole rispondono alle strategie di affermazione della committenza; tra essi, si fa largo un ceto di *parvenue*, introdotti nel circolo dell'aristocrazia terriera attraverso la concessione delle 'Patenti di Nobiltà', dietro impegno ad attuare progetti di miglioramento fondiario o infrastrutturale. Per quanto riguarda il Regno di Sardegna, l'importante strumento pattizio trova largo impiego fin dal secondo Settecento, sebbene l'apice sia raggiunto agli inizi del secolo seguente, favorito dalla emanazione di alcuni editti governativi, finalizzati alla delimitazione, privatizzazione e piantumazione di terre arborate e foraggere. Laddove l'imprenditore non può ambire al rilascio

1. Luigi EINAUDI, *La terra è un edificio ed un artificio*, in «Rivista di Storia Economica», IV, 1939, pp. 231-233.

2. Dall'ampia bibliografia sul riformismo agrario sette-ottocentesco, citiamo: David GRIGG, *Storia dell'agricoltura in Occidente*, Il Mulino, Bologna 1994; IDEM, *La dinamica del mutamento in agricoltura*, Il Mulino, Bologna 1985; Mauro AMBROSOLI, *Scienziati, contadini e proprietari. Botanica e agricoltura nell'Europa occidentale 1350-1850*, Einaudi, Torino 1992; Marc BLOCH, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, in «Bulletin de l'Association Guillaume Budé», XXXIII, 1931, pp. 56-62. Per quanto riguarda nello specifico la Sardegna: Gian Giacomo ORTU, *Le campagne sarde tra XI e XX secolo*, CUEC, Cagliari 2017, pp. 93-131; Giuseppe RICUPERATI, *Il riformismo sabaudo settecentesco e la Sardegna. Appunti per una discussione*, in «Studi Storici», I, 1986, pp. 57-92. Francesco GEMELLI, *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento della sua agricoltura*, in Luigi Bulferetti (a cura di), Editrice Sarda Fossataro, Cagliari 1966.

della patente, si assiste comunque alla maturazione di una borghesia rurale modernamente intesa. Questi strumenti legislativi preparano, di fatto, il terreno alla definitiva abolizione del feudo, sancita anch'essa per editto regio nel 1836. Né si trascuri l'evolvere di una disciplina, l'Agronomia, ora all'attenzione delle élite, ad imitazione dei circoli intellettuali anglosassoni: si consideri la fondazione, nel 1804, della Reale Società Agraria ed Economica, con sede a Cagliari, allora capitale del regno e sede della Corte sabauda³.

Grazie agli editti governativi e all'affermazione della nuova nobiltà terriera, tante aziende acquistano un prestigio fino ad allora sconosciuto. La residenza, certamente, ma anche l'organizzazione complessiva della tenuta agricola suscitano l'attenzione di committenti e progettisti: nel moderno paesaggio rurale, sempre più mosaico di proprietà chiuse, proliferano sontuosi portali, interfaccia esclusivi col mondo esterno. L'inserimento del varco carrabile nella viabilità rurale adotta spesso espedienti scenografici attentamente studiati, il cui obiettivo primario è esaltare l'immagine dell'azienda e l'agiatezza dei possidenti.

Allo stato attuale, la presenza di portali sette-ottocenteschi non è equamente distribuita nell'entroterra sardo, per quanto la mole di questi oggetti conferisca un'insospettabile resistenza al degrado naturale e all'abbandono, al punto da sopravvivere alle più fragili residenze servite. Le fertili campagne di Oristano e Sassari ospitano i manufatti più numerosi ed interessanti, talvolta concepiti in forme monumentali; più rari e alla scala minore i portali nell'agro di Bosa e Alghero, testimoni superstiti di un campionario un tempo ben più ampio. Il primo dato significativo, dunque, è la concentrazione di queste architetture nella fascia centro e nord-occidentale della Sardegna; per ragioni ignote, non si conservano esempi significativi nel circondario di Cagliari, nonostante la presenza di alcune tenute sette-ottocentesche inglobate nel tessuto urbano odierno⁴.

3. Risalgono all'epoca descritta l'Editto per l'impianto e l'innesto degli olivi (1806); l'Editto delle Chiudende (1820); l'Editto Abolitivo del Feudo (1836). Giova ricordare le riforme settecentesche finalizzate al riordino dei Monti Granatici e l'istituzione dei Consigli Comunitativi dei villaggi. A titolo di esempio, per conseguire la Patente di Nobiltà, è necessaria la piantumazione di 8.000 olivi. Si vedano, sull'argomento: Giampaolo SALICE, *Dal villaggio alla nazione. La costruzione delle borghesie in Sardegna*, AM&D, Cagliari 2011; Giovanni MURGIA, *Comunità e baroni. La Sardegna spagnola (secoli XV-XVII)*, Carocci, Roma 2000; ORTU, *Le campagne sarde*, cit., p. 93.

4. Marcello SCHIRRU, *Le residenze signorili nella Sardegna moderna (XVI-XVIII secolo)*, Cagliari, Carlo Delfino Editore, Sassari 2017, pp. 128-130; Federico MADEDDU, *La promozione dei portali monumentali dell'Oristanese: produzione di una brochure turistica in lingua inglese*, Tesi di laurea, relatori Antonio Pinna, Stefania Gandin, Università degli Studi di Sassari, Facoltà di Lingue e Letterature Straniere, a.a. 2010-2011; Ivo Serafino FENU, *Portali monumentali dell'Oristanese*, in «Quaderni Oristanesi», XLIX-L, 2003, pp. 97-124; Giuseppe PAU, Franco MURA, *I portali monumentali dell'Oristanese*, Lions Club, Oristano 1980; Osvaldo LILLIU, *Portale settecentesco di Vitu Sotto a Donigala Fenughedu (Oristano)*, in «Studi Sardi», XXII, 1971, pp. 406-412; Vico Mossa, *Architetture sassaresi*,

1_Donigala Fenughedu (Or),
Portale di Vito Soto, attr.
Giuseppe Viana, prog. 1779-
1781.

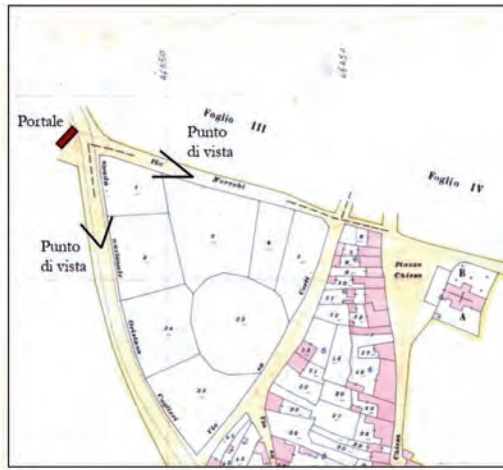


1

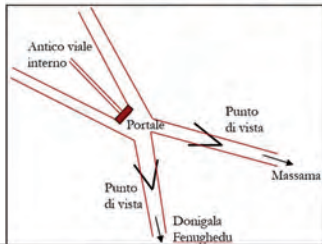
Le campagne dell'Alto Oristanese conservano i portali più rilevanti sotto il profilo architettonico, per i quali è possibile delineare la logica di inserimento nella viabilità rurale. Alcuni varchi assumono il ruolo di veri e propri fondali prospettici, in magistrale dialogo con le strade di penetrazione agraria e, elemento oggi impercettibile, con gli scorci visuali dalle carrozze. Sotto questa lente, gli ingressi alle antiche tenute acquistano straordinarie valenze paesaggistiche, non meno significative del linguaggio rococò o classicista della loro architettura.

L'unico caso parzialmente noto agli studiosi è il portale di Vito Soto, nella frazione oristanese di Donigala Fenughedu, monumentale ingresso ad un antico uliveto, per il quale trova unanime consenso l'attribuzione al progettista piemontese Giuseppe Viana [Fig. 1]. L'immagine ariosa dell'edificio, alto circa otto metri, capace di fondere armoniose volute e decori di sapore mitteleuropeo, denota la profonda cultura dell'autore e distoglie lo sguardo da un sofisticato espediente

Edizioni Gallizzi, Sassari 1965, pp. 50-53; IDEM, *Sull'origine dei portali monumentali di campagna eretti in alcune località della Sardegna*, in «Studi Sardi», I-III, 1949, pp. 299-320. Merita un plauso il pregevole progetto scolastico "Salviamo i portali di Sassari", condotto dalla classe II C della Scuola Media n. 3 "Pasquale Tola" di Sassari, Anno Scolastico 1998-1999, docenti Speranza Moretti, Antonio Masia e Michela Maoddi.



2_Donigala Fenughedu (Or), Portale nella periferia settentrionale della frazione, inizi Ottocento (?).

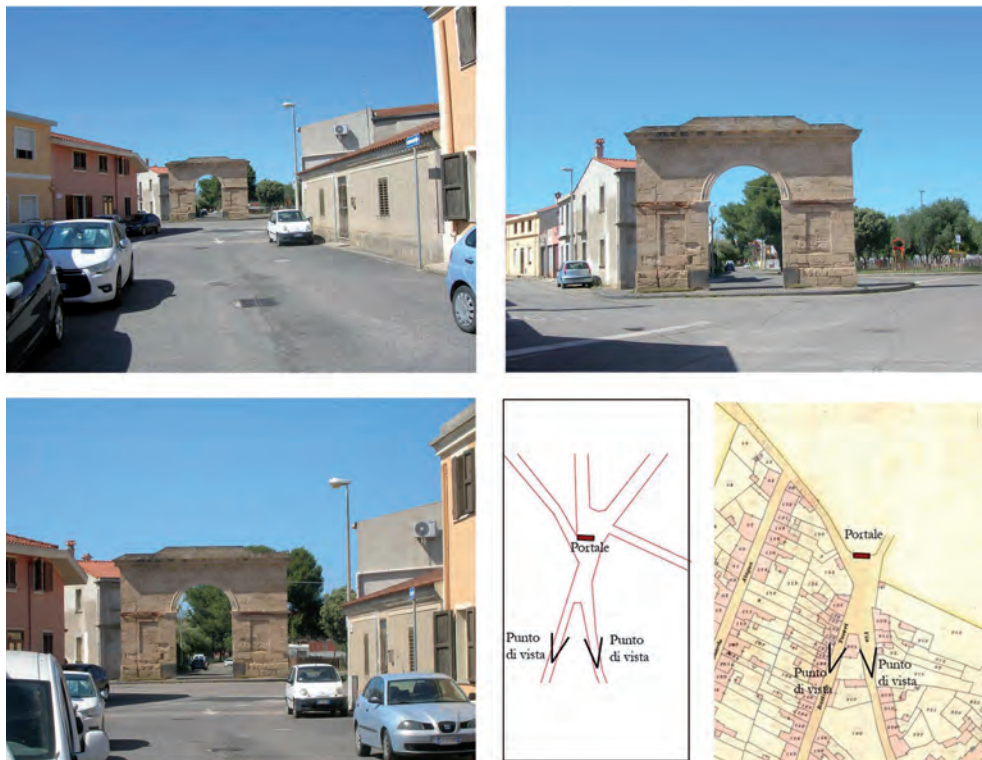


2

funzionale. Sorgendo sullo sfondo di una stretta curva a gomito, il portale inclina gli stipiti, in modo da accogliere, addolcendolo, l'ingresso dei veicoli; stessa giacitura assumono gli acroteri superiori, conferendo un singolare dinamismo d'insieme. L'ingegnosa soluzione tradisce la concezione complessiva del portale: fondale ultimo di un percorso sinuoso, con origine nella piazza del vicino villaggio, e simmetrico *pendant* al santuario della Vergine del Rimedio. Nonostante l'ondeggiare della strada e dei veicoli, in una vegetazione verosimilmente più rigogliosa dell'odierna, il portale è sempre percepibile all'osservatore come sfondo e punto focale.

Sempre a Donigala Fenughedu, lungo la strada per Nurachi, troviamo un secondo oggetto interessante, paradigmatico di una soluzione ricorrente tra gli antichi accessi di campagna [Fig. 2]. In questo caso, il portale occupa una posizione singolare, in un crocicchio generato dalla confluenza di quattro strade: l'edificio arretra ai margini dell'incrocio, lasciandosi lambire dai due percorsi in uscita dall'abitato. Che la soluzione sia progettualmente studiata è dimostrato dalla posizione del varco rispetto alla tenuta retrostante, di cui non permane traccia, ad eccezione dei confini ancora delimitati dalle vie laterali. L'antica azienda agraria ha dimensioni considerevoli: un perimetro talmente esteso da offrire molteplici possibilità all'ubicazione dell'ingresso. Eppure, il desiderio di privilegiare le potenzialità scenografiche spinge committente e progettista a disporre il portale

3_Cabras (Or), Portale di don Pepi, prima metà Ottocento (?).



3

nel lato più corto della tenuta, ma prospiciente l'incrocio. Col suo elegante terminale curvilineo, l'edificio funge da fondale prospettico per quanti, lasciati alle spalle il paese, si dirigono verso la campagna; esso funge, inoltre, da elemento divisorio per le due strade di confine nonché direttrici di penetrazione agraria. La vista zenitale dell'area rivela dettagli geometrici ancor più interessanti: dal varco di accesso ha origine il viale interno alla tenuta, concepito come bisettrice fra i percorsi di confine dell'azienda. Il portale occupa una posizione baricentrica, imponendosi come fondale prospettico bivalente, nei confronti dell'abitato e per quanti abbandonano la tenuta. Dati questi presupposti, è lecito ipotizzare lo studio altrettanto puntuale della vegetazione arborea, componente necessaria a valorizzare il geometrismo alla base del progetto e il ruolo cardine affidato al viale interno.

La soluzione descritta, con il portale al vertice di una prominenza ristretta della tenuta, non è rara tra i portali dell'Oristanese: almeno tre casi, fra gli edifici superstiti, adottano il medesimo espediente. Il cosiddetto portale *di don Pepi*, nel paese di Cabras, si staglia come fondale prospettico all'incrocio di cinque strade, oggi prossime al margine settentrionale del paese [Fig. 3]. Fiancheggiati dall'edificio otto e novecentesco, questi percorsi formano in origine un articolato sistema di penetrazione agraria, in parte tangente lo stagno. La prima mappa



4_Cabras (Or), Portale nella periferia orientale della frazione di Solanas, inizi Ottocento (?).

4

catastale, risalente alla metà dell'Ottocento, testimonia il perfetto allineamento tra il portale e la strada retrostante, l'attuale via Tirso, e l'incompiutezza della futura via Cristoforo Colombo, raffigurata come un corto tratturo privo di collegamento con l'incrocio. All'epoca della mappa, dunque, non è stato ancora tracciato il percorso interno alla tenuta, tanto da suggerire una datazione più tarda, quindi pienamente ottocentesca per il portale. In alternativa, dovremmo anticipare di svariati decenni l'impianto dell'azienda agraria e dedurne il rapido fallimento: ipotesi incompatibile con i caratteri classicisti del portale e con il radicarsi dell'appellativo *di don Pepi*, nella tradizione storica di Cabras.

Quale sia l'effettiva cronologia, emerge una prospettiva bifronte per il portale: punto di convergenza ottica per le due strade in uscita dal paese; fondale d'arrivo per l'asse interno alla tenuta. Il diverso trattamento decorativo tra i due fronti del manufatto, l'uno connotato da un sobrio classicismo, l'altro liscio, denota il passaggio da una realtà esterna, il paese e la viabilità di penetrazione agraria, ad una dimensione privata. Lo studio prospettico trova conferma nella possibilità di traguardare visivamente i lati del portale, percorrendo le strade un tempo confini laterali dell'azienda.

Sempre in territorio di Cabras, ma nella vicina frazione di Solanas, troviamo un ulteriore esempio concepito secondo la logica descritta [Fig. 4]. Anche in questo caso, il portale occupa il fulcro prospettico e nodale in un crocicchio di quattro

5_Donigala Fenughedu (Or),
Portale di Loffredo, fine
Settecento (?).



5

strade rurali; il quinto percorso, un lungo viale rettilineo, ormai fagocitato dalla vegetazione, ha origine nel punto di accesso alla tenuta per inoltrarsi al suo interno. L'antico complesso agrario è l'unico a conservare i resti della residenza direzionale e degli annessi, i quali meriterebbero un adeguato piano di recupero e valorizzazione. Il portale si impone con delicatezza alla vista del passante, con l'insolita giacitura di scorcio, disvelando, pian piano, le eleganti linee classiciste. Il viale interno traccia una continuità logica e prospettica fra le percorrenze, attribuendo al varco il ruolo di fondale per entrambe le direttrici e di interfaccia architettonico con il mondo esterno.

Altrettanto interessante è la disposizione urbanistica del portale di Loffredo, situato anch'esso ai margini settentrionali della frazione di Donigala Fenughedu, in prossimità della parrocchiale intitolata a Sant'Antonino Vescovo [Fig. 5]. Lo slargo antistante la chiesa ha la forma di un triangolo isoscele, con il vertice rivolto al paese; il portale occupa il lato corto e superiore della piazza, base geometrica ideale della figura, affiancato da due vie di penetrazione agraria, un tempo confini laterali dell'azienda. La strada di collegamento tra i paesi di Massama e Nurachi lambisce l'edificio e segna il limite di espansione dell'abitato. L'articolato sistema di percorsi e slarghi riserva al portale la consueta posizione di punta, nel limite meridionale della tenuta, nonostante lo sviluppo perimetrale dell'antico chiuso. Il leggero scostamento rispetto all'asse geometrico della piazza denota l'accuratezza del progetto e la volontà di elevare l'edificio a protagonista architettonico dell'intorno urbano: una variazione appena percepibile, ma necessaria a garantire l'allineamento con la strada in uscita dal paese. Le flessuosità *rocaille* delle volute e della



6_Milis (Or), Portale della tenuta Villaflor (famiglia Pilo Boyl di Putifigari), metà Ottocento.

6

cimasa impreziosiscono l'immagine del manufatto, enfatizzandone la presenza e il ruolo. Il portale *di Loffredo* si impone come fondale prospettico ed oggetto architettonico privilegiato nel contesto urbano, prevalendo perfino sulla vicina chiesa, disposta in posizione laterale e meno visibile⁵.

Da ultimo, segnaliamo un esempio tardo, forse risalente al secondo Ottocento, nel quale la signorilità agreste si fonde con le tendenze revivalistiche in voga nell'Europa dell'epoca. Ai margini meridionali di Milis, florido paese a nord di Oristano, cresce il *Bosco di Villaflor*, detto anche *s'Ortu e is Paras* (l'Orto dei Frati), in ricordo dell'originale appartenenza all'abbazia camaldolese di Santa Maria di Bonarcado [Fig. 6]. Rinomata per la coltivazione di agrumeti, la zona conserva testimonianze di antiche aziende agrarie, tra le quali primeggia l'esteso complesso di Villaflor, acquisito per via matrimoniale dalla famiglia Pilo Boyl, marchesi di Putifigari, agli inizi dell'Ottocento⁶.

L'interessante operazione, completata con la riorganizzazione produttiva dell'agrumeto, rispecchia il culto della *grandeur* ancora in voga nella società aristocratica dell'epoca, declinata, nel caso specifico, nell'edonismo rurale. L'accesso

5. La presenza di alberi dall'ampia chioma ostacola, oggi, la piena percezione del portale.

6. Salvatore NAITZA, *Architettura dal '600 al Classicismo purista*, Storia dell'Arte in Sardegna, Ilisso, Nuoro 1992, scheda 55; Alberto DELLA MARMORA, *Itinerario dell'Isola di Sardegna*, Tipografia di A. Alagna, Cagliari 1868, ried. a cura di Giovanni Spano, pp. 422-423.

monumentale alla grande tenuta Villaflor diviene oggetto privilegiato nel ridisegno complessivo dell'area. Il portale sorge imponente al termine di un lungo rettilineo alberato: il varco ad ogiva, l'alternanza di filari lapidei bianchi e amaranto, gli svelti pinnacoli sommitali ne esaltano l'aura medievaleggiante, captando l'attenzione dell'osservatore fin dall'imbocco del viale. L'alta parete bicroma diviene punto focale di un percorso costellato di emergenze architettoniche, in parte sopraggiunte dopo gli investimenti dei Pilo Boyl, certo sensibili alla valenza simbolica e scenografica dell'avvicinamento in carrozza. Ai lati del rettilineo, sorgono, infatti, la chiesa medioevale di San Paolo, caratterizzata anch'essa dal fronte bicromo, convertita in cappella funeraria del nuovo Campo Santo, e la grande tenuta Pernis, con l'ampio e delicato cancello ad aste metalliche. Ma tutto il palinsesto architettonico punta, di fatto, verso il portale e l'agrumeto dei Pilo Boyl; quindi, alla residenza estiva dei marchesi, nella piazza principale del paese, tutti riconfigurati nel pieno Ottocento.

Con tutta probabilità, l'iniziativa di Pilo Boyl approfitta della riorganizzazione viaria intrapresa dal Governo con la costruzione della Strada Reale fra Cagliari e Porto Torres. Conclusa l'imponente infrastruttura, il Regno di Sardegna dedica analoga attenzione ai collegamenti verso le città e località strategiche. Rientra in questo complesso di interventi la strada fra Santu Lussurgiu e Tramatzu, nel versante precedente l'incrocio con la nuova Strada Reale, il cui tratto finale attraversa l'agro di Milis. Sull'importanza, non solo produttiva, dell'opera ci informano i manoscritti dell'ingegnere Lodovico Bonino, autore del progetto, risalenti al 1840. Secondo il funzionario del Genio Civile, la vecchia strada è percorsa spesso da personaggi altolocati, proprietari degli agrumeti o in semplice visita. Destinata a collegare vari villaggi dell'Alto Oristanese, la nuova infrastruttura fornirebbe un notevole sostegno all'economia di Milis, favorendo gli spostamenti del bracciantato ed il trasporto degli agrumi⁷.

Ipotizzare, dunque, per il portale di Villaflor, una cronologia in linea con il tracciamento della strada non sarebbe un azzardo; eventualità compatibile con i caratteri architettonici dell'opera. Al contrario, le linee rococò di alcuni ingressi, in particolare i portali *di Vitu Soto* e *di Loffredo*, suggeriscono modelli di riferimento tardo-settecenteschi⁸.

Per quanto riguarda il podere *di Vitu Soto*, guadagnerebbe credito la paternità di Giuseppe Viana, raffinato progettista piemontese, capace di oscillare tra graziosità rococò e più misurate espressioni classiciste. Sensibile alle influenze mit-

7. Archivio di Stato di Cagliari, Regia Segreteria di Stato e Guerra, Serie II, busta 1398 (Strade e Ponti Comunali - Provincia di Oristano), s.n.c.

8. Possiamo estendere il ragionamento al portale detto 'degli Scolopi', benché estraneo al tema trattato.

7



7_Torino, La villa Salviati, già villa Bogiet (o Boggetto) e Nobili, portale e cappella Giuseppe Viana, 1787.

teleuropee, Viana è protagonista dell'architettura oristanese tra il 1776 ed il 1780, come attuatore delle politiche mecenatesche di don Damiano Nurra, marchese d'Arcais. È, forse, l'aristocratico ad introdurre il progettista fra la nobiltà agraria lagunare insieme al possidente Antonio Vito Soto. La costruzione del ponte di Fordongianus, nel 1779, assicura all'imprenditore le Patenti di Nobiltà, con una cerimonia che vede partecipare lo stesso d'Arcais, in qualità di padrino. L'episodio restringe ad appena un biennio l'ideazione del monumentale accesso alla tenuta di Soto, risalendo al 1781 il primo congedo dalla Sardegna di Viana⁹. La differenza qualitativa tra la concezione generale dell'opera e l'esecuzione di alcuni dettagli, già evidenziata dalla critica, lascia supporre l'assenza del progettista piemontese durante la fase costruttiva, ritardando di qualche anno la fabbrica effettiva del portale¹⁰.

L'ingerenza con il mondo delle tenute agrarie è un fatto ricorrente nel percorso professionale di Viana: nei dintorni di Torino, ad esempio, si conservano pregevoli interventi nelle vigne Sartoris (già Bogiet, o Boggetto; poi Nobili), tra cui il bel portale, e Buontempo (poi Salviati) sebbene successivi al rientro del progettista in Piemonte [Fig. 7]¹¹.

Nella maggior parte dei casi, però, il tentativo di datare un patrimonio architetto-

9. Marcello SCHIRRU, *Le vicende architettoniche dei Seminari Sardi tra le carte d'archivio sette e ottocentesche*, in Mons. Ignazio Sanna (a cura di), *Il Seminario Arcivescovile di Oristano. Studi e ricerche sul Seminario (1712-2012)*, I, «Studi Arborensi», III, Edizioni l'Arborensense, Oristano 2013, pp. 278-282. Per la concessione delle Patenti di Nobiltà ad Antonio Vito Soto, si veda: Silvia MEDDE, *Giuseppe Viana e l'architettura del XVIII secolo in Sardegna*, in «Bollettino Bibliografico Sardo», XVIII-XIX, 1994, p. 29.

10. LILLIU, *Portale settecentesco*, cit., 1971, pp. 411-412.

11. Silvia MEDDE, *Viana, Giuseppe*, in «Dizionario Biografico degli Italiani, Treccani», 99, 2020.

8_Antologia di alcuni portali delle campagne oristanesi, secoli XVIII-XIX.



8

nico privo di fonti dirette e certe risulta un esercizio velleitario; a meno di considerazioni tese ad una collocazione d'insieme. Incentivate dagli editti regi ottocenteschi, le aziende agrarie oristanesi traggono probabile ispirazione dalle cascine piemontesi e, forse, lombarde¹². La nuova signorilità rurale raggiunge pieno sviluppo tra i secoli XVIII e XIX, trovando iniziale sfogo nei virtuosismi rococò, ma virando presto verso un sobrio classicismo, riflesso dell'ordine funzionale, produttivo e sociologico propri dei modelli aziendali di stampo illuminista. Occorre, quindi, ipotizzare una cronologia successiva alle riforme agrarie ottocentesche per la maggior parte dei portali oristanesi, esempi straordinari di una cultura della signorilità rurale ancora in attesa di adeguata valorizzazione [Fig. 8].

12. Chiara DEVOTI, Giosuè BRONZINO, *Lacerti di un sistema agrario: le cascine della «parte piana della Città» di Torino, tra persistenza e pianificazione urbanistica*, in Clementina Barucci, Gabriele Corsani, Pier Luigi Palazzuoli (a cura di), *Principi urbanistici degli stati italiani, dalla metà del Settecento alla Restaurazione*, «Storia dell'Urbanistica», XII, 2020, Edizioni Kappa, Roma 2020, pp. 467-485; Chiara RONCHETTA, Laura PALMUCCI QUAGLINO (a cura di), *Cascine a Torino. La più bella prospettiva d'Europa per l'occhio di un coltivatore*, Edifir, Torino 1996; Elisa GRIBAUDI ROSSI, *Cascine e ville della pianura torinese: briciole di storia torinese rispolverate nei solai delle ville e nei granai delle cascine*, Le Bouquiniste, Torino 1970; Giovanni Lorenzo Amedeo GROSSI, *Guida alle cascine, e vigne del territorio di Torino e suoi contorni ...*, in cui si danno diverse notizie utili, ed interessanti, massime in ordine alli Feudi, e distretti delle Parrocchie in detto territorio esistenti, Torino 1790.



STRADE CON FONDALE NELLE NUOVE FONDAZIONI E RIFONDAZIONI URBANE IN SICILIA (XVII-XVIII SEC.)

Streets with Backdrops in New Urban Foundations and Re-Foundations in Sicily (17th-18th Centuries)

DOI: 10.17401/su.15.aa-eg09

Armando Antista, Emanuela Garofalo

Università degli Studi di Palermo

armando.antista@unipa.it; emanuela.garofalo@unipa.it

Parole chiave

Cinisi, monastero benedettino di San Martino delle Scale, Catania, fondazioni urbane, fondale
Cinisi, S. Martino delle Scale Benedictine Monastery, Catania, Urban Foundations, Backdrops

Abstract

Nell'urbanistica siciliana di età moderna il modello della strada con fondale fu applicato non di rado nella progettazione di città di nuova fondazione. Sullo sfondo di una più ampia casistica, il contributo si concentrerà su un arco cronologico compreso tra la seconda metà del XVII e la prima metà del XVIII secolo, soffermandosi su casi studio che presentano rilevanti specificità. Relativamente al versante occidentale, un approfondimento verticale sarà dedicato al processo che, tra fine XVII e XVIII secolo, porta alla fondazione di Cinisi, diretto dall'abbazia benedettina di San Martino delle Scale. Una sequenza significativa, di cui si analizzeranno tre esempi, emerge inoltre dalle città ricostruite dopo il terremoto del 1693 nel Val di Noto: nell'urbanistica della ricostruzione settecentesca il ricorso al fondale monumentale metteva in relazione il tessuto urbano con le chiese madri o i palazzi feudali, che in alcuni casi costituivano preesistenze sopravvissute al sisma.

In Sicilian early modern urban culture, the model of the street with a backdrop was applied not infrequently in the design of newly founded cities. The contribution will focus on a chronological span between the second half of the 17th and the first half of the 18th century, dwelling on case studies with relevant specificities. Relative to the western side, a vertical in-depth study will be devoted to the process that, between the late 17th and 18th centuries, led to the foundation of Cinisi, directed by the Benedictine abbey of San Martino delle Scale. A significant sequence, three

examples of which will be analyzed, also emerges from the cities rebuilt after the 1693 earthquake in Val di Noto: in the 18th century reconstruction, the use of the monumental backdrop related the urban structure to mother churches or feudal palaces, which in some cases constituted pre-existences that survived the earthquake.

Introduzione

Nell'urbanistica siciliana di età moderna il modello della strada con fondale fu applicato non di rado, soprattutto nella progettazione di città di nuova fondazione, ma talora anche nella ricostruzione di centri colpiti da calamità naturali. Da uno sguardo allargato all'intero contesto isolano emerge una variegata casistica di età moderna, che si snoda in un arco cronologico compreso tra la fine del XVI e il XVIII secolo. Il più delle volte il fondale è costituito da un prospetto chiesastico, talora con esiti di grande valore scenografico ottenuti combinando la pendenza della strada e le forme delle quinte architettoniche: si pensi alla celebre via Nicolaci a Noto che converge, in salita, verso la facciata concava della chiesa di Montevergine. Meno frequentemente, e limitatamente ai centri feudali, l'asse di spina del piano sotteso a una nuova fondazione urbana è orientato verso il portale del palazzo baronale, un'alternativa particolarmente significativa per la carica retorica assunta in un'ottica di autocelebrazione del casato. È il caso di Roccavaldina [Fig. 1], ad esempio, dove il programma di rinnovamento della residenza medievale dei Valdina¹, dovette implicare anche la redazione di un piano per regolamentare l'assetto urbano circostante, e di Menfi, dove l'asse principale del piano elaborato intorno al 1637, per volere di Diego Aragona Tagliavia, principe di Castelvefrano, inquadra il portale del palazzo².

Nell'ambito di questa ampia casistica si è scelto di affrontare, per un verso, un approfondimento verticale dedicato a un singolare caso di nuova fondazione urbana, nella zona costiera a ovest di Palermo, diretto dall'abbazia benedettina di San Martino delle Scale, e con un disegno imperniato su un lungo asse rettilineo con fondale; per altro verso, tre casi legati a vicende urbane della Sicilia sud-orientale, Catania, Mirabella Imbaccari e Paternò, diverse per dimensioni e dinamiche insediative e di sviluppo urbano, in cui il modello della strada con fondale ha un ruolo cardine nella rifondazione o nella com-

1. Francesca PAOLINO, *Giacomo del Duca. Le opere siciliane*, Società Messinese di Storia Patria, Messina 1990, pp. 55-78.

2. Maurizio VESCO, *Diego Aragona Tagliavia, committente di città nuove*, in Aldo Casamento (a cura di), *Fondazioni urbane. Città nuove europee dal medioevo al Novecento*, Kappa, Roma 2012, pp. 287-304.



1_ Roccavaldina. Veduta della strada che inquadra il portale del castello (foto: Armando Antista).

1

plexiva rimodulazione del tessuto viario, dopo il sisma del 1693³.

La Corte benedettina e il Corso di Cinisi

Nel versante occidentale dell'Isola un caso meritevole di attenzione e quasi per nulla indagato fino a oggi, è quello di Cinisi⁴. Il centro abitato – distante da Pa-

3. Il saggio è frutto di ricerche condotte congiuntamente dai due autori, tuttavia il paragrafo intitolato *La Corte benedettina e il Corso di Cinisi* è stato redatto da Emanuela Garofalo, quello intitolato *Tre casi nella Sicilia sud-orientale: Catania, Paternò, Mirabella Imbaccari* da Armando Antista.

4. Su Cinisi si veda: Vito MANGIAPANI, *Cinisi. Memorie storiche e documenti*, Boccone del Povero, Palermo 1910; Paola MISURACA, *Cinisi*, in Maria Giuffrè, Giovanni Cardamone (a cura di), *Città nuove di Sicilia XV-XIX secolo. 2 Per una storia dell'architettura e degli insediamenti urbani nell'area occidentale*, Vittorietti, Palermo 1981, pp. 55-60; Leonardo PANDOLFO, *Cinisi. L'erba della memoria*, Ila Palma, Palermo-San Paolo 1997. Per una breve sintesi delle vicende fondative si veda anche: Maurizio VESCO, *Dall'Isola delle Femmine alla marina di Partinico: fenomeni insediativi e costruzione del territorio*, in Andrea Sciascia (a cura di), *Costruire la seconda natura. La città in estensione in Sicilia*

lermo circa 30 km – è ubicato in un'area dolcemente degradante verso la costa, ai piedi di Montagna Longa, confinante con i territori già appartenuti ai La Grua, baroni e poi principi di Carini⁵. Donato ai benedettini di San Martino delle Scale per atto testamentario nel 1382⁶, il feudo di Cinisi rimase per tutta l'età moderna nel possesso del potente monastero cassinese, sebbene in un clima litigioso e di continui contrasti con i signori di Carini, per questioni di confini e di sfruttamento delle risorse disponibili nel territorio⁷, non sfuggendo neppure a tentativi di confisca da parte del Regio Fisco, mai andati a buon fine⁸.

La singolarità della vicenda di Cinisi, nell'ambito della fondazione di città nuove nella Sicilia di età moderna, sta proprio nella regia benedettina del progetto. A partire dal secondo decennio del Seicento i monaci diedero un deciso impulso al popolamento del feudo – nei due secoli precedenti poco sfruttato – le cui potenzialità economiche derivavano oltre che dalle rendite agricole, dalla presenza di una tonnara – detta dell'Ursa (Orsa) – attività ulteriormente incrementata dall'acquisto da parte degli stessi della tonnara di Carini, già nel 1596⁹.

Secondo le cronache custodite presso l'archivio abaziale, nel 1617 fu costruita a presidio del feudo e degli introiti che procurava alla comunità cenobitica una dignitosa residenza dei Padri¹⁰, nei documenti denominata alternativamente *Corte* o *Castello*, poi sottoposta a ripetuti interventi e ampliamenti almeno fino al 1719¹¹,

fra Isola delle Femmine e Partinico, Gangemi, Roma 2014, pp. 88-95.

5. L'attuale territorio comunale di Cinisi è compreso tra quelli dei comuni di Carini e di Terrasini, un tempo posseduti dai La Grua; la fascia litoranea è oggi occupata dall'aeroporto Falcone – Borsellino, presso Punta Raisi.

6. Archivio di Stato di Palermo (da ora ASPa), *Tabulario di S. Martino delle Scale*, Pergamena n. 517; citato in MISURACA, *Cinisi*, cit., p. 57. La donazione al monastero benedettino del feudo di Cinisi, da parte di donna Violante de Judice Fazio, è inoltre attestata da un atto notarile del 23 gennaio 1401, trascritto in ASPa, *Il Fondo S. Martino delle Scale*, vol. 1499, c. 156.

7. Numerosi documenti che attestano le continue dispute tra il monastero e i principi di Carini, tra XVI e XVIII secolo, sono raccolti in ASPa, *Il Fondo S. Martino delle Scale*, voll. 1499-1500.

8. In merito si segnala, in particolare, una lettera del 27 settembre 1694 nella quale si intimava al monastero di esibire privilegi e scritture che legittimassero «il titolo col quale ha fabbricato nelli predii da esso possessi in Cinisi», pena l'incorporazione della città nel regio patrimonio. ASPa, *Il Fondo S. Martino delle Scale*, vol. 1499, c. 401.

9. Archivio Monastero S. Martino delle Scale (da ora AMSMS), *Chronica Monasterii S. Martini de Scaldis Urbis Panhormi. Tomo I*, VII B 12, c. 161 (vecchia numerazione).

10. AMSMS, *Chronica Monasterii S. Martini de Scaldis Urbis Panhormi. Tomo I*, VII B 12, c. 177: «In feudo Cinisi, et eius castro, dormitorio, cellis, et alis officinis pro annua monacorum habitatione, et recreatione complevit».

11. Nella stessa *Chronica*, cit., sono annotate successive integrazioni e trasformazioni delle fabbriche: nel 1646 (c. 198: «gran horreum ac perampla cella vinaria extracta»); nel 1656 (c. 205: «non solum ecclesiam, pro inquinorum commoditate, duplo maiorem fecet; verum etiam cellas pro Rectorem, consumptis plus quam 200 aureis, eminentiori loco construxit»); nel 1709 (c. 226:



2_Cinisi. Veduta del Corso che inquadra il portale di accesso alla *Corte benedettina*, oggi sede del Municipio (foto: Emanuela Garofalo).

2

e oggi adibita a sede del municipio. È proprio questo edificio – primo atto fondativo del nascituro centro urbano e sua principale emergenza monumentale – lo scenografico fondale architettonico di un ampio asse rettilineo che costituisce la spina dorsale dell’abitato [Fig. 2]. Relativamente al tracciamento di quest’ultimo e alle relazioni cronologiche e di progetto tra la fondazione della *Corte benedettina* e l’impianto della nuova città, la ricerca archivistica in corso, e di cui presentiamo qui i primi risultati, ha consentito di introdurre alcune coordinate certe.

Il ritrovamento della copia di una lettera indirizzata dal sovrano spagnolo Filippo III al viceré di Sicilia Emanuele Filiberto di Savoia, datata 10 aprile 1622, per gli accertamenti di rito preliminari al rilascio della «licencia al dicho Monasterio de San Martin de poder fabricar y hazer habitation en dicho territorio de Cinisi», richiesta dall’abate, ha consentito innanzitutto di individuare una data di inizio per l’avvio della nuova fondazione¹². Anche se non sono a oggi emersi i documenti relativi ai successivi passaggi, osservando il caso della fondazione di Altavilla Milicia ad opera di Francesco Maria Bologna, proprio negli stessi anni (tra

«templum namque ... sub thaumaturgae divae Pharae auspiciis in Castro Cinisis erectum conspicimus») e nel 1719 (c. 229: «grande horreum tritico alisque frugum generibus colligendis in Castro Cinisis erexit»).

12. ASPa, *Il Fondo S. Martino delle Scale*, vol. 1499, c. 244; contrariamente a quanto sostenuto fino a ora dagli studiosi, il documento sembrerebbe indicare un regolare iter di richiesta di licenza per l’avvio della nuova fondazione.



3

3_Cinisi. Veduta aerea
(rielaborazione da google earth).

1621 e 1622), è possibile ipotizzare che anche per Cinisi l'iter burocratico si sia concluso all'incirca in un anno e con il coinvolgimento di tecnici inviati dalla Regia Corte per la definizione del piano urbano¹³. Riteniamo pertanto plausibile che a questa stessa fase vada ricondotto il complessivo progetto della nuova fondazione, caratterizzato dal lungo rettifilo della strada costruita in asse con la Corte benedettina e della piazza antistante [Fig. 3].

Quest'ultima assurgerà definitivamente al ruolo di 'foro urbano' con l'edificazione della chiesa dedicata a Santa Fara, in costruzione probabilmente a partire dal 1656¹⁴, benedetta dal vescovo di Mazara del Vallo il 10 agosto del 1672¹⁵ ed eretta a chiesa parrocchiale nel 1676, a seguito dell'istituzione dell'arcipretura di Cinisi, avallata dallo stesso vescovo e con la concessione al monastero di San Martino dello ius patronato¹⁶. Le ragioni addotte all'erezione della chiesa a sede parroc-

13. Nel caso di Altavilla Milicia è documentato il coinvolgimento da parte della Regia Corte degli ingegneri Diego Sanchez e Mariano Smiriglio, incaricati di individuare il luogo più adatto alla nuova fondazione; si veda: Lavinia PINZARRONE, *Le fondamenta della nobiltà. La colonizzazione della Milicia e la nascita di Altavilla nel XVII secolo*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», anno VII, 19, 2010, pp. 253-278.

14. In merito all'ipotizzata data di avvio della costruzione si rimanda alla nota 8.

15. AMSMS, VII B 5, c. 66.

16. Ibidem, cc. n.n (documento non rilegato nel volume n° 5); «Electio Ecclesiae Sanctae Pharae in Parrochiale cum confirmatione Eposcopi Mazariensis ... 1 nov. 1676».

chiale, assumendo contestualmente il ruolo di matrice, attestano il raggiungimento a quelle date di un vero e proprio status di comunità urbana, risultando inoltre da documenti di poco successivi l'esistenza di una *Universitas* di Cinisi, ossia un'istituzione municipale preposta al governo amministrativo della città.

Relativamente al disegno dell'insediamento urbano e alla sua strada principale, è probabile che negli ultimi decenni del XVII secolo questi non si discostassero molto dall'assetto registrato da una carta redatta per l'aggiornamento del catasto borbonico intorno agli anni Trenta dell'Ottocento¹⁷ [Fig. 4]; compreso forse il prolungamento fino alla linea di costa dell'asse centrale, dalla parte opposta al suo fondale architettonico, per un agile collegamento con le strutture produttive litoranee. Informazioni indirette sulle procedure seguite nella costruzione degli isolati a destinazione residenziale che delimitano l'asse in esame, si possono ricavare da documenti degli anni Venti del Settecento che descrivono la costruzione di case avvenuta all'inizio del nuovo secolo lungo due strade nell'area periferica della Favarotta¹⁸. A una lottizzazione degli isolati stabilita dal monastero segue l'edificazione delle case, in parte ad opera dello stesso e con successiva locazione a privati, in parte affidata direttamente ai privati, a seguito della concessione da parte del primo di «lochi di casa».

La fondazione dell'arcipretura e della chiesa madre di Cinisi nel 1676, l'intensa attività costruttiva di case a principio del nuovo secolo, così come la costruzione di un acquedotto intorno al 1702, fanno comprendere come il processo di crescita e dotazione del nuovo centro urbano sia avvenuto con gradualità nell'arco di circa un secolo. Tale processo ha preso le mosse da un atto fondativo che ha avuto nella strada con fondale il suo asse portante, segno fisico e tangibile di una strategia di controllo e autorappresentazione dei fondatori, certamente consapevoli delle ostilità che avrebbero incontrato da parte dei signori di Carini, dai cui possedimenti il territorio di Cinisi era all'epoca della nuova fondazione urbana letteralmente circondato.

«Lata & longa interposita via»: i casi di Catania, Mirabella Imbaccari e Paternò

Nella ricostruzione delle città del Val di Noto distrutte dal terremoto del 1693 il modello della strada con fondale fu impiegato di frequente per esaltare la cen-

17. Enrico CARUSO, Alessandra NOBILI (a cura di), *Le mappe del catasto borbonico di Sicilia. Territori comunali e centri urbani nell'archivio cartografico Mortillaro di Villarena (1837-1853)*, Regione Siciliana - Assessorato dei Beni culturali e ambientali e della Pubblica Istruzione, Palermo 2001, p. 122.

18. ASPa, *Il Fondo S. Martino delle Scale*, vol. 1461; i documenti in questione occupano interamente il volume indicato.

4. Giuseppe Jacopelli, *Schizzo della Comuni di Cinisi* (Cricd, Cartografia storica, Fondo Catasto Borbonico Archivio Mortillaro di Villarena -1837-1853, mappa 328; è vietata la riproduzione e/o duplicazione con qualsiasi mezzo).





5_Catania. Via San Filippo (attuale via Garibaldi) in asse con la facciata della cattedrale (foto: Armando Antista).

5

tralità degli edifici assurti a cardine delle operazioni di rifondazione urbana. A un anno dal sisma, una relazione del Senato catanese rivelava uno dei punti fissi del piano ideato per la ricostruzione della città, ancorando la strada di San Filippo, «che dalla porta grande della Madre chiesa corre sino al muro della città»¹⁹, all'antica cattedrale normanna [Fig. 5]. Quest'ultima, in gran parte danneggiata ma non del tutto abbattuta dal sisma, era anche uno dei pochi edifici destinati ad essere ricostruiti *in situ*, mantenendo parte delle strutture (per lo più nell'area absidale) e reimpiegando alcuni elementi superstiti, come il portale principale, traslato solo nel 1762 sul prospetto della chiesa di Sant'Agata al Carcere per fare posto alla facciata progettata da Giovanni Battista Vaccarini²⁰. La nuova strada disegnata lungo l'area occidentale della città recuperava e traduceva in chiave monumentale un'idea risalente ai primi anni del Seicento, quando proprio di fronte alla Cattedrale veniva aperto un breve rettilineo su cui prospettava il palazzo municipale²¹. Questa operazione veniva adesso estesa per connettere diretta-

19. Francesco FICHERA, *G.B. Vaccarini e l'architettura del Settecento a Catania*, 2 voll, Roma 1934, I, pp. 246-248. Sulle stesse vicende si rimanda al recente contributo di Salvatore Maria CALOGERO, *La città di Catania. Mutamenti urbanistici dopo le catastrofi del Secolo XVII*, Editoriale Agorà, Giarre 2020, pp. 73-89 e alla bibliografia in esso contenuta.

20. Ugo CANTONE, *La chiesa di S. Agata al carcere a Catania*, in «Quaderno I.D.A.U dell'Università di Catania», 2, 1967, pp. 215-240.

21. Liliane DUFOR, Henri RAYMOND, *Catania, rinascita di una città*, Sanfilippo, Catania 1992, p. 85.

6_Mirabella Imbaccari. Palazzo Trigona visto dal sagrato della chiesa Madre (foto: don Marco Casella).



mente il centro civico con uno dei varchi di accesso alla città, la Porta Ferdinanda, e stabilire, nel nuovo piano, un profondo nesso di continuità con il passato ancorando le scelte urbanistiche a un'architettura carica di identità civica. Il rapporto tra asse stradale e fondale architettonico poteva essere quindi funzionale alla riconnessione di fabbriche superstiti o da riedificare *in situ*, e porzioni di città da rimodulare. A cardine di tali operazioni si trovano, per lo più, le chiese madri, spesso ampliate o traslate, più raramente, come si è visto, il palazzo feudale. Un'eccezione significativa, che si aggiunge a quelle già citate, è Mirabella Imbaccari, centro fondato nel 1635 da Giacinto Paternò²² [Fig. 6]. La ricostruzione post-sismica avvenne in una fase travagliata della storia della baronia di Imbaccari, confluita tra i possedimenti di Aloisio Trigona della Floresta nel 1693 e poi nel 1737 aggiudicata a Vincenzo Paternò Castello principe di Biscari²³. Dando notizia dell'ammodernamento della residenza feudale ad opera del figlio di Aloisio, Ottavio, Vito Amico colse il carattere monumentale della lunga strada tesa tra il palazzo e la chiesa Madre: «Elegans dynastae, ac satis ampla domus contra eamdem ecclesiam, lata & longa interposita via respondens»²⁴, dotata di

22. Sulle articolate vicende della fondazione di Mirabella si veda Rocco ZITO, *Mirabella Imbaccari. Dati storici e culturali*, ISCRE, Catania 1975, pp. 47-59.

23. *Ibidem*.

24. Vito Maria AMICO, *Lexicon topographicum Siculum*, 2 voll, Palermo 1757, I, c. 312r.



7

un considerevole effetto scenografico per via dell'accelerazione prospettica conferita dal dislivello. Forse proprio alle operazioni di sventramento – oggi perfettamente leggibili nell'interruzione delle unità edilizie intercettate dal nuovo rettilineo [Fig. 7] – più che a un ampliamento dell'abitato, si riferisce una notizia documentale spia di lavori di natura urbana. Con un contratto del settembre 1737, quattro maestri di Caltagirone, Marco Tacia, Giuseppe Ciriaco, Giacomo Agnello e Giuseppe Morale, si impegnavano a lavorare per Vincenzo Paternò Castello e per il governatore, per

«farcì fari tutta quella fabbrica che averà di bisogno detto Reverendo Di Cannizzo nella riferita terra di Mirabella [...] e dovendo poi incominciare di nuovo a fabbricare, sempre devono corrispondere e trovarsi pronti a semplice richiesta del riferito che deve avisarli giorni quattro prima di calare a travagliare»²⁵.

Il singolare vincolo di disponibilità immediata e prolungata nel tempo suggerisce una campagna costruttiva a lungo termine, legata a un consistente intervento sulla città. Al governo del neo-barone Ignazio Paternò Castello, dunque, sembra

7_ Mirabella Imbaccari. Veduta aerea da cui emerge il taglio diagonale dell'asse che collega la chiesa Madre e il palazzo Trigona (rielaborazione di Armando Antista da google earth).

25. Archivio di Stato di Catania (da ora ASCt), *Paternò Castello principi di Biscari*, vol. 46.4, cc. 148r-149r.

risalire il taglio dell'attuale via Giuseppe Trigona, la cui ideazione potrebbe, però, essere precedente. L'orientamento della nuova chiesa Madre completata proprio in quegli anni²⁶, del tutto indifferente alle direttrici dell'area prospiciente il palazzo e identificabile con il nucleo urbano seicentesco, si potrebbe spiegare con l'intenzione pregressa di connettere i due poli monumentali dell'abitato costruendo contestualmente la strada tra due fondali.

Analoghe, ma più impegnative operazioni di sventramento interessarono la città di Paternò sul finire del XVIII secolo. Superata ormai la stagione della ricostruzione, negli anni Novanta l'*Universitas* metteva a punto un complessivo ripensamento dell'impianto urbano²⁷. Uno dei problemi che animavano il dibattito cittadino era il progressivo isolamento della matrice, la Collegiata di Santa Maria dell'Alto, arroccata sulla cima del colle che sovrasta il centro abitato. Per ovviare al faticoso collegamento con la città, già negli anni Ottanta era stata decisa la costruzione di un nuovo percorso di risalita, che ancora nel 1793 non era stato completato. Lo si evince da un'accurata supplica indirizzata ai giurati dal Capitolo della Collegiata, che temendo l'abbandono della chiesa madre rimarcavano l'importanza di portare a termine il progetto dello «stradone, che secondo il disegno, e modello sarà di tal adornamento alla chiesa, e di tal comparsa alla città suddetta, che recarebbe tutta l'ammirazione a riguardanti, rassomigliandosi ad un teatro ben piano»²⁸. In effetti la nuova strada è una scenografica cordonata costeggiata da una sequenza di nicchie, che dopo due tratti curvi simmetrici culmina sul sagrato della chiesa Madre, terminale visivo dell'intero percorso di ascesa [Fig. 8]. Nella relazione si insinua persino che il mancato completamento del restauro delle coperture della chiesa rivelasse lo «spirito di torbidezza»²⁹ di alcuni membri del capitolo, che intendevano conferire il titolo di matrice a una delle chiese filiali di Santa Barbara e Santa Margherita. Che il baricentro della vita spirituale si fosse spostato nella parte bassa della città lo confermano, d'altronde, la densità di cantieri attivi nella seconda metà del Settecento³⁰, e la messa a punto di un piano per razionalizzare il tessuto viario

26. Il cantiere proseguiva alla fine degli anni Trenta: ASCT, *Paternò Castello principi di Biscari*, vol. 62, c. 60r; 62r, 63 r-v; ASCT, *Paternò Castello principi di Biscari*, vol. 46.4, c. 181r. Nell'agosto del 1741 artigiani provenienti da Biscari costruivano il nuovo fonte battesimale: ASCT, *Paternò Castello principi di Biscari*, vol. 46.4, c. 194r; nel 1745 si pagava la nuova campana: *Ivi*, c. 242.

27. Sulle trasformazioni di Paternò tra la fine del XVIII secolo e il XIX si veda Maurizio VESCO, *La fortuna di un modello nell'urbanistica siciliana d'età moderna*, in Maria Sofia di Fede, Fulvia Scaduto (a cura di), *I Quattro Canti di Palermo. Retorica e rappresentazione nella Sicilia del Seicento*, Edizioni Caracol, Palermo 2011, pp. 107-125.

28. Archivio Comunale di Paternò (da ora ACP), *Antico Regime*, vol. 41, c. 344r.

29. *Ibidem*, c. 344r.

30. Tra i più significativi si segnalano le chiese di Santa Barbara e dell'Annunziata, cfr. Salvo DI MATTEO, *Paternò: la storia e la civiltà artistica*, Arbor, Palermo 2009.



8

8_Paternò. Veduta della scalinata che conduce alla chiesa Madre di Santa Maria dell'Alto (foto: Armando Antista).

medievale con la regolarizzazione di alcuni assi e l'apertura di nuovi. Il monastero benedettino dell'Annunziata, ricostruito dalla fine degli anni Sessanta del Settecento con il coinvolgimento dell'architetto polacco Stefano Ittar³¹, costituiva uno dei fulcri del nuovo assetto urbano, che prevedeva l'apertura per sventramento di una nuova strada, la via Ferdinandea, attuale corso Vittorio Emanuele, in asse con la facciata della chiesa, un'operazione avviata nel 1802³² ma ideata con ogni probabilità prima [Fig. 9]. Tra gli anni Ottanta e Novanta del secolo precedente, infatti, si destinavano quote del gettito fiscale «in beneficio del teatro, e delle strade di questa città»³³, e si predisponavano strumenti normativi e organi amministrativi, con l'istituzione, nell'ottobre del 1793, dopo un lungo dibattito, della «tanto suspirata Deputazione delli strade»³⁴, che doveva esplicitamente ricalcare l'esempio dell'analogia istituzione catanese, anche nella composizione con «soggetti dello stesso cet»³⁵. Solo nel 1796 abbiamo notizie di operazioni di sventramento: il 15 marzo il «capo maestro e muri fabro di questa città di Paternò» Pietro Cilia veniva incaricato di una stima nell'ambito della demolizione di una bottega «per mettersi a linea retta» una via compresa tra le chiese di San Francesco di Paola e dell'Annunziata, «affine di allargare ed ornare la pubblica strada che si conduce della

31. La chiesa fu ultimata solo al principio del XX secolo con la costruzione della facciata sulla base di un disegno di Carmelo Sciuto Patti, si veda Antonio CARUSO, *Stefano Ittar a Paternò: la chiesa e il monastero della SS. Annunziata*, in «Quaderni del Dipartimento PAU», 21-22, 2001, Roma 2003, pp. 107-122.

32. Salvatore DI MATTEO, *Paternò. Nove secoli di storia e di arte*, Palermo 1976, pp. 113-125.

33. ACP, *Antico Regime*, vol. 42, c. 218r.

34. Ibidem.

35. ACP, *Antico Regime*, vol. 41, c. 328r.



9_Paternò. Veduta della via Ferdinanda (attuale corso Vittorio Emanuele) con, al fondo, la facciata della chiesa dell'Annunziata (foto: Armando Antista).

10_Antico progetto del prospetto della Chiesa del Monastero di Paternò/Disegno dell'Architetto Stefano Ittar Acireale (Acireale, Accademia degli Zelanti, inv. C022.1. Per gentile concessione dell'Accademia degli Zelanti).



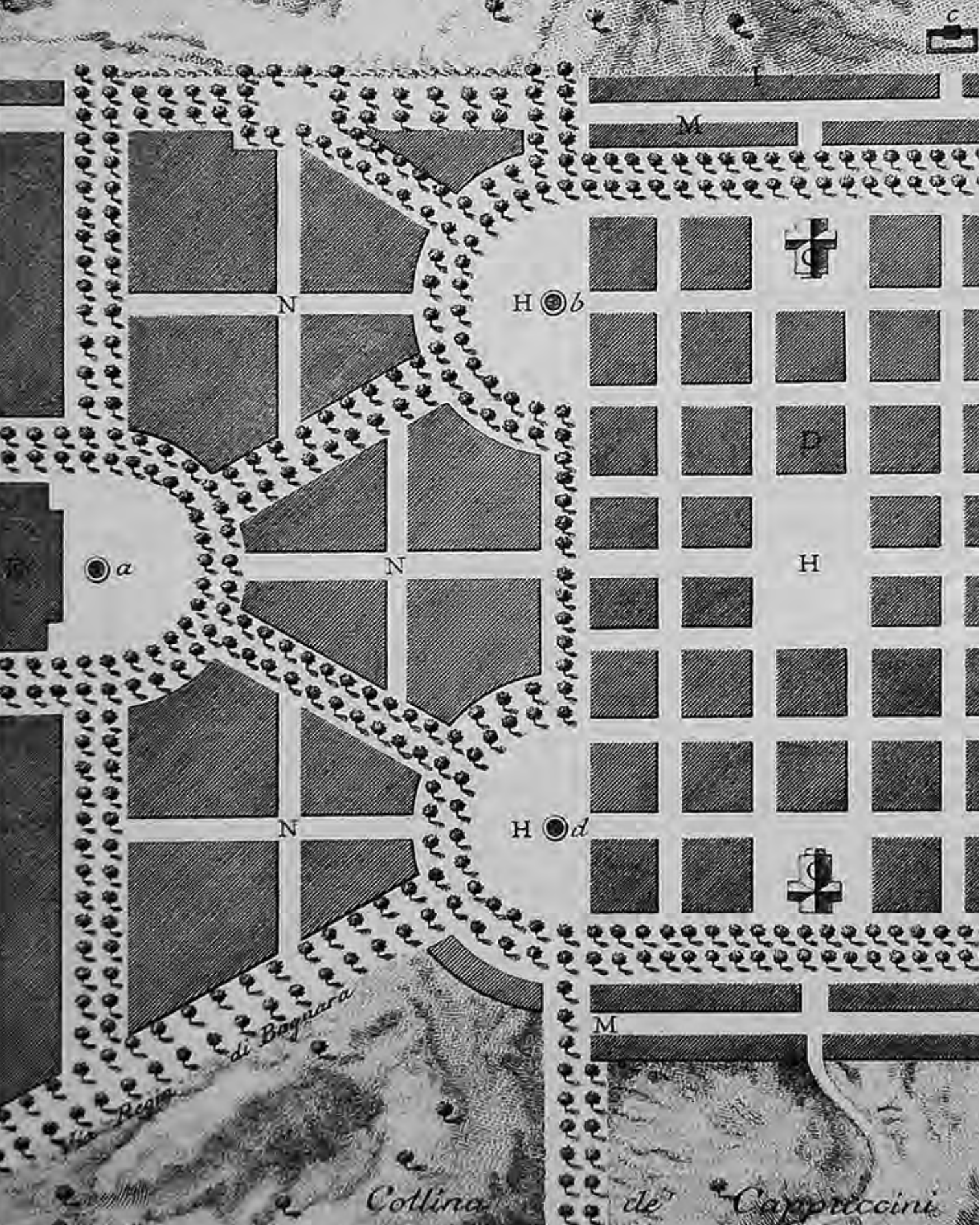
9 | 10

piazza pubblica sino alla venerabile chiesa di San Gaetano per ornamento e comodo della città e pubblico»³⁶. Il profondo rinnovamento urbano portato a termine nell'arco del XIX secolo, è dunque l'esito di un piano redatto nell'ultimo quarto del Settecento. L'impiego di sofisticate soluzioni progettuali, come le due strade con fondale – l'una ricavata lungo il pendio del colle costruendo due quinte scenografiche, l'altra attraverso sventramenti nel tessuto medievale – potrebbero rivelare il contributo progettuale dei tecnici esterni coinvolti nei cantieri cittadini, come l'ingegnere camerale Salvatore Attinelli, incaricato di una perizia sul restauro del teatro³⁷, o persino Stefano Ittar, che frequentò la città fino ai primi anni Ottanta, e che aveva predisposto un magnifico progetto per il prospetto della chiesa dell'Annunziata, noto grazie a una copia redatta forse da Carmelo Sciuto Patti³⁸ [Fig. 10]. L'alta facciata progettata da Ittar avrebbe svettato nascondendo la cupola, che oggi si impone visivamente sul rettilineo, abbinando il modello progettuale della strada con fondale a quello della facciata-torre, un binomio largamente sperimentato nell'urbanistica settecentesca nella Sicilia sud-orientale.

36. ACP, *Antico Regime*, vol. 42, c. 227r. Il documento sembra riferirsi all'attuale via Teatro.

37. *Ibidem*, c. 218v.

38. Il disegno, conservato presso la Biblioteca Zelantea di Acireale, è pubblicato in Alba D'ARRIGO, *Prospetto della Chiesa di Maria SS. Annunziata, Paternò (1864-1866)*, in Fulvia Caffo (a cura di), *Carmelo e Salvatore Sciuto-Patti. Archivi di architettura tra '800 e '900*, Regione siciliana, Assessorato dei beni culturali e dell'identità siciliana, Dipartimento dei beni culturali e dell'identità siciliana, Palermo 2015, pp. 192-195.



C

M

H ⊙ b

N

N

⊙ a

H

H ⊙ d

N

Regia di Baynara

Collina

de' Cappuccini

M

STRADE E PIAZZE CON FONDALE IN CALABRIA NELLE RICOSTRUZIONI POST SISMICHE DI FINE SETTECENTO. PROGETTI E ATTUAZIONI

Streets and Squares with a Backdrop in Calabria in the Post-Seismic Reconstructions of the Late Eighteenth Century. Projects and Implementations

DOI: 10.17401/su.15.rc10

Rosario Chimirri

Università della Calabria, DInCI
chimirri@hotmail.it

Parole chiave

Paesi a scacchiera, insediamenti illuministici, croci di strade, habitat popolare, urbanistica sacrale
Grid Plan Villages, Enlightenment Settlements, Street Crosses, Traditional Habitat, Sacral Urbanism

Abstract

Il terremoto del 1783, che interessa oltre duecento fra città e piccole terre contadine rase al suolo, rappresenta un momento nodale riguardo l'assetto degli insediamenti, sia in chiave urbanistica che architettonica, tendente all'innovazione.

La riedificazione dei centri, pianificata ai vertici del potere politico-amministrativo, viene imposta alla società contadina come un prodotto raffinato, espressione della cultura positivista, ma estraneo alla realtà locale, codificata da leggi e consuetudini.

Ne consegue una progettazione geometrica a scacchiera, riflettente i principi dell'urbanistica napoletana del Settecento, ed una attuazione non sempre corrispondente, pervasa di 'popolare', in cui si riscontrano strade e piazze con fondali sacrali. Tale assetto, dipendente dalle difficoltà di adattare l'astrattezza dei principi alle situazioni locali, di diversa, sommessima ma ancora imperante grammatica insediativa, conferma, comunque, non l'avversione nei confronti della novità, ma il rispetto della storia e della cultura locale, in una sorta di mescolamento tra innovazione e tradizione.

The earthquake of 1783, which destroys over two hundred cities and small peasant lands, represents a crucial moment regarding the layout of the settlements, both from an urban and architectural point of view, tending towards innovation.

The rebuilding of the centers, planned at the top of the political-administrative power, is imposed on the peasant society as a refined product, an expression of the positivist culture, but extraneous to the local reality codified by laws and customs.

The result is a geometric checkerboard design, reflecting the principles of Neapolitan town planning of the eighteenth century, and not always a corresponding implementation, pervaded by popular culture, in which streets and squares with sacred backdrops are found. This arrangement depends on the difficulties of adapting the abstractness of the principles to local situations, of different, subdued but still prevailing settlement grammar; it confirms, however, not the aversion towards novelty, but the respect of local history and culture, in a sort of mixture between innovation and tradition.

Sino all'evento sismico

Il terremoto del 1783 si concreta in una serie di scosse ripetutesi ad intervalli irregolari, dal 5 febbraio all'estate dello stesso anno, fra l'istmo di Catanzaro, la piana di Gioia-Rosarno e tutta la costa tirrenica, giù sino a Palmi e Reggio [Fig. 1]. «In dieci mesi – scrive Pietro Colletta, nominato intendente della Calabria Ultra dal 1809 al 1811 – precipitarono duecento tra città e villaggi; [...] e in quanto a danni, non bastando l'arte e l'ingegno a sommarli, si dissero meritatamente incalcolabili»¹. Oltre alle indagini di studiosi quali Vivenzio, Grimaldi, De Dolomieu e Galanti, per interesse del governo borbonico, rilevante si pone il reportage scientifico diretto da Michele Sarconi, ad opera della *Reale Accademia delle Scienze e delle Belle lettere di Napoli*, con un Atlante contenente splendide immagini², che oltre ai caratteri dei fenomeni sismici fornisce dati importanti sulle zone colpite, colmando «vuoti e assenze per la conoscenza del territorio storico»³.

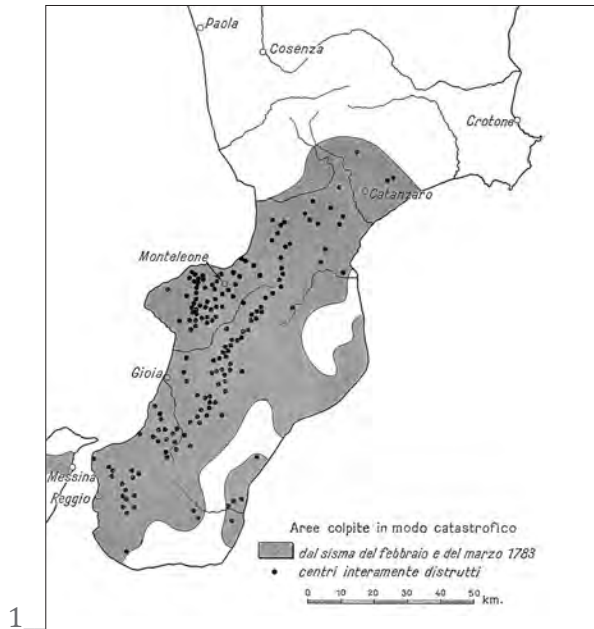
A tali documentazioni, «di notevole interesse scientifico per la vastità degli argomenti toccati e la resa sia letteraria sia iconografica»⁴, si aggiungono inchieste ufficiali, servizi giornalistici e altri appunti di viaggio, che permettono di focalizzare l'attenzione dell'Europa su una regione periferica, sostanzialmente ancora sconosciuta, per la quale l'evento sismico rappresenta un'occasione utile a

1. Pietro COLLETTA, *Storia del reame di Napoli. Dal 1735 sino al 1825*, Tipografia FF. Giachetti, Prato 1862, ried. Grimaldi & C. Editori, Napoli 2003, p.153.

2. Michele SARCONI, *Istoria de' fenomeni del tremuoto avvenuto nelle Calabrie, e nel Valdemone nell'anno 1783, posta in luce dalla Reale Accademia delle Scienze, e delle Belle Lettere di Napoli*, Presso Giuseppe Campo, Napoli 1784, ried. a cura di Emilia Zinzi, Mario Giuditta Editore, Catanzaro 1987, passim; Giovanni VIVENZIO, *Istoria de' avvenuti nella Provincia della Calabria Ulteriore e nella Città di Messina nell'anno 1783. E di quanto nella Calabria fu fatto per lo suo risorgimento fino al 1783*, Stamperia Reale, Napoli 1783, ried. a cura di Gregorio E. Rubino, Mario Giuditta Editore, Catanzaro 1992, passim; Francesco Antonio GRIMALDI, *Descrizione dei tremuoti accaduti nella Calabria nel 1783*, Porcelli, Napoli 1784; Déodat DE DOLOMIEU, *Memorie sopra i tremuoti della Calabria nell'anno 1783*, presso G. P. Merende e comp., Napoli 1785, passim; Giuseppe Maria GALANTI, *Giornale di viaggio in Calabria (1782)*, a cura di Augusto Placanica, Società Ed. Napoletana, Napoli 1981; Bruno MUSSARI, *Tra abbandono e ricostruzione: note dai carteggi degli ufficiali impegnati in Calabria dopo il terremoto del 1783*, in «ArchHistoR», Extra n. 7/2020, pp. 208-237.

3. ZINZI, *Introduzione* in Michele Sarconi, *Istoria de' fenomeni*, cit., pp. 21-22.

4. Ilario PRINCIPE, *Città e territorio in Calabria. Appunti per una discussione*, in «Storia urbana», n. 9, FrancoAngeli Editore, Milano 1979, p. 202.



1. Terremoto del 1783 (da Lucio GAMBÌ, *Calabria*, Utet, Torino 1978, p. 43).

sanare molti mali, fra cui la presunta 'irrazionalità' di numerosi insediamenti. Ad ogni modo, tra memorie, rovine, danni ed edifici ancora in piedi si rinviene: da un lato una Calabria 'povera', con 'umili case', espressione di caratteri medievali variegati, fondati però su 'pienezza umana' e consuetudini progettuali lungamente sperimentate; dall'altro una regione considerata 'nobile e bella'⁵, con abitati al centro di ampie signorie, che permettono, dall'età moderna, il sorgere di edificati pregevoli – quali chiese, conventi e palazzi – e di nuovi sviluppi urbani. Meno vigorosa appare, viceversa, l'innovazione urbanistica, essendo sia il Rinascimento sia il Barocco presenti più per punti architettonici nel complesso tradizionale che nei disegni urbani.

Il tutto nell'ambito di uno territorio per secoli in continuo divenire, ove ogni comunità ha interpretato e definito il proprio ambiente secondo modelli che traggono origine da un intenso rapporto con la storia e la religione, in una olistica interpretazione del mondo, resa ben visibile e toccabile nella totalità del costruito, colto e tradizionale, 'sinfonicamente' mescolato. Da qui la stretta interdipendenza che lega la maglia insediativa all'ambito naturale di pertinenza, costituendo un *unicum* inscindibile incentrato sulla forza delle relazioni biunivoche e dei rapporti di conoscenza tra gli uomini e l'ampio contesto paesaggistico di pertinenza.

5. ZINZI, *Introduzione* in Michele Sarconi, *Istoria de' fenomeni*, cit., pp. 21-22.

Le azioni post-terremoto

Successivamente al disastro, in un difficile quadro socio economico⁶, significativi e celeri – considerata l'epoca e i tempi necessari per concretare opere così vaste – sono i cambiamenti, che vedono, oltre ad un riassetto territoriale con interventi di bonifica dei suoli, la rettifica o la ricostruzione di architetture e la progettazione e la realizzazione, nei casi più gravi, di nuovi quartieri e intere città.

Si tratta di un'esperienza rilevante, legata proprio al numero dei centri interessati, anche se di limitate dimensioni demografiche, con metodi e criteri che anticipano le maniere d'approccio al progetto urbanistico ottocentesco.

L'impegno è notevole, poiché su «di un totale di 53 paesi distrutti individuabili nelle carte del Rizzi Zannoni, almeno 32 (o 33 includendo Reggio) risultano ricostruiti o totalmente o in parte su un sito diverso»⁷. I parametri di riferimento su cui si imposta la riedificazione urbanistica sono quelli del classicismo tardo settecentesco napoletano – veicolato dagli architetti regi di formazione militare –, che trae origine dalla *castrametatio* romana attraverso i teorici delle città ideali rinascimentali, in particolare Francesco di Giorgio Martini, già influenti sui modelli adottati dal governo spagnolo nei rifacimenti di alcune città siciliane terremotate a fine Seicento, fra cui Catania, Augusta, Noto, ove le strade con fondale hanno avuto una certa eco.

L'attuazione avviene attraverso azioni 'cadute dall'alto' – dai programmi molto articolati⁸ –, imposte alla società contadina come un prodotto raffinato, che non considerano, però, il significato dell'organizzazione dello spazio stratificato nei secoli e il rapporto fra strutture abitative e luoghi relazionali. Ciò, non diversamente da quanto avviene in Europa, realtà fortemente aperta alle nuove istanze urbanistiche illuministiche – in vero rare nella nostra penisola e di cui le nuove città calabresi rappresentano la prima manifestazione italiana –, che nega la cultura ambientale e le preesistenze storiche, soprattutto di matrice popolare, combattendole e cercando di prevaricarle.

6. Gli anni vedono un'agricoltura poverissima legata al latifondo ed una nascente borghesia ancora incapace di porsi come classe economicamente egemone e di ben operare sui vantaggi di una situazione così favorevole.

7. Ilario PRINCIPE, *Città nuove in Calabria nel tardo Settecento*, Edizioni Effe Emme, Chiaravalle C.le 1976, p. 154. L'opera di ricostruzione fu organizzata dai Pignatelli, che istituiscono un ente straordinario, la Cassa Sacra, volto a concedere prestiti e costruire le abitazioni per poi esigere un canone, senza però dare i frutti sperati, contribuendo, perciò, alla mancata realizzazione e/o al completamento di numerosi progetti urbanistici.

8. L'ampio progetto è volto a razionalizzare il territorio in ogni suo aspetto, attraverso un modello economico che componesse insieme città, campagna, agricoltura, manifattura, commercio, partendo dal risolvere la grave 'pericolosità' del costruito esistente; PRINCIPE, *Città nuove*, cit. pp. 343-351.

Forti saranno, perciò, i 'conflitti' fra la programmazione pubblica centralista di scala urbana e la 'spontaneità' individuale, architettonica e urbanistica, o fra la nuova cultura innovativa, elitaria e settoriale e quella tradizionale di base, apparentemente sommersa ma viceversa fortemente viva e imperante. Ne conseguiranno, a parte i pochi casi di maggiore regolarità, profondi adattamenti delle nuove configurazioni urbane alle necessità delle consuetudini insediative locali, anche in ottica sacrale, sia in chiave urbanistica e del microambiente, sia architettonica.

Si tratterà, ad ogni modo, di azioni non tanto viziate da provincialismo culturale ma dalla difficoltà di adattare alle situazioni originarie l'utopia dei nuovi principi, se non riconvertendoli alla 'grammatica' tradizionale, anche nel caso di impianti con polarità e fondali, reinterprestando, in parte, sistemi storici di origini pagana e cristiana⁹. Da qui la dicotomia fra le istanze progettuali alquanto 'sprovvolute', che esprimono la fiducia nella scienza e nella tecnica di ideare interi 'centri' urbani – definiti da isolati quadrati o rettangolari a blocco con cortile interno, strade rettilinee e incrociate su piazze simmetriche rinvigorite da alberature in serie, allineate con edifici colti traguadabili da più punti del complesso urbano –, e la reale configurazione, più semplice, irregolare, espressione di una non completa attuazione dei rigori geometrici, influenzati in sede operativa dai modelli tramandati, più 'sicuri e affidabili', oltre che socialmente operanti; a tale stato si aggiungeranno altri mutamenti dovuti a successivi terremoti, comunque non determinanti nuovi, completi assetti.

Ad ogni modo, nelle città rifondate, opportunamente 'concluse', si individuano: flebili croci di strade, singole o doppie, con piazza centrale ed altre più piccole solitamente simmetriche; polarità biassiali, in cui prevale spesso una direzione, conclusa anche da edifici funzionanti come 'fuoco'; la riproposizione di case unifamiliari a schiera, che, però, nel rispetto dell'urbanistica a scacchiera, più o meno regolare, seguono allineamenti, proporzionamenti e regole estetico-strutturali maggiormente rigorose, che corroborano i fondali nei rispettivi significati storici, tradizionali, simbolico-sacrali e, ovviamente moderni, di rappresentazione monumentale.

Riguardo, invece, le ricostruzioni sull'esistente: si rinnovano le architetture crol-

9. Una stretta interdipendenza lega gli insediamenti calabresi di origini medievali alla natura – fulcro delle religioni pagane – in ottica sacrale, protettiva e di rispetto delle sue forme; ne consegue che alcune sue entità, come le rocce e il mare, divengono oggetto di venerazione e di 'contatto' tra terreno e divino, quindi fondali su cui far convergere il tessuto connettivo e le case. A Orsomarso, l'alta pietra detta 'uomo lungo' diviene la focale su cui traguadano le abitazioni più antiche; a Diamante, il calvario rappresenta il fondale di una strada di penetrazione dell'abitato. A ciò si aggiunge la 'vista mare', da non considerare solo in ottica difensivo-materiale, cioè d'avvistamento, né geografico-panoramica, ma di 'rapporto' con un'entità sacra; Rosario CHIMIRRI, *Paesi di Calabria. Insediamenti e culture dell'abitare*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2017, passim.

late, avvalendosi del nuovo sistema antisismico delle 'case baraccate o allignamate'¹⁰; si innestano rioni di nuova ideazione urbanistica in cui si riprende la concezione cinque-seicentesca di allineare le strade, facendole traguardare – in un mescolamento fra tradizione e 'attualità' – su architetture o entità simboliche sacrali già presenti, quali chiese, piazze conventuali, chiesuole ed elementi naturali di antica matrice pagana come il mare, a cui le comunità erano devote.

Assente, saranno, in ogni caso, le vedute prospettiche d'ampio respiro, per la perifericità dei luoghi rispetto alle sedi più auliche e di maggiore interesse, ma anche, in parallelo, per l'accidentata acclività dei siti.

Cambia però, sempre, il linguaggio architettonico, che, nel rispetto dei materiali tradizionali, vedrà tipologie abitative più vicine ai canoni napoletani tardo settecenteschi, riecheggianti i caratteri rinascimentali e manieristi, con nuove impaginazioni volumetriche, sia dei palazzi sia delle case popolari, e l'uso di paraste giganti, zoccolature, fasce marcapiano, cornicioni sommitali, finestre incorniciate, alquanto 'irrigidenti' la morbidezza dell'edificato tradizionale¹¹.

I centri interessati, rinnovati o rifondati, sono numerosi, ognuno con propri canoni interpretativi ed attuativi.

A Scilla, nel rione San Giorgio [Fig. 2], il 'corso cittadino', oggi via Umberto, intervento di base della ricostruzione post-sismica, diviene asse di simmetria fra nastri edilizi sette-ottocenteschi, snodandosi tra la chiesetta del Carmine, 'piccolo' ma significativo fondale in alto, e la testata settentrionale, fortemente alterata nei decenni successivi, coincidente con la piazza-belvedere, ove insistono la chiesa di San Rocco e il municipio.

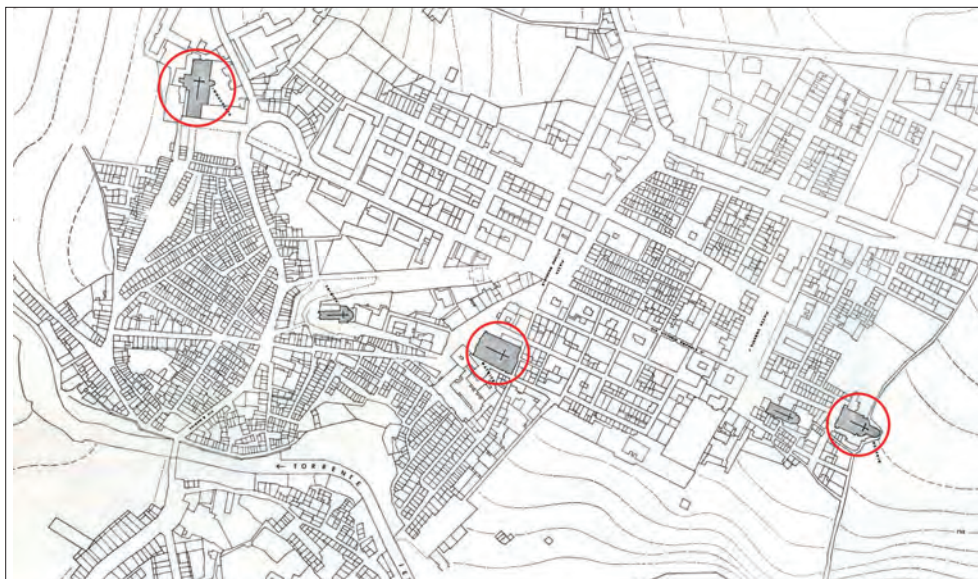
La nuova Mileto [Fig. 3], alquanto diversa dalla planimetria di progetto, ha in via Duomo l'asse principale iniziale 'di figura urbana' – poi declassato dalla parallela via Umberto 'di funzioni cittadine' –, bifocale tra due fondali, in un equilibrio tra colto e tradizionale: la cattedrale, ricostruita nella prima metà del Novecento, di maggiore rigore architettonico, e la chiesa di San Michele, dal forte significato simbolico popolare, equidistanti da una piazza centrale – anch'essa divenuta di minore interesse – e coadiuvati nella loro focale da edifici di maggiore severità compositiva.

A Polistena, fra preesistenze e nuova edificazione, emergono i fondali sacrali [Fig. 4] della Matrice, terminale dell'asse di penetrazione di un rione d'impianto più antico, e quelli delle chiese dell'Immacolata e del Rosario, opposti sulla strada

10. Clementina BARUCCI, *La casa antisismica. Prototipi e brevetti*, Gangemi, Roma-Reggio Calabria 1990, passim.

11. Paolo MARETTO, *Edificazioni tardo settecentesche nella Calabria meridionale*, Teorema, Firenze 1975, pp. 15-32; Ermanno FAVA, *Ricostruzione e pianificazione urbana dopo il terremoto del 1783*, in Maria Pia Di Dario Guida (a cura di) *Calabria*, Editoriale L'Espresso, Roma 1983, pp. 309-319.

2 | 3



2. Il rione San Giorgio ed il fondale della chiesetta del Carmine a Scilla (planimetria base da MARETTO, *Edificazioni*, cit., p. 60).

3. I fondali della cattedrale e della chiesa di San Michele nella Mileto nuova (planimetria base da MARETTO, *Edificazioni*, cit., p. 149).

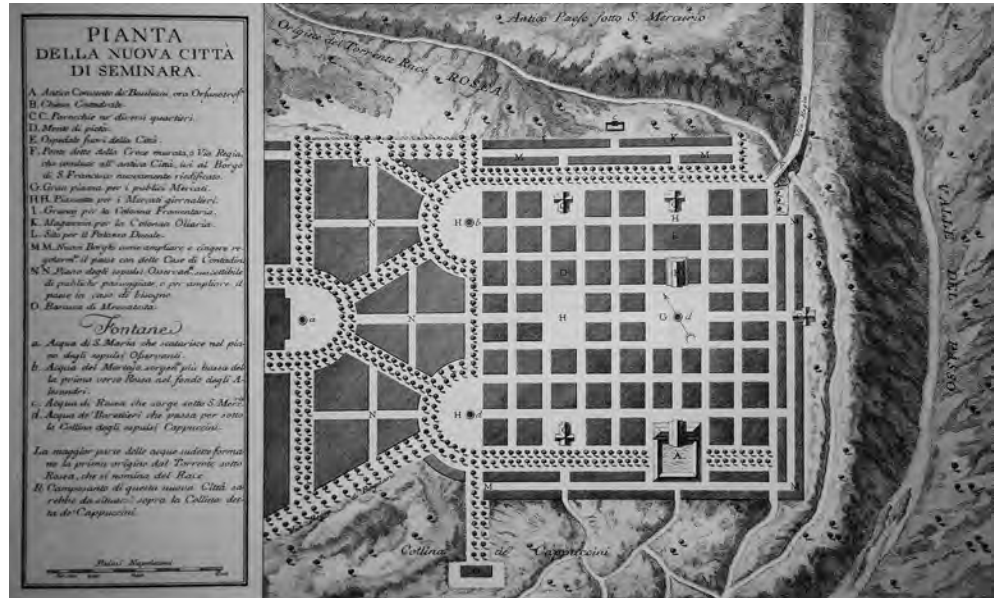
4. Le strade con fondale a Polistena (planimetria base da MARETTO, *Edificazioni*, cit., p. 92).

4

di attraversamento longitudinale dell'abitato lambente la piazza centrale, su cui si affacciano quinte di tipologie ben modulate ritmicamente.

Oppido Mamertina, città di nuova fondazione, alterata rispetto al progetto, è scompartita da assi stradali ortogonali che compongono ampi isolati con rispettivo tessuto connettivo minore, fra cui si pongono le due strade centrali longitudinali, tragguardanti la Cattedrale, di poco decentrata, fondale anche di una grande piazza.

5. Il progetto tardo settecentesco della nuova Seminara (da VIVENZIO, *Istoria*, cit., p. 57).



5

A Rosarno, di poco scostato dalla ripianificazione del nucleo primitivo centrale, emerge l'antico quartiere del convento, ricostruito all'incirca sui tracciati medievali, composto da strade e isolati allungati, leggermente convergenti verso il fondale della piazza-chiesa, rispettando le valenze storico-culturali.

Particolare diviene la ricostruzione integrale di Seminara, che, diversamente dal progetto caratterizzato da due piazze centrali ed un ospedale esterno traguardabile attraverso assi alberati [Fig. 5], vedrà il solo mantenimento dell'impianto a scacchiera ed un'unica piazza da cui si diparte una strada in lieve salita, avente come fondale la chiesa di San Michele, più piccola rispetto alla Matrice, posta in posizione periferica.

A Serra San Bruno, la piazza da cui prende inizio l'asse di attraversamento del nuovo rione popolare Spinetto, ha come fondale la chiesa dell'Assunta.

Monumentale, rispetto alle tipologie edilizie che fanno da quinta, si pone nella Borgia ricostruita il fondale della Matrice [Fig. 6], punto focale di una piazza centrale e della strada trasversale che dipartendosi da essa confluisce nell'asse urbano principale di attraversamento.

Alquanto completa e unitaria si pone l'edificazione di Filadelfia [Fig. 7], ove quattro chiese, facenti da fondale con i rispettivi campanili alla piazza centrale nei suoi vertici, costituiscono dall'interno dell'abitato il fulcro di gravitazione di quattro rioni – scompartiti da una croce di strade –, verso i quali si aprono, attraverso assi rettilinei [Fig. 8], coi rispettivi prospetti neoclassici, dalle linee sobrie, eleganti e al contempo imponenti, che risultano di forte riferimento per la comunità sia in ottica estetico-rappresentativa sia principalmente simbolica.

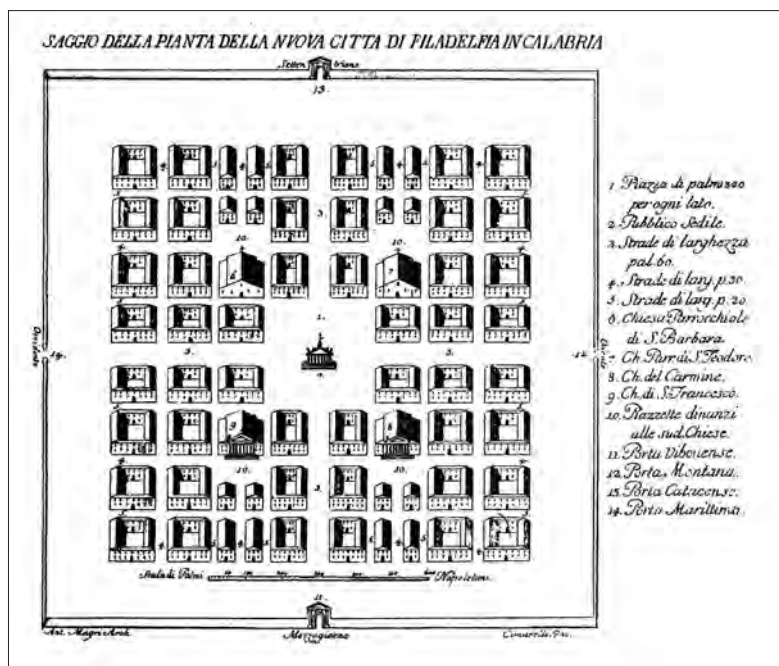


6. Strada con il fondale della Matrice a Borgia, nel primo Novecento (da archivio fotografico di Rosario Chimirri).

7. Planimetria tardo settecentesca di Filadelfia (da VIVENZIO, *Istoria*, cit., p. 28).

8. Strada con il fondale della chiesa di San Teodoro a Filadelfia (da archivio fotografico di Rosario Chimirri).

6



7 | 8



9. L'asse di penetrazione principale di Tropea con il fondale sul mare, negli anni '40 del Novecento (da archivio fotografico di Rosario Chimirri).



9

A Tropea, il cui progetto prevedeva la realizzazione di un'edera con fuoco centrale ed altre costruzioni perimetrali, esterni alla città storica, si opererà realizzando slarghi e piazze, nonché un ampio sventramento assiale di cui quello principale [Fig. 9] presenta due poli contrapposti: il Sedile dei nobili a sud e il mare a nord, ove insiste il santuario della Madonna dell'Isola.

Di grande rilevanza sarà a Reggio il piano Mori¹², fondato sulla realizzazione di un asse bifocale di penetrazione del tessuto urbanistico primitivo di matrice semitica [Fig. 10], avente nelle porte San Filippo e Mesa i punti d'iniziazione, funzionanti anche come fondali.

Conclusioni

Sia pur distanti, come 'linguaggio', dagli abitati edificati precedentemente al sisma, gli impianti urbani di pianificazione tardo settecentesca sono, comunque, il frutto di uno scontro-incontro tra due 'mondi': il passato e la contemporaneità. Ciò perché, in sede operativa il nuovo movimento urbanistico d'importazione,

12. Giusi CURRÒ, Giuseppe RESTIFO, *Reggio Calabria, Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1991, passim.



10. Il piano Mori di Reggio Calabria con l'asse bifocale di attraversamento (da CURRÒ, RESTIFO, *Reggio Calabria*, cit., p. 88).

10

partito per cancellare e prevaricare la cultura dell'abitare tradizionale, più autentica, ne rimane inconsapevolmente influenzato, assorbendola in varie forme. Non si è trattato di un risorgere dell'identità locale, né di una rivincita del popolare, ma della constatazione, come già riscontrato nella ricostruzione di Noto terremotata, un secolo prima, che la cultura insediativa è sempre espressione dei modi di vivere e di antiche consuetudini storico-ambientali difficili da cancellare, ma anche quanto sia impossibile in tempi brevi 'fare' un paese¹³, sostituendo il 'disordine' ordinato dell'abitato primitivo, in cui tutto aveva una logica, con un nuovo 'ordine' disordinato, distante, cioè, dalle 'dialettiche' culturali e territoriali.

Da qui le diverse connotazioni locali, proprie delle rispettive aree linguistiche, non solo attinenti ai tipi edilizi ma principalmente ai contenuti sacrali, molto meno 'in vista', ancora insiti negli edificati, elementi silenti ma portanti delle geometrie a scacchiera e delle strade con fondale, i cui fuochi non rappresentano solo espressioni di scenografia magnificante ma contenuti più profondi, legati agli orizzonti di riferimento.

13. Lo insegna ancora una volta in Calabria la recente storia di Cavallerizzo alluvionata, malamente ricostruita in toto a valle – e da subito spopolata –, reinterprestando falsamente, con banali modelli d'attualità, consuetudini abitative locali; CHIMIRRI, *Paesi di Calabria*, cit., pp. 57-58.

Ne diverrà, più che un'avversione nei confronti della novità, un rispetto della storia e della cultura locale, in una sorta di mescolanza, nell'urbanistica e nell'architettura, tra innovazione e memoria, con emergenze dell'una o dell'altra a seconda dei luoghi di pertinenza. Ciò riguarda sia i centri interessati dal disastro, sia, per inevitabili contaminazioni successive a tali eventi, altri insediamenti di maggiore rilevanza.

Nell'ambito, quindi, di un secolo di grandi cambiamenti, in cui il terremoto diverrà una sorta di spartiacque culturale tra passato e futuro, si individuano due Calabrie: quella dei paesi, che successivamente al sisma, ancora per oltre un secolo continuerà a ricalcare prevalentemente antiche tradizioni dell'abitare; l'altra di carattere maggiormente 'urbano', in cui il 'raddrizzamento' delle strade, che traggono spesso un'emergenza architettonica, diviene segno e sogno più concreto, rispetto ai flebili interventi rinascimentali e barocchi locali, di allontanamento dalla 'perifericità' fisica e culturale, secolare della regione.



ASSI VIARI E FONDALI URBANI DELLA TORINO OTTOCENTESCA

Road Axes and Urban Backdrops in 19th Century Torino

DOI: 10.17401/su.15.mv11

Mauro Volpiano

Politecnico di Torino, DAD

mauro.volpiano@polito.it

Parole chiave

XIX secolo, arte pubblica, risanamento, estetica urbana
19th Century, Public Art, Rehabilitation, Urban Aesthetics

Abstract

Il testo affronta i momenti innovativi della composizione urbana a Torino nel corso del XIX secolo, con riferimento ai fondali che caratterizzano gli assi viari storici e quelli realizzati ex-novo. A partire dall'inizio del XIX secolo, sono destrutturate le mura erette a difesa della capitale sabauda e si affaccia la necessità di un nuovo rapporto con i borghi esterni e con il paesaggio. Nel quadro del Piano d'Ingrandimento della Capitale (dal 1850-51), l'innesto dei nuovi edifici pubblici esprime inedite esigenze, come quello dell'inserimento di servizi e infrastrutture che mutano funzioni e scale. Il tardo Ottocento, infine, vede l'acquisizione di un dibattito internazionale intorno ai temi del pittoresco, che smentisce, nel caso della nuova via diagonale, la tradizionale impostazione dei fondali urbani organizzati secondo una consueta prospettiva centrale, assiando scientemente la nuova via sullo scorcio di Palazzo Madama ed enfatizzandone retoricamente l'inedita visuale d'angolo.

The text deals with the innovative moments of urban design in Turin during the 19th century, with reference to the architectural backdrops characterising the historical and newly built streets. Starting from the beginning of the 19th century, the walls erected to defend the Savoy capital were demolished and the need for a new relationship with the outer suburbs and the landscape emerged. Within the framework of the Capital's master plan (from 1850-51), the insertion of public buildings expresses new needs, such as that of services and infrastructures that change functions and scale. Finally, the late 19th century saw the acquisition of an international debate around the themes of the picturesque, which belied, in the case of the

new diagonal street, the traditional setting of urban backdrops organised according to a customary central perspective, knowingly axing the new street on the foreshortening of Palazzo Madama and rhetorically emphasising its unprecedented corner view.

Assi viari e fondali urbani della Torino ottocentesca

Nel corso del XIX secolo, Torino è prima capitale del Regno di Sardegna, poi dello stato unificato e infine centro di progredenti fortune industriali, un nuovo status acquisito con tenacia e pianificazione dopo il trasferimento degli apparati amministrativi a Firenze nel 1865. Così come il quadro economico e sociale della città, anche l'urbanistica muta radicalmente nel corso del lungo Ottocento, con multiple conseguenze sulle questioni di cui ci stiamo occupando. Può dunque essere utile mettere in evidenza alcuni nodi dell'innovazione compositiva e funzionale che caratterizza gli interventi di trasformazione urbana all'avvio della contemporaneità, nella dialettica tra assi stradali e fondali della composizione urbana.

Le premesse di antico regime

Certamente, il modo in cui nell'Ottocento si sperimenta e si mette in opera l'interazione tra strade e fondali si distacca radicalmente dalle esperienze precedenti: quel rapporto strutturante, ben evidente nel paesaggio urbano e nelle persuasive iconografie che ne derivano, che è possibile apprezzare nel disegno della capitale sabauda del Sei e Settecento, è infatti destinato a cambiare radicalmente inoltrandosi nel nuovo secolo.

L'impianto tardo cinquecentesco della capitale di Carlo Emanuele I aveva consolidato da subito la forte relazione tra luoghi simbolici dello stato e della città, connessi da assi stradali ordinatori: il collegamento tra il palazzo ducale e la porta meridionale, così come quello tra la piazza del Castello e il palazzo comunale, erano stati definiti entrambi da Ascanio Vitozzi con una precisa connotazione strategica che avrebbe deciso le coordinate urbanistiche dei successivi decenni e non solo, ancora prima degli ampliamenti. Si trattava di valenze simboliche e funzionali espresse dal nitore compositivo e percettivo di quinte rettilinee e sedimi a sezione costante, posti a inquadrare efficacemente e univocamente gli edifici delle istituzioni, organizzando un rapporto bipolare tra spazi pubblici di rango. Questo *modus operandi* sarebbe stato confermato a lungo nelle scelte degli architetti ducali e regi, sino a Settecento inoltrato¹.

1. Non riporto, per questi temi molto noti, una bibliografia, ma rimando alla letteratura ampiamente consolidata, selezionando invece a seguire alcuni riferimenti più specifici del modo in cui

Anche al di fuori della città, vi furono esperienze significative in questo senso, la più emblematica delle quali rimane probabilmente quella dell'abitato e della reggia di Venaria Reale. Qui, il progetto unitario dell'insediamento urbano e del palazzo di Carlo Emanuele II (dal 1659) si organizza attraverso la strada maestra che conduce, omogeneo asse funzionale e percettivo, dall'ingresso del borgo alle due corti del palazzo e si snoda idealmente lungo tutto il vasto giardino sino all'episodio finale del *fanum Dianae*, il padiglione a pianta centrale che ne conclude la prospettiva. Si tratta di un ambizioso intervento dell'architetto ducale Amedeo di Castellamonte, realizzato in una totale unità di cantiere: nel borgo e nel palazzo sono analoghe le soluzioni architettoniche, i materiali, le finiture di facciata, ma anche le maestranze al lavoro, a partire dall'impresario, il capomastro luganese Giovanni Battista Piscina. In questo caso, non si tratta solamente di una «strada orientata verso un edificio di rilevante importanza» (riprendo dal testo introduttivo del convegno), ma di una totale sincronicità tra il palazzo e la strada che ne costituisce il necessario dispositivo prospettico. Va detto che solo in anni recenti si è presa compiutamente coscienza della necessità, negli interventi di manutenzione e restauro, di trattare l'abitato e la reggia adottando soluzioni univoche nell'uso dei materiali, delle decorazioni e delle finiture delle facciate, richieste proprio dalla continuità storicamente manifesta tra parti che poi hanno subito vicende diverse e anche gestioni differenziate da parte della pubblica amministrazione, il che ha naturalmente reso più difficile il trattare tutto l'esteso complesso in modo coerente.

La città nella prima metà del secolo XIX

La raggiunta continuità formale di queste opere di antico regime è così convincente che può farci dimenticare quanto siano articolati, anche nell'epoca dell'assolutismo, i processi di negoziazione sottesi alle realizzazioni, che spesso celano la realtà di una complessa e faticosa dinamica fondiaria, viceversa ben leggibile se dall'iconografia encomiastica delle prospettive incise si passa all'analisi dei dati catastali e d'archivio. Queste vicende acquisiscono ancora maggiore complessità quando la mano pubblica, nel corso del XIX secolo, si confronta con un'arena via via più complessa di attori e con un mercato delle aree e della produzione edilizia progressivamente più impersonale e liberista, ma anche sempre meglio organizzato.

Guardando alle grandi coordinate urbane, il primo significativo momento di rottura avviene quando, per impulso del governo francese, si ordina l'abbattimento di alcuni limitati tratti delle fortificazioni, nell'ottica di una smilitarizzazione

1. Strade senza fondale? Le sponde fluviali e la collina entrano nella composizione urbana. Stralcio da un'incisione di E. Ximenes, 1884.



1

progressiva dei territori di recente acquisto. Con l'editto napoleonico di Milano del 1800, infatti, si dà l'avvio all'abbattimento delle porte ai quattro punti cardinali, determinando un inedito rapporto visuale tra città e territorio: per la prima volta, dai tempi della fondazione augustea, la città si trova a dovere costruire una nuova dialettica con il paesaggio, cercando una soluzione qualificante per gli ingressi urbani, non più risolti dalle porte monumentali progettate da Carlo di Castellanone, Guarino Guarini e Filippo Juvarra.

Negli anni del governo francese e ancora nel periodo della Restaurazione, le soluzioni saranno finalizzate a riproporre per quanto possibile attestamenti esterni alle mura che qualificano gli ingressi in città, dapprima con lunghe alberature doppie o quadruple, le *grandes places* dei documenti napoleonici. Questi spazi delimitati dalla vegetazione saranno collegati tra loro da *allee* piantate *en ligne*, che permetteranno di circondare la città, aprendo dunque anche a una nuova percezione dello skyline urbano, visto dall'esterno. Come testimoniano con chiarezza i documenti e i rilievi della prima Restaurazione, in periodo francese solo le porte sono demolite, mentre il vero processo di destrutturazione delle fortificazioni ha luogo nel corso dei decenni successivi. Si tratterà dunque di trovare soluzioni nuove, ad esempio in affaccio sul Po, soluzioni che in quel caso diventeranno parte integrante della definizione delle sponde fluviali, con terrazze e punti di sosta, poi ulteriormente definiti da successivi progetti lungo l'arco di tutto il secolo e del primo Novecento [Fig. 1]. Il paesaggio, in particolare quello della collina, diviene dunque, in modo inedito,



2_ La chiesa della Gran Madre di Dio inquadrata dalla via di Po, in un'immagine del fotografo Henri Le Lieure, circa 1867.

2_

materiale compositivo dei grandi disegni e le aree proiettate al di là del Po si pongono come possibili moderni fondali della composizione urbana. Cambiano, di conseguenza, anche le scale dimensionali e percettive: se, ad esempio, l'asse della contrada vitozziana che a inizio Seicento mette in connessione prospettica il nuovo palazzo ducale con la porta meridionale è lungo poco più di cinquecento metri, il nuovo sistema urbano che collega, nella prima Restaurazione, Palazzo Madama – attraverso la via di Po e la recentissima piazza Vittorio Emanuele – con la nuova chiesa della Gran Madre di Dio al di là del fiume, raggiunge la ragguardevole lunghezza di quasi due chilometri [Figg. 2-3]. Queste mutate dimensioni della città, che saranno sempre più evidenti via via che Torino assume le dimensioni di un centro industriale, cambieranno radicalmente il modo di intendere i fondali urbani. Anche la scala dell'architettura necessariamente andrà regolata di conseguenza, e il progetto di Ferdinando Bonsignore per il nuovo edificio già ne tiene conto, con le inusitate dimensioni, evidenti in primis nei grandi monoliti in pietra di Malanaggio che ne caratterizzano la facciata. Un aspetto in particolare della Gran Madre rivela la preoccupazione del progettista di rendere la nuova chiesa percepibile nella sua totalità dalla via Po e dalla piazza, entrambe poste in posizione più elevata, vale a dire l'inserimento dell'alto podio su cui si erge l'edificio, artificio necessario a garantire una visione ottimale, ma che lo distacca significativamente

3_ Il contesto ambientale della
Chiesa della Gran Madre di Dio.



3

dall'antico modello romano. Artisti, fotografi e incisori non mancano di cogliere la novità, e da subito rappresentano la piazza e la sua meta visiva enfatizzando le dimensioni vastissime dell'insieme e, dall'altra, il rapporto innovativo tra l'architettura e il paesaggio [Fig. 5]. Nel 1831, ad esempio, l'editore Marchisio pubblica nel suo *Almanacco Storico* due piccole vedute opposte, almeno una delle quali opera del giovane incisore Agostino Lauro, che enfatizzano l'una le mete visive della Gran Madre fiancheggiata dall'allea seicentesca, ancora riconoscibile, indirizzata alla Villa della Regina, l'altra il grande vaso della piazza. Il punto di vista, inedito, è la mezzeria del ponte napoleonico. Nella veduta rivolta verso Palazzo Madama l'edificio non si scorge più, mentre alle spalle s'intravede il profilo delle Alpi [Figg. 6-7]. Sarà poi la Mole, costruita da Alessandro Antonelli a partire dal 1863, che compirà definitivamente il passaggio da architettura monumentale a iconico segno urbano, moltiplicando ancora la distanza di una possibile soddisfacente percezione, mentre la fruizione ravvicinata dell'edificio come opera di architettura diventerà solo parziale e anzi frammentaria.

La chiesa di Bonsignore che, come il suo illustre prototipo romano, interseca due modelli tipologici, quello longitudinale espresso dal pronao esastilo, e quello a pianta centrale dell'invaso circolare, è anche adatta a coordinare percettivamente una situazione piuttosto inconsueta nella città antica, vale a dire quella di un edi-

ficio prospettante in più direzioni, già dal piano basamentale, su spazi aperti, offrendosi dunque a una molteplicità di visuali² [Fig. 4]. Questa moltiplicazione dei punti di vista, con la conseguente – almeno parziale – degerarchizzazione dei rapporti, non più univoci, tra spazi urbani e mete visive, sarà certamente uno dei caratteri salienti dei decenni a venire: una situazione comune nel secondo Ottocento, come nei casi dall'Opera parigina di Charles Garnier, o della Votivkirche di Heinrich von Verstel a Vienna, solo per portare due esempi noti. La mancanza di una visuale privilegiata verso i grandi edifici, o comunque l'assenza di uno spazio urbano capace di accoglierli e contenerli secondo corretti criteri proporzionali, sarà stigmatizzata alcuni decenni più tardi dai teorici dell'arte urbana, in primis da Camillo Sitte che, proprio riferendosi all'edificio neogotico di Von Verstel, collocato al centro di un'enorme spianata, lo definirà «un dolce sopra un vassoio».

Ancora verso la metà del secolo, un approccio compositivo più tradizionale sopravvive in alcune sistemazioni, come quella antonelliana in Vanchiglia, che definisce la chiesa costruenda di S. Luca (poi soppiantata dalla neogotica Santa Giulia di Giovanni Battista Ferrante), come un tradizionale fondale architettonico del breve asse stradale [Fig. 8]. Un caso più interessante è, però, quello della sistemazione dell'area di Porta Nuova, dove la stazione ferroviaria progettata da Carlo Ceppi e Alessandro Mazzuchetti (1861) viene a costituire un inedito fondale dell'asse portante della città seicentesca, l'attuale via Roma. Tuttavia, visto da chi sbarca in stazione, il terminale opposto, quello del Palazzo Reale, perde improvvisamente d'importanza, perché filtrato dal nuovo *square* all'inglese con giardino. Si tratta di una situazione completamente inedita, che limita almeno parzialmente la visione del Palazzo. Una sequenza visiva tutta nel segno, anche retorico, dell'innovazione urbana e tecnologica, costituita dalla stazione – nuova porta della città, per usare la nota metafora haussmanniana – dal giardino aggiornato a modelli internazionali e, elemento non secondario, dal getto d'acqua che si eleva al centro dell'area verde, sineddoche dell'acquedotto, anch'esso appena realizzato, il cui *reservoir* si trova proprio al di sotto dello *square* alberato e ne rende possibile l'esistenza, assicurandone l'irrigazione.

Le vie diagonali: una nuova estetica urbana del pittoresco?

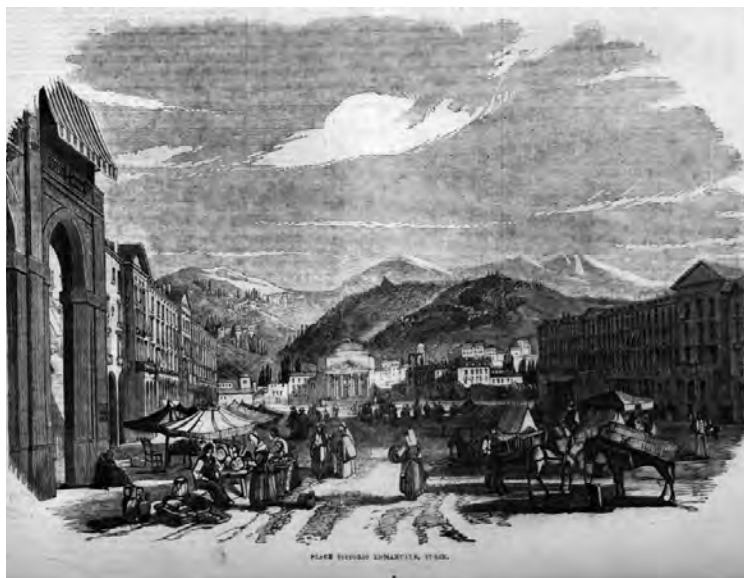
Se, nei casi sino ad ora citati, sopravvive il tradizionale dispositivo prospettico centrale, gli ultimi decenni dell'Ottocento vedono la realizzazione di due nuove assi stradali, significativamente definiti 'diagonali', che cambieranno radical-

2. L'affermazione va sfumata: già nel 1818 Bonsignore immaginava un progetto non solo dell'edificio, ma anche del borgo oltre il ponte napoleonico, definendo dunque uno spazio controllato intorno alla chiesa. Per le vicende costruttive, costituisce ancora un primo punto di riferimento il volume *Il tempio della Gran Madre di Dio in Torino*, Città di Torino, Torino 1984.



4_Visuale laterale della chiesa della Gran Madre di Dio (foto: M. Volpiano).

5_Guide locali, *voyages pittoresques* e periodici illustrati anche stranieri, in questo caso l'americano *Frank Leslie's Illustrated Newspaper* (1856), non mancano di rilevare la sequenza visiva determinata dall'inedito rapporto tra la piazza Vittorio Emanuele, la nuova chiesa della Gran Madre e il paesaggio retrostante, addirittura enfatizzando in modo quasi caricaturale la presenza della collina.



4 | 5

mente il rapporto tra la strada e il suo fondale architettonico di riferimento. Del processo decisionale che porta alla realizzazione di queste nuove vie, oggi denominate Pietro Micca e IV Marzo, resta traccia negli atti consiliari e nei verbali delle sedute della Società degli Ingegneri e degli Architetti. Il dibattito su questi interventi, che dovranno vivificare i tessuti edilizi storici centrali non ancora toccati dalle ristrutturazioni urbanistiche settecentesche, è già avviato negli anni Settanta del XIX secolo, ma trova immediata concretezza all'indomani della promulgazione della legge per il risanamento di Napoli (1885), in virtù della sua applicabilità anche a Torino [Fig. 6].

Se le vicende urbanistiche sono ormai abbastanza note e studiate³, qui può essere interessante ricordare la riflessione che i tecnici torinesi intraprendono a proposito della valenza che le diagonali stesse possono avere in una città tradizionalmente ancorata al suo impianto regolare di strade tra loro perpendicolari, definito dalla progettazione urbana sabauda nell'arco di due secoli.

Già nel 1877, il consigliere Ernesto Balbo Bertone di Sambuy evidenzia l'attualità del problema del risanamento e propone la realizzazione di una via diagonale che raccordi piazza Castello e la recente piazza Solferino, a collegamento del-

3. Daniele REGIS, *Torino e la via diagonale. Culture locali e culture internazionali nel secolo XIX*, Torino, Celid, 1994. Giuseppe MOGLIA, *I risanamenti e i tagli diagonali di fine Ottocento*, in Paolo SCARZELLA, a cura di, *Torino nell'Ottocento e nel Novecento. Ampliamenti e trasformazioni entro la cerchia dei corsi*, Torino, Celid, 1995. Riprendo qui anche alcune osservazioni già in Mauro VOLPIANO, *Vie diagonali*, in Giuseppe Bracco e Vera Comoli (a cura di), *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 2004, pp. 297-302.

l'area centrale della città con la via Cernaia e la nuova stazione ferroviaria verso Milano. Ma Sambuy propone anche di mettere in opera una seconda via diagonale, che si attesterà a lato della chiesa di San Lorenzo, così da fare di Palazzo Madama il fulcro di un suggestivo sistema prospettico, per il quale propone esplicitamente il riferimento alla piazza del Popolo, con le due vie divergenti del Babuino e di Ripetta. Solo l'attuale via Micca verrà poi effettivamente realizzata, determinando però una vista su Palazzo Madama defilata e di sbieco, certamente anticanonica, che eppure apparirà non priva di interesse e legittimata dalle proposte progettuali e teoriche di quegli anni. Va detto che a Torino l'artificio della prospettiva angolata di derivazione teatrale (Galli Bibiena) era già stata introdotta da Filippo Juvarra nei suoi progetti per gli accessi urbani da porta Susina e da porta Palazzo, ma qui la scelta acquisisce il rinnovato senso di un'opzione votata al pittoresco e alla varietà delle visuali.

Questo interesse per una rinnovata estetica della composizione urbana è infatti espresso dal dibattito che si articola negli anni successivi, del quale sono protagonisti alcuni dei protagonisti della scena architettonica torinese, fra tutti Carlo Ceppi, Giovanni Battista Ferrante e Vincenzo Soldati, autori di una memoria scritta sul tema, nella quale si discute anche della convenienza delle vie curvilinee, lungo le quali il «viandante, mutando in modo lento ma continuo la direzione, muta anche il punto di vista, sicché tutti gli edifici della via gli si presentano allo sguardo successivamente, svolgendosi come le vedute di un grande panorama meccanico»⁴.

Nel 1897, l'ingegnere capo del Comune Tommaso Prinetti, commentando i lavori della Diagonale dalle pagine de «L'Edilizia Moderna» di Luca Beltrami, scriverà invece:

«In genere le diagonali [sono] d'innegabile utilità, perché: a) abbreviano i percorsi; b) facilitano l'orientamento se uniscono punti principali, così da costituire linee importanti e singolari; c) assumono fisionomia diversa dalle vie ortogonali, diminuendo la monotonia della Città; d) rendono possibile la concorrenza degli assi di varie vie sulle piazze o larghi ove sboccano, d'onde l'effetto scenico di moltiplicata animazione; e) nell'estate hanno l'ombra, quando tutta una serie di vie ortogonali è dominata dal sole; f) nei ritagli di aree che non si prestano alla fabbricazione, si possono collocare piccole ed eleganti costruzioni per spaccio di giornali o per pubblica utilità, quando non si preferisca formarvi aiuole»⁵ [Fig. 7].

4. *Relazione della Sottocommissione comunale incaricata di redigere un piano di riforma della città antica e di quella nuova per igiene viabilità ed estetica* (1882), Archivio Storico del Comune di Torino.

5. TOMMASO PRINETTI, *Risanamento di Torino. Via diagonale «Pietro Micca»*, in «L'Edilizia Moderna. Periodico Mensile di Architettura Pratica e Costruzione», 3, 1896.



6 | 7

6 | 7_Agostino Lauro e un altro anonimo incisore: due vedute incise nel 1831 verso la Gran Madre e il Palazzo Madama. L'inedito punto di vista è la mezzanotte del ponte napoleonico.

Altre riflessioni, in questi medesimi anni, riguardano l'utilità di derogare eventualmente alla sezione costante della nuova strada per favorire la realizzabilità dell'intervento: è un tema al quale sono dedicate alcune pagine dell'*Handbuch der Architektur* di Joseph Stübben (1890), mentre la questione delle strade diritte o curve sarà un cavallo di battaglia di Cornelius Gurlitt (*Über Baukunst* 1904), così come, ancora, la riflessione intorno alla varietà delle viste di cui dovrebbe godere chi percorre una strada è tema caro al Raymond Unwin di *Town Planning in Practice* (1909)⁶.

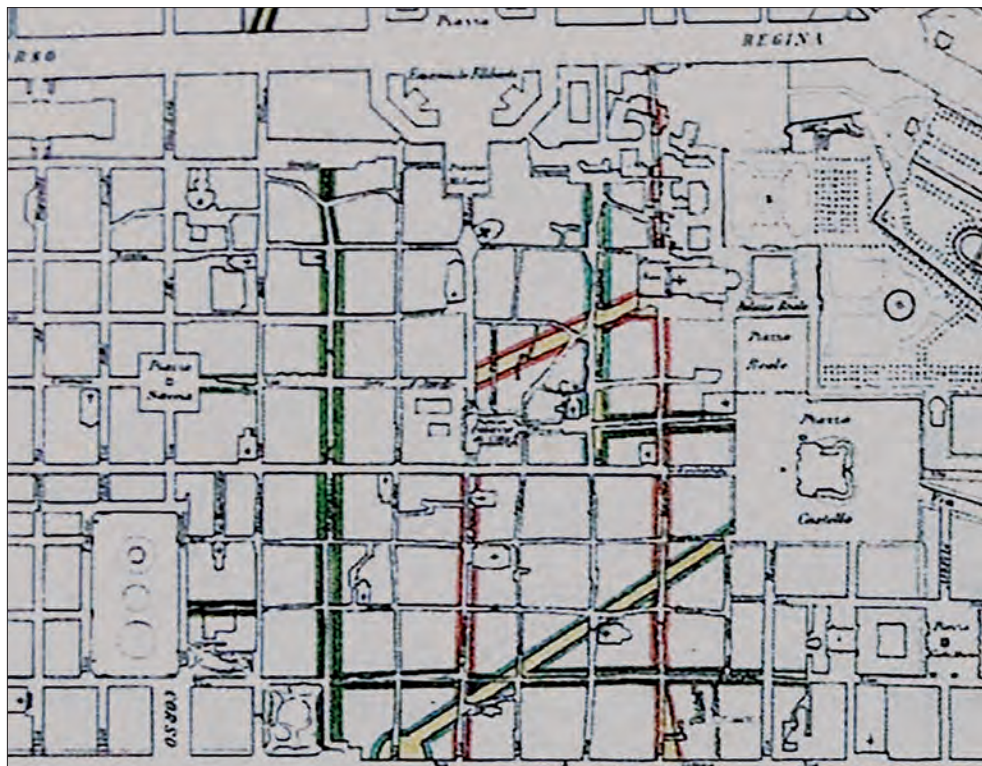
I tecnici torinesi intercettano dunque un dibattito internazionale in corso sulla progettazione qualitativa della città, che è tipico dell'ultimo scorcio dell'Ottocento e del primo Novecento e che, di lì a qualche anno, troverà illustri divulgatori a livello nazionale, primo fra tutti Gustavo Giovannoni. La nuova Diagonale inquadrerà dunque una vista scorciata, del tutto anticlassica, della piazza Castello ma, come si è visto, alla luce del dibattito intercorso, questa soluzione apparirà carica di valenze positive, introducendo un diversivo pittoresco nella monotona morfologia della capitale subalpina, che in quegli anni sta già diventando un topos negativo. Nell'immaginare la sua Casa Bellia sulla via Diagonale, Ceppi la rappresenterà in uno schizzo molto noto come affacciata su un canale veneziano, con tanto di gondola, sintetizzando, come meglio non si potrebbe, la lontananza dai paradigmi consolidati dell'urbanistica subalpina [Fig. 8].

6. Joseph STÜBBEN, *Der Städtebau, Handbuch der Architektur; Vierter Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, IX Halband*, Bergsträsser, Darmstadt 1890. Cornelius GURLITT, *Über Baukunst*, in «Die Kunst», XXVI (1904), Berlin, Jules Band Verlag, 1904, (trad. parziale in Giorgio PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1870-1914*, Roma, Officina Edizioni, 1974). Raymond UNWIN, *Town planning in practice; an introduction to the art of designing cities and suburbs*, London 1909.



8_La chiesa di Santa Giulia (G. B. Ferrante, 1863).

8



9_Piano di risanamento delle aree centrali della città, particolare, Archivio Storico della Città di Torino.

9

10_La via Diagonale (oggi via Pietro Micca) e la visuale scorciata verso Palazzo Madama.



10

11_Carlo Ceppi, Ambientazione della Casa Bellia su un canale veneziano. Sullo sfondo un trasfigurato Palazzo Madama.

12_Sequenze percettive degli assi stradali: 1. Strada nuova vitozziana; 2 Via Po e il suo congiungimento con la chiesa della Gran Madre di Dio; 3. Asse indirizzato alla chiesa di S. Luca (poi Santa Giulia); 4. Prospettiva congiungente la stazione di Porta Nuova con piazza S. Carlo; 5. Via Diagonale poi via P. Micca. Base cartografica pubblicata dall'editore Marchisio (1898).



11 | 12



Indice

- | | | | | | |
|----|--------------------------|----|---------------------------|----|-----------------------------|
| 8 | R. Università | 15 | Collegio dei Gesuiti | 22 | Convento dei Claustrali |
| 9 | Botta Nuova | 16 | Spedale Militare | 23 | S. E. Spoltinare Parrocchia |
| 10 | Palazzo Arcivescovile | 17 | Monastero di S. Chiara | 24 | Porta S. Antonio |
| 11 | Seminario Cudantino | 18 | Oratorio dei Nobili | 25 | Convento dei Servi |
| 12 | Spedale Civile | 19 | Convento delle Cispucine | 26 | S. Donato Parrocchia |
| 13 | S. Michele confraternita | 20 | Convento di S. Elisabetta | 27 | S. Iusto Parrocchia |
| 14 | Cattedrale | 21 | Botta Ulroni | 28 | S. Andrea Confraternita |

SCALA METRICA DI 1/4000

STRADE E FONDALI NEI PIANI OTTOCENTESCHI DI SASSARI

Streets and Visual Backgrounds in the 19th Century Urban Planning of Sassari

DOI: 10.17401/su.15.lz12

Laura Zanini

Associazione Storia della Città
lzanini@criteriaweb.com

Parole chiave

Urbanistica ottocentesca, prospettive urbane, assialità urbanistica
Nineteenth-Century Urban Planning, Urban Perspective, Urban Axiality

Abstract

La Sassari medievale, racchiusa da una cinta muraria, evolve verso una rinnovata cultura che si traduce in un'espansione urbana dai criteri e dalle forme di ispirazione piemontese e di derivazione francese. La concessione reale per poter costruire al di fuori delle antiche mura, nella parte sudorientale della città, permette ad una nuova borghesia, che ha intensificato i rapporti commerciali con Genova ed i porti della costa francese, di avere scenografie urbane moderne e innovative. Lo sviluppo industriale ottocentesco porta nuovi abitanti nel centro urbano e la progressiva densità induce a riorganizzare l'assetto urbanistico ed a proporre nuovi criteri nel disegno spaziale di strade ed isolati affinché sia migliore la qualità dell'abitare in termini di igiene, funzionalità degli spostamenti e rappresentazione istituzionale. La classe dirigente e la nuova borghesia imprenditoriale dapprima frenarono il rinnovamento temendo di perdere il potere di affitto delle proprietà urbane ma in seguito riconosceranno, nei nuovi parametri culturali ed urbanistici, il potenziale di modernità già in auge nelle capitali nordeuropee ed a Parigi in particolare. È così che nasce il disegno di una città caratterizzata da strade dalla lunga gittata prospettica, dai fondali e dalle simmetrie del costruito, dai grandi spazi aperti pubblici riconoscibili dalle razionali geometrie regolari.

Medieval Sassari, enclosed by a city wall, evolved toward a renewed culture that resulted in urban expansion with Piedmonts and French-inspired criteria and forms. The royal concession to build outside the ancient walls, in the southeastern part of the city, allowed a new bourgeoisie,

which intensified trade relations with Genoa and the ports of the French coast, to have modern and innovative urban settings. Nineteenth-century industrial development brought new inhabitants to the urban center, and the progressive density induced a reorganization of the urban layout and the proposal of new criteria in the spatial design of streets and blocks so that the quality of living resulted to be improved in terms of hygiene, functionality of movement and institutional representation. The upper class and the new entrepreneurial bourgeoisie at first resisted renewal, fearing that they would lose the power to lease urban property, but later recognized in the new cultural and urban planning parameters the potential of modernity already in vogue in northern European capitals and particularly in Paris in particular. In this way a new city design was born characterized by streets with a long perspective range, by the backgrounds and symmetries of the built environment, and large public open spaces recognizable by rational regular geometries.

Caratteri della città murata

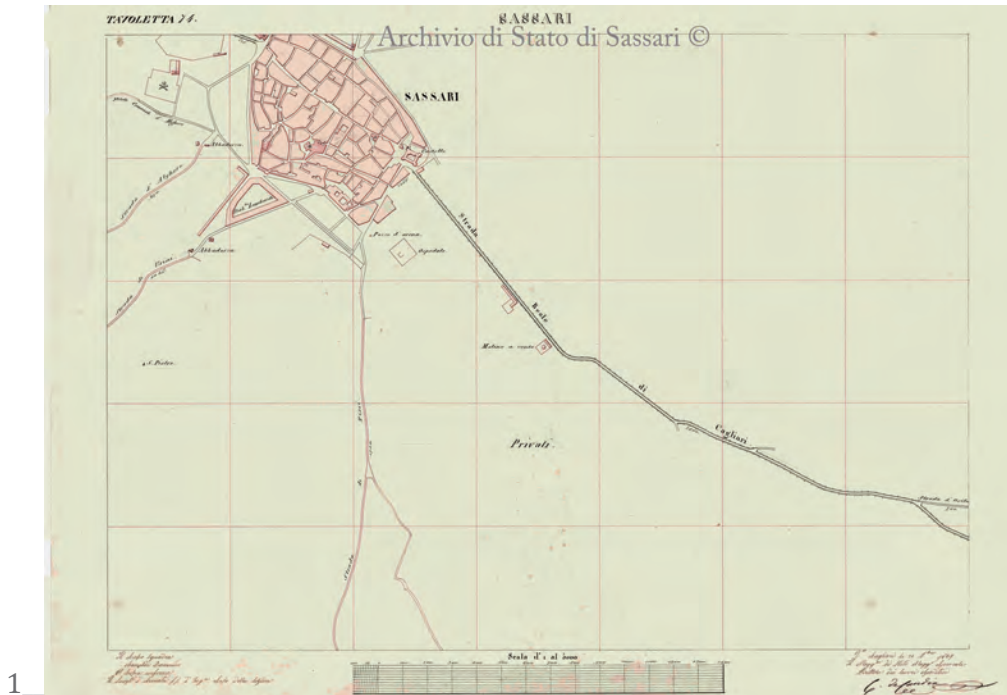
La Sassari storica è una città costituita da un nucleo medievale murato e da una espansione *extra moenia* avvenuta nel XIX secolo, esito di una cultura urbanistica moderna che propone nuove interpretazioni della matrice medievale. La città murata è stata espressione dell'autonomia comunale e della fusione dell'antica aristocrazia giudiciale con la nuova borghesia mercantile, nella quale la componente sarda conviveva con quella toscana, ligure e corsa. La struttura medievale è fondata su edifici emergenti che si susseguono lungo una via lunga e larga denominata *platha de Cotinas* (strada lastricata, in origine mercato cittadino), con orientamento nord-ovest sud-est, ornata di porticati (*porticali*) con due campate per portico, estensione degli edifici dedicati ad esercizi commerciali, botteghe e servizi. Dalla porta urbana che si apre sulla via a sud-est si ha dapprima il complesso spazio denominato Capo di Villa, sede civica e direzionale medievale presso Santa Caterina; nello spazio mediano la Casa del Comune, scrigno dei noti Statuti sassaresi, corpus di leggi del XIII-XIV secolo, ai lati della lunga arteria si dirama un tessuto residenziale con strade strette, ricco di vicoli e piccole corti¹. Il Castello tardomedievale all'ingresso sud-est costituisce il punto di contatto e nodo attorno al quale venne progettata l'espansione ottocentesca della 'modernità' [Fig. 1].

I piani per l'espansione ottocentesca tra elementi di continuità e di innovazione

Sassari evolve verso una rinnovata cultura che si traduce in un'espansione urbana dai criteri e dalle forme di ispirazione piemontese e di derivazione francese². La concessione reale del 1836 per poter costruire al di fuori delle antiche

1. Sulla Sassari medievale e sulla sua formula planimetrica vedi Marco CADINU, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Bonsignori, Roma 2001, pp. 74-79; vedi anche il recente contributo in IDEM, *Aspetti internazionali dell'urbanistica giudiciale e dell'edilizia nella Sassari medievale*, in Antonello Mattone e Pinuccia F. Simbula, *I settecento anni degli Statuti di Sassari. Dal Comune alla città regia*, Franco Angeli, Milano 2019, pp. 775-799. Sulla consistenza edilizia e monumentale vedi Marisa PORCU GAIAS, *Sassari Storia architettonica ed edilizia dalle origini al '600*, Ilisso editore, Nuoro 1998.

2. Per i modelli urbanistici e la composizione geometrica di viali e piazze vedi Vera Comoli Mandracci, (a cura di), *Il «Piano d'ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)*, Numero monografico Storia dell'Urbanistica/Piemonte 1, Edizioni KAPPA, Anno 1987. Leonardo Benevolo, *Storia della città- 3. La*



1_Cessato Catasto: la città murata di Sassari e a sud-est la Strada Reale lungo la quale si edificherà l'espansione ottocentesca con le prospettive delle strade con fondale (fonte: Archivio di Stato di Sassari, Fondo Archivistico: Cessato Catasto; Serie: Tavolette di Rilievo; Unità: Sassari, Denominazione: Sassari Tavoletta 74, Data: 1847 dicembre 31, Cagliari).

mura, nella parte sud-orientale della città, permette ad una nuova borghesia, che ha intensificato i rapporti commerciali con Genova ed i porti della costa francese, di disporre di scenografie urbane moderne e innovative. Lo sviluppo industriale ottocentesco porta nuovi abitanti nel centro urbano e la progressiva densità edilizia induce a riorganizzare l'assetto urbanistico ed a proporre nuovi criteri nel disegno spaziale di strade ed isolati. Si presentano in questa fase di primo Ottocento le istanze tese a migliorare la qualità dell'abitare in termini di igiene, funzionalità degli spostamenti e rappresentazione istituzionale. Proprio il recupero degli standard igienici e delle diverse funzionalità sono gli obiettivi che causano però alcune contestabili demolizioni di parte del patrimonio storico architettonico più antico. La classe dirigente e la nuova borghesia imprenditoriale dapprima frenano il rinnovamento temendo di perdere il potere di affitto delle proprietà urbane ma in seguito riconoscono, nei nuovi parametri culturali ed urbanistici, il potenziale di modernità già in auge nelle capitali nordeuropee ed a Parigi in particolare³. È così che nascono i primi disegni di una città caratterizzata da strade dalla lunga gittata prospettica, dai fondali e dalle simmetrie del costruito, dai grandi spazi aperti pubblici riconoscibili dalle razionali geometrie

città moderna, cap. 4 – le capitali dell'Europa moderna, pp. 131-202, Laterza, Roma-Bari, 1993.

3. Ilario PRINCIPE, *Sassari Alghero*, Laterza, Roma-Bari 1983.

regolari. Si elaborarono piani urbanistici focalizzati su scenografie architettoniche monumentali, di incisiva configurazione geometrica, con strade che culminano verso edifici istituzionali e che raccontano di un ordine compositivo nuovo in grado di far assurgere la città ad un livello internazionale⁴. Particolarmente le vie Carlo Alberto, Giorgio Asproni e Roma ben rappresentano la ricerca urbanistica coniugata con la progettazione architettonica delle strade con fondale in una simbiosi scenografica che rinnova, nella sostanza, la percezione della città. Con l'espansione ottocentesca di Sassari i valori della nuova economia di mercato, dello sviluppo degli opifici, delle nuove prassi della concorrenza internazionale e dei costumi sociali si traducono in nuovi modelli abitativi: percorsi rettilinei (alcuni immaginati con un corredo di portici), viali alberati ed esercizi commerciali, edifici amministrativi simmetricamente progettati con i canoni di un nuovo classicismo imponente e ridondante di elementi tardo barocchi ed eclettici, residenze padronali della ricca borghesia, le ville ed i palazzi, sono tutte composizioni integrate con il nuovo funzionale, arieggiato e maestoso tessuto urbano.

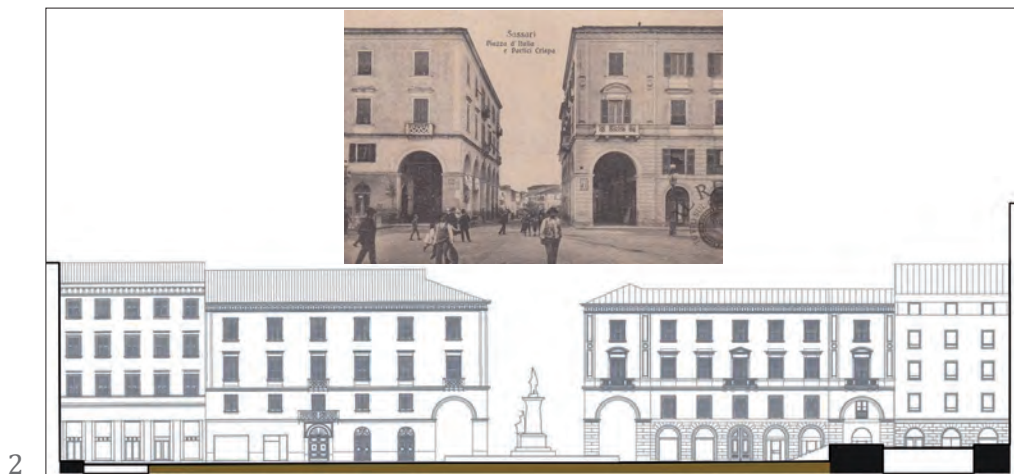
L'area di espansione è quella verso sud-est lungo la nota Strada Reale che possiamo vedere in un acquerello del 1823 di Giuseppe Cominotti, quindi in un disegno della *Pianta della città di Sassari* del 1932 è riportata la sua proposta per 'L'ingrandimento della città progettato nel 1929'. La configurazione dell'espansione ottocentesca si consolida a partire dal piano Marchesi elaborato nel 1836 dove vediamo un'espansione costituita da 19 isolati dei quali 18 di forma regolare e geometrica, con al centro ampie corti, due piazze, una circolare, denominata piazza di Roma, ed una ottagonale, un'uscita verso la Strada reale ed una verso la cinta muraria dalla città antica. Sassari viene riconfigurata anche in seguito da diversi piani urbanistici su altre zone di espansione della città, come il piano Righetti del 1926, il piano Rossi del 1931, il piano Petrucci del 1941 ed il piano Rizzotti del 1983⁵. La cartografia mostra quanto siano persistenti le originarie proposte urbanistiche e geometriche del piano Marchesi, anche durante vari decenni in cui vanno completandosi le parti del piano originario.

Seguendo il modello presente lungo l'asse principale della città medievale, ma ispirandosi ormai ai modelli francesi e piemontesi, fu previsto uno sviluppo dell'edilizia con caseggiati forniti di portici lungo la Strada Reale e in alcune vie secondarie⁶. Avverse a questa tipologia vi furono diverse opposizioni portate dai nuovi costruttori che adducevano motivi economici e possibili perdite in cubatura delle loro realizzazioni; nel 1844 venne deliberata dal Consiglio Comunale

4. Cfr. Annalisa Poli, Sandro Roggio, *Gli architetti del re in Sardegna. Iconografia tra sette e ottocento*, Agave, Nuoro 2013, cap. IV, 9, pp. 251-256.

5. Sull'urbanistica di Sassari vedi PRINCIPE, *Sassari Alghero*, cit.; utile anche Virgilio MURA, *Raffaello Oggiano ingegnere a Sassari. Carte, libri progetti*, EDES Editrice Democratica Sarda, Sassari 2016.

6. Lorenzo Spagnoli, *Storia dell'urbanistica moderna. 2-Dall'età della borghesia alla globalizzazione (1815-2010)*, Zanichelli, Milano 2016, cap. 16 la cultura urbanistica europea a una svolta, pp. 40-59.



2_ Gli unici portici edificati secondo il progetto originario per i palazzi Crispo e Bargone che costituiscono il fondale della via Roma in asse con il monumento a Vittorio Emanuele nella Piazza d'Italia. I portici in una foto d'epoca (sopra) e la vista dalla Piazza d'Italia nel rilievo dello stato attuale (sotto).

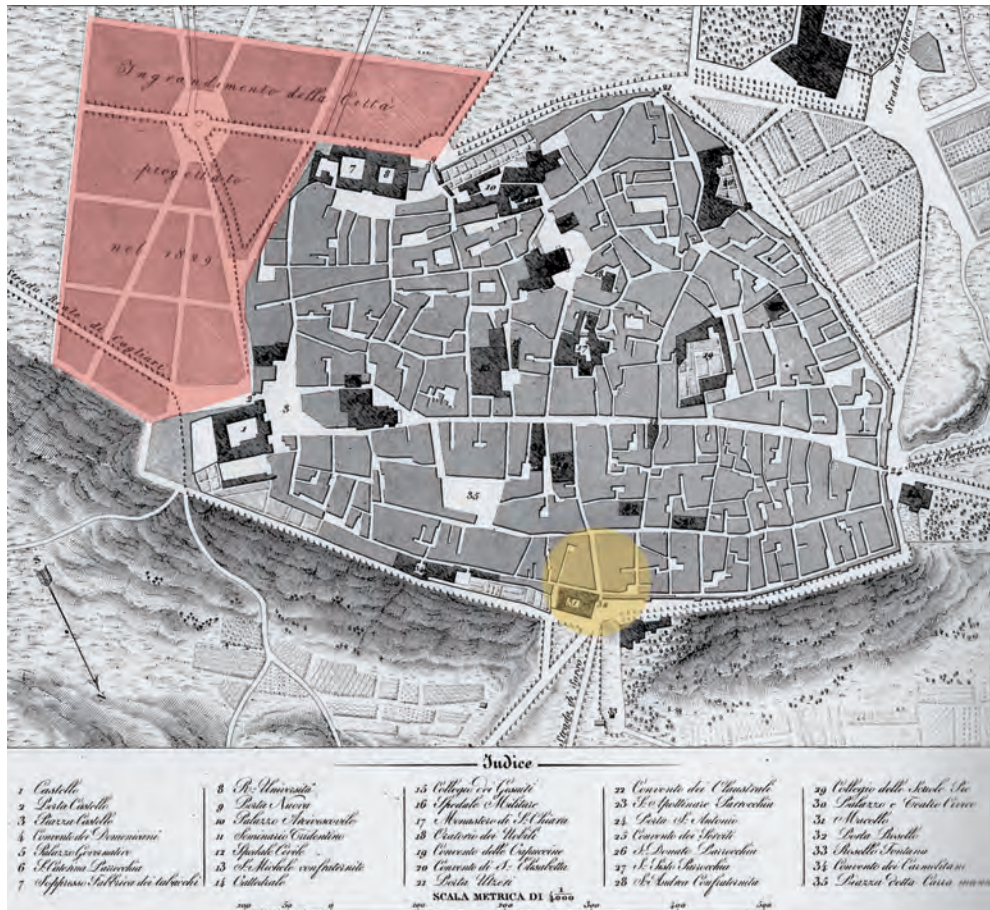
la costruzione di portici solo per la via maestra ma la riluttanza a questa tipologia edilizia continuò fino a che nel 1865 i portici furono aboliti definitivamente e rimasero solamente quelli già edificati delle due case di Crispo e di Bargone, all'angolo della monumentale Piazza Italia⁷ [Fig. 2].

Un primo impianto geometrico proposto nel 1832 da Giuseppe Cominotti e Enrico Marchesi prevede già piazze ed assi di simmetria che preannunciano prospettive con fondale ed è composto in particolare da una piazza esagonale sul sito del Pozzo di Rena e un tridente in direzione del Castello Aragonese [Fig. 3]. Nel 1837 il documento del progetto urbanistico dell'ingegnere del Reale Genio Civile Enrico Marchesi, denominato "Tipo di una parte dell'ingrandimento di Sassari e dei terreni adiacenti" la piazza, sul distrutto sito detto Pozzo di Rena, è prevista di forma circolare e sarà la matrice, incompleta, del futuro Emiciclo Garibaldi.

Per fasi progressive il progetto più esteso connota la cosiddetta 'Appendice', costituita da una piazza semicircolare poi denominata Emiciclo Garibaldi, in connessione prospettica, tramite la via attualmente denominata Carlo Alberto, con il fondale di una nuova piazza, Piazza d'Italia. Qui, in un vaso di un ettaro esatto di dimensione sorge il in asse il nuovo Palazzo della Provincia; ortogonalmente, sempre in asse, si dipartiva la Strada Reale per Cagliari, oggi via Roma. La via Roma, in connessione visiva con la città murata, offre il fondale aperto dei palazzi simmetrici porticati. Gli isolati hanno geometrie regolari che cambiano forma per organizzare gli spazi della Piazza d'Italia e della Piazza Fiume, con corti interne dedicate ad agrumeti e destinati a residenze ed edifici civili o istituzionali [Fig. 4].

7. PRINCIPE, *Sassari Alghero*, cit.; Giuseppe PAZZONA, *Sassari nell'Ottocento. Acquerelli inediti di Giuseppe Cominotti (1823-1825)*, EDES, Sassari 2009; IDEM, *Giuseppe Cominotti, Architetto e pittore (1792-1833)*, Delfino, Sassari 2011; Sandra SANNA (a cura di), *La storia di Sassari dalla preistoria ai nostri giorni*, Typimedia editore, Roma 2023.

3. Giuseppe Cominotti e Enrico Marchesi. Pianta della città di Sassari e dei suoi principali edifici, 1832 (dettaglio); il retino rosso evidenzia il primo progetto di espansione, poi non realizzato, che propone una composizione a matrice geometrica.



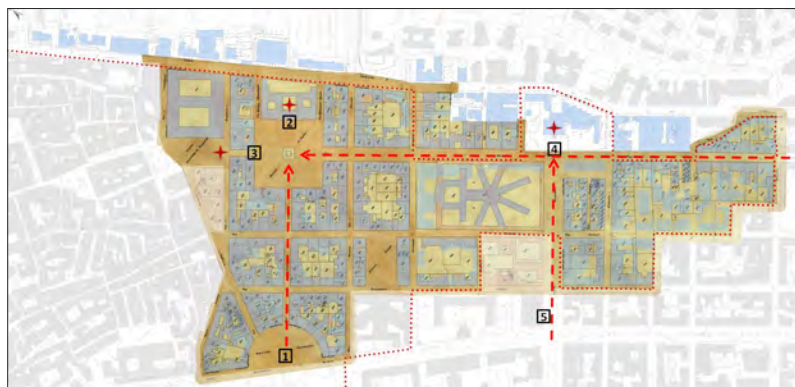
3

4. Attuali appendici della città di Sassari (Modificazione dei progetti del 1829 e 1837) (Archivio pittorico della città di Sassari Enrico Costa) (fonte: <https://europeandsardinia.altervista.org/2021/02/01/sassari-prima-rappresentazione-grafica-urbana-e-progetti-di-ingrandimento-nel-1829-1837/>).



4

5 | 6



Le scelte di progettazione urbanistica assumono il ruolo di elementi semantici e riguardano la collocazione di specifici edifici pubblici come fondale delle strade rettilinee principali. Dall'epoca in cui la città era sotto il controllo da parte di gruppi familiari elitari si transita verso un assetto in cui l'organizzazione statale prevale. Il cambio di prospettive e scenari architettonici nell'Appendice moderna, del tutto mirata ad esaltare i nuovi grandi edifici governativi, palesa l'allontanamento dalle logiche della città murata, in prevalenza funzionale alla enfattizzazione delle residenze private di prestigio: un fenomeno diffusosi in Europa decenni prima e che trova applicazione nella nuova forma tardo ottocentesca di Sassari⁸.

Le strade con fondale della Sassari ottocentesca

Il nuovo piano di Sassari, nel suo assetto pervenuto, è segnato da tre importanti strade con fondale. La prima delle prospettive stradali con fondale che presentiamo è la via Carlo Alberto, dall'Emiciclo Garibaldi alla Piazza d'Italia, con fondale intermedio costituito dal monumento a Vittorio Emanuele II, e tesa a inquadrare in visione assiale il palazzo della Provincia. La seconda (parallela alla prima) è la via Asproni che tangendo la chiesa di San Giuseppe punta al fondale dell'ingresso del museo civico. La terza è la via Roma verso la Piazza d'Italia, ortogonale alle prime due e sulla linea dell'antica Strada Reale da Cagliari, con fondale intermedio anch'essa sul monumento a Vittorio Emanuele II e infine sui due portici simmetrici che immettono alla città medievale [Figg. 5-6].

5_Le strade con fondale di Sassari: 1-> 2 via Carlo Alberto dal centro dell'Emiciclo Garibaldi alla statua di Vittorio Emanuele II nella Piazza d'Italia fino al fondale del Palazzo della Provincia e Prefettura; 4-> 3 la lunga via Roma, ex Strada Reale, che punta anch'essa sulla statua di Vittorio Emanuele II nella Piazza d'Italia con fondale; 5-> 4 Asse di via Asproni che dalla Chiesa di San Giuseppe punta al fondale dell'ingresso del Museo nazionale archeologico ed etnografico 'G.A. Sanna' (elaborazione L. Zanini).

6_Vista aerea dall'Emiciclo Garibaldi al fondale del Palazzo della Provincia attraverso la via Carlo Alberto. Cartolina dei primi anni '70 (fonte foto: <https://www.sassari900.it/emici-clo-garibaldi/>).

8. Jean DES CARS, Pierre PINON, *Paris Haussmann*, Picard, Parigi 1991; Guido MORBELLI, *Città e piani d'Europa*, Edizioni Dedalo, Bari 1997; Vera COMOLI MANDRACCI, *Torino: note per una storia delle trasformazioni urbane dell'Ottocento*, in Vera Comoli Mandracchi, *La capitale per uno stato: Torino. Studi di storia urbanistica*, Celid, Torino 1983.



7_ La via Carlo Alberto con il fondale del Palazzo della Provincia in una cartolina d'epoca.

8_ La via Carlo Alberto con il fondale del Palazzo della Provincia in una foto attuale.



7 | 8

Via Carlo Alberto

Il caso più precoce e rilevante per Sassari è la prospettiva che dall'Emiciclo Garibaldi introduce alla via Carlo Alberto, da questa si accede all'ampia Piazza d'Italia (1875) e si incontra come fondale prima la statua di Vittorio Emanuele II, opera dello scultore Giuseppe Sartorio, (la cui inaugurazione alla presenza dei reali avvenne nel 1899) e a seguire la maestosa scalinata l'ingresso del Palazzo della Provincia e Prefettura (1878) [Fig. 7].

Il palazzo della Provincia, la cui posa della prima pietra avvenne il 31 dicembre 1872, sorge sull'area che il Comune cedette alla Provincia. L'opera venne realizzata su progetto dell'ingegner Sironi⁹. Nell'edificio trovavano posto gli uffici, la residenza del prefetto, la sede delle Poste e dei Telegrafi, la Questura e il Comando di pubblica sicurezza. Le quinte sceniche della via e della piazza sono un susseguirsi di pregevoli palazzi. Risulta così delocalizzato l'ingresso principale dalla città, dal medievale Capo di Villa alla Piazza Italia, simbolo dell'espansione moderna [Fig. 8].

Via Roma

L'attuale via Roma era l'antica Strada Reale, strada da Cagliari-Sassari a Porto Torres, intitolata al re Carlo Felice poi chiamata 'Stradone nazionale'¹⁰. Sulla via Roma si affacciano i più importanti edifici amministrativi e dedicati alla cultura, il Tribunale, l'ex Carcere che verrà destinato a cittadella giudiziaria e il Museo Nazionale A.G. Sanna. Per le sue caratteristiche morfologiche e rappresentative

9. Franco MASALA, *Architettura dall'Unità d'Italia alla fine del '900*, Ilisso editore, Nuoro 2001.

10. *Comune di Sassari 1908 Elenco delle vie e piazze della città – Denominazioni antiche e attuali (censimento del 1901)*, Tipografia Ditta Giuseppe Dessì, Sassari 1908.



9_La lunga prospettiva della via Roma verso il fondale della statua di Piazza d'Italia e dei due palazzi simmetrici Bargone e Crispo in una cartolina d'epoca.

9

unice viene identificato come asse identitario prioritario, la lunga prospettiva verso il centro crea un cono ottico molto profondo che culmina con il fondale della statua di Piazza d'Italia affiancato, sul piano retrostante, dai portici dei palazzi Crispo e Bargone [Fig. 9].

Via Asproni

Altro caso rilevante è la pianificazione della via Asproni. Nel 1884, anno in cui la città era popolata da poco meno di trentamila abitanti, venne costruito il Politeama e nello stesso anno si pose la prima pietra della chiesa parrocchiale della modernità, quella di San Giuseppe che avrebbe assicurato assistenza religiosa alla città nuova. La chiesa di San Giuseppe (progetto neo-palladiano dell'ing. Francesco Agnesa del 1884-1888) venne qualificata come la chiesa di *lu signurìu*, e cioè delle ricche famiglie borghesi che furono le prime a popolare con eleganti costruzioni il nuovo quartiere. La chiesa si affacciava su un vastissimo spazio nel quale venne ricavata la Piazza d'Armi in seguito occupata dalle costruzioni del razionalismo novecentesco. A partire da una quota di terreno più bassa sale aprendosi ampia e con doppio filare di alberi per la *promenade* borghese che raggiunge centralmente il fondale del Civico Museo Archeologico Sanna. Le quinte sceniche sono imponenti edifici tra i quali spicca l'alta muraglia cieca e inquietante del Carcere di San Sebastiano oggi in dismissione e in attesa di accogliere nel nuovo polo giudiziario [Fig. 10].

10_La via Asproni che tangendo la chiesa di San Giuseppe e più avanti l'imponente muraglione del carcere di san Sebastiano conduce direttamente all'ingresso del Museo archeologico.



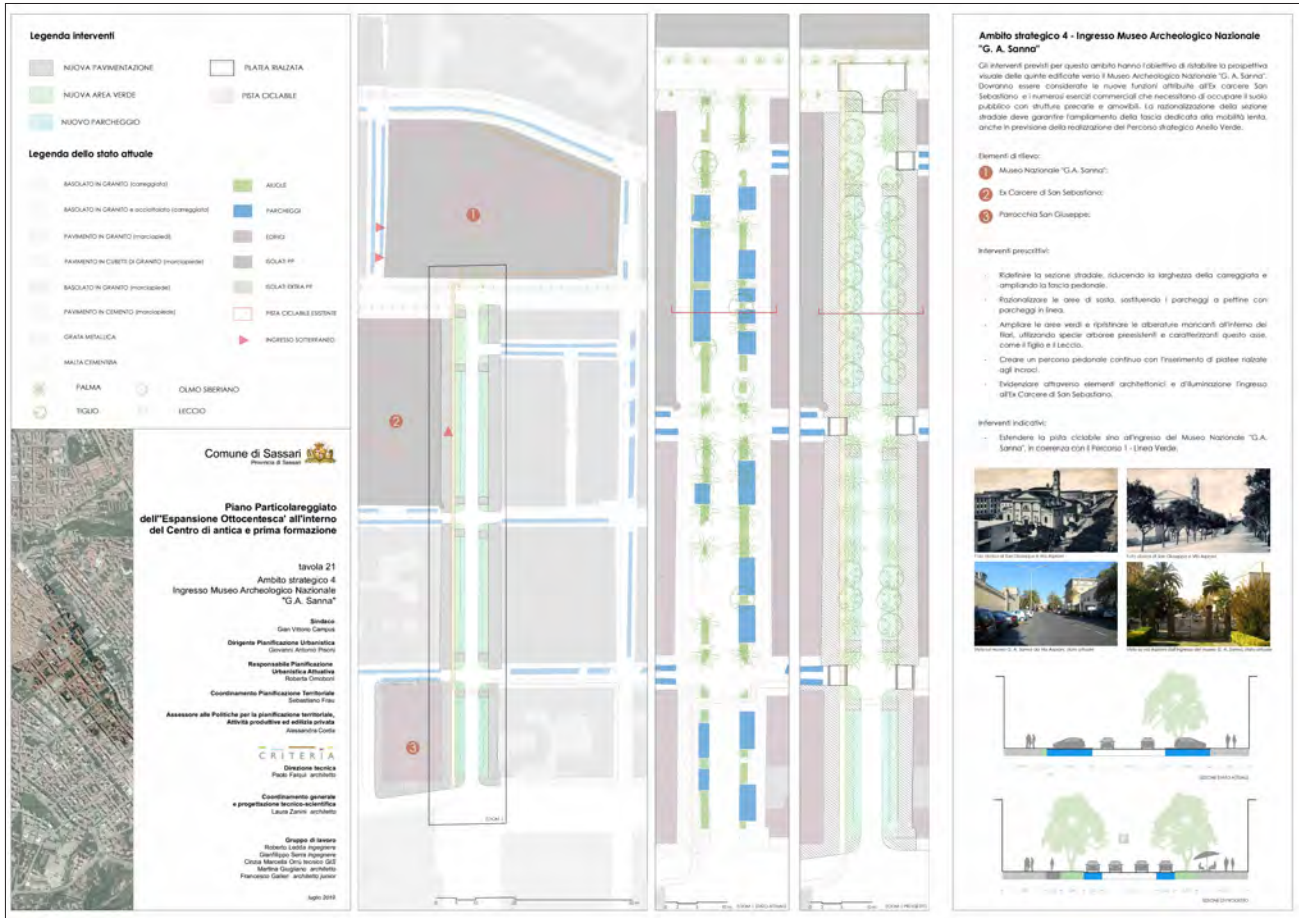
10

Pianificazione odierna e strade con fondale

La ricognizione storica, iconografica e documentale, è stata la premessa imprescindibile per elaborare la pianificazione attuativa particolareggiata richiesta, in tempi recenti, dall'amministrazione per l'area dell'espansione ottocentesca¹¹. La ricerca delle proposte semantiche della matrice urbanistica è stata alla base degli atti di pianificazione tramite cui restituire ad alcune parti dell'edificato un decoro in parte perduto o degradato dagli interventi incongrui del dopoguerra. Le nitide prospettive progettate nell'800 con edifici pubblici adoperati quali fondali prospettici, una volta date per consolidate le certezze sulla solidità statale che miravano ad evocare semanticamente, sono state in diversi casi disconosciute. Pensiline incongrue, *dehors* dei locali pubblici, cartellonistica, nuovi edifici dai volumi invadenti e con marcapiani dissonanti, parziale o profonda destrutturazione dei filari alberati che determinavano la geometria dei viali, sono stati annotati quali problemi portatori di disturbo alla lettura della forma originaria, responsabile della bellezza e armonia dell'idea ottocentesca. Con la pianificazione attuativa si è inteso ridare valore all'ordine urbanistico e alle geometrie matrice riproponendo il disegno della sezione stradale e le alberature, ad esem-

11. Piano Particolareggiato affidato alla società di ingegneria CRITERIA srl coordinato dalla scrivente e completato nel 2020.

pio per la via Asproni, con diversa regolamentazione dei parcheggi e un rinnovato percorso per la *promenade*. Sono state adottate inoltre ulteriori misure, prevedendo un sistema di verde rampicante verticale che accentuasse la serialità prospettica degli edifici per la via Carlo Alberto; prescrivendo un riordino generale con progettazione unitaria per i marciapiedi che contribuiscono a ridare decoro alla prospettiva di via Roma verso il fondale dei portici simmetrici che introducono alla città medievale. Il rispetto per il complesso dei dispositivi scenografici, esito di una lettura consapevole e ora comunicata all'amministrazione committente, il suo riconoscimento reale e la condivisione dei suoi valori, è stato considerato quale atto dovuto per dare continuità alla qualità urbana storica che caratterizza questa parte della città moderna. La sua riconoscibilità, ancora oggi forte e salvaguardabile, si distingue peraltro dalle successive e più moderne fasi urbanistiche nelle quali si sono avvicendati dilaganti episodi di palazzine giustapposte ed edifici residenziali fuori scala e senza coordinamento architettonico. Dunque gli allineamenti ottici, il ritmo delle lame di luce provenienti dalle traverse stradali, l'apparato architettonico o statuario che concretizza il punto focale della prospettiva sono tutti stati elevati ad elementi che connotano la qualità dell'impianto urbanistico da secoli e, seppur con significati diversi, le tante fasi dell'evoluzione della società e della politica [Fig. 11].



11_Una delle tavole del Piano Particolareggiato dell'espansione ottocentesca di Sassari per il recupero degli elementi storici della via Asproni (fonte: Criteria srl, elaborato a cura dell'architetto Martina Giugliano).



L'AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI PALERMO ALL'INIZIO DEL NOVECENTO: IL FONDALE CELEBRATIVO DI VIA DELLA LIBERTÀ COME SCAMBIATORE TRA TESSUTO URBANO E PARCO PAESAGGISTICO

The Expansion of the City of Palermo at the Beginning of the Twentieth Century: the Celebratory Backdrop of Via della Libertà as an Exchange between the Urban Fabric and the Landscaped Park

DOI: 10.17401/su.15.em13

Eliana Mauro

Dipartimento dei Beni Culturali e Identità Siciliana della Regione Siciliana
eliana.mauro@regione.sicilia.it

Parole chiave

ampliamento, monumento, giardino, obelisco, parco
Expansion, Monument, Garden, Obelisk, Park

Abstract

Connotata fin dall'età barocca dall'incrocio monumentale di due strade rettilinee, raddoppiato alla fine del XVIII secolo, la città di Palermo con l'adozione del Piano Regolatore e di Ampliamento (1886, 1894), prevede di prolungare l'asse viario trasversale (nord-sud) già esistente e di concluderlo con una grande piazza circolare, uno scambiatore di direzione che sarebbe servito a collegare la città con la stazione turistico-balneare di Mondello, attraversando il parco borbonico della Real Favorita. L'analisi della nascita della via porta però a introdurre un precedente fondale collegato alla realizzazione del primo tratto della strada. Anche in questo caso si trattò di un giardino paesaggistico che costituì, per diversi decenni a partire dal 1851, il terminale di quella strada simile – nelle intenzioni di chi la ideò – a un *boulevard* parigino.

Characterized since the Baroque age by the monumental crossroads, doubled at the end of the 18th century, the city of Palermo with the adoption of the Town plan (1886, 1894) planned to extend the transverse road (north-south) and to conclude it with a large circular square, a direction switch that would have served to connect the city with the tourist-seaside village of Mondello, crossing the Park of the Real Favorita. However, the analysis of the birth of the road leads to the introduction of a previous backdrop connected to the construction of the first section of the road. Also in this case it was a landscape garden which constituted, for several decades starting from 1851, the end of that street, similar – in the intentions of those who conceived it – to a Parisian boulevard.

Nel 1886 il nuovo *Piano regolatore e di ampliamento della città di Palermo*, curato dall'Ufficio Tecnico Comunale quale variante del progetto di Felice Giarrusso (Siracusa 1844-Palermo 1935), vincitore di concorso, regolamentava la nuova estensione della città a nord, verso le tenute con parchi e giardini dell'aristocrazia e verso i borghi marinari di Mondello e Sferracavallo. Il piano prevedeva di prolungare l'asse viario trasversale della città (nord-sud), già esistente per un primo tratto a partire dall'ampliamento settecentesco che prolungava la più antica via Maqueda, ben oltre il doppio della sua dimensione e di concluderne il tracciato rettilineo con una grande piazza circolare, uno scambiatore di direzione che avrebbe collegato la città con l'ingresso della Real Favorita, il parco borbonico sorto nel 1799 ad opera di Giuseppe Venanzio Marvuglia (Palermo, 1729-1814), con l'ausilio del figlio, Alessandro Emanuele (Palermo, 1771-1845), e del giardiniere di corte John Andrew Graefer (Helmstedt 1746-London 1802).

A far data dall'apertura della via Maqueda (nata nel 1600 come 'strada nuova' perpendicolare al Cassaro, unica dorsale della città), la successiva progressione di vie fu aggregata sempre in direzione sud-nord su un unico asse e scandita da diversi elementi di riconoscibilità, fondali/snodi urbani tutti scaturiti dalle necessità topo-morfologiche.

I punti urbani nodali dell'asse pressoché unico che attraversa tutta la città con le sue strade in sequenza prendono avvio dalla Porta di Vicari (1601; 1716; ricostr. 1789); da lì si snoda una sequenza graduale di traguardi con, in progressione, l'incrocio con il Cassaro (la piazza Vigliena o Quattro Canti), la piazza con il Teatro Massimo, l'incrocio dell'ampliamento settecentesco con la piazza Regalmici, la doppia piazza-invaso con il Politeama Garibaldi da cui procede la via della Libertà, il pubblico Giardino Inglese (con sua porta di edifici a cavallo della via), diverse soste minori e infine la piazza circolare con il monumento celebrativo del cinquantenario dell'unità d'Italia che chiude l'intera prospettiva¹.

1. La storia della città è segnata, tra XVII e XX secolo, dalle opere urbanistiche collegate all'apertura di una grande arteria viaria nel tessuto urbano esistente, prima, e alla progressione del suo asse, poi, come guida dell'ampliamento della città in direzione sud-nord parallela alla costa. L'ampliamento settecentesco, con la sua aspirazione alla regola, costituì l'anello di congiunzione con il vecchio tessuto urbano dei vicini mandamenti, a carattere ancora morfologico (essendovi riconoscibili gli alvei sinuosi dei due antichi fiumi da cui la città era tripartita), ma anche il naturale raccordo con il nuovo piano ottocentesco, tutto ispirato allo spirito positivista e che ampliava la città ben oltre il suo doppio. Ne scaturirà una prassi modificatasi nei modi e nei significati fino a pervenire, con la prevista via

Dopo la sequenza di piazze ed edifici monumentali della città più antica (piazza dei Quattro Canti, piazza G. Verdi con il Teatro Massimo, piazza Regalmici), la piazza Castelnuovo con il Politeama Garibaldi (Giuseppe Damiani Almeyda, 1867-1874) è la 'porta' dalla quale ha inizio, tra il 1848 e il 1850 la via della Libertà il cui primo tratto si conclude nel Piano delle Croci (oggi piazza Francesco Crispi). È appena successiva l'idea di dotare questo primo ampliamento della città di un giardino pubblico: la strada avrebbe fatto da dorsale interna del giardino, ripartito in due porzioni di differente ampiezza e privo di recinzioni interne. Tale fu il primo assetto del Giardino Inglese (1850-1853).

Il piano regolatore del 1886 prevede il prolungamento della strada e un nuovo fondale con una piazza circolare. Tra il 1894 e il 1909 si tracciarono, sempre procedendo con il taglio della sedimentazione calcarenitica su cui fonda la città, il definitivo assetto e il punto di arrivo della strada e si avviò, rinunciando alle perfette geometrie fino ad allora attuate per la creazione degli incroci urbani, il tratto che avrebbe permesso il collegamento con il parco della Favorita, che veniva infine legittimato dal regio decreto che assegnava alla città la gestione del parco e lo affidava al pubblico godimento dei cittadini. La piazza si trasforma quindi in scambiatore di direzione; la sua naturale prosecuzione non è più la rettilinea penetrazione nella campagna settentrionale (oltretutto ormai a ridosso delle grandi tenute della villeggiatura di mezza stagione dell'aristocrazia urbana) ma una più moderna destinazione: l'attraversamento del parco reale, con suoi padiglioni, torri d'acqua, edifici di servizio, sue piante rigogliose e sperimentali, appare necessario per raggiungere il nuovo quartiere balneare di Mondello che, in costruzione dal 1911², costituirà una località turistico-balneare di respiro sovranazionale.

Il Monumento commemorativo del 27 maggio 1860, opera di Ernesto Basile (Pa-

Roma, ad una diversa attuazione di arteria urbana aperta verso una nuova concezione dell'uso del territorio. La via Roma, anch'essa risultato di uno sventramento del tessuto urbano esistente, venne realizzata nuovamente nel tessuto storico ma più a valle della via Maqueda (e tuttavia non parallela) a collegare la stazione ferroviaria a sud con il porto a nord e, più tardi, con la città giardino balneare di Mondello. Fu eseguita in diversi momenti, da nord verso sud (1895-1898; 1905-1910; 1920-1922) e infine inaugurata il 30 luglio 1922. Vi si attestarono i fronti di edifici per infrastrutture, per il settore terziario e palazzi da pignone. Si vedano: Marcello FAGIOLIO, Maria Luisa MADONNA, *Il Teatro del Sole. La rifondazione di Palermo nel Cinquecento e l'idea della città barocca*, Officina Edizioni, Roma 1981; Salvatore M. INZERILLO, *Urbanistica e società negli ultimi duecento anni a Palermo. Piani e prassi amministrativa dall'«addizione» Regalmici al Concorso del 1939*, Quaderno 9, Istituto di Urbanistica e Pianificazione Territoriale, Università di Palermo, Palermo 1981.

2. La stazione turistico-balneare di Mondello viene realizzata a partire dal 1911 su un piano regolatore attuato dalla Società Italo-belga *Les Tramways de Palerme*. Si veda, per tutti, Eliana MAURO, Ettore SESSA, *Itinerario V. Vocazione ludica e arte della villeggiatura*, in Carla Quattarone, Ettore Sessa, Eliana Mauro (a cura di) *Arte e architettura liberty in Sicilia*, Grafill, Palermo 2009, fasc. 5.

1_Ernesto Basile, Monumento commemorativo del 27 maggio 1860, Palermo, piazza Vittorio Veneto, 1909-1910, fotografia dell'opera appena realizzata (da «L'Architettura Italiana», V, 1910, Tav. XLIII).



1

lermo, 1857-1932) realizzata nella piazza circolare della via della Libertà nel 1910 per il cinquantenario dell'Unità d'Italia, ha al contempo valore di sistemazione dell'intorno e di terminale della lunga passeggiata che governa l'ampliamento otto-novecentesco della città.

Un grandioso obelisco (m 27,80) elevato alla 'redenzione siciliana', come recita l'articolo redazionale che lo illustra nel numero 11 di agosto del 1910 della rivista «L'Architettura Italiana», «s'innalza all'estremità nord della via della Libertà, in un piazzale circolare di 120 metri di diametro». Di fatto, il monumento rappresenterà a lungo un punto urbano nodale oltre il quale il tessuto della città è ancora contrassegnato da strade interpoderali di collegamento con la piana dei Colli (dove risiedono le ville suburbane settecentesche) e dalla tortuosa via Resuttana che attraversa la piana e si collega alla via San Lorenzo che percorre tutto il territorio fino al mare e ai quartieri esterni e marinari.

L'opera, celebrativa, tende ad essere espressione di un traguardo che si vuole glorioso, con l'Italia che si staglia ai piedi dell'obelisco sull'alto podio centrale piramidale a gradoni cingendo la Sicilia alla vita, un gruppo bronzeo di Antonio Ugo (Palermo, 1870-1950). Alle spalle del gruppo è la base del monumento, un alto e possente muro da cui si innalza l'obelisco e dove campeggiano, a destra e a sinistra, gli altorilievi bronzei di Ugo, *La Battaglia* e *Il Trionfo* eseguiti dallo scultore su soggetti di Basile [Fig. 1].

Viene completata nel 1930 con la collocazione della Vittoria Alata di Mario Rutelli (Palermo, 1859-1941) sulla sommità dell'obelisco, la sostituzione dei pannelli celebrativi ancora in gesso con quelli in bronzo e la realizzazione di un emiciclo a fondale costituito da due bracci di un colonnato di recinzione dal «silente ellenismo»³ interrotto al centro da un libero varco rivolto a sud. Il colonnato viene pure progettato da Basile insieme alla targa che sarà collocata nel risalto centrale della base del monumento (giusto alle spalle del gruppo dell'Italia che abbraccia la Sicilia) per celebrare i caduti siciliani della Prima guerra mondiale. Il sorgere dell'edifizio, i cui elementi scultorei (capitelli, scudi araldici delle provincie siciliane, ecc.) vengono eseguiti da Nino Geraci (Palermo, 1900-1980), comporterà la rimozione della sistemazione ad aiuole realizzata sempre su progetto di Basile nel 1928⁴. Come spesso ricorre, Basile qui introduce nei pochi caratteri dell'ordine un elemento distintivo, utile anche a dialogare con il canone e l'anticanone: i capitelli di invito dei due colonnati presentano al posto del fiore una pigna, simbolo dell'immortalità che i caduti hanno guadagnato in battaglia [Fig. 2].

La piazza, dove aveva termine la via della Libertà, ancora oggi, nonostante il suo ulteriore prolungamento e l'esistenza alle sue spalle di un'altra piazza circolare omologa, è considerata la vera conclusione della passeggiata urbana alberata. Inizialmente intitolata alla Libertà, come la strada, quindi al ministro Vittorio Emanuele Orlando e infine alla battaglia di Vittorio Veneto del 1918, la piazza è il vero fondale, scambiatore multidirezionale nel quale la città del Novecento si è da sempre riconosciuta.

Ma la storia della via della Libertà è fortemente caratterizzata anche dalla presenza di quel Giardino Inglese impiantato tra il 1850 e il 1853, fondale corrispondente alla realizzazione del primo tratto di strada.

La via della Libertà, nella sua interezza realizzata tra il 1848 e il 1909, frutto di due successive estensioni, procede in rettilineo dall'estremità nord dell'ampliamento settecentesco fino a coprire tutta la previsione di ampliamento nord del Piano Regolatore del 1886, per circa due chilometri e mezzo. Sul primo tratto della strada, dagli eleganti fronti edilizi, finirà con l'attestarsi a monte quello che ancora oggi si considera il quartiere 'più elegante' (quanto ad architettura) della città (il quartiere Villafranca, dal nome dell'antico proprietario dei terreni su cui sorge) quello che guadagnò alla città l'appellativo di «piccola capitale dell'Art

3. Ettore SESSA, *Ernesto Basile. Dall'ecclettismo classicista al modernismo*, Novecento Editrice, Palermo 2002, p. 368.

4. Per le opere di Ernesto Basile, oltre al citato volume monografico di Ettore SESSA, si veda Eliana MAURO, Ettore SESSA (a cura di), *Dipartimento di Architettura dell'università degli Studi di Palermo: I Disegni della Collezione Basile*, Officina Edizioni, Roma 2016.

2_Ernesto Basile, Monumento commemorativo del 27 maggio 1860 e celebrativo dei caduti in guerra con l'emiciclo colonnare, Palermo, piazza Vittorio Veneto, 1909-1910, 1930 (veduta per cartolina della fine degli anni '50, coll. privata).



Nouveau» (L. Sciascia)⁵. Del resto, la crescita urbana lungo la strada venne naturalmente regolamentata da norme edilizie che prescrivevano soprattutto uniformità di volumi e di arretramenti, in modo da garantire sempre la presenza di una fascia ad aiuole davanti agli edifici, tali che la via si configurò infine come una strada alberata con giardini laterali.

Il primo tronco della strada, la cui ideazione trapassa dal regno borbonico, a quello rivoluzionario e a quello infine del breve periodo preunitario, al di là delle motivazioni politico-culturali di volta in volta attribuite da ciascun governo, ha il compito di creare un taglio per ottenere finalmente una discontinuità nei vasti coltivi fuori porta che, adagiati in parallelo con l'andamento delle mura urbane, costituivano un vero e proprio ostacolo alla realizzazione della strada 'tante volte, e in tante epoche proposta, e non mai eseguita, che per unica retta mette in comunicazione la campagna meridionale con la settentrionale di questa città'⁶ [Fig. 3].

5. Sebbene oggetto di diverse sostituzioni edilizie, il quartiere, progettato e costruito con somma perizia, ha mantenuto globalmente un tono di eleganza e sobrietà. La frase viene pronunciata da Leonardo Sciascia in occasione della presentazione della mostra del pittore Raffaele Piraino alla galleria «Al Borgo» di Palermo nel 1967, richiamando una sua prima visita alla città negli anni Trenta. Si veda Gianni PIRRONE, *Palermo Liberty*, Salvatore Sciascia Editore, Caltanissetta-Roma 1971.

6. Comune di Palermo, Atti del Senato, IV Comitato dell'Interno, Istruzione Pubblica e Commercio, *Deliberazione del 16 marzo 1848*.



3_Felice Giarrusso e Ufficio Tecnico Comunale, *Piano Regolatore e di Risanamento e Ampliamento della Città di Palermo*, 1886 (Archivio Storico, Comune di Palermo). A colori sono stati sovrapposti i tracciati delle nuove strade: in celeste la via Maqueda (XVII sec.), in verde la via Ruggiero Settimo (XVIII sec.), in giallo la via Roma e la stazione ferroviaria (XIX-inizio XX sec.), in arancione la via della Libertà fino alla piazza circolare (XIX-XX sec.).

3

Pensata sul modello dei *boulevards* parigini⁷, la passeggiata di questo asse stradale, con una carreggiata centrale arricchita da due filari di platani, due controviai carrabili ai lati ed ampi marciapiedi, ebbe come destinazione fin quasi alla fine dell'Ottocento il nuovo giardino pubblico, il Giardino Inglese ideato e realizzato da Giovan Battista Filippo Basile (Palermo, 1825-1891) in collaborazione con il suo maestro di studi accademici, Carlo Giachery (Padova 1812-Palermo 1865) e del suo mecenate, il direttore dell'Orto Botanico universitario Vincenzo Tineo (Palermo, 1791-1856)⁸. Il concorso dei diversi contributi del gruppo incaricato della realizzazione del Giardino Inglese, farà sì che questo giardino, il cui impianto progettato da G.B.F. Basile viene fondato su principi aggiornati, apra la strada in Sicilia all'applicazione delle teorie del naturalismo pittorico⁹, del

7. Il riferimento al modello della capitale francese è attribuito ad Emanuele Palermo, componente dell'Ufficio Tecnico Edilizio del Comune, sulla base della commemorazione che ne fece un suo allievo, Melchiorre Minutilla, pubblicata nel 1880 nel volume degli Atti del Collegio degli Ingegneri di Palermo.

8. La scelta di un gruppo di specialisti di diverse discipline chiamato a sovrintendere alla progettazione e realizzazione del nuovo giardino, formato da Vincenzo Tineo (botanico), Carlo Giachery (architetto esperto di costruzioni utilitaristiche e nuove tecnologie) e, successivamente, da Giovan Battista Filippo Basile, risulta in quel momento decisamente innovativa e va relacionada alle importanti istituzioni civiche di controllo e gestione dell'area urbana già esistenti in seno al Regno delle Due Sicilie: il Consiglio Edilizio, istituito nel 1842 e in funzione fino al 1883; il Corpo Architettonico municipale, istituito nel 1856 con quattro Architetti Mandamentali, fra i quali troviamo G.B.F. Basile. Il Corpo Municipale venne sostituito nel 1863 dal nuovo Ufficio Tecnico Edilizio.

9. Sarà così per la città di Caltagirone, in provincia di Catania, dove l'anno dopo Basile verrà chia-

nuovo rapporto di questo con l'estetica legata al più ampio concetto di paesaggio e ambiente, offrendo l'occasione, oltre che all'ideazione di nuove forme e masse, al diffondersi delle problematiche indotte dall'introduzione, anche su più modesta scala, di essenze e specie esotiche da impiegare in giardini e parchi privati, i quali, da questa data in poi saranno identificabili in ragione della presenza di particolari essenze importate e acclimatate¹⁰.

G.B.F. Basile, nel rispetto del suo pensiero sulle moderne linee dell'architettura, prevede anche che il nuovo quartiere residenziale che sarebbe sorto lungo la via e intorno al Giardino Inglese fosse un esempio rinnovato 'di architettura medievale', e lo propone, quasi come prototipo della sua idea urbana, per il completamento del contiguo Reclusorio delle Croci¹¹. Il corpo di fabbrica dell'impianto conventuale confinante con il giardino, costituito da tre ali e dalla chiesa di Santa Maria di Monserrato addossata sul lato est e ricavata dagli ambienti centrali dell'antica villa rinascimentale, era stato infatti mutilato lasciando l'edificio privo di prospetto in corrispondenza della nuova via. Sarà per G.B.F. Basile l'occasione per configurare una facciata con aperture ad arco acuto e a rincassi poggiata sopra il risalto a vista di calcarenite il cui taglio si era reso necessario per l'apertura della strada [Fig. 4].

Sfruttando le caratteristiche del terreno, in cui era ancora possibile riconoscere grotte e anfratti del giardino tardo rinascimentale della Villa Cifuentes¹², Basile organizza un'autentica orchestrazione storico-simbolica allusiva di un governo isolano emirale che aveva avuto fama storica di età aurea, quanto a tolleranza e vivibilità.

La principale divisione del giardino scaturisce dalla posizione topografica. Attraversato dalla nuova strada e a cavallo di essa, il giardino sarà costituito da due parti di differente dimensione: il *Bosco*, antico 'giardino di delizia dell'Emiro Al

mato per dare carattere e compimento paesaggistico al giardino pubblico comunale. Si veda Sandro Bruno, *Il giardino comunale di Caltagirone di G.B. Basile*, Centro Studi di Storia e Arte dei Giardini, Palermo 1990.

10. Si veda Gianni PIRRONE at alii, *Palermo detto "paradiso di Sicilia". Ville e giardini (XII-XX secolo)*, Centro Studi di Storia e Arte dei Giardini, Palermo 1989.

11. Il disegno è pubblicato per la prima volta in *Ibidem*, p. 195. Si vedano i lavori a stampa pubblicati da Giovan Battista Filippo BASILE: *Metodo per lo studio dei monumenti*, Stamperia di M. Console, Palermo 1856; *Osservazioni sugli svolgimenti della architettura odierna all'Esposizione Universale del 1878 in Parigi. Proposte di riforma nell'insegnamento relativo. Relazione di G. B. F. Basile giurato per la Classe IV*, Palermo 1879; *Curvatura delle linee dell'architettura antica con un metodo per lo studio dei monumenti. Epoca dorico-sicula. Studi e rilievi di G. B. F. Basile*, Tip. del giornale "Lo Statuto", Palermo 1884.

12. Si veda, per primo, Francesco BARONIO MANFREDI, *De majestate panormitana libri 4*, Panormi 1630, c. 35. Si veda anche Nino BASILE, *Le ville di Palermo nel secolo XVI*, in *Palermo Felicissima*, seconda serie, Palermo 1932, pp.37-136.



4_Planimetria del Giardino Inglese e del tratto corrispondente della via della Libertà con le due piazze di testata, Palermo post 1910, particolare (Fondo Antonio Zanca, Collezioni Scientifiche del Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo).

4

Achal' restaurato, più ampio e con andamento collinare, a destra della via, e il *Parterre*, parte 'moderna' del giardino, assai più piccolo e su un unico piano, a sinistra; al momento della realizzazione, Basile fa in modo che la strada e il giardino appaiano un'unica realizzazione, senza soluzione di continuità, inglobando le aree destinate a piccoli giardini dei fronti di case nella complessiva sistemazione.

Il *Bosco* sarà diviso in sette promontori, luoghi titolari di epoche o figure storiche: della Pagoda (primo); del Castello e Torre Saracena (secondo); di Archimede (terzo); della Psiche (quarto); del Tempio di Vesta (quinto); della Nina, poetessa siciliana del XIII secolo (sesto); della Capanna (settimo). Ogni promontorio viene corredato da una o più vallate in numero di dieci, vengono arredate le grotte e le gallerie naturali, vengono attribuite ad ogni ambiente di paesaggio le specie d'alto fusto ed erbacee appropriate [Fig. 5].

Le variazioni altimetriche ottenute da Basile operando su quelle esistenti, permettono ancora oggi, nonostante le trasformazioni, le visuali di dettaglio anche sotto il livello stradale; per la rinuncia agli assi rettilinei, l'attrattiva del giardino si fonda sugli elementi di sorpresa che nel passaggio dalle vallate alle grotte, alle sommità dei promontori, moltiplica gli spazi e le specie coltivate [Fig. 6]. Nel *parterre*, di contro, la godibilità scaturisce dalla complanarità dell'intero spazio racchiuso dalla 'rupe', ma anche dalle vedute dall'alto della parete rocciosa, dalla via Marchese Ugo, da cui lo sguardo può raggiungere anche i diversi promontori del giardino di delizia di fronte¹³ [Fig. 7].

Fra il 1855 e il 1865, i lotti ritagliati dal prolungamento della strada oltre il giardino vengono edificati¹⁴ secondo le norme di attuazione della nuova via, con vo-

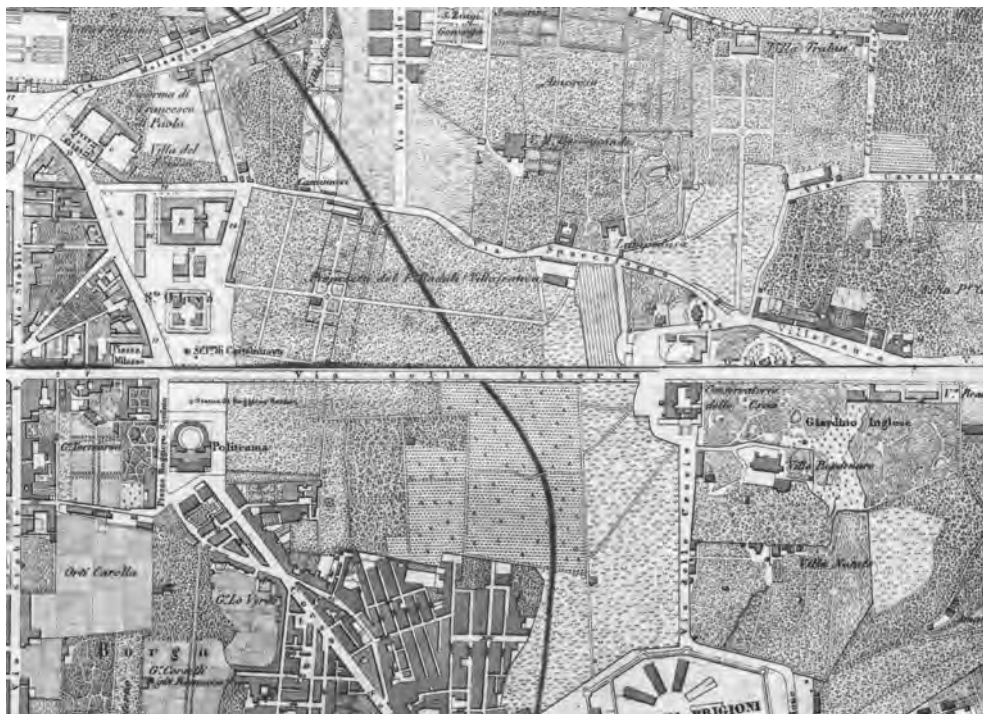
13. Le notizie e i documenti citati e quelli consultati riguardo alla realizzazione del giardino e alla scelta delle piante, le lettere interlocutorie, sono presso l'Archivio di Stato di Palermo, Ministero e Real Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale in Sicilia, Rip. LL.PP., vol. 1370, fasc. 36; vol. 1429, fasc. 3.

14. Si veda per la storia degli espropri e delle lottizzazioni successive Adriana CHIRCO, Mario DI

5_ Il Giardino Inglese e il primo tratto della via della Libertà nella *Pianta topografica della città di Palermo e suoi dintorni*, 1864, rett. 1873 (Archivio Storico, Comune di Palermo).

6_ G.B.F. Basile, Giardino Inglese, Palermo, 1850-1851; la veduta dal *Bosco* verso il *Parterre* con il tramite della strada in una foto attuale (foto: E. Mauro, 2020).

7_ G.B.F. Basile, Giardino Inglese, Palermo, 1850-1851; veduta del *Parterre* dalla strada, con il monumento equestre a Giuseppe Garibaldi di V. Ragusa collocato al posto della vasca centrale nel 1892 (cartolina anni '30, Coll. Di Benedetto, Biblioteca Comunale di Palermo).



5



6 | 7

lumi arretrati e giardini minimi antistanti, per poi essere modificate e aggiornate nei primi due decenni del XX secolo. Più tardi, nel 1906, la villa Deliella¹⁵ di Ernesto Basile rappresenterà l'appropriata edificazione di uno dei lotti pre-

LIBERTO, *Via Libertà ieri e oggi*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 1998.

15. Si veda Giuseppe DI BENEDETTO, Ettore SESSA, *Dalla Strada della Real Favorita alla Villa Deliella. La misura della qualità nella prima espansione settentrionale di Palermo*, con testi di Eliana MAURO e Angela PERSICO, 40due Editore, Palermo 2022.

visti a est del giardino e a fondale della piazza Francesco Crispi, completata in quegli anni e delimitata sul lato nord dal corpo di fabbrica del Reclusorio con i prospetti neomedievali ideati da Giovan Battista Filippo Basile nel 1851.

Per essere nato come «nuova meta per una nuova città»¹⁶, il Giardino Inglese¹⁷ difficilmente poteva costituire, da allora in poi, un semplice arredo urbano, e non bastarono allo scopo i lavori intrapresi per la regolarizzazione e il prolungamento della strada. Fu necessario attendere che, a poche decine di metri, si costruissero nel 1902 su progetto di Ernesto Basile i padiglioni della prima Esposizione Agricola Siciliana. La sistemazione effimera prevede la presenza di un ponte/portale lanciato tra i due margini della strada e un padiglione di ingresso, laterale, dietro cui si attestavano le aree con i diversi padiglioni. L'edificio e il ponte, dai nitidi caratteri modernisti, traghettarono così la strada verso la sua ultima destinazione di piano regolatore.

L'attuazione dell'intera via fino alla piazza circolare avrà diversi e successivi avanzamenti nel corso di 50 anni. Le successive aree urbane connotative della moderna passeggiata – che andava a sostituire nei *desiderata* cittadini quella più antica del fronte a mare con i suoi palazzi aristocratici, la passeggiata sopra le mura, il settecentesco e geometrico giardino della Villa Giulia, e la rinnovata via del Borgo che si indirizzava verso i cantieri navali – rappresentarono, di fatto, le tappe di realizzazione di quelli che sarebbero stati i nuovi quartieri che si affacciavano sulla strada [Fig. 8].

Nel 1911, la celebrazione del cinquantenario dell'ingresso della Sicilia nella compagine del regno d'Italia sarà l'occasione per definire e rendere monumentale quel fondale che si imponeva al termine di quello che appariva un elegante e moderno *boulevard* [Figg. 9-10]. Questo secondo lungo tratto della via ebbe sede stradale ridotta a una sola carreggiata, a causa delle ancora più incisive altimetrie; ma il carattere di strada alberata con filari di platani e affiancata da giardini e piazze alberate, con un inizio e una conclusione, ne rimane ancora oggi l'elemento distintivo.

16. Gianni PIRRONE, *Miti e riti della passeggiata: la strada della Libertà e il Giardino Inglese*, in Gianni PIRRONE (a cura di), *Palermo, una capitale. Dal Settecento al Liberty*, con testi di Eliana MAURO ed Ettore SESSA, Milano, Electa 1989, p. 41.

17. Il *Bosco* (considerato dalla cittadinanza il vero e proprio Giardino Inglese) è oggi dedicato alla memoria di Piersanti Mattarella; il *Parterre* è stato invece dedicato alla memoria di Giovanni Falcone e Francesca Morvillo. Al centro del parterre è stato collocato nel 1892 il monumento equestre in bronzo di Giuseppe Garibaldi di Vincenzo Ragusa, su un alto podio marmoreo con scene in bronzo sbalzato e un leone accovacciato alla base di Mario Rutelli, per il quale per più di un secolo ebbe attribuito il nome di Giardino Garibaldi. Si vedano: Luigi SARULLO, *Dizionario degli artisti siciliani. Scultura*, Novecento Editrice, Palermo 1994, alla voce; Eugenio RIZZO, Maria Cristina SIRCHIA, *Scultori siciliani. XIX e XX secolo*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2009.

8_Veduta dall'alto della via della Libertà dalla piazza Castelnuovo (cartolina 1956, coll. privata).

9_Ernesto Basile, Monumento commemorativo del 27 maggio 1860 e celebrativo dei caduti in guerra con l'emiciclo colonnare, Palermo, piazza Vittorio Veneto, 1909-1910, 1930 (foto: E. Sessa, 2022).

10_Ernesto Basile, Monumento commemorativo del 27 maggio 1860 e celebrativo dei caduti in guerra con l'emiciclo colonnare, Palermo, piazza Vittorio Veneto, 1909-1910, 1930.



8



9 | 10



BANCA DI NAPOLI

BANCO NAPOLI

NUOVE PROSPETTIVE URBANE E PROGETTI DI STRADE CON FONDALE A NAPOLI: IL QUARTIERE E LA GALLERIA AL MUSEO

*New urban perspectives and projects of streets with
backdrops in Naples: the neighborhood and the Gallery at
the Museum*

DOI: 10.17401/su.15.pr14

Pasquale Rossi

Università degli Studi Suor Orsola Benincasa di Napoli, Dipartimento di Scienze Umanistiche
pasquale.rossi@unisob.na.it

Parole chiave

Eclettismo, città, strade, edifici pubblici, stratificazione
Eclecticism, Cities, Streets, Public Buildings, Stratification

Abstract

A Napoli, durante il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-59), viene avviato il progetto di ristrutturazione dell'area delle Fosse del Grano, una struttura pubblica di età vicereale (XVII secolo) posta a ridosso del sistema antico di fortificazione. Nel 1852 inizia il progetto per realizzare un nuovo impianto viario che aveva come fondale il Museo Archeologico Nazionale. Un lungo progetto che con molte variazioni sarà completato nel 1883 con la costruzione di un nuovo quartiere e di una galleria urbana con una copertura in ferro e vetro. Alla metà dell'Ottocento per una programmazione urbanistica sono realizzate altre strade in asse con architetture preesistenti, ma anche con prospettive di fruizione paesaggistica. In linea con quanto avveniva nelle altre grandi città europee si intraprendono grandi lavori sia nei centri storici che nelle aree di limite urbano. Nuovi percorsi e nuovi spazi urbani saranno progettati con rigore e simmetria, spesso esaltando prospettive con architetture di fondale.

In Naples, during the reign of Ferdinand II of Bourbon (1830-59), the restructuring project of the Fosse del Grano area was started, a public structure of the viceregal age (seventeenth century) located close to the ancient fortification system. In 1852 the project began to build a new road system that had the Museo Archeologico Nazionale as a backdrop. A long project that with many variations will be completed in 1883 with the construction of a new urban area and an gallery with an iron and glass roof. In the middle of nineteenth century, for an urban planning, other roads were built in line with pre-existing architecture, but also with prospects for landscaping. Consistently with what is happening in other large European cities, major works are being undertaken both in historic centers and in urban boundary areas. New paths and new urban spaces will be designed with rigor and symmetry, often enhancing perspectives with backdrop architectures.

Premessa

Nella metà dell'Ottocento nelle grandi città europee si intraprendono grandi lavori urbani sia nei centri storici che nelle aree poste al limite dei sistemi di fortificazione. Il processo di riqualificazione delle zone esterne delle città (fuori le mura) è determinato dalla rivalutazione della rendita fondiaria, dalle aree di dismissione e dalle esigenze di sviluppo della società borghese.

Si tratta di una storia nota che presenta numerosi casi emblematici in tutta la penisola e in Europa, per quello che risulta un processo determinato dalle innovazioni introdotte nei processi costruttivi e nella pratica edilizia per la realizzazione di strade e di infrastrutture nel territorio; e si tratta di un fenomeno che contribuisce alle trasformazioni urbane e alla riconfigurazione spaziale e funzionale dei centri storici delle principali città italiane.

Una pratica costruttiva che trova elementi qualificanti anche nelle dinamiche di progettazione dell'arredo urbano e nella diffusione di brevetti per l'edilizia, che trovano ampio risalto nella pubblicistica di settore e nei modelli di crescita economica e sociale del tempo. Una storia che continua anche nel 'secolo breve', dove si ritrova l'alternanza figurativa delle storie di architetture dell'Ottocento—che oscillano tra produzione eclettica e contaminazioni decorative riferite ai modelli paradigmatici del passato—, e nuove e dirompenti soluzioni di continuità che propongono ricorsi al movimento moderno, evidenziate talvolta da un carattere di monumentalità a scala urbana.

Pertanto, sia nell'Ottocento che nel Novecento si assiste alla progettazione di nuovi spazi urbani dove gli aspetti della simmetria e delle nuove tracce viarie sono concepiti in virtù di una rigorosa simmetria, generata anche per un'esaltazione scenografica che privilegia percorsi stradali con fondali architettonici, sia di nuova costruzione che di preesistenza storica, con esiti che, in alcuni casi emblematici, sono caratterizzati da scenari panoramici a carattere ambientale e paesaggistico.

Nella metà dell'Ottocento, pertanto, comuni modelli artistici e architettonici trovano rappresentazione e affermazione anche negli scenari delle 'Esposizioni Universali' che, a partire dal 1851 (Londra), con l'affermazione dell'uso di nuovi materiali (ferro e vetro) determina nuovi e specifici tipi edilizi, si pensi ai 'palazzi di cristallo' e alle 'gallerie urbane' che diventano strutture imprescindibili negli scenari urbani della città ottocentesca.

A Napoli, durante il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-59), viene avviato

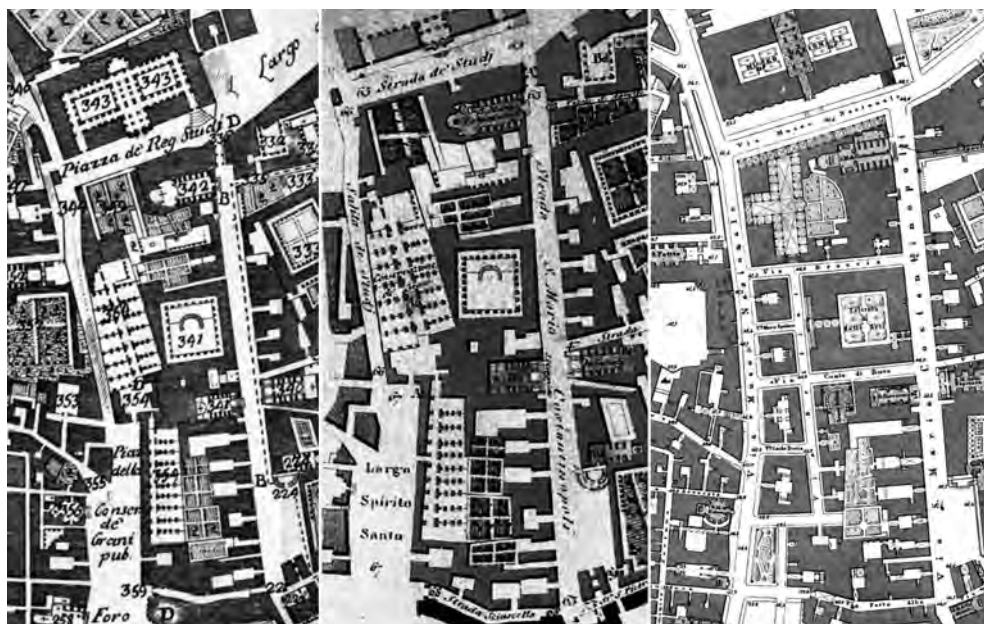


1_Alessandro Baratta, *Veduta di Napoli*, 1629; dettaglio dell'area del Palazzo dei 'Regi Studi' (ora Museo Archeologico Nazionale di Napoli); a sinistra: l'area e l'edificio delle 'Fosse del Grano', rappresentato con un tetto continuo con spioventi.

il progetto di ristrutturazione dell'area delle Fosse del Grano (XVII sec.), a ridosso dell'antico e stratificato sistema di fortificazione vicereale [Fig. 1]. Una proposta di dismissione che prevedeva la realizzazione di un nuovo impianto viario con la presenza di un monumentale spazio aperto prospettante il Museo Archeologico Nazionale, indicato per la sua specifica posizione come fondale privilegiato di un nuovo quartiere.

Nella metà del XIX secolo, per un'idea di programmazione urbanistica unitaria, altre strade saranno realizzate in continuità con architetture preesistenti e con prospettive di fruizione paesaggistica; tra queste è la 'Strada delle Colline' (attuale corso Vittorio Emanuele), una tangenziale cittadina (di circa quattro chilometri) che rispetta l'orografia del sito e collega gli estremi della città, previsti

2. Sequenza di cartografia storica dell'isolato a meridione del Museo Archeologico Nazionale; da sinistra a destra: Giovanni Carafa, duca di Noja, *Mappa Topografica della città di Napoli...*, 1750-75; Luigi Marchese, *Pianta Topografica del Quartiere S. Lorenzo*, dettaglio dell'area, 1804; Federico Schiavoni et al., *Pianta del Comune di Napoli*, 1879.



2

a destinazione industriale (oriente) e funzione residenziale (occidente). Questi programmi urbanistici saranno governati, dopo il 1861, dagli stessi tecnici (architetti e ingegneri) che avevano operato attivamente nel decennio precedente durante il regno borbonico.

Tanti progetti e differenti varianti, riportati nella breve storia che segue, porteranno infine alla realizzazione della 'via del Museo' (attuale via Vincenzo Bellini), con la definizione di un nuovo quartiere (quattro edifici residenziali per la classe borghese, di forma quadrangolare e multipiano [Fig. 2], 1865-1868) e la costruzione di una Galleria in ferro e vetro (1867-1883), posta di fronte al Museo Archeologico Nazionale di Napoli, edificio primario di testata che doveva costituire lo scenario terminale della strada principale, che inizialmente doveva arrivare sino a piazza del Gesù, nel nucleo antico della città. Ma la nuova strada del quartiere borghese avrà in definitiva come fondale uno dei prospetti della Galleria al Museo (denominata 'Principe di Napoli' e posta sullo spazio antistante il Museo Archeologico Nazionale di Napoli). Strada e fondale, come nella maggior parte dei progetti napoletani del XIX secolo, avviati prima dell'Unità d'Italia, rappresentano gli esiti di un progetto, prima rimaneggiato e poi adattato alla condizione del sito, ma comunque realizzato soltanto dopo un lungo arco temporale sia per problemi di esproprio che per una cronica mancanza di fondi pubblici¹.

1. Su quanto riportato in questa premessa cfr. Giancarlo ALISIO, *Lamont Young. Utopia e realtà nel-*

La costruzione del quartiere e della galleria al Museo (1852-1883): idee, progetti e realizzazioni

Agli inizi del XIX secolo l'area posta di fronte al Museo Archeologico Nazionale presentava un isolato che era parte del limite settentrionale del sistema di fortificazione della città; in questa zona era anche l'edificio delle Fosse del Grano, adibito a deposito di frumento e di prodotti agricoli provenienti dalle campagne limitrofe e dalle colline della città. La struttura, realizzata nella metà del XVII secolo (posta nell'attuale sito di via F. Pessina), per effetto di un decreto relativo alla 'liberalizzazione dell'annona' (1804) divenne in un primo momento destinata a «prigione, deposito di carri funebri, di arredi del Teatro San Carlo e locali di servizio militare»².

Nella metà dell'Ottocento viene intrapresa l'ipotesi di un progetto generale di riqualificazione della zona che, a partire dal Largo del Mercatello (attuale piazza Dante), a valle, aveva come terminale superiore e naturale sfondo proprio il prospetto del Museo Archeologico Nazionale, sede espositiva della straordinaria collezione Farnese e dei preziosi reperti provenienti dagli scavi di Ercolano e Pompei. L'area dell'attuale quartiere Museo (compresa tra via Costantinopoli e piazza Dante, con architetture civili ed ecclesiastiche di grande pregio e di significativa stratificazione storica) sarà pertanto oggetto privilegiato di numerose proposte progettuali di trasformazione urbana.

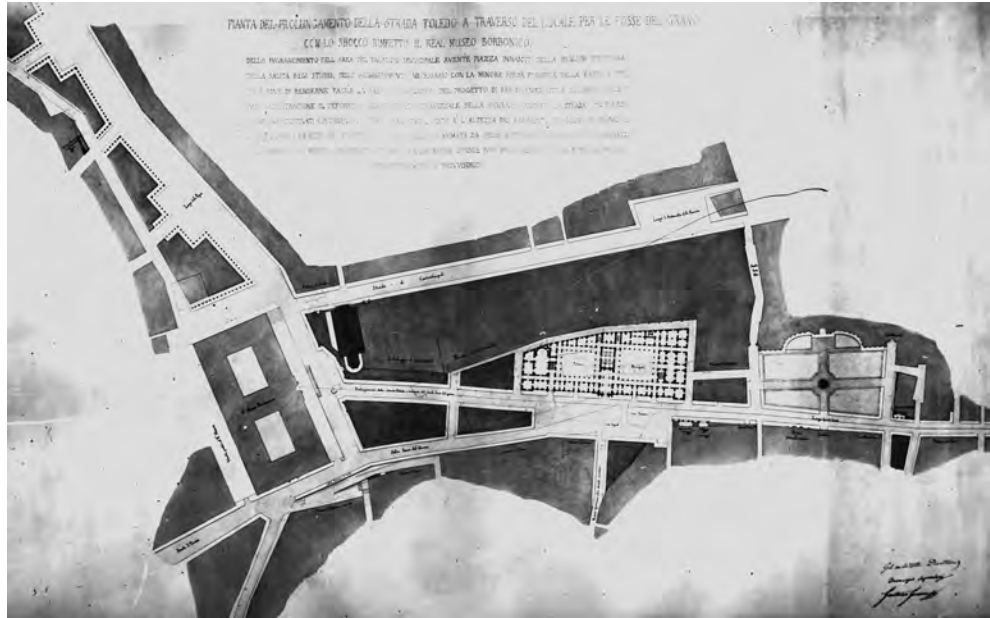
Ampia è la sequenza di progetti presentati, sia da tecnici municipali sia da privati professionisti, sottoposti al Consiglio Edilizio di Città, e copiosa è la mole di carteggi esistenti presso gli archivi pubblici napoletani. Tra le proposte presentate si segnalano quella di Alessandro Capocelli per la costruzione di un nuovo 'Palazzo di Città' (1843)³, integrata poi, negli anni a seguire, da vari progetti di Gaetano Genovese [Figg. 3-4] e di altri architetti municipali, di cui sussiste ampio repertorio grafico. Tutte le proposte presentate avevano comuni indicazioni: la demolizione dell'edificio delle Fosse del Grano, la demolizione di Porta Costantinopoli e la ri-

l'urbanistica napoletana dell'Ottocento, Edizioni Officina, Roma 1978, pp. 109-116; Alfredo BUCCARO, *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1985; Pasquale ROSSI, *Il quartiere Museo a Napoli: una soluzione per la residenza borghese nella seconda metà dell'Ottocento. Disegni inediti e nuove acquisizioni*, in *Annali 2010. Università degli Studi Suor Orsola Benincasa*, University Press UNISOB, Napoli 2010, pp. 175-208.

2. Cfr. Giovanni DE FRANCISCIS, *Proposte e trasformazioni urbanistiche tra piazza del Mercatello e largo delle Pigne* in *Da Palazzo degli Studi a Museo Archeologico*, Arte Tipografica, Napoli 1977, pp. 77-104; e anche: Nunzio FARAGLIA, *Le Fosse del Grano* in «Napoli Nobilissima», vol. I, fasc. II, Napoli 1892, pp. 39-43; Fausto NICOLINI, *Dalla porta reale al Palazzo degli Studi*, in «Napoli Nobilissima», Voll. XIV-XV (1905-1906), passim.

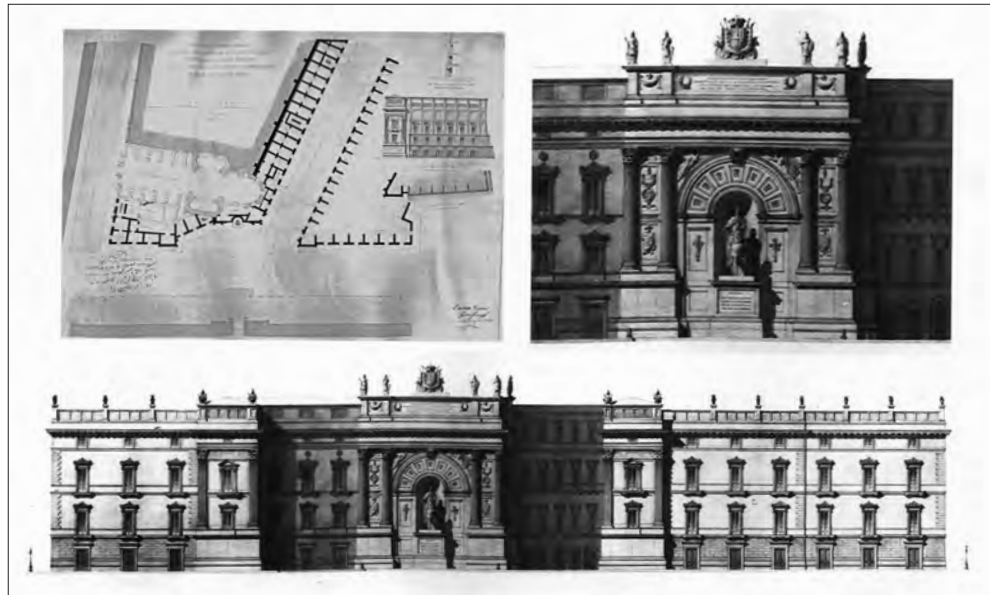
3. Cfr. Archivio di Stato di Napoli (d'ora innanzi ASNa), *Ministero Interno III inv.*, vol 377/II, fasc. 35.

3_Francesco Saponieri, Gaetano Genovese (architetti direttori), *Pianta del prolungamento della strada Toledo a traverso del locale per le Fosse del Grano con lo sbocco rimpetto il Real Museo Borbonico*, 1853. Napoli, Biblioteca 'Roberto Pane', Università degli Studi Federico II di Napoli.



3

4_Gaetano Genovese, *Prospetto dell'ingresso alla nuova strada rimpetto il Real Museo Borbonico con le facciate dei nuovi casamenti laterali al medesimo*, 1853; pianta, prospetto e dettaglio centrale con la statua equestre di Ferdinando II di Borbone. Napoli, Biblioteca 'Roberto Pane', Università degli Studi Federico II di Napoli.



4

qualificazione della strada omonima, in osservanza alla dismissione dell'antico sistema di fortificazione della città; la definizione di un regolare tracciato viario di collegamento tra il Museo e la piazza Dante con relativa lottizzazione per la costruzione di edifici residenziali per la classe borghese; la sistemazione 'monumentale e decorosa' del fronte prospiciente il Museo, edificio primario che doveva

costituire il fondale naturale del nuovo quartiere. Altre ipotesi prendevano in considerazione anche possibili ed eventuali collegamenti rettilinei con la collina di San Potito o le zone limitrofe all'antico nucleo della città, sia pure con l'esistente difficoltà realizzativa e tecnica che derivava dalla situazione orografica dei luoghi, contrassegnata da significativi salti di quota altimetrica.

Ma l'avvio di una ipotesi effettiva di ristrutturazione della zona sarà determinato soltanto nel 1852, quando, come scrive Giancarlo Alisio:

«[...] l'architetto Gaetano Genovese propose la completa demolizione delle Fosse del Grano per prolungare via Toledo sino al Palazzo degli Studi; a tal fine furono iniziati alcuni lavori, poi sospesi, come l'abbattimento di Porta Costantinopoli. Nel 1854 vennero approvati 'il progetto e la pianta della nuova strada con piazza poligona incontro al Museo Nazionale' proposti da F. Saponieri, L. Catalani, F. Paolo Capaldo ed E. Alvino, ma ancora una volta i lavori furono interrotti, quantunque le ricerche continuassero. Più tardi infatti, nel 1857, Alvino, Genovese e Saponieri, con Gavaudan, presentarono un interessante progetto che, conservando gli organismi conventuali di S. Maria di Costantinopoli e di S. Giovanni Battista delle Monache, ristrutturava la zona mediante due strade, di cui una era ottenuta dall'ampliamento e da una nuova sistemazione dell'antica Salita degli Studi, mentre l'altra, ricavata dalla parziale demolizione delle murazioni in quel tratto, passava sotto un grande edificio per poi sboccare, diagonalmente, in un'ampia esedra all'altezza del Museo Nazionale»⁴.

Ancora, ispirato a principi di simmetria e regolarità, privilegiando il Museo come fondale naturale, è da citare il progetto di Francesco de Cesare del 1859, che prevedeva la creazione di una nuova strada con un arco trionfale rivolto verso il Museo Nazionale.

Altra possibile soluzione urbana (maggio 1860) prevedeva la creazione di un nuovo 'Palazzo di Città'; per questo edificio era prevista una struttura quadrangolare con due ampi cortili su un modello planimetrico simile a quello del Museo, con la solita definizione di lotti per nuova edilizia, rispettando la presenza delle proprietà ecclesiastiche esistenti (Santa Maria di Costantinopoli, San Giovanni Battista delle Monache). Durante questo fertile periodo progettuale (dal 1852 al 1860) si era provveduto comunque alla demolizione della Porta Costantinopoli e delle Fosse del Grano per rendere così possibile una spianata e la rettificazione

4. Giancarlo ALISIO, *Lamont Young*, cit., pp. 110-111.

della ripida pendenza della Salita degli Studi, confermando l'ipotesi imprescindibile della creazione di un nuovo quartiere borghese.

Ma, come già indicato, non mancarono difficoltà burocratiche e amministrative, oltre alla naturale mancanza di fondi pubblici per la realizzazione di questo nuovo quartiere; aspetti che sono riportati in un fascicolo del Ministero dell'Interno, custodito all'Archivio di Stato di Napoli.

Soltanto dopo l'Unità d'Italia il Municipio di Napoli propose un 'Concorso per un progetto d'immegliamento e decorazione della contrada tra la piazza del Mercatello ed il Museo Nazionale' (12 marzo 1861). Un concorso che risulterà senza vincitori, con la presentazione di diciotto progetti. E tra le varie proposte è da citare il progetto – pubblicato in una 'memoria a stampa' – di G. Genovese, U. Rizzi e F.P. Capaldo, che configurava una lottizzazione che includeva le chiese di Santa Maria di Costantinopoli e di Santa Maria della Sapienza. Nel progetto era previsto un allargamento di via Tribunali e di via San Sebastiano, una sistemazione di via Foria con previsione di giardino contiguo al Museo e un ampio porticato come 'S. Marco in Venezia'.

Modelli ed esempi che trovano ampia letteratura tecnica e nel dibattito professionale sui temi di trasformazione della città in età borghese, con riferimenti comuni agli interventi che si susseguivano in tutta la penisola. Altre proposte, in un'ottica di generale trasformazione, con nuove e ampie strade di comunicazione che sventravano anche parte del nucleo antico cittadino, sono quelle di D. Torcia, di L. Villani e G. Turi, di L. Gelanzé e A. Lista. In particolare, per l'ultimo progetto era previsto un collegamento stradale tra la zona del Museo con via San Giovanni a Carbonara attraverso parte del nucleo antico della città. In questo caso si tentava di legare la ristrutturazione del Quartiere Museo con le ipotesi, ancora in fase di studio, di un raccordo stradale tra la Stazione Centrale delle Ferrovie col centro cittadino⁵.

Una proposta simile fu presentata dall'architetto Federico Rendina, che prendendo spunto dal bando di concorso aveva elaborato un progetto «[...] per una strada che, incrociando via Costantinopoli, largo Regina Coeli, largo Donna Regina, S. Giovanni a Carbonara ed oltre, avrebbe messo in comunicazione la zona del Museo con la ferrovia»⁶.

La stessa idea sarà discussa nuovamente in un dibattito della Commissione delle Opere Pubbliche qualche anno più tardi (1864) nel tentativo di inserire l'area in un programma di generale ristrutturazione della città, ma come al solito, non troverà seguito.

5. Cfr. Pasquale Rossi, *Antonio e Pasquale Francesconi. Architetti e urbanisti nella Napoli dell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 1998, pp. 59-67.

6. Giovanni DE FRANCISCIS, *Proposte e trasformazioni urbanistiche*, cit., p. 100.

Da questa breve rassegna emerge la conferma di un vivace e continuo dibattito riguardante la costruzione della città e della tendenza al tempo di offrire contributi tecnici per il miglioramento dell'assetto urbano in età borghese, così come piuttosto ampio è il repertorio a stampa relativo ai progetti citati⁷.

Nel 1862 il Consiglio Comunale di Napoli incarica un'apposita commissione di tecnici di redigere un progetto decoroso ed adeguato alle esigenze del tempo. Gli architetti G. Genovese, G. Capocelli, E. Saponieri e G. Bonamici proporranno così il nuovo impianto urbano, diventandone anche direttori d'opera, con appalto affidato all'imprenditore Fortunato Grimaldi⁸.

Veniva pertanto finalmente avviato il «Progetto pel miglioramento della contrada Fosse del Grano» che prevedeva per l'intero isolato un sistema stradale che tendeva a stabilire nuovi collegamenti con le zone contigue e spazi di edificazione. Un ampio e lungo rettilineo, parallelo alla salita degli Studi, congiungeva la piazza del Museo Nazionale con la piazza Trinità Maggiore (oggi piazza del Gesù), prevedendo come fondale il Museo.

La strada principale (la via del Museo, attuale via Vincenzo Bellini), attraversava una serie di preesistenze storiche con la definizione di nuovi lotti (sul sito delle demolite Fosse del Grano) con la trasformazione del convento di San Giovanni Battista delle Monache in Accademia di Belle Arti, su progetto di Errico Alvino. In perfetta sintonia con quanto accadeva in Europa, anche a Napoli, lo sviluppo della città ottocentesca era legato alle tematiche di trasformazione che privilegiavano gli interessi economici e rendita fondiaria, spesso sacrificando gli aspetti di tutela delle architetture storiche e della stratificazione del sito.

Mentre si procedeva alla costruzione del tracciato viario e degli edifici si pone all'attenzione pubblica anche il tema della soluzione della testata di fronte al Museo [Fig. 5], che comunque rappresentava il terminale della principale strada del nuovo quartiere. Una possibile ipotesi viene redatta da Marino Turchi, che scrive:

«Lungo la sponda meridionale del medesimo percorrerà un grandioso

7. Cfr. Francesco DE CESARE, *Gli edifici e la strada di riscontro al Real Museo Borbonico*, Napoli 1859; Gaetano GENOVESE, Ulisse RIZZI, Francesco Paolo CAPALDO, *Pel ragionevole emendamento dimandato dalla decisione emessa dal consiglio edilizio della città di Napoli nel concorso per lo immedagliamento e la decorazione della contrada fra la piazza del Mercatello e il Museo Nazionale*, Napoli 1861; Gherardo REGA, Enea SAPONIERI, *Pel progetto d'immedagliamento della contrada tra Piazza del Mercatello e il Museo Nazionale*, Napoli 1862; Marino TURCHI, *Sull'igiene pubblica della città di Napoli. Osservazioni e proposte*, Napoli 1862; GIOVANNI RIEGLER G., *La piazza del Mercatello ed il Museo Nazionale*, Napoli 1866; Giovanni RISPOLI, *Il Rione Museo e la Galleria Principe di Napoli*, in «Bollettino degli Ingegneri ed Architetti in Napoli», 2 (1884), pp. 49-52. I volumi sopra riportati sono custoditi presso la Biblioteca Nazionale di Napoli nei fondi: Municipio e Sezione Napoletana.

8. Cfr. Archivio Storico Municipale di Napoli, *Opere pubbliche, Galleria al Museo*, 1870.

5_ Il Museo Archeologico Nazionale, prima metà del Novecento. Cartolina in collezione privata.



5

porticato ad archi e pilastri con botteghe in fondo per negozio di oggetti di antichità e di lusso, il quale non solo decorerà quel sito [...] ma sarà utile per attendere al coperto l'apertura del Museo medesimo e per osservare gli oggetti vendibili.

Per lo aggiustamento della rampa S. Potito sarà demolito l'angolo sporgente della sconcia casetta a sinistra del cominciamento della strada Infrascata, di tal che il suo novello prospetto resterà in linea dello antico palazzo Melissano, e da quella estremità incomincerà la Salita S. Potito che risulterà comodamente rotabile. Al di sotto di tale salita ovvero rampa saran costrutti de' magazzini con simmetrico aggiustamento architettonico nel loro fronte esterno e sormontati da attico che serve al tempo stesso di arginamento alla novella rampa. Per comodo accesso dalla salita Fosse del Grano, mediante scala chiusa nella verticale dell'angolo tra la rampa medesima e la strada S. Potito [...].

«Sarebbe quivi desiderabile per comodo del pubblico un teatro di secondo ordine [...]»⁹.

E proprio su questa idea nel 1864 sarà costruito il Teatro Bellini (vecchio) su progetto dell'architetto Carlo Sorgente, di fronte alla chiesa di Santa Maria di Ca-

9. Marino TURCHI, *Sull'igiene pubblica della città di Napoli*, cit., p. 264.

ravaggio, nei pressi di piazza Dante. La struttura, caratterizzata da una 'forma di circo con un ordine di palchetti e due logge' avrà però vita breve; infatti, dopo appena cinque anni di attività sarà distrutta da un violento incendio. Mentre l'attuale Teatro Bellini, presente ancora nel quartiere Museo e costruito su disegno dello stesso architetto, sarà edificato con un ingresso su via Conte di Ruvo in forme tardo-eclettiche.

La via del Museo rappresentava nel progetto approvato dal Comune, l'asse primario del nuovo quartiere, i cui estremi andavano da piazza del Gesù al Museo Archeologico, in pratica un doppio fondale naturale della strada principale. Ma la presenza di altri conventi (San Sebastiano) e di edifici storici nobiliari (palazzo Tommasi) determinarono una variante significativa per la difficoltà di esproprio delle proprietà private, e nonostante la proposta di una concessione d'appalto (1864) del costruttore Errico Hetch si procederà in definitiva a un rimaneggiamento del progetto, che sarà limitato alla piazza Dante, estremo meridionale del percorso.

Sul tema del fondale e sull'esaltazione della vista del prospetto del Museo Archeologico vi è una significativa proposta di Giovanni Riegler che, propone in tendenza con i modelli costruttivi anglosassoni, la realizzazione di uno 'Square' (1865), da piazza Dante al Museo Nazionale, così descritto:

«s'immagini un vasto giardino vagamente decorato di gruppi di piante, di statue, di fontane ed altri del pari attraenti bellezze dell'arte, ognuno giudicherà da sé quanto debba esser sorprendente l'effetto di questa estrema parte della rilevante strada di Toledo»¹⁰.

Una proposta che non trova seguito perché, allo stesso tempo, eliminava chiese e palazzi storici che costituivano un segno dell'identità dell'area e del patrimonio architettonico cittadino, ma soprattutto perché non contemplava affatto la possibilità di nuove edificazioni residenziali [Fig. 6]. In controtendenza con le linee speculative del mercato fondiario l'ingegnere Riegler proponeva una semplice soluzione: l'abbattimento di tutto e la creazione di un parco pubblico che tendeva ad esaltare il Museo come fondale, con uno straordinario impatto scenografico, come è possibile osservare da una stampa d'epoca.

Intorno al 1868 l'impianto stradale del quartiere Museo risultava compiuto, così come erano in fase di completamento i quattro blocchi residenziali previsti al posto delle Fosse del Grano; rimaneva da risolvere il tema progettuale della fac-

10. Giovanni RIEGLER, *La strada postica e la cessione del suolo alle fosse del grano con la proposta di una Square innanzi al Museo Nazionale ed altre cose di pubblico interesse*, Stabilimento Tipografico dell'Italia, Napoli 1865, p. 7.

6_Giovanni Riegler, *Progetto di uno 'Square' davanti al Museo Archeologico Nazionale di Napoli*, 1865.



6

ciata prospiciente il Museo, quello che potremmo definire una sorta di controfondale di questa lunga vicenda, piuttosto articolata e controversa.

Gli edifici lungo via Pessina si possono attribuire a Nicola Breglia¹¹; si tratta di quattro blocchi a pianta quadrangolare con cortile e scala centrale, caratterizzati da quattro piani residenziali con elementi decorativi tipici dell'architettura eclettica e aderenti alla produzione figurativa del periodo.

Il progetto della testata davanti al Museo, avviato con diverse varianti e vari disegni, custoditi presso l'Archivio Storico Municipale di Napoli, reca la firma di Nicola Breglia e Giuseppe de Novellis.

Di fronte al Museo Archeologico Nazionale, nella testata superiore del quartiere Museo sarà costruita una galleria urbana con una copertura in ferro e vetro, completata nel 1883, in stile neorinascimentale. Un lungo porticato, altro modello costruttivo tipico del periodo, prospetta sul fronte del Museo, mentre il fondale della via principale del nuovo quartiere ottocentesco è posta in asse con l'ingresso su via Broggia.

Nel primo Ventennio del Novecento il 'Salone della Galleria' al Museo era vitale, adatto allo svolgimento di convegni scientifici, manifestazioni pubbliche e attività connesse alla promozione delle 'belle arti' e dello svago, così come si ritrova tra i documenti e i carteggi del Fondo Demanio e Patrimonio dell'Archivio Storico Municipale di Napoli.

In questo periodo sono funzionanti anche 'Caffè alla moda, botteghe d'arte, ne-

11. Pasquale Rossi, *Il Neorinascimento e l'Eclettismo: architettura e architetti*, in Giancarlo Alisio (a cura di) *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, Electa Napoli, Napoli, p. 114.



7 | 8

gozi di libri e antiquariato', e persino una sede di vendita e promozione di prodotti della Fonderia Chiurazzi, per riproduzioni di opere di antichità, custodite nel Museo Archeologico Nazionale.

La vitalità e l'uso della Galleria al Museo saranno inibite in età fascista per una delibera del Comune di Napoli, in osservanza ai decreti del Regime (febbraio 1923), per limitare manifestazioni pubbliche a carattere politico.

In conclusione: la via dedicata a Vincenzo Bellini conduce da piazza Dante al Museo; il fondale di questa nuova strada è l'ampio portale di uno degli ingressi della galleria con la copertura in ferro e vetro, il cui percorso interno porta in maniera assiale fino all'altro ingresso dell'edificio museale; una sorta di percorso e di continuità ideale che rispetta le previste ipotesi iniziali [Figg. 7-10].

Forse alla fine di questa rassegna che ha visto come ipotesi di fondale lo storico museo, e considerando le difficoltà e i vari e intricati aspetti descritti, si potrebbe pensare di modificare anche il titolo di questo contributo, che in pratica ha esposto 'la breve storia di un edificio che non diventò mai fondale: il Museo Archeologico Nazionale di Napoli'.

7_La via Vincenzo Bellini al quartiere Museo: una strada ottocentesca con il fondale della Galleria Principe di Napoli, costruita nel 1883 davanti al Museo Archeologico Nazionale di Napoli; (foto: Pasquale Rossi, marzo 2022).

8_L'interno della Galleria Principe di Napoli, sul fondo una finestra della facciata del Museo Archeologico Nazionale di Napoli: elementi di continuità assiale e di prospettiva finale della strada con il fondale del Museo.

9_ La facciata della Galleria Principe di Napoli, posta di fronte al Museo Archeologico Nazionale di Napoli (foto: Pasquale Rossi, gennaio 2007).



9

10_Vista aerea della strada con fondale: la via Vincenzo Bellini e la Galleria al Museo. Screenshot da © Google Earth [<https://earth.google.com/web/search/Via+Vincenzo+Bellini,+Napoli,+NA>], (consultazione marzo 2022).



10

FISICA DIMOSTRATIVA DEL TERRITORIO DELLA CITTÀ DI TORINO

CON L'ANNOTAZIONE PRECISA DI TUTTI GLI EDIFICI CIVILI E RUSTICI, LORO DENOMINAZIONE, COGNOME, E TITOLO DE' RISPETTIVI
 LA DESIGNAZIONE, E NOME DI TUTTE
 LE STRADE, E DELLE PRINCIPALI BEALERE, E LORO DIRAMAZIONI.



STATO DELLE PARROCCHIE DEL TERRITORIO DI TORINO

Stato di una parte del territorio di Torino, che si estende fino al fiume Po, e che comprende le parrocchie di S. Pietro, S. Giovanni, S. Maria, S. Rocco, S. Spirito, S. Vito, S. Andrea, S. Carlo, S. Felice, S. Giacomo, S. Martino, S. Paolo, S. Sebastiano, S. Tomaso, S. Zenobio, S. Maria della Pace, S. Maria della Vittoria, S. Maria della Consolazione, S. Maria della Salute, S. Maria della Carità, S. Maria della Misericordia, S. Maria della Pietà, S. Maria della Fede, S. Maria della Speranza, S. Maria della Carità, S. Maria della Misericordia, S. Maria della Pietà, S. Maria della Fede, S. Maria della Speranza.

Parrocchia	Superficie in M. P.	Popolazione	Beneficiari
S. Pietro	100	1000	10
S. Giovanni	100	1000	10
S. Maria	100	1000	10
S. Rocco	100	1000	10
S. Spirito	100	1000	10
S. Vito	100	1000	10
S. Andrea	100	1000	10
S. Carlo	100	1000	10
S. Felice	100	1000	10
S. Giacomo	100	1000	10
S. Martino	100	1000	10
S. Paolo	100	1000	10
S. Sebastiano	100	1000	10
S. Tomaso	100	1000	10
S. Zenobio	100	1000	10
S. Maria della Pace	100	1000	10
S. Maria della Vittoria	100	1000	10
S. Maria della Consolazione	100	1000	10
S. Maria della Salute	100	1000	10
S. Maria della Carità	100	1000	10
S. Maria della Misericordia	100	1000	10
S. Maria della Pietà	100	1000	10
S. Maria della Fede	100	1000	10
S. Maria della Speranza	100	1000	10

PROSPETTIVE URBANE E STRADE CON FONDALE DI PAESAGGIO NELLA CULTURA DEL XX SECOLO: IL CASO DELLA COLLINA DI TORINO

*Urban Perspectives and Landscape Backgrounds in 20th
Century Culture: the Turin Hill Roads*

DOI: 10.17401/su.15.gb15

Giulia Bergamo

Politecnico di Torino

giulia.bergamo@polito.it

Parole chiave

Città, patrimonio culturale, pianificazione urbana, prospettiva, conservazione
City, Cultural Heritage, Urban Planning, Perspective, Conservation

Abstract

L'acquisizione di una nuova consapevolezza culturale legata al paesaggio, inteso anche come fondale, dipende dalla cosiddetta "legge Croce" del 1922 sulla "Tutela delle bellezze naturali", quale prima dichiarazione di interesse panoramico. Questa si fa anticipatoria delle successive leggi "Legge Bottai" del 1939, legate alla "protezione delle bellezze naturali", in vigore fino al 1993, poi sostituite dal Testo Unico del 1999, i cui concetti aggiornati sono ripresi nel *Codice dei Beni culturali e del paesaggio* del 2004.

L'approvazione del progetto di ampliamento della zona collinare di Torino previsto nel Piano Regolatore del 1912-15, predisposto dagli ingegneri A. Quaglia e L. Marescotti, costituisce un momento significativo per la presa di coscienza della rilevanza storico-artistica della città. Il progetto costituisce una preliminare forma di tutela del territorio, in quanto determina un'apertura della collina verso la città, come un "balcone prospettico", ridefinendo il sistema insediativo e l'assetto stradale storico, al fine di valorizzare alcune viste panoramiche, di fatto fondali per i nuovi tracciati viari.

The development of a new cultural consciousness related to the landscape, also conceived as a

background, starts from the "Legge Croce" of 1922 about the "Protection of Natural Beauties", as the first declaration of panoramic relevance. This preceded the later 1939 "Legge Bottai" regarding the "Conservation of Natural Beauties", in force until 1993, and then substituted by the 1999 Testo Unico, which updated ideas are included in the 2004 Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

The adoption of the project to extend Turin's hillside area as specified in the Regulatory Plan of 1912-15 and designed by engineers A. Quaglia and L. Marescotti, was a significant moment for the city's awareness of its historical and artistic heritage. The project represented a preliminary way of preserving the landscape, with the aim to expanding the hillside directly linked to the city, like a 'perspective balcony'. This project, by the redefinition of the urban planning of Turin and its historical streets system, allows the enhancement of several panoramic views, that represent actually the backgrounds for the new roads.

Dalle 'bellezze panoramiche' al concetto di paesaggio: progresso e perfezionamento del processo normativo italiano

La diffusione capillare dei beni culturali sul territorio, la loro conservazione nel contesto originario e l'inclusione con il paesaggio stesso, figurano come importanti valori di riconoscibilità del patrimonio culturale dell'Italia rispetto ad altre realtà internazionali. La forte integrazione tra gli aspetti architettonici e quelli naturali costituisce uno dei caratteri maggiormente significativi dell'identità culturale italiana: infatti, come scriveva in una lettera a una rivista Sergio Mattarella «quante volte abbiamo ascoltato il vocabolo 'bellezza' associato a 'Italia'? [...] Accanto alla cultura c'è il valore della ricerca, del paesaggio, del patrimonio storico artistico, tutti beni da promuovere e tutelare»¹, e ancora prosegue, sostenendo che «gli insulti al paesaggio e alla natura, oltre a rappresentare un affronto all'intelligenza, sono un attacco alla nostra identità»².

La capacità di tutelare i beni culturali ha radici antiche e si fonda su un senso di identità condivisa che parte da presupposti inerenti alla bellezza e, sviluppandosi in maniera sempre più articolata nel corso del tempo, a partire da valori che sono orientati al bene comune, ovvero alla *publica utilitas*³. La normativa nell'ambito della tutela paesaggistica in Italia subisce però un lieve ritardo rispetto ad altri stati europei, in quanto deve scontrarsi tra il riconoscimento del diritto di proprietà del singolo e la necessità di fare prevalere l'interesse pubblico sul privato.

Nel periodo compreso tra la Rivoluzione Francese e la Restaurazione si comincia a definire meglio il concetto di patrimonio e bene comune, ma è solo dalla seconda metà dell'Ottocento, in risposta e in antitesi agli esiti dello sviluppo industriale, che si profila l'idea di paesaggio, a partire dalle arti figurative e supportata dalla cultura romantica. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento accresce, infatti, una nuova consapevolezza culturale ed è in questo periodo che si delineano le premesse giuridiche relative alla tutela del paesaggio, inteso come patrimonio comune e, al contempo, si aprono le prime battaglie tese a salvaguardare luoghi

1. MiC, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso, *Il paesaggio e la sua tutela*, 25 maggio 2021 in <https://www.soprintendenzapdve.beniculturali.it/il-paesaggio-e-la-sua-tutela/>.

2. Ibidem.

3. Salvatore SETTIS, *Paesaggio Costituzione Cemento, La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino 2010, p. 153.

caratteristici, messi a rischio dalle conseguenze della speculazione e dal fenomeno industriale. Si affermano quindi, su iniziativa di gruppi di cittadini, colti e letterati, le prime azioni concrete volte alla salvaguardia di parchi e giardini storici, architetture vernacolari e insediamenti specifici, accompagnate dalla nascita delle prime associazioni di "tutela" del territorio in tutta Europa, di cui si ricordano ad esempio il Touring Club nato nel 1894 e l'Associazione Nazionale per i Paesaggi e i Monumenti Pittoreschi fondata nel 1906 in Italia.

La prima disposizione paesaggistica nel nostro paese viene promulgata proprio l'anno precedente, nota come *Legge Rava* (n.411 del 16 luglio 1905)⁴, promossa dall'allora ministro dell'Agricoltura, sottraendo la pineta di Ravenna, noto paesaggio descritto da Boccaccio e da Dante e scenario di importanti eventi storici, dai pesanti lavori di bonifica delle cosiddette "terre basse" romagnole. La pineta viene identificata come luogo carico di valori simbolici e identitari e, sebbene la legge si limitasse all'individuazione di valori estetici e naturali, ha costituito un momento importante nel processo della tutela, in quanto per la prima volta al paesaggio viene riconosciuto un valore culturale. Grazie alla forte pressione esercitata dalla stampa, dalle associazioni e da gruppi di intellettuali (tra i quali emergeva il filosofo Benedetto Croce), la legge viene approvata nel 1909 con alcune modifiche e integrazioni successive proposte da Giovanni Rosadi, inerenti alla protezione dei paesaggi, delle foreste, dei parchi e dei giardini, delle acque, delle ville e di «tutti quei luoghi che hanno un notevole interesse pubblico a causa della loro bellezza naturale o della loro particolare relazione con la storia e con la letteratura». La proposta di Rosadi non divenne mai legge, ma per i dieci anni successivi venne molto discussa nel dibattito culturale e politico di allora; tuttavia l'iter parlamentare trova una conclusione solo l'11 giugno 1922, con l'approvazione da parte del governo Giolitti della legge 778/1922 fortemente voluta da Benedetto Croce, in qualità di ministro dell'Istruzione: alla vigilia dell'avvento del fascismo, veniva promulgata la legge che consentiva la «Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico», sottolineando il forte legame tra le emergenze monumentali e gli aspetti naturalistici, entrambi determinanti nella definizione dell'identità nazionale. La *Legge Croce* invoca un «argine alle ingiustificate devastazioni che si si van consumando contro le caratteristiche più note e più amate del nostro suolo», poiché in quel periodo accresce la consapevolezza e la necessita di «difendere e mettere in valore le maggiori bellezze d'Italia, naturali e artistiche»⁵. Sebbene la legge non parli ancora esplicitamente di paesaggio, risulta significativa perché si inserisce in un contesto culturale

4. Roberto BALZANI, «La pineta in parlamento». *Luigi Rava e la questione dei beni culturali e ambientali agli inizi del Novecento*, in «Classense», II, 2003, pp. 46-51.

5. Approfondimenti: Legge 11 giugno 1922, n. 78 (GU n. 148 del 24/06/1922).

caratterizzato da un processo di attenzione al patrimonio storico, che si era concretizzato gradualmente attraverso interventi legislativi puntuali già negli anni preunitari, nello specifico negli Stati Pontifici e nel Regno di Napoli. Infatti, a tutela del patrimonio storico-artistico erano già state acquisite alcune misure cautelative, come ad esempio l'emanazione dei decreti borbonici del 1841, 1842 e 1853 (coevi, tra l'altro, agli anni dei primi scavi a Pompei), che vietavano di edificare lungo la costa, al fine di non oscurare la bellezza delle vedute sul golfo di Napoli.

La *Legge Croce* assume grande importanza, poiché a partire dalle sue prescrizioni, nel caso di nuove costruzioni o attuazione di piani regolatori, i luoghi soggetti alla normativa devono ricevere la ratifica del Ministero. La tutela delle bellezze del paesaggio è stata inoltre uno dei fini fondamentali per l'istituzione dei primi parchi nazionali (Gran Paradiso nel 1922, d'Abruzzo nel 1923, Circeo nel 1934 e Stelvio nel 1935)⁶.

Nel 1939 vengono concepite dal ministro Giuseppe Bottai le leggi 1497 e 1089, relative alla tutela delle «cose di interesse storico artistico», attorno alla cui idea di patrimonio storico, artistico e culturale si costituiva l'identità italiana. In particolare, la legge n.1497 ricalca i principi della legge del 1922, ma propone una più netta distinzione tra le «bellezze singole», ovvero parchi, ville e giardini, e le «bellezze d'insieme», ossia complessi aventi un determinato valore estetico e storico e le bellezze panoramiche, connotate da singolari aspetti naturalistici. L'elemento di novità che viene introdotto consiste nel conferire la possibilità alle amministrazioni predisposte di redigere dei piani paesistici (all'epoca paesaggistici) al fine di tutelare il territorio, cambiamento radicale in accordo anche con le nuove trasformazioni in ambito urbanistico e di pianificazione che animavano il dibattito politico-culturale di quel periodo. In merito alla legge 1089, Bottai dichiara che «affermare l'interesse pubblico non deve significare disconoscere il diritto del singolo»⁷ e la necessità di avere dei piani paesaggistici atti a preservare e regolare le modificazioni del paesaggio, evitandone la sua cristallizzazione, ma salvaguardandone «la bellezza d'insieme»: risulta un'idea all'avanguardia durante il periodo fascista. Con la Costituzione del 1948, il principio della tutela del paesaggio e del patrimonio storico viene recepito nell'art. 9, quale punto d'arrivo di questo processo di acquisizione di una nuova consapevolezza riguardo alla gestione delle trasformazioni che lo interessano nel corso del tempo.

Tra gli anni Settanta e Ottanta, infatti, si consolida una sensibilità verso tematiche ecologiche e questo fenomeno sposta l'attenzione dal tema della bellezza pano-

6. Mario MAESANO, *L'evoluzione concettuale del paesaggio tra giurisprudenza e dottrina*, in «Ratio Iuris», 2020, p. 2.

7. SETTIS, *Paesaggio Costituzione Cemento*, cit., p. 169.

ramica ai temi ambientali. Il paesaggio diventa quindi oggetto di nuovi ambiti di studio, tra cui l'urbanistica: è in questo contesto che viene approvata la *Legge Galasso* (n. 431/1985), che vede di competenza statale la tutela non più di complessi o singoli beni, ma di vaste aree sul territorio. Questa implica l'obbligo di redigere piani paesaggistici, appellandosi alla pianificazione preventiva di quei territori scarsamente o non antropizzati, al posto del vincolo⁸.

Le due leggi del 1939 e la Galasso vennero unificate nel *Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali*, redatto del 1999, rimasto in vigore fino al 2004, sostituito con il decreto legislativo n. 42 del *Codice dei beni culturali e del paesaggio* (anche in seguito alla ratifica della *Convenzione Europea del Paesaggio* del 2000). Il decreto pone fine al lungo dibattito pregresso in merito alla visione ancora 'crociana' delle leggi del 1939 rimaste in uso che, secondo molti studiosi, offrivano una visione limitante del paesaggio inteso come panorama. Si propone dunque una definizione di paesaggio più largamente condivisa e si stabilisce che il patrimonio è composto dai beni culturali e da quelli paesaggistici, concetti ancora oggi in vigore.

Progetti di ridisegno per la collina torinese: il paesaggio come fondale nel piano Quaglia-Marescotti

In accordo con il processo di acquisizione di una nuova sensibilità collettiva nell'ambito della tutela del paesaggio, si inserisce il caso studio della collina torinese che, in seguito a specifiche trasformazioni urbanistiche avvenute intorno ai primi decenni del XX secolo, costituisce un determinato paesaggio urbano caratterizzato da numerosi ed eterogenei esempi di strade con fondale.

Rispetto alla configurazione urbana dell'area pianeggiante della città di Torino, connotata da una maglia regolare che definisce gli isolati e sviluppatasi in seguito a fenomeni precedenti di espansione pianificata, l'ecosistema collinare che si delinea oltre il tracciato fluviale del Po presenta caratteri morfologici e funzionali autonomi, che dipendono fortemente dall'orografia del territorio e dalle tipologie e modalità di insediamento [Fig. 1].

L'organizzazione residenziale storica diffusa nell'area pedecollinare nel Seicento è infatti quella definita dalle cosiddette ville e vigne, intese come edifici padronali

8. Cecilia SODANO, Nicola SANTOPUOLI, *Il concetto di paesaggio nella normativa italiana*, in Stefano Bertocci, Silvio Van Riel (a cura di), *ReUso - La cultura del restauro e della valorizzazione. Temi e problemi per un percorso internazionale di conoscenza*, atti del convegno (II Convegno internazionale sulla documentazione, conservazione e recupero del patrimonio architettonico e sulla tutela paesaggistica), Alinea, Firenze 2014, 1179-1180, p. 1178.



1

1_Vista sull'area pedecollinare torinese (GeoPortale Piemonte).

e rustici inclusi in un sistema orti, giardini e aree prevalentemente coltivate a vite di una proprietà agricola, favorite dal clima e dalla fertilità dei terreni a ridosso del fiume. Questo modello abitativo si diffonde e si sviluppa a partire dal XVII secolo, permanendo per tutto il XVIII secolo, tanto da mutare il paesaggio collinare: allo sfondo naturale dei boschi, si sovrappongono terreni coltivati e edifici immersi nel verde, creando un sistema di residenze extraurbane. In relazione alla rete viaria storica, dalle rive del Po verso il crinale della collina, gli insediamenti e gli edifici collinari compongono uno specifico paesaggio storico che costituisce una sintesi tra l'insediamento rustico-agricolo e le dimore più auliche, in una perfetta integrazione tra l'organizzazione antropica e le caratteristiche geomorfologiche e naturali preesistenti. Il sistema delle ville e vigne perde la sua funzione nel corso dell'Ottocento, a causa dell'estinzione dell'istituzione della mezzadria e dei costi di mantenimento molto alti⁹.

Nonostante le numerose variazioni di destinazione d'uso che hanno subito nel corso del tempo, sono ancora presenti e riconoscibili oggi i segni di questo sistema di residenze collinari, quali sequenze abitative disposte ad assecondare le linee di cresta e i pendii, alternate e integrate a ville, terrazzamenti, parchi e boschi, a partire dalle rive del Po a salire.

Sebbene i caratteri specifici che definiscono attualmente l'area collinare torinese

9. <https://www.anelloverde.org/approfondimenti/la-storia/le-vigne-e-le-ville/>.



2_ Carte de la montagne de Turin avec l'étendue de la pleine depuis le Sangon jusqu'à la Sture [fine Seicento] (ASTo, Corte, Carte Topografiche per A e B, Torino n. 14).

2

quale fondale urbano della città stessa si siano consolidati e definiti nel corso del Novecento, questo processo si instaura sul sedime primitivo dei tracciati definiti dall'antico sistema di ville e vigne, osservabile tramite la disamina delle carte storiche che raffigurano le differenti fasi di ampliamento della città, tra cui la *Carta Topografica della Caccia*¹⁰ (1761-66) e quella della *Carta della Montagna*¹¹ (fine XVII secolo), che consentono di leggere la situazione relativa al fenomeno delle ville e delle vigne verso la fine del XVII secolo. Nello specifico, la *Carta della Montagna* illustra l'assetto del territorio storico di Torino, in cui la città fortificata si colloca come baricentrica rispetto all'area più pianeggiante ('la campagna', ancora non completamente urbanizzata), tra la fascia del vallo delle fortificazioni e le sponde della Stura e del Sangone e, l'area collinare ('la montagna') delimitata dal corso del Po e dall'area boscata che si estende verso Chieri, caratterizzata da una diversa qualità ambientale e architettonica [Fig. 2].

10. Ignoto Topografo Piemontese, *Carta topografica della Caccia*, 1760-1766 circa. Archivio di Stato di Torino (da ora in poi ASTo), Corte, *Carte Topografiche Segrete*, 15 A VI rosso; per una lettura critica Chiara DEVOTI, *Connotazione dei luoghi non centrali attraverso la cartografia storica*, in Pia DAVICO, Chiara DEVOTI, Giovanni Maria LUPO, Micaela VIGLINO, *La storia della città per capire, il rilievo urbano per conoscere. Borghi e Borgate di Torino*, Celid, Torino 2011, pp. 23-36.

11. *Carte de la montagne de Turin avec l'étendue de la pleine depuis le Sangon jusqu'à la Sture* [fine Seicento], ASTo, Corte, *Carte Topografiche per A e B*, Torino n. 14.



3 | 4

3_Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione, cognome e titolo de' rispettivi attuali possessori de' medesimi, la designazione, e nome di tutte le strade, e delle principali bealere, e loro diramazioni*, 1790-91 (ASCT, Collezione Simeom D1800).

4_Antonio RABBINI, *Carta topografica dei contorni di Torino*, 1855 (ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.5).

La *Carta Corografica del territorio della città di Torino*¹² (1790-91), propone un quadro accurato di tutti gli edifici civili e rustici, con indicazioni anche sui proprietari, nonché delle bealere, strade e terreni annessi, costituendo il primo vero censimento di questo sistema residenziale extraurbano [Fig. 3]. Analogamente, la *Carta topografica dei contorni di Torino*¹³ (1855), evidenzia il processo di sviluppo della città e il rapporto tra questa e il paesaggio extraurbano, facendo emergere il contrasto tra la regolarità dell'insediamento urbano e la diramazione dei tracciati viari e del costruito che segue le pendenze collinari [Fig. 4].

Il paesaggio collinare torinese risulta da sempre molto suggestivo e apprezzato anche nella seconda metà dell'800 e, in sintonia con la cultura romantica, appare in molte incisioni e affreschi. Già durante il XIX secolo, tra i cittadini torinesi, si era consolidato il «concetto della collina come bene da comunizzare, già da sempre fruito in passato in passeggiate a piedi»¹⁴, pensiero che rivela quanto questo

12. Giovanni Lorenzo Amedeo Grossi, *Carta Corografica dimostrativa del territorio della città di Torino, luoghi e parti confinanti coll'annotazione precisa di tutti gli edifici civili, e rustici, loro denominazione, cognome e titolo de' rispettivi attuali possessori de' medesimi, la designazione, e nome di tutte le strade, e delle principali bealere, e loro diramazioni*, 1790-91. Archivio Storico della Città di Torino (da ora in poi ASCT), *Collezione Simeom*, D1800.

13. Antonio RABBINI, *Carta topografica dei contorni di Torino*, 1855. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.8.5.

14. Vittorio DEFABIANI, *Strada e struttura nel territorio collinare torinese*, in POLITECNICO DI TORINO,

scenario naturale fosse già allora impresso nella memoria collettiva, come area dedicata al *loisir* e alle attività sportive¹⁵.

Le trasformazioni che hanno determinato l'assetto della collina torinese in qualità di fondale della città, ma anche contenente un sistema di fondali differenti, si sono prodotte nell'ambito di cambiamenti politici e culturali che portano a un progressivo aumento della consapevolezza e sensibilità verso la tutela e salvaguardia del paesaggio che animavano il dibattito culturale nazionale, a partire dalla cosiddetta *Legge Croce* del 1922. In accordo con questi movimenti, il Piano Regolatore del 1906-08¹⁶, illustra lo sviluppo della città concentrarsi maggiormente all'esterno della cinta daziaria del 1853, favorito dall'esenzione dei dazi e dagli affitti inferiori, lasciando emergere la necessità di normare queste espansioni e di inserire una nuova cinta daziaria [Fig. 5]. Il sedime di quella precedente diventa quindi un grande anello di circonvallazione connesso in modo radiale alle nuove espansioni, incluse nell'ancora ipotetico perimetro della seconda cinta, definito nel 1912. Il tracciamento della nuova cinta daziaria porta alla prima variante del PRG nel 1915, riguardante le "zone piana e collinare" che dovevano necessariamente prevedere diverse modalità di sviluppo degli insediamenti, a causa delle difficoltà orografiche del settore collinare. Negli stessi anni, inoltre, il fervente clima culturale orientato verso ideali protezionistici e ambientalisti, porta alla formazione di alcune associazioni attiviste, come il *Comitato Pro Collina* del 1909, che sosteneva l'importanza di regimentare le attività di costruzione in corrispondenza della collina, al fine di salvaguardarne l'estetica¹⁷. La diversità di pianificazione urbana tra l'area collinare e quella piana emergono definitivamente nella variante proposta dagli ingegneri Andrea Quaglia e Luigi Marescotti nel 1913, poi comprovata nel 1915¹⁸ [Fig. 6]. Data la morfologia complessa della collina, risulta impossibile proseguire il tracciato degli assi stradali che definivano i quartieri di nuova espansione, pertanto, vengono privilegiate

5_UFFICIO TECNICO MUNICIPALE DEI LAVORI PUBBLICI, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908 (ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, Piani Regolatori*, 1899-1911, n.14, all. 3 e successive varianti).

6_Cartografia del Piano Quaglia-Marescotti del 1913-15. Si osserva il contrasto tra l'insediamento a ovest del Po, definito da una maglia caratterizzata da assi viari regolari, e l'area ad ovest, in cui viene presentato il progetto di una nuova viabilità più organica che segue le pendenze collinari (Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento, rispettivamente delle zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915, 1916*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8).

DIPARTIMENTO CASA-CITTÀ, *Beni culturali ambientali nel Comune di Torino*, 2 voll., Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino 1984, I, pp. 777-795.

15. È in questi anni che si registrano le costruzioni dei primi circoli sportivi lungo le sponde del Po e ai piedi della collina, ma anche la costruzione della tramvia di Superga (1883-84) e la funicolare del Monte dei Cappuccini (1885).

16. Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta della Città di Torino coll'indicazione del Piano Regolatore e di Ampliamento*, 1906, Roma, 5 aprile 1908. ASCT, Serie 1K, *Decreti Reali, Piani Regolatori*, 1899-1911, n.14, all. 3 e successive varianti.

17. DEFABIANI, *Il Piano Regolatore*, cit., pp. 81-82.

18. Ufficio Tecnico Municipale dei Lavori Pubblici, *Pianta di Torino coll'indicazione dei due Piani Regolatori e di Ampliamento, rispettivamente delle zone piana e collinare adottati dal Consiglio Comunale nel 1913, colle Varianti approvate successivamente sino a Maggio 1915, 1916*. ASCT, *Tipi e disegni*, 64.6.8.



5 | 6

scelte viarie capaci di connettere le due aree, come i ponti o le strade, in continuità con il fiume Po. Il progetto di ampliamento proposto attesta un momento significativo per la presa di coscienza rispetto alla rilevanza storico-artistica della città, ma anche per la delineazione di prospettive nuove.

Il progetto infatti determina un'apertura della collina verso la città, come un «balcone prospettico», bilanciando lo scenario naturalistico-montano ad est del Po con il lato opposto che, a sua volta, viene interessato e riletto in modo da valorizzare determinate viste panoramiche, di fatto fondali per i nuovi tracciati viari. La nuova linea di separazione tra zona piana e collinare, stabilita dal piano dei due ingegneri a quota 235 m, risulta congruente con la nuova cinta daziaria¹⁹.

Il piano del 1913-15 si attesta in parte sulla matrice del sistema storico di ville e vigne, ma non ne ricalca tutti i tracciati, poiché intende mettere in evidenza le componenti paesaggistiche dell'area, mirando dunque a far convergere alcune principali visuali panoramiche con il sistema insediativo e l'assetto stradale storico, senza corrompere la morfologia naturale della collina, *skyline* radicato nell'immaginario collettivo [Fig. 7].

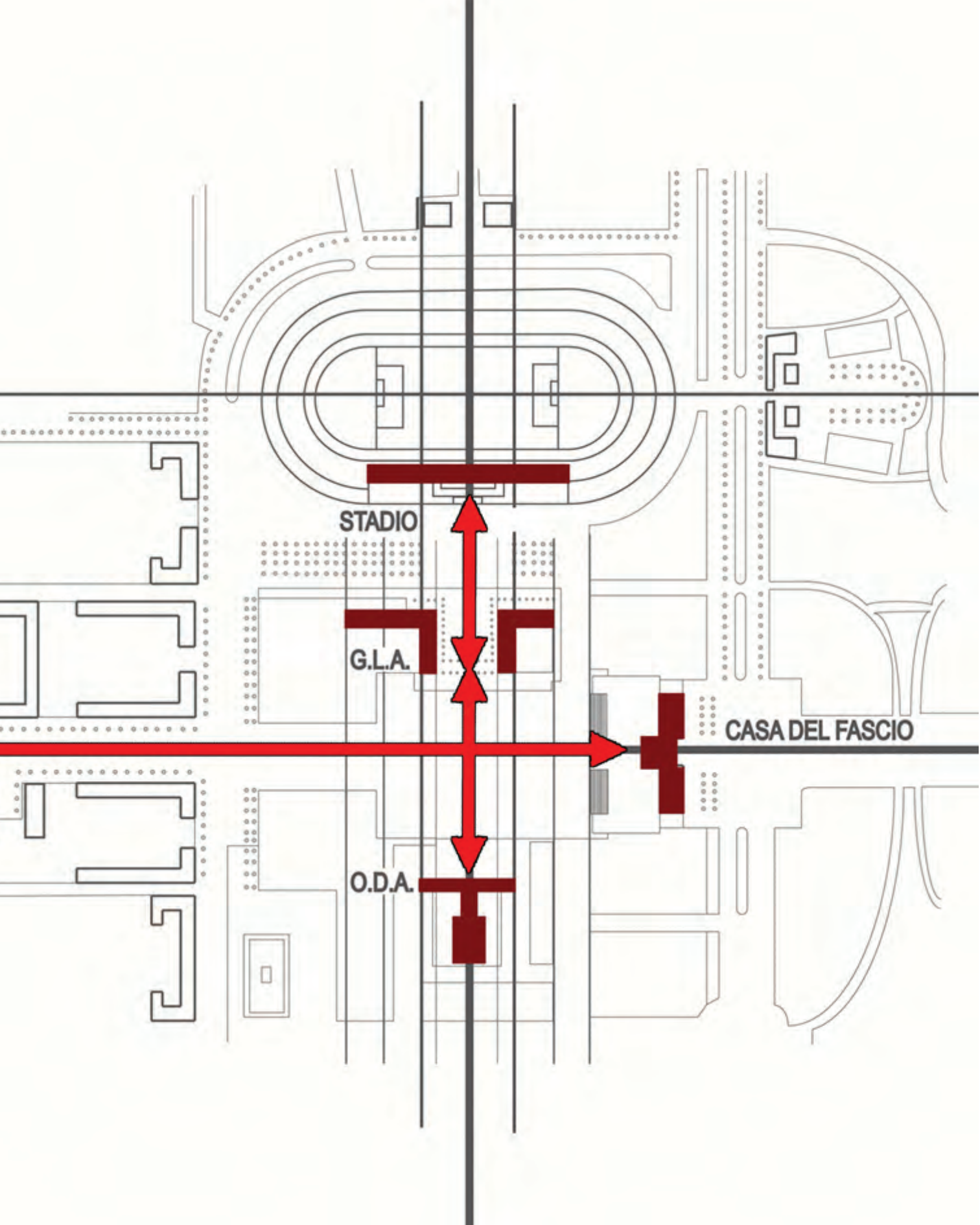
19. DEFABIANI, *Il Piano Regolatore*, cit., p. 82.



7_Scorcio del Piano Quaglia-Marescotti, che inquadra l'area collinare, con il progetto della nuova viabilità collinare.

La collina diventa quindi il fondale della città stessa, ma al contempo, contiene una poliedricità di fondali, originatasi dalla ridefinizione della viabilità, che viene progettata in modo tale da confluire verso diverse polarità, individuate come punti di vista privilegiati sulla collina, dai quali si estendono suggestive viste panoramiche sulle Alpi e sulla città stessa. Tali punti di interesse vengono suddivisi in belvedere quasi sempre coincidenti con ville e beni architettonici di rilievo (il castello di Cavoretto, il poggio di Torre Manzon, i poggi superiori a Villa Cova, Villa Barbaroux, Villa Rey, Villa Jarack) e snodi panoramici per i quali era prevista invece la realizzazione di parchi collinari (Villa Genero e le aree circostanti Villa della Regina)²⁰, nonché con polarità religiose (Superga). Sebbene, apparentemente, la nuova viabilità collinare risulti un momento di stravolgimento rispetto alle precedenti disposizioni legate alle tipologie edilizie e agli indici di fabbricabilità definiti in altre aree urbane, si rivela invece una preliminare forma di tutela del territorio che, almeno idealmente, si pone l'intento di regolare lo sviluppo edilizio nell'area tra la barriera di Valsalice e l'insediamento di Cavoretto. L'urbanistica, disciplina protagonista del dibattito culturale e politico di quel periodo, si rivela non solo un efficace strumento di pianificazione per la definizione dei nuovi ampliamenti, ma si propone anche come un'azione protezionistica concreta, al fine di preservare l'unicità di un paesaggio connotato da riconoscibili valenze storiche, architettoniche e naturalistiche, da eventuali azioni di speculazione spinte dalle necessità del nuovo ampliamento urbano. Nonostante il piano Quaglia-Marescotti sia datato a qualche decennio prima rispetto alle leggi "Croce" e "Bottai", ne sottintende e anticipa alcuni principi fondamentali e, attraverso il disegno urbano, esprime al contempo anche la volontà e la sensibilità verso la salvaguardia di un luogo identitario per la comunità, non soltanto dal punto di vista estetico, ma anche e soprattutto rispetto alla sua funzione d'uso. L'oggetto tutelato dunque non è più soltanto il concetto astratto delle 'bellezze panoramiche', ma l'insieme dei beni materiali e le loro composizioni, che presentano valore paesaggistico.

20. Ibidem.



FONDALI E SCAMBIATORI NEGLI IMPIANTI VIARI DELLE FONDAZIONI E TRASFORMAZIONI URBANE NELL'OLTREMARE ITALIANO DURANTE IL VENTENNIO

*Backdrops and Exchangers in the Various Plants of Urban
Foundations and Transformations in the Italian Overseas
During the 'Ventennio'*

DOI: 10.17401/su.15.es16

Ettore Sessa

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Palermo
ettore.sessa@unipa.it

Parole chiave

Fondali, fondazioni, Oltremare, Fascismo
Backdrops, Foundations, Overseas, Fascism

Fra il 1936 e il 1942 la cultura urbanistica italiana compie un decisivo salto di qualità in senso scientifico con il progressivo abbandono di modalità di progetto legate a concezioni superate. È con l'esperienza di un piccolo nucleo di architetti e di ingegneri impegnati nella redazione di piani regolatori e di piani particolareggiati per i territori dell'Oltremare italiano, nella sua nuova consistenza aumentata con l'occupazione prima dell'Abissinia e poi dell'Albania, che si pongono le basi per un effettivo rinnovamento della disciplina urbanistica nazionale. Eppure, nonostante la volontà di programmare anche con le fondazioni urbane un rapido processo di valorizzazione dei vecchi e dei nuovi territori dell'Oltremare, il regime fascista avrebbe distorto alcuni dei principi fondamentali della zonizzazione sperimentando sul disegno della città logiche di segregazione inedite per la cultura italiana. Ma nel redigere questo ristretto novero di piani innovativi, primi fra tutti per complessità quello di Addis Abeba e quello di Tirana, i progettisti italiani impegnati in queste imprese mostreranno ugualmente una nuova sensibilità per i contesti su cui intervengono e, al tempo stesso, vi introdurranno,

modulandoli, peculiari caratteri della civiltà urbana italiana avendo come comune denominatore lo storicizzato sistema di relazione fra strada e fondale.

Between 1936 and 1942, the Italian urban culture made a decisive leap in quality in a scientific sense with the progressive abandonment of project methods linked to outdated concepts. It is with the experience of a small nucleus of architects and engineers engaged in the drafting of regulatory and detailed plans for the territories of the Italian overseas, in its new consistency increased with the occupation of Abyssinia and then of Albania, which lay the foundations for an effective renewal of the national urban planning regulations. Despite the desire to plan a rapid process of valorisation of the old and new overseas territories also with the urban foundations, the fascist regime would have distorted some of the fundamental principles of zoning by experimenting on the design of the city unpublished logics of segregation. But in drafting this restricted group of innovative plans, first of all for complexity that of Addis Ababa and Tirana, the Italian urban planners involved in these activities will equally show a new sensitivity for the urban contexts and, at the same time, they will introduce peculiar characters of Italian urban civilization having as a common denominator the historicized system of relationship between road and seabed.

Nel 1939, a due anni dal primo congresso nazionale di Urbanistica tenutosi a Roma fra il 5 e il 7 aprile del 1937¹, l'Oltremare italiano assurge a banco di prova dei progressi, conseguiti in appena un decennio, nella rifondazione della disciplina della progettazione applicata alla dimensione della città e del suo territorio.

Infatti a breve distanza, l'uno dall'altro, vengono redatti il piano regolatore per Addis Abeba [Fig. 1], di Ignazio Guidi (Roma 1904-1978) e Cesare Valle (Roma 1902-2000), e il piano particolareggiato per il viale dell'Impero a Tirana, di Gherardo Bosio (Firenze 1903-1941), che con il suo fondale monumentale della Casa del Fascio [Fig. 2] sarebbe stato l'elemento generatore del piano regolatore della città, avviato sempre nel 1939 (a fine settembre) dallo stesso Bosio e da Ivo Lambertini (Siracusa 1909-Firenze 1990).

Con questi piani risultarono definitivamente affinate e tarate alla versatilità applicativa (tali da potere essere intonati alle diverse condizioni ambientali e socio-culturali) quelle logiche dei dispositivi di programmazione e analisi che avevano permesso anche in Italia, nel periodo fra il 1929 e il 1932, l'emancipazione della cultura del progetto dalle remore metodologiche insite nella disciplina denominata 'Edilizia Cittadina' e l'adozione di criteri scientifici propri della disciplina 'Urbanistica', sia pure secondo i parametri della 'teoria del funzionalismo' avocati dalla 'Geografia economica' dell'epoca segnatamente nell'applicazione per l'adeguamento o per la nuova costituzione di centri urbani.

Addis Abeba e Tirana erano, invero, due realtà urbane alquanto dissimili, come pure diversi erano i relativi contesti, vuoi per le caratteristiche orografiche vuoi per le relative compagini sociali. Diverse erano state persino le modalità di acquisizione al Regno d'Italia dei rispettivi ambiti territoriali, pur sempre nella stessa logica di invasiva sopraffazione: bellicosa e cruenta l'invasione dell'Impero d'Abissinia (con l'impegnativa 'Guerra dei sette mesi' fra il 1935 e il 1936), contenuta nell'impiego militare, e strumentalmente accettata da una delle fazioni verticistiche locali, l'occupazione del Regno di Albania (con la rapida campagna del 7-12 aprile del 1939).

La componente più pregnante che accomuna due progetti a scala urbana così distanti per ideazioni e per configurazioni ma non per finalità, quali appunto i piani

1. *Atti del I Congresso Nazionale di Urbanistica (Roma 5-7 aprile 1937)*, Tipografia delle Terme, Roma 1937.



1_Piano regolatore della città di Addis Abeba, Abissinia, I. Guidi e C. Valle con modifiche di P. Marconi e G. Ulrich, planimetria generale (da *La costruzione dell'Impero / L'opera dell'Italia in A.O.I. dopo la conquista dell'Etiopia* numero monografico de «Gli annali dell'Africa Italiana», a. II, vol. IV, 1939, / piani regolatori, carta ripiegata alla p. 372).



2_Tirana, Casa del Fascio Albanese (Gherardo Boschi con Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi, 1939-1940), fronte su Piazzale Littorio (oggi Sheshi Nene Tereza) a terminale del Viale dell'Impero (foto E. Sessa, 2011).

per le capitali dell'Abissinia e dell'Albania, è il ruolo assegnato ai fondali quali terminali significanti degli assi viari previsti come cardini di compiuti settori delle due città aggregati sì, in entrambi i casi, come insiemi, ma secondo ordinamenti assai dissimili; articolato in nuclei, ognuno con una specifica parcellizzazione, impostati su un sistema viario primario gerarchizzato quello per Addis Abeba e, invece, compatto come ampliamento e, al tempo stesso, incapsulamento del centro preesistente della città albanese-ottomana quello per Tirana.

Ma sia i progettisti del piano regolatore di Addis Abeba, di Guidi e Valle, sia quelli del piano regolatore di Tirana, di Bosio e Lambertini, perseguono d'intesa con la committenza istituzionale, in entrambi i casi animata da lungimiranti obiettivi di valorizzazione territoriale, l'idea di ridefinizione del ruolo socio-economico delle rispettive città in cui intervengono. È un proposito che si traduce nell'applicazione dei principi di localizzazione delle funzioni, gerarchizzazione nelle destinazioni dei settori urbani, ottimizzazione dei collegamenti con il territorio e di dislocazione di servizi e aree di mercato (con l'attenzione alle distanze 'interne'), taratura del dimensionamento e delle dotazioni dei settori della città in rapporto alla quantità di abitanti e, infine, di messa a punto di dispositivi architettonico-urbanistici relazionali con la realtà dei luoghi e con la configurazione del paesaggio circostante.

Non erano mancati nel territorio metropolitano del Regno d'Italia precedenti al proposito di conseguimento di obiettivi simili; questo grazie anche a quella pratica del concorso pubblico per interventi sulle città così nelle corde della politica del consenso e della 'trasparenza' del regime fascista. Ma a meno di poche nuove fondazioni urbane (come nel caso, fra gli altri, solamente di alcuni dei progetti per le città della bonifica dell'Agro Pontino) solitamente vincoli e impedimenti di vario genere, non ultimo 'ambientali', avevano ricondotto ad applicazioni variamente imperfette i nuovi criteri urbanistici.

Ma nell'Oltremare, che il regime rivaluta come 'nuovo scenario' per la sua vocazione alle politiche autarchiche solo dopo i primi risultati conseguiti con la «Battaglia del grano», il programma di forzata 'messa in valore' di ampi territori rendeva possibile la sperimentazione sul campo di dispositivi di programmazione per specifiche destinazioni di aree e per fondazioni o trasformazioni urbane, alle prime relazionate strutturalmente, secondo modalità riconoscibili come affini alla «Teoria delle località centrali» elaborata da Walter Christaller nel 1933.

Nel primo caso il *Piano regolatore definitivo della città di Addis Abeba* viene elaborato da Ignazio Guidi e Cesare Valle dopo la stesura di quel loro precedente *Programma urbanistico per la città di Addis Abeba* del 1936² che, modificato nel

2. Cesare VALLE, *Programma urbanistico per Addis Abeba – Architetti Ignazio Guidi e Cesare Valle*, in «Architettura – Rivista del Sindacato Nazionale Fascista», XVI, XII, dicembre 1937, pp. 755-768.

1938 dagli stessi autori con il progetto del *Piano regolatore di Addis Abeba* recependo gli orientamenti emersi con il congresso di Roma del 1937 (durante il quale aveva avuto un certo rilievo anche il tema dell'urbanistica coloniale)³, era originariamente improntato ad un'innegabile sensibilità nei confronti della realtà nella quale erano chiamati ad operare⁴.

È questo un orientamento al quale, oltre ai rispettivi percorsi formativi dei due progettisti (fra l'altro nel caso di Valle erano state abbastanza intense le frequentazioni di Luigi Piccinato e di alcuni degli esponenti del Gruppo degli Urbanisti Romani), non dovettero essere estranei i *desiderata* del loro primo committente istituzionale, quel Giuseppe Bottai futuro ministro dell'Educazione Nazionale all'epoca Governatore della capitale dell'Abissinia italiana.

Tuttavia anche in questa prima fase, ancora improntata ad una cauta politica relazionale con i nativi, il germe segregazionista si sarebbe già manifestato con modalità eclatanti. Guidi e Valle pensano, infatti, ad un sistema urbano zonizzato per comparti, separati da ampie fasce boschive, e irradiante strade di collegamento con i centri urbani di Gimma, Dire Daua, Dessiè e Asmara. La nuova fondazione di Addis Abeba, nel suo comparto principale, doveva essere una compiuta compagine diffusa di settori urbani destinati a residenti 'nazionali' ed europei, con quartieri gravitanti su un asse monumentale, la *via Imperiale*, concepito come centro politico e amministrativo dell'impero.

A questo comparto, oltre ad alcuni insediamenti periferici (o per attività produttive o per residenze unifamiliari con giardini), nel quadrante nord-orientale del territorio suburbano sarebbe stato aggregato un 'Quartiere indigeno' concepito razionalmente, dotato di servizi come gli altri settori urbani, anche se di più modesta entità, ma del tutto separato dal resto della città. Il principio della zonizzazione, ancor prima delle risultanze sull'urbanistica dell'Oltremare emerse con il congresso di Roma dell'aprile 1937, contemplava implicitamente odiosi principi segregazionisti. Diversamente, nei confronti del paesaggio, del patrimonio

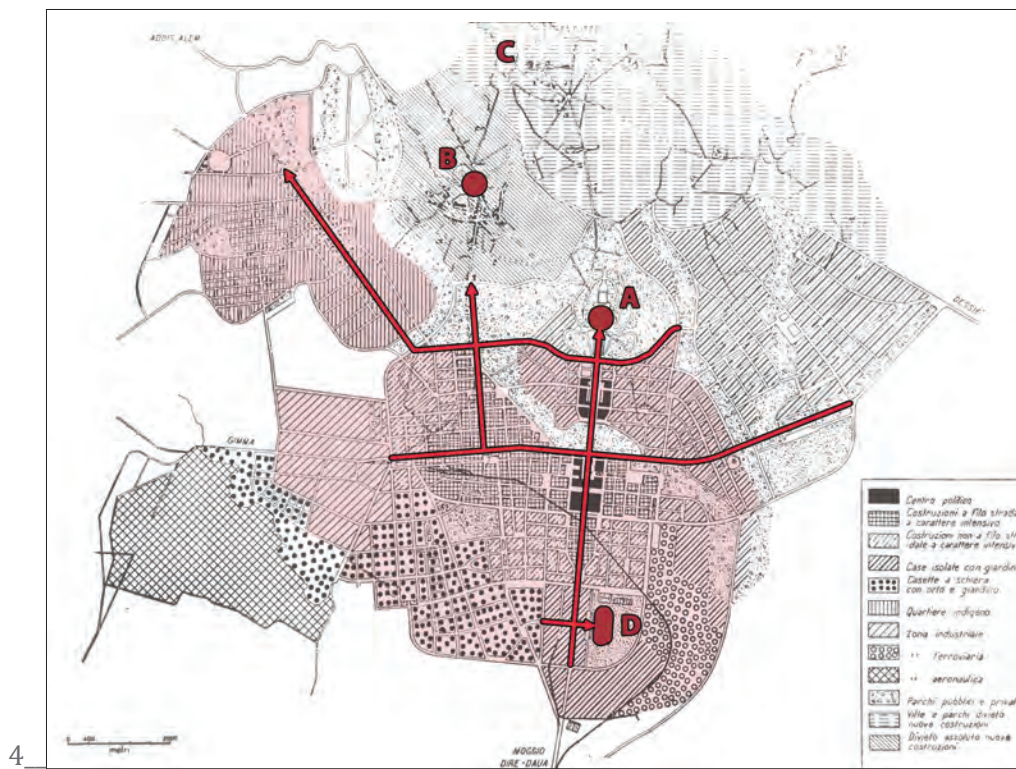
3. Filippo BASILE e Alberto ALPAGO NOVELLO, *Relazione generale al tema: Urbanistica Coloniale*, in *Atti del I Congresso Nazionale di Urbanistica*, cit., vol. I, parte I, pp. 3-9.

4. Gli elaborati grafici originali relativi alla versione definitiva del *Piano regolatore della città di Addis Abeba* del 1939, redatto da I. Guidi, C. Valle in collaborazione con i *Servizi Tecnici del Municipio di Addis Abeba*, sono conservati presso l'Archivio Storico della Banca di Roma. Sulle complesse vicende della programmazione urbanistica nell'oltremare italiano negli anni successivi all'istituzione dell'Africa Orientale Italiana e per le relative indicazioni bibliografiche si vedano: Giuliano GRESLERI, Pier Giorgio MASSARETTI, Stefano ZAGNONI (a cura di), *Architettura italiana d'oltremare 1870-1940*, Marsilio, Venezia 1993; Ezio GODOLI e Milva GIACOMELLI, *Architetti e Ingegneri Italiani dal Levante al Maghreb 1848-1945*, Maschietto Editore, Firenze 2005; Carlo CRESTI, Benedetto GRAVAGNUOLO, FRANCESCO GURRIERI, *Architettura e città negli anni del fascismo in Italia e nelle colonie*, Angelo Pontecorboli Editore, Firenze 2011.

3_ *Programma urbanistico per la città di Addis Abeba*, Abissinia, I. Guidi e C. Valle, 1937, schema della sistemazione della zona centrale con la *via Imperiale* (da «Architettura. Rivista del Sindacato Nazionale Fascista Architetti», anno XVI, fasc. XII, dic. 1937, p. 768): A) Vecchio Ghebi, B) Cattedrale di San Giorgio, C) Nuovo Ghebi, D) Centro Direzionale; elaborazione grafica di Maria Antonietta Cali (2022).



storico architettonico e della stessa natura dei luoghi i progettisti fin dai primi studi per la redazione del piano mostrano particolari attenzioni. L'intera nuova fondazione sarebbe stata impostata su un 'fuso' direzionale e residenziale di segmentati complessi edilizi bilanciati su un'arteria chilometrica [Fig. 3], spostata di pochi gradi rispetto alla direttrice nord-sud; ai due terminali di essa avrebbero fatto da fondali verso nord il cosiddetto «Nuovo Ghebi», residenza di Hailé Sellassié alla 'maniera europea', e, verso sud, il suggestivo complesso del «Vecchio Ghebi», residenza imperiale fin dai tempi di Menelik II, consistente in un eterogeneo complesso di pregevoli padiglioni, molti dei quali di impronta ottomana. Ortogonalmente a questa arteria e dal centro del settore direzionale, con una doppia teoria di lotti quadrangolari bilanciati ai lati della stessa arteria e con edifici disposti perimetralmente in parallelo o ad elle, sarebbe dovuto partire un asse viario rettilineo di collegamento con la collina di Arada sormontata dalla cattedrale del rito ortodosso etiope dedicata a San Giorgio.



4_ Piano regolatore della città di Addis Abeba, Abissinia, I. Guidi e C. Valle, 1939, planimetria della zonizzazione (da *La costruzione dell'Impero / L'opera dell'Italia in A.O.I. dopo la conquista dell'Etiopia*, numero monografico de «Gli annali dell'Africa Italiana», anno II, volume IV, 1939, *I piani regolatori*, carta ripiegata): A) Residenza Vicereale, B) Cattedrale di San Giorgio, C) Nuovo Ghebi, D) Zona Sportiva; elaborazione grafica di Maria Antonietta Cali (2022).

Ma questo monumentale edificio dalle contenute dimensioni, costruito nel 1896 dall'ingegnere Sebastiano Castagna (Aidone 1868 – Etiopia 1938) durante la sua prigionia successiva alla battaglia di Adua e assunto a sede privilegiata per le cerimonie ufficiali della dinastia imperiale etiopica, sarebbe stato devastato e parzialmente incendiato nella notte fra il 19 e il 20 febbraio del 1937 nel quadro delle violente e sanguinarie azioni di rappresaglia organizzate dal federale Guido Cortese a seguito dell'attentato al viceré Rodolfo Graziani, il cui 'pugno di ferro' era succeduto alla più equilibrata amministrazione di Bottai.

Ne sarebbe derivato anche un cambio di indirizzo nell'impostazione del piano regolatore della città; non solamente la nuova redazione non avrebbe più tenuto conto della collina con la chiesa di San Giorgio, ormai rudere, ma anche gli altri due poli, anch'essi luoghi simbolo di una identità autoctona inizialmente tenuta in considerazione dalle subentrante autorità italiane, sarebbero stati del tutto ignorati dalla nuova versione della via Imperiale. Guidi e Valle sarebbero pervenuti alla versione finale del *Piano Regolatore* nel 1939 [Fig. 4] quando è Viceré d'Etiopia il duca Amedeo di Savoia-Aosta la cui saggia e civile politica avrebbe mutato le sorti del rapporto fra i 'nazionali' e i 'nativi'.

Ma le linee essenziali erano ormai quelle messe a punto nel 1938 e sarebbero state rilanciate l'anno successivo dopo un impervio contraddittorio con ben due

edizioni dell'apposita Commissione Ministeriale di controllo: la prima era composta da Enrico Del Debbio, Giovanni Ponti e Giuseppe Vaccaro; la seconda oltre a Plinio Marconi comprendeva Gherardo Bosio e Guglielmo Ulrich, entrambi attivi nello stesso periodo come progettisti di piani regolatori per l'Africa Orientale Italiana (A.O.I.).

La nuova proposta di fondazione urbana prevedeva la traslazione verso sud del settore urbano direzionale, lasciando così fuori da qualsiasi previsione i tre poli preesistenti; anzi la *via Imperiale* avrebbe avuto un solo terminale verso nord consistente nella nuova residenza Vicereale, un monumentale ancorché elegante complesso palaziale novecentista circondato da una sistemazione a giardino paesistico la cui analogica forma planimetrica faceva riferimento al significato in amarico del nome Addis Abeba ('Nuovo Fiore'). Il nuovo fondale avrebbe dovuto fare anche da terminale al 'fuso' direzionale escludendo dal nuovo impianto di fondazione sia la Cattedrale di San Giorgio sia il Nuovo Ghebì, mentre verso sud l'arteria principale, senza più il complesso del Vecchio Ghebì come fondale, sarebbe stata raccordata con la via di comunicazione con Dire Dawa.

Il progetto per Addis Abeba differisce in maniera totale dagli altri piani urbanistici approntati con sorprendente celerità, ma ancora secondo i criteri dell'*Edilizia Cittadina*, dai progettisti dell'Ufficio Tecnico del Governatorato o da navigati esperti nella redazione di piani per l'Oltremare come V. Cafiero, O. Cavagnari, G. Ferrazza⁵. Anche in questi casi il principio della gerarchizzazione del sistema viario ha come sua costante l'adozione di fondali e di scambiatori di direzione quali strumenti di controllo progettuale degli ordinamenti urbani. Non fanno eccezione neanche due 'fuori classe' come G. Ulrich e G. Bosio nei loro piani regolatori, redatti fra il 1936 e il 1938, per Gimma, il primo, per Dessiè e Gondar, il secondo; ma la loro progettazione di nuovi centri è, come nel caso di Guidi e Valle anche se per contesti ben più contenuti, già pienamente partecipe di un orientamento scientifico di impronta funzionalista.

Tra l'altro l'esperienza professionale consumata da Bosio in A.O.I.⁶, anche se non senza contrasti, è fondamentale per la sua successiva missione di urbanista in Albania.

La breve ma intensa attività professionale di Bosio in Albania comincia con la stesura del *Piano Regolatore di Tirana* e con la fondazione dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania; ufficio che dirigerà a partire dal mese di luglio del 1939, e fino a pochi mesi prima della morte avvenuta nel 1941 dopo

5. Per i piani urbanistici in A.O.I. si veda «Gli annali dell'Africa Italiana», a. II, vol. IV, 1939.

6. Sui piani per l'A.O.I. di Bosio si veda Gherardo Bosio, *Progetti di massima per i piani regolatori di Gondar, Dessiè e Gimma*, in «Architettura - Rivista del Sindacato Nazionale Fascista», XVI, XII, dicembre 1937, pp. 769-792.

meno di un anno di malattia, e nel quale sarà coadiuvato da Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi. In realtà, solamente il 12 ottobre del 1939 il Luogotenente Generale Francesco Jacomoni di San Sovino avrebbe ratificato, con Decreto Luogotenenziale, l'atto costitutivo di questo importante organo tecnico⁷.

Nella prima fase del suo mandato Gherardo Bosio si occuperà personalmente a Tirana anche della ridefinizione del *viale dell'Impero*, ribattezzato così dopo l'unione del Regno d'Albania con il Regno d'Italia⁸.

Il nuovo ruolo dell'Italia in Albania imponeva un'impennata di finanziamenti, rispetto alle passate modalità strumentali di penetrazione economica e al tenore delle precedenti iniziative della Società per lo sviluppo economico dell'Albania (S.V.E.A.) e, poi, della Società Generale Immobiliare di Lavori di Utilità Pubblica (S.O.G.E.N.E.)⁹.

Fra il 1939 e il 1940 l'ufficio diretto da Bosio produce, tra l'altro, i piani per: Còriza, *Progetto per la piazza* (G. Bosio con F. Poggi e F. Orzali); Durazzo, *Piano Regolatore* (G. Bosio con F. Poggi e F. Orzali); Scutari, *Piano Regolatore* (G. Bosio con F. Poggi e F. Orzali); Valona, *Piano Regolatore* (G. Bosio con G. Paladino); Elbassan, *Piano Regolatore* (G. Bosio con I. Lambertini); Porto Edda, *Piano Regolatore* (G. Bosio con G. Paladino); Tirana, *Piano Regolatore* (G. Bosio con I. Lambertini).

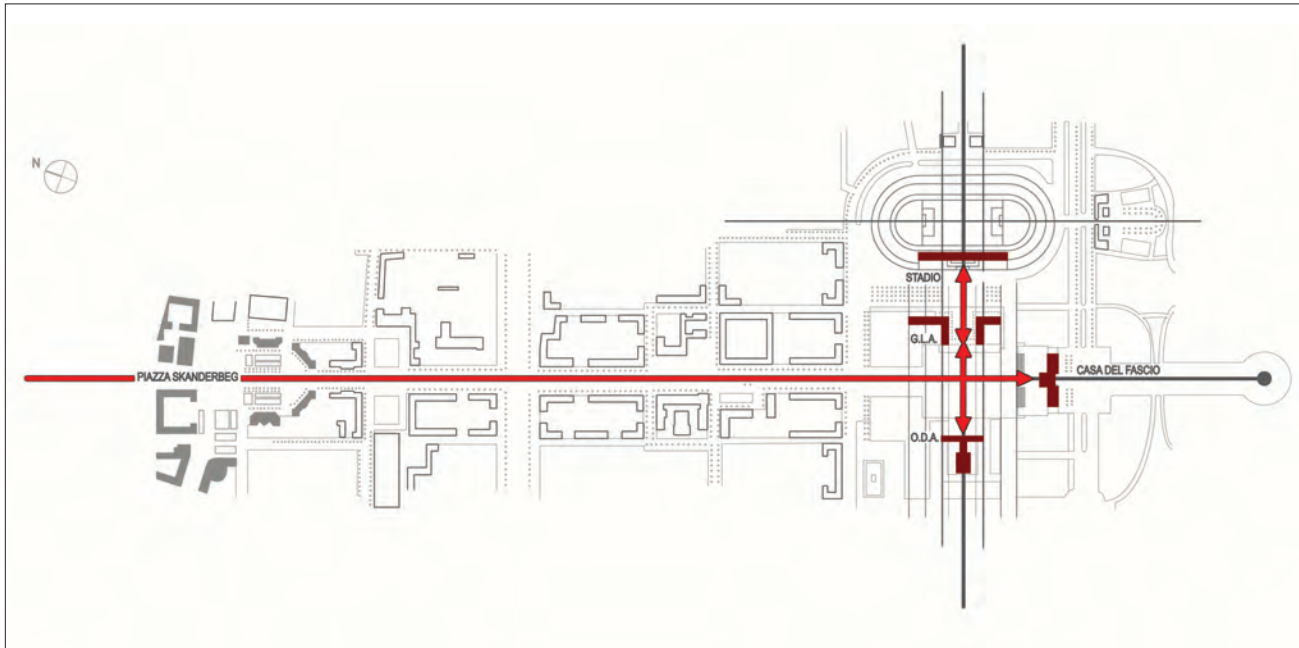
A questa intensa attività si aggiungono i progetti di Bosio per sistemazioni di spazi urbani a Tirana di notevole rilevanza e per architetture istituzionali o d'uso collettivo fra cui: l'Hôtel Dajti; l'ampliamento e la riforma della ex Villa Reale (con Ferdinando Poggi); gli Uffici Luogotenenziali (con Ferrante Orzali); lo stadio; il piano particolareggiato per la parziale riforma di piazza Skanderbeg; la sistemazione di piazzale Littorio (oggi Sheshi Nene Tereza).

Un rarefatto invaso urbano, quest'ultimo, il cui perimetro quadrangolare è definito dall'alternarsi dei diversi segmenti di una scenografica cornice di gradinate con gli imponenti corpi di fabbrica delle sedi istituzionali: la Casa del Fascio (con Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi), posizionata a fondale della riformata via dell'Impero e al posto del magniloquente previsto Palazzo del Presidente della Repubblica d'Albania progettato nel 1926 da Armando Brasini; la sede dell'Opera

7. Sull'istituzione e sull'attività dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania si veda Maria Adriana GIUSTI, *Albania. Architettura e città, 1925-1943*, Maschietto Editore, Firenze 2006.

8. Sulla vite e le opere di Gherardo Bosio si veda Carlo CRESTI (a cura di), *Gherardo Bosio, architetto fiorentino, 1903-1941*, Angelo Pontecorboli Editore, Firenze 1996.

9. Sulla presenza di imprese e di progettisti italiani in Albania, oltre al volume di M.A. Giusti, si veda Milva GIACOMELLI, Armand VOKSHI (a cura di), *Architetti e ingegneri italiani in Albania*, Edifir, Firenze 2012.



5

5_Schema planimetrico, con relazioni assiali, relativo alla sistemazione del Viale dell'Impero e del Piazzale del Littorio prevista dal *Piano Regolatore Generale per la città di Tirana* redatto da G. Bosio con I. Lambertini, 1939-1941; ridisegno di F. Malleo ed E. Sessa (2011) e elaborazione grafica di Maria Antonietta Cali (2022).

del Dopolavoro Albanese (con Orzali e Poggi) e la Casa della Gioventù del Littorio Albanese (con Orzali e Poggi) bilanciate sull'asse della piazza del Littorio, dominata dalla Casa del Fascio, dissimili tanto per aggregazioni stereometriche quanto per ordinamento e tuttavia disposte in una sorta di composizione unitaria, ma traslata, a costituire un virtuale 'asse d'onore' ortogonale rispetto alla direttrice di via dell'Impero. Il progetto definitivo per la sistemazione di quest'ultima e, soprattutto, del suo terminale 'foro' monumentale con svettante 'Torre Littoria' (a domino dell'asse viario e del retrostante parco), in qualche modo suscettibile dell'irrealizzato 'cardo' di Addis Abeba, pur assecondando l'impianto previsto nel 1926 riforma considerevolmente l'assetto architettonico pensato da Brasini: l'asse viario, tracciato a partire dal piazzale dei Ministeri, avrebbe dovuto essere affiancato da isolati quadrangolari prevalentemente edificati perimetralmente e con ampie corti a giardini. Un sistema edilizio con corrispondenze assiali (anche in relazione ai varchi), interrotto solo dall'alveo rettificato del fiume Lana.

Con la sistemazione di questo settore urbano, cui attribuisce un dissimulato orientamento antitetico rispetto al monodirezionale segno territoriale che da piazza Skanderbeg prolungava verso sud il Boulevard Zog fino all'area destinata all'impianto del Parku i Madh, Bosio impone un virtuale asse trasversale quale nuovo elemento ordinatore del piazzale delle adunanze, pensato come terminale del Viale dell'Impero [Fig. 5].

Disponendo ortogonalmente ad esso, e in sequenza da est a ovest, lo stadio con



6_Tirana, complesso della Casa della Gioventù del Littorio Albanese (Gherardo Bosio Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi, 1939-1941) sul fondale est dell'asse trasversale di Piazzale Littorio, con il portico per l'accesso al retrostante piazzale dello Stadio (foto E. Sessa, 2011).

6

il piazzale antistante e la Casa della Gioventù del Littorio Albanese [Fig. 6], dal lato est di Piazzale Littorio e, dal lato opposto, la sede dell'Opera del Dopolavoro Albanese [Fig. 7], costituiva un sistema gerarchizzato in alternativa a quello ereditato, e forse non condiviso, dal piano di Brasini. Di questo avrebbe infatti voluto correggere persino l'inizio riformando, sia pure solo in parte, l'immagine e il ruolo di piazza Skanderbeg.

Sottile e inappuntabile interprete del buon gusto di una colta ed esclusiva committenza, votata ad una modernità persuasiva e che si pretendeva 'umanizzata', Bosio, anche in virtù dell'impalcato razionale mostrato con le sue sortite nel campo della pianificazione in A.O.I., è individuato dal Sottosegretario di Stato per gli Affari Albanesi Zenone Benini come l'artefice ideale per imprimere una svolta significativa all'attività edificatoria e urbanistica italiana in Albania.

Questa 'monumentalità razionalizzata' muove certo dalla svolta impressa da Marcello Piacentini alla cultura italiana del progetto, ma che in anni di autarchia aveva finito per assumere valenze più complesse; l'austerità, non disgiunta dal senso del grandioso, finiva per assegnare alle fabbriche istituzionali del regime un valore aggiunto, quello cioè della 'virtù'.

Un sottile filo rosso lega le esperienze consumate da Bosio in contesti così diversi (soprattutto per le implicazioni socio-ambientali e istituzionali) come il posse-

7_Tirana, complesso della sede dell'Opera del Dopolavoro Albanese (Gerardo Bosio con Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi, 1939-1941) sul fondale ovest dell'asse trasversale di Piazzale Littorio (foto E. Sessa, 2011).



7

dimento dell'Abissinia e il regno dell'Albania unificato al regno d'Italia. Lo slancio razionale dei piani e dei progetti di architetture da frontiera per Gondar, Gimma, Dessié e Addis Abeba, esalta la sua precedente ricerca di oggettività decantandone le morbide connotazioni mediterranee.

Così l'edificio a torre progettato da Bosio per la piazza del Governo a Gondar viene riproposto a Tirana quale fondale della via dell'Impero come Casa del Fascio. Esso assume tuttavia, nella nuova versione, una rinnovata *facies* massimamente marziale, quasi a dominio dell'intero assonante complesso del piazzale Littorio [Fig. 8].

La silente spazialità del piazzale Littorio, fondata su squadrature stereometriche e sul contrappuntistico ordinamento dell'insieme e delle singole fabbriche, annuncia un nuovo corso della progettazione architettonica e urbanistica di Bosio, che la sua morte prematura interrompe.

Preceduto da alcuni piani regolatori di nuova concezione, emblematici di una svolta nella cultura del progetto urbano (e quasi sempre redatti in relazione a partecipazioni a concorsi nazionali di una certa rilevanza), l'articolato e impegnativo programma di produzione edilizia e di pianificazione urbanistica promosso nell'ambito della formidabile operazione di regime finalizzata alla valorizzazione dei territori dell'Oltremare, ha una delle sue principali ragion



8_Tirana, complesso della Casa del Fascio Albanese (Gherardo Bosio con Ferrante Orzali e Ferdinando Poggi, 1939-1940) sul fondale sud dell'asse urbano longitudinale di Viale dell'Impero e di Piazzale Littorio (foto E. Sessa, 2011).

8

d'essere nella maturazione, quasi a ridosso della fine del terzo decennio del XX secolo, di un diverso orientamento del regime fascista nei confronti dei possedimenti.

Esso (nelle nuove acquisizioni territoriali del ventennio, cioè l'Abissinia e l'Albania) si candidava, soprattutto in seguito alla svolta del regime del biennio 1931-1932 in materia di politica dell'immagine e di strutturate logiche programmatiche, ad assumere il ruolo di laboratorio progettuale per la maturazione, anche nell'architettura e nell'urbanistica dell'Italia fascista, di una linea italiana nell'ambito del fenomeno internazionale di rinnovamento della cultura del progetto.

È un nuovo corso dalla cultura urbanistica italiana che avrebbe lasciato il segno: a due anni dall'entrata dell'Italia nel Secondo Conflitto Mondiale, mentre i progettisti dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, ormai orfano di Bosio suo fondatore, continuano a redigere piani regolatori e piani particolareggiati di qualità, quasi incuranti dell'evidente crollo del dispositivo politico-militare del regime, e i possedimenti dell'Africa Orientale Italiana sono già persi (in barba ai tanti sforzi di valorizzazione e di programmazioni urbani-

stiche), viene emanata la Legge Urbanistica Statale del 17 agosto 1942, n. 1150, che faceva propri quei principi di zonizzazione perseguiti sperimentalmente per una ristretta aliquota di piani per l'Oltremare.

Ne erano stati artefici giovani architetti e ingegneri, non più di un ristretto manipolo, il cui approccio scientifico alla progettazione di piani per i centri abitati non era stato preclusivo nei confronti della storicizzata immagine della città con fondali di strade; una componente metastorica, questa, da loro ritenuta nota distintiva della civiltà urbana italiana.



L'ASSE VIA GUIDO RENI - PIETRO DE COUBERTIN E I FONDALI DI MONTE MARIO E VILLA GLORI: PROGETTI INTERROTTI E TRAIETTORIE FUTURE PER IL QUARTIERE FLAMINIO A ROMA

The axis via Guido Reni - Pietro de Coubertin and the backdrops of Monte Mario and Villa Glori: disrupted plans and future trajectories for the Flaminio district in Rome

DOI: 10.17401/su.15.mcg17

Maria Clara Ghia

Sapienza Università di Roma
mariaclara.ghia@uniroma1.it

Parole chiave

Villa Napoléon, Gran Parco Margherita, Foro Mussolini, Villaggio Olimpico, Auditorium Parco della Musica

Abstract

Il saggio analizza le dinamiche di trasformazione del quartiere Flaminio a Roma a partire dal ruolo assunto dall'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e dal suo rapporto con i due irrisolti 'fondali verdi', le colline di Villa Glori e Monte Mario.

L'asse in questione, luogo di tensione tra modelli preesistenti, progetti interrotti e idee per il futuro, è studiato nella sua definizione a partire dal primo Ottocento, per dimostrare quanto il suo disegno sia radicato nello sviluppo della città moderna e contemporanea e si costituisca oggi come brano urbano su cui gravitano alcune delle più importanti realizzazioni romane del secondo Novecento.

Come fondali, due opere d'eccezione, i cui dintorni necessitano di interventi di riqualificazione: da una parte l'Auditorium Parco della Musica di Renzo Piano che non è mai stato riconnesso alla sovrastante Villa Glori; dall'altra la Casa delle Armi di Luigi Moretti che versa in stato di degrado nello slargo informe di via Morra di Lavriano.

The essay analyzes the dynamics of transformation of the Flaminio district in Rome, on the basis of the role assumed by the axis via Guido Reni - Pietro de Coubertin and its relationship with the two unresolved 'green backgrounds', the hills of Villa Glori and Monte Mario.

The axis in question, place of tension between pre-existing models, disrupted plans and ideas for the future, is studied in its definition from the early nineteenth century, to demonstrate how much its design is rooted in the development of the modern and contemporary city, and it is constituted today as an urban portion on which some of the most important Roman buildings of the Second Twentieth Century gravitate.

As backdrops, two exceptional works, whose surroundings still need redevelopment projects: on the one hand the Auditorium Parco della Musica by Renzo Piano, that has never been reconnected to the Villa Glori above; on the other the Casa delle Armi di Luigi Moretti, which is in a state of decay in the shapeless widening of via Morra di Lavriano.

Il tracciato via Guido Reni - Pietro de Coubertin, che si estende tra le due colline di villa Glori e Monte Mario, definisce un ambito di sviluppo prioritario per Roma contemporanea¹. L'area che lo circonda è un brano di città esemplificativo delle dinamiche complesse attraverso le quali si è formata la città dal Novecento ad oggi. Non si tratta dello studio di un progetto unitario di 'strada con fondale'², ma piuttosto delle vicende che hanno portato al disegno di un asse stradale i cui fondali sono venuti definendosi nel tempo, e avrebbero potuto assumere varie configurazioni poi negate dall'interruzione di progetti rimasti su carta, per cui la loro conformazione appare ancora tutt'altro che risolta.

Non è facile infatti incontrare, nel tessuto frammentato e confuso della città contemporanea, l'immagine chiara e definita di assi prevalenti ed edifici che ne concludono chiaramente la traiettoria, piuttosto immagini di questo tipo si ravvisano, nel magma urbano stratificato, come appartenenti ad epoche precedenti, preservate nel tempo e a volte assediate da un intorno costruito che di siffatte impostazioni geometriche o prospettiche non riconosce né rispetta le regole.

Uno dei più acuti osservatori dei fenomeni delle metropoli odierne, Rem Koolhaas, scrive nel suo ultimo libro:

«L'immagine della città moderna, almeno com'era stata prevista, non è mai stata realizzata da nessuna parte. La città con cui oggi dobbiamo arrangiarci è praticamente costituita da frammenti di modernità [...]. Ma di questa mancata riuscita non farei un dramma: questi strati neo-moderni, che negano letteralmente la città tradizionale nello stesso modo in cui negano il progetto iniziale della modernità, offrono nuovi temi su cui lavorare. Attraverso di loro si possono mettere a confronto edifici di epoca e spazialità diverse, cosa che era inconcepibile per la pura dottrina del modernismo. Da loro si può anche imparare a destreg-

1. Fonte preziosa per la stesura di questo saggio è stata la ricerca condotta, all'interno del Dipartimento di Architettura e Progetto di Sapienza Università di Roma, dal Laboratorio QART, confluita nel libro a cura di Piero Ostilio Rossi, *Flaminio Distretto Culturale di Roma*, Quodlibet, Macerata 2020.

2. Per un chiarimento sul concetto e sui temi della 'strada con fondale' si rimanda a Marco Cadinu (a cura di), *Le strade con fondale. La progettazione coordinata di strade e architetture tra Medioevo e Novecento (XI-XVI secolo)*, in «Storia dell'Urbanistica», 14, 2022.

giarsi con i substrati, mescolando il già costruito con il progetto ideale»³.

A partire da questa considerazione di Koolhaas, sembra di poter guardare alla situazione attuale di molte parti delle nostre metropoli con uno sguardo progettuale meno disfattista: 'non fare un dramma' della mancata realizzazione della città moderna, ripartire dai frammenti che di essa restano sul territorio per ricollegarli con brani urbani e edifici di epoche diverse. Nello studio della città contemporanea può essere questa la strategia per selezionare, tra progetti interrotti e città realizzata, ciò che occorre ricordare, per decidere di che cosa conservare le tracce, per rintracciare indizi di ricerche che vale la pena approfondire. Senz'altro è il caso del nostro asse. È evidente che la sua configurazione ha influito in maniera determinante sul disegno di uno dei quartieri più rilevanti nella città attuale, nel quale sono stati realizzati edifici di importanza cardinale nella storia di Roma moderna e contemporanea. Inoltre i suoi due fondali, oggetto di molte proposte da rileggere oggi per trarne indicazioni di ricerca storica e progettuale, hanno caratteristiche di particolare interesse per vari aspetti: prima di tutto dal punto di vista naturalistico, trattandosi di due colline verdi che per valore ambientale e impatto visivo costituiscono una enorme ricchezza in questo quadro urbano, e poi dal punto di vista architettonico, poiché vi si attestano due opere di enorme rilievo della storia del Novecento romano, ovvero sotto Monte Mario la Casa delle Armi di Luigi Moretti (1933-37) e sotto villa Glori l'Auditorium Parco della Musica di Renzo Piano (1995-2002). [Fig. 1]

Dalla villa Napoléon ai Campi Dux

Studiando a ritroso nel tempo le piante e le fotografie aeree della zona, si rileva immediatamente un fatto interessante: il tracciato preso in analisi si dispone con andamento perfettamente ortogonale rispetto a quello che era stato storicamente l'asse di sviluppo di Roma verso nord, ovvero la via Flaminia, sin dal III secolo a.C. strada di ingresso settentrionale alla città, che superato il fiume puntava direttamente verso il rilievo del colle Capitolino e che aveva acquisito un fondale d'eccezione con la ricostruzione cinquecentesca di Porta del Popolo. Del 1560 circa è anche la realizzazione di via di Porta Angelica, accesso al Vaticano tracciato da Pio IV lungo la riva destra del fiume: la strada da Ponte Milvio seguiva l'ansa del Tevere e circa all'altezza di villa Madama proseguiva in rettilineo verso sud, con un percorso quasi parallelo a quello della via Flaminia lungo la riva sinistra del fiume. L'asse

3. Rem KOOLHAAS, *Testi sulla (non più) città*, Quodlibet, Macerata 2021, pp. 42-43.



1 | 2

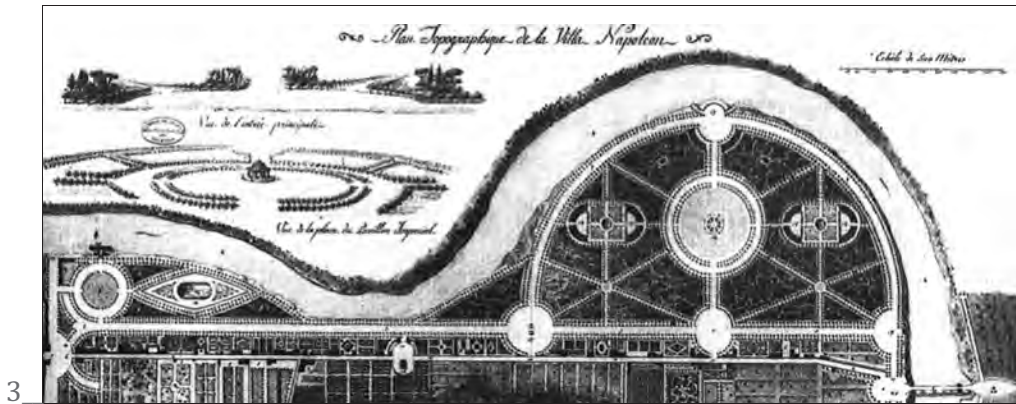
1_ Il masterplan per la rigenerazione urbana del quartiere Flaminio pubblicato in Rossi, *Flaminio*, cit. p. 13. Evidenziati dall'autrice, l'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin e i fondali sotto Monte Mario e Villa Glori: da una parte la Casa delle Armi di Luigi Moretti, dall'altra l'Auditorium Parco della Musica di Renzo Piano.

2_ Le strade di accesso a Roma e al Vaticano nella pianta del Genio Militare, 1900.

ortogonale alla via Flaminia verso il Tevere, che si consoliderà nei secoli successivi, arriva al fiume proprio in corrispondenza dell'avvio di via di Porta Angelica, tagliando a metà la piana nell'ansa maggiore del fiume. [Fig. 2]

Si può così supporre che l'idea di connettere le due principali vie di accesso alla città da nord con un asse trasversale animi il disegno del 1809 di Giuseppe Valadier per la villa Napoléon, sistemazione a giardini pubblici della zona tra ponte Milvio e Porta del Popolo, primo progetto del quale si occupa la Consulta Straordinaria costituita da francesi e piemontesi per definire l'ingresso a Roma venendo dalla Francia⁴: se da una parte si ribadisce l'importanza della "passeggiata Flaminia", viale alberato da percorrere a piedi o in carrozza, poi definita dal progetto di Raffaele De Vico nel 1924, dall'altra si traccia appunto per la prima volta

4. Vedi Elisa DEBENEDETTI, *Valadier e Napoleone: diario architettonico*, in «Publications de l'École Française de Rome», n. 96, 1987, pp. 519-556.



3

un asse perpendicolare, coincidente con quello odierno di via Guido Reni. Il progetto è inviato a Parigi ma Napoleone, occupato in più gravi impegni, non accetta l'omaggio e non si avviano i lavori. [Fig. 3]

Prima del disegno del Valadier, anche Giuseppe Camporesi, Giuseppe Palazzi e Raffaele Stern avevano immaginato un grande giardino in quest'area negli studi per il nuovo Campo Marzio del 1805, e anche nella loro visione l'asse di maggiore importanza, ortogonale alla Flaminia, tagliava in due porzioni simmetriche l'ansa del fiume, ampliandosi in un gioco di rotonde alberate.

I progetti non realizzati continuano a influenzare l'immaginario urbano e nel primo piano regolatore redatto per Roma Capitale d'Italia, nel 1883, Alessandro Viviani prevede nella zona il Gran Parco Margherita, giardino adatto alla nuova idea di città borghese⁵. Dalla pianta di Roma pubblicata nel 1890 dallo Stabilimento Virano, nella quale compaiono le nuove previsioni di piano, si comprende tuttavia che il parco è disegnato questa volta verso Acqua Acetosa e Monti Parioli per collegarsi con villa Borghese, mentre l'area tra la via Flaminia e l'ansa del Tevere è disegnata con una geometria molto densa e regolare, secondo un asse di simmetria coincidente con via Guido Reni. [Fig. 4]

Sono, questi disegni, tappe fondamentali nella definizione degli spazi dell'area in esame che prenderà forma compiuta nel piano regolatore del 1909 di Edmondo Sanjust di Teulada⁶: il Gran Parco Margherita si definisce a questo punto come area verde a destinazione sportiva e vi si colloca il nuovo Ippodromo, mentre la zona verso l'ansa del Tevere è destinata a residenze e segue il disegno di un tridente impostato sull'asse di via Guido Reni, che si innesta sulla Flaminia

5. Vedi Roberto CASSETTI, Marcello FAGIOLO, *Roma il verde e la città*, Gangemi, Roma 2002, pp. 234-235.

6. Vedi Piero Ostilio ROSSI, *Roma. Guida all'architettura moderna 1909-2011*, Laterza, Roma-Bari 2015, pp. 10-15.

4_ La pianta di Roma pubblicata dallo stabilimento Virano, 1890.



4

in una piazza di accesso al parco e si prolunga poi fino alle pendici di villa Glori. È dunque sotto l'Amministrazione Nathan che il quartiere Flaminio assume i caratteri che manterrà fino ad oggi e che l'asse qui preso in esame è tracciato compiutamente, tra l'altro con l'ipotesi della realizzazione di un ponte sul Tevere che arrivi a ricongiungere Monte Mario con questa parte di città. [Fig. 5]

Come è noto, sono gli anni in cui è attiva l'Associazione Artistica fra i Cultori di Architettura⁷ per approfondire le previsioni di piano. La proposta per i quartieri di Piazza d'Armi e Flaminio del 1915 scende nel dettaglio e definisce il progetto di Sanjust: le aree a destinazione residenziale intensiva sono concentrate lungo l'attuale via Pinturicchio e verso il punto di raccordo del tridente, ora non attestato sul fiume ma in posizione più centrale rispetto all'ansa. Lungo il Tevere, invece è segnato un 'edificio di speciale importanza', che avrebbe costituito, se realizzato, il vero e proprio sfondo del nostro asse: si tratta del primo progetto compiuto di strada con fondale nell'area, che resta tuttavia su carta. [Fig. 6]

Intanto Armando Brasini⁸ sta formulando le sue magniloquenti visioni, che resteranno irrealizzate, per il trionfale mausoleo di Dante da ponte Milvio fino alle colline della Farnesina, e pur restituendo nel suo disegno tutta l'importanza all'asse principale della via Flaminia, non dimentica di dare peso anche all'asse trasversale, che si attesta sul Tevere con una piazza rettangolare, si incardina

7. Gustavo GIOVANNONI, *Studio del Piano Regolatore di Piazza d'Armi e del Quartiere Flaminio*, in «Annuario dell'Associazione Artistica fra i Cultori dell'Architettura», Roma 1916, pp. 81-94.

8. Vedi Mario PISANI, *Architetture di Armando Brasini*, Officina, Roma 1996, p. 23.



5 | 6

sulla Flaminia con una rotonda e prosegue in rettilineo fino a villa Glori.

Nel frattempo l'area sta cambiando: lungo via Guido Reni è iniziata nel 1905 la realizzazione delle Officine della Società Automobili Roma e della Società per l'Acciaio, poi sostituite da quelle per la Regia Fabbrica d'Armi in vista della prima guerra mondiale, con le adiacenti caserme realizzate subito dopo l'entrata in guerra, due grandi isolati che resteranno sempre separati dal tessuto del quartiere. Di fronte, è costruita da Aristide Leonori la chiesa di Santa Croce al Flaminio (1919-23). Si tratta di due episodi che rinforzano il ruolo di via Guido Reni come asse centrale dell'area, e sulla strada continueranno ad attestarsi le maggiori emergenze architettoniche fino ai giorni nostri.

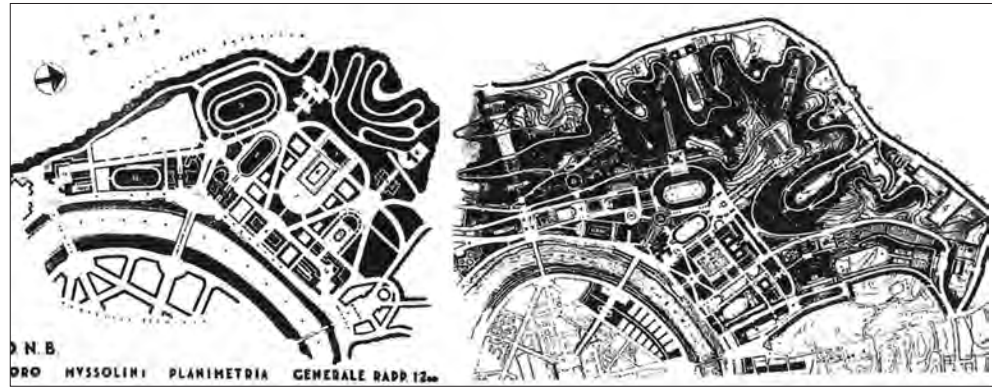
Intorno, sono realizzate le testate del tridente di strade che convergono su piazza Gentile da Fabriano e più a sud, nel 1919, la Villa Riccio su progetto di Edgardo Negri, per ospitare i dipendenti delle Poste e dei Telegrafi. Caserme, palazzine, verde pubblico e privato, intensivi: con il tempo tessuti urbani radicalmente diversi si affiancano l'un l'altro, caratteristica primaria della città contemporanea così ben rispecchiata in questo quartiere.

Al di là della via Flaminia invece sono costruiti, in occasione del Cinquantenario dell'Unità d'Italia, l'Ippodromo dei Parioli e lo Stadio Nazionale, quest'ultimo nell'area compresa tra viale Tiziano e via Maresciallo Pilsudski su progetto di

5_ Il piano regolatore di Roma del 1909: particolare dell'area relativa al Flaminio.

6_ La proposta di piano regolatore del quartiere di Piazza d'Armi e del quartiere Flaminio dell'Associazione Artistica fra i Cultori di Architettura, 1915.

7_A sinistra: Enrico Del Debbio, piano per il Foro Mussolini, 1932; a destra: Luigi Moretti, piano per il Foro Mussolini, 1941.



Marcello Piacentini con l'ingegner Angelo Guazzaroni e le opere scultoree di Vito Pardo. L'orientamento di queste strutture sportive rafforza il taglio ortogonale rispetto alla via Flaminia, e dà enfasi alla visuale dello sfondo verde di villa Glori, dove Raffaele de Vico disegna il parco della Rimembranza nel 1924.

Vale la pena sottolineare che, secondo De Vico, il progetto per villa Glori avrebbe dovuto trovare rispondenza al di là del Tevere in un altro parco su Monte Mario, disegnato nel 1925, con accesso dalle rive del fiume in continuità con il nostro asse⁹. Questi studi ci lasciano intendere come negli anni Venti si immaginasse una passeggiata per connettere i due poli verdi di Villa Glori e Monte Mario attraverso un percorso di attraversamento del fiume e la risalita al forte in cima alla collina tramite una strada a tornanti.

Il primo progetto per il Foro Mussolini, tra il fiume e Monte Mario, è quello del 1928 di Enrico Del Debbio, poi sostituito da Luigi Moretti dal 1933¹⁰. Non si ha in questa sede lo spazio per un'accurata descrizione dell'importanza del 'fondale verde' nei progetti per il Foro, ma appare opportuno almeno ricordare che volontà di Moretti era quella di far emergere da questo sfondo il Colosso, l'enorme statua di Aroldo Bellini con le fattezze del Duce, su una piattaforma rettangolare appoggiata al pendio naturale. Inoltre, se l'asse principale di accesso al Foro è il piazzale dell'Impero, l'asse secondario si svolge parallelo al corso del Tevere e ha come fondale l'edificio della Casa delle Armi del 1933-1937. In questo punto il disegno di Moretti si ricollega al nostro asse. Al di là della Casa delle Armi è immaginata una piazza, dalla quale da una parte si raggiunge via Guido Reni grazie a un ponte il cui disegno è chiaramente evidente nel piano regolatore per il Foro Italico del 1941, dall'altra si sale con un percorso a tornanti sulla collina di Monte Mario. [Fig. 7]

9. Vedi Gianpaola SPIRITO, *Piani, progetti e trasformazioni reali*, in ROSSI, *Flaminio*, cit., p. 159.

10. Per un'approfondita analisi si rimanda a Antonella GRECO, Salvatore SANTUCCIO, *Atlante storico delle città italiane, Roma. 1. Foro Italico*, Multigrafica, Roma 1991.

In stretta relazione con il Foro, sulla sponda opposta del fiume, l'area dell'Ippodromo si trasforma negli anni Trenta in Piazza d'Armi per le esercitazioni militari, i cosiddetti "Campi Dux", e dal 1927 si procede alla ristrutturazione dello Stadio Nazionale intitolato al Partito Nazionale Fascista sempre ad opera di Marcello Piacentini, questa volta con Amleto Cataldi che realizza per l'ingresso i celebri gruppi scultorei del 'pugilato', della 'lotta', della 'corsa' e del 'calcio'¹¹. L'intenzione doveva essere quella di dare all'area intorno allo stadio particolare rilevanza. Lo dimostra il fatto che, nella tavola dello schema per le ferrovie metropolitane nell'area urbana di Roma predisposta dal Gruppo Urbanisti Romani nel 1929, la fermata della metropolitana è posta proprio all'incrocio fra via Guido Reni e la Flaminia. Inoltre, nel Piano Regolatore del 1931, nella zona retrostante lo stadio e sotto villa Glori è segnata l'area della stazione ferroviaria. Accanto alla stazione una vasta piazza si sarebbe attestata proprio alla fine del nostro asse, con lo sfondo verde di Villa Glori alle spalle. Dopo la scelta di realizzare l'E42 alle Tre Fontane, si decide di mantenere Termini come stazione centrale, ma qualora si fossero seguite le indicazioni di piano la stazione sarebbe divenuta il vero e proprio fondale della nostra strada.

Dal Villaggio Olimpico al Miglio delle Arti

Le foto scattate dall'aviazione americana nel 1944 riprendono il Foro Mussolini e la piana oltre il Tevere, una distesa abbandonata che durante la guerra era stata utilizzata come base logistica per gli alleati, poi divenuta campo di sfollati. Quattro anni dopo il Comune bandisce un concorso per la sistemazione della zona dell'ex Piazza d'Armi, prevedendo la realizzazione di un quartiere residenziale e il collegamento alla rete urbana della strada nella quale confluiva tutto il traffico proveniente da nord, l'attuale Corso Francia. Fra gli altri, partecipa Saverio Muratori e disegna un quartiere orientato perpendicolarmente rispetto alla via Flaminia, con un ampio viale di accesso che si conclude in una piazza con al centro un edificio attestato sotto le pendici di Villa Glori, altro progetto ben definito di strada con fondale. Il primo premio è però assegnato a Claudio Longo, ma il progetto non è realizzato e in ogni caso il rapporto con il fondale verde non è studiato e resta irrisolto¹².

Il maggiore impulso progettuale per l'area arriva dal 1955, quando il Comitato

11. Poi collocati negli spazi verdi del Villaggio Olimpico.

12. Federico GORIO, *Progetto definitivo per la sistemazione della zona dell'ex piazza d'Armi a Roma*, in «Urbanistica», n. 3, 1950, pp. 40-41.

Olimpico decide di far svolgere a Roma i giochi del 1960. In soli quattro anni occorre dotare la città delle attrezzature sportive per le competizioni e prevedere alloggi per atleti, organizzatori, rappresentanti della stampa. L'ex Piazza d'Armi è scelta per la realizzazione del Villaggio Olimpico¹³, su progetto di Vittorio Cafiero, Adalberto Libera, Amedeo Luccichenti, Vincenzo Monaco e Luigi Moretti, che disegnano un complesso di palazzine in linea o a croce, con altezza variabile da due a cinque piani a salire da Villa Glori verso la via Flaminia, circondate da zone verdi e sollevate da terra su pilastri per lasciare liberi i percorsi alla quota urbana. Un asse di scorrimento deve a questo punto collegare le vie da nord, la Cassia e la Flaminia, con viale Tiziano e viale Parioli, e sono chiamati Pier Luigi e Antonio Nervi a realizzare il viadotto di Corso Francia, anch'esso su pilastri per facilitare i movimenti lungo le traiettorie da Villa Glori al Tevere. In questa direzione si dispone anche la strada principale del Villaggio, viale della XVII Olimpiade: il complesso è dunque orientato risolutivamente secondo l'asse ortogonale a via Flaminia e appare 'agganciato' a essa tramite il ganglio del palazzetto dello Sport sempre di Nervi (1956-1958). [Fig. 8]

Poco più a sud, è decisa la demolizione dello stadio piacentiniano e la realizzazione dello stadio Flaminio (1957-1959), ancora di Antonio e Pier Luigi Nervi. A questo punto il prolungamento di via Guido Reni verso villa Glori transita esattamente tra i due pesi del palazzetto e dello stadio, e inevitabilmente assume un ruolo cardinale come nervatura dell'area: l'attuale via Pietro de Coubertin è così ormai tracciata nel piano regolatore del 1962.

Una decina di anni dopo, nel 1971, Mario Fiorentino ribadirà l'importanza di questa nervatura con il progetto per il centro direzionale del Flaminio¹⁴: nella necessità di prevedere delle zone filtro tra il centro della città e le strutture direzionali primarie, ossia il mai realizzato Asse Attrezzato, Fiorentino immagina una strada principale che, partendo da Monte Mario, attraversa il Tevere, prosegue sul tracciato di via Guido Reni, oltrepassa la via Flaminia e arriva a Villa Glori, sotto il pendio della quale da una piazza rotonda si diparte un asse obliquo che raggiunge Tor di Quinto. La grande struttura urbana rimane su carta, ma evidentemente l'idea di disegnare coerentemente il fondale alle pendici di Villa Glori è sempre viva.

Assetto definitivo al disegno si ottiene con la decisione di collocare il nuovo Auditorium di Roma non nella zona del Borghetto Flaminio come previsto dal 1949, quando l'area era stata ceduta gratuitamente dal Consiglio Comunale spinto dall'Accademia di Santa Cecilia, ma nel 'vuoto urbano' sotto Villa Glori, tra la col-

13. Ettore DELLA RICCIA, *Villaggio olimpico, quartiere di Roma*, INCIS, Roma 1960.

14. Cina CONFORTO *et alii*, *Città come sistema di servizi*, Editrice Magma, Roma 1976, pp. 158-159.



8_ Il Villaggio Olimpico in una foto aerea degli anni Sessanta: l'asse di via Guidi Reni – Pietro de Coubertin passa tangente al palazzetto dello Sport e prosegue fino alle pendici di Villa Glori.

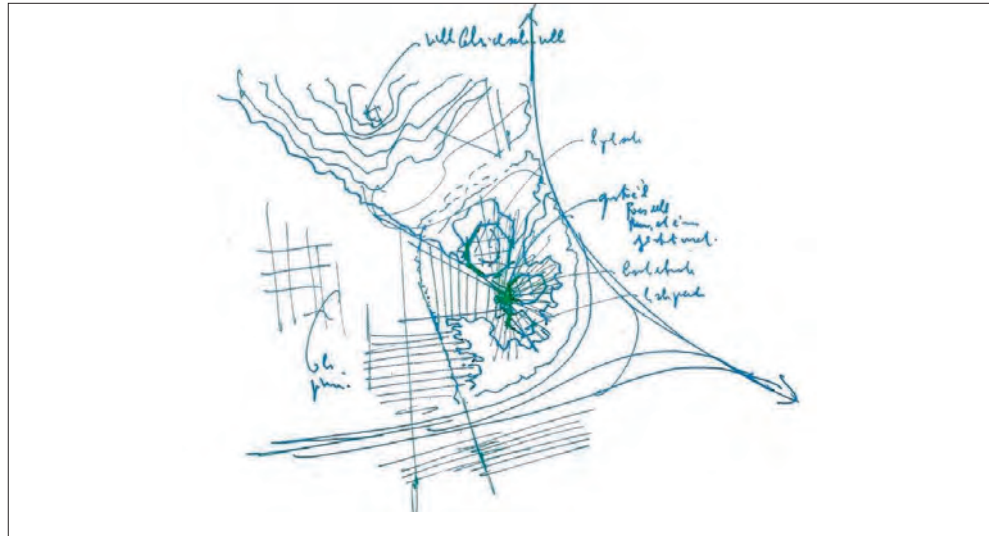
8

lina dei Parioli e la piana del Villaggio Olimpico.

Documento fondamentale per l'analisi del nuovo assetto è il Piano Quadro dell'Area del Flaminio del 1993¹⁵, nel quale l'asse via Reni - de Coubertin assume la stessa rilevanza del viadotto di Corso Francia nell'adeguamento del sistema della viabilità, e proprio all'incrocio fra i due ha inizio l'area di intervento per il concorso per l'Auditorium del 1994. I progetti presentati si configurano tutti, come fondale a via de Coubertin. Si tratta di fondali ambigui, obliqui, asimmetrici, a volte integrati nel verde retrostante, da leggere secondo i codici e le caratteri-

15. Alberto GATTI, *L'Auditorium nel suo futuro contesto*, in Diambra De Sanctis et alii [a cura di], *Concorso per l'Auditorium di Roma. Mostra dei progetti*, Graffiti, Roma 1995, pp. 15-19.

9_Lo schizzo di Renzo Piano per il progetto dell'Auditorium Parco della Musica nel quale l'asse di via de Coubertin è indicato con una linea che curva e si perde nel disegno dell'area verde di Villa Glori, 1994.



9

stiche dell'architettura contemporanea. Nel progetto di García de Paredes il volume della sala principale chiude l'arrivo da via de Coubertin, e la piazza di accesso alle sale è alle spalle di questo volume, sopraelevata, terrazza aperta sul panorama verde di Villa Glori. Nel progetto di Herman Hertzberger è prevista la realizzazione di una collina artificiale con una copertura triangolare ondulata, che nasconde le sale e si dispone a 45 gradi rispetto a via del Coubertin, mentre parallelamente all'asse sono previste fasce destinate alternativamente al traffico veicolare, a quello pedonale e all'edificazione. Nel progetto dello studio Kjaer & Richter l'asse di via de Coubertin taglia un vasto spazio rettangolare punteggiato di cipressi, disposto tra lo stadio Flaminio e il palazzetto dello Sport, per poi attraversare uno specchio d'acqua e dirigersi verso la collina, toccando tangenzialmente il monumentale volume cubico rivestito di marmo bianco contenente le sale. Infine, nel progetto di Renzo Piano, è noto che l'intenzione originaria fosse quella di completare con un 'raccordo artificiale' l'orografia del paesaggio esistente, ricomponendo la frattura tra collina dei Parioli, Villa Glori e la piana del Villaggio Olimpico: arrivando da via de Coubertin i tre gusci delle sale disposte a ventaglio avrebbero dovuto essere percepite in continuità con il verde retrostante, inserite in un vasto parco, il 'parco della musica' appunto, e il percorso avrebbe dovuto salire sulla collina di villa Glori senza soluzione di continuità. Le complesse vicende del cantiere hanno notevolmente mutato l'immagine del progetto, e oggi l'ideale legame tra la 'quota urbana' del Villaggio Olimpico e la 'quota verde' della collina non è ancora risolto: via de Coubertin muore in una rotonda stradale dalla quale si sale ai Parioli, e dal giardino in quota intorno alle sale dell'Auditorium non è possibile raggiungere Villa Glori. [Fig. 9]

L'anno successivo alla conclusione del cantiere per l'Auditorium è redatto il PUF,

10



Progetto Urbano Flaminio-Foro Italico, messo a punto nel 2003, approfondito con studi di fattibilità nel 2005-2006, rimasto poi soltanto strumento di indirizzo non ufficiale perché non si è mai completato l'iter di approvazione. Nel frattempo lungo via Reni è in via di realizzazione il MAXXI (1998-2010): Zaha Hadid immagina un flusso di percorsi che si irradiano dall'interno dell'edificio alla città, collegando le caserme dismesse, che dovrebbero diventare il quartiere Città della Scienza secondo il progetto di Paola Viganò del 2015, con la retrostante piazza Mancini.

Dopo la realizzazione del museo torna evidente l'esigenza di prolungare il sistema lineare disegnato lungo l'asse di via Reni, dedicato alle Belle Arti, allo sport e alla scienza, oltre il Tevere, per una connessione essenziale con il quartiere Della Vittoria. Il ponte della Musica di Buro Happold & Powell-Williams Architects (2000-2011) è realizzato con questo intento. Il percorso prende il nome di Miglio delle Arti, ma attualmente muore nello slargo informe di via Morra di Lavriano, potrebbe salire fino al forte di Monte Mario, comprendendo in una prospettiva allargata le ville Madama e Mazzanti.

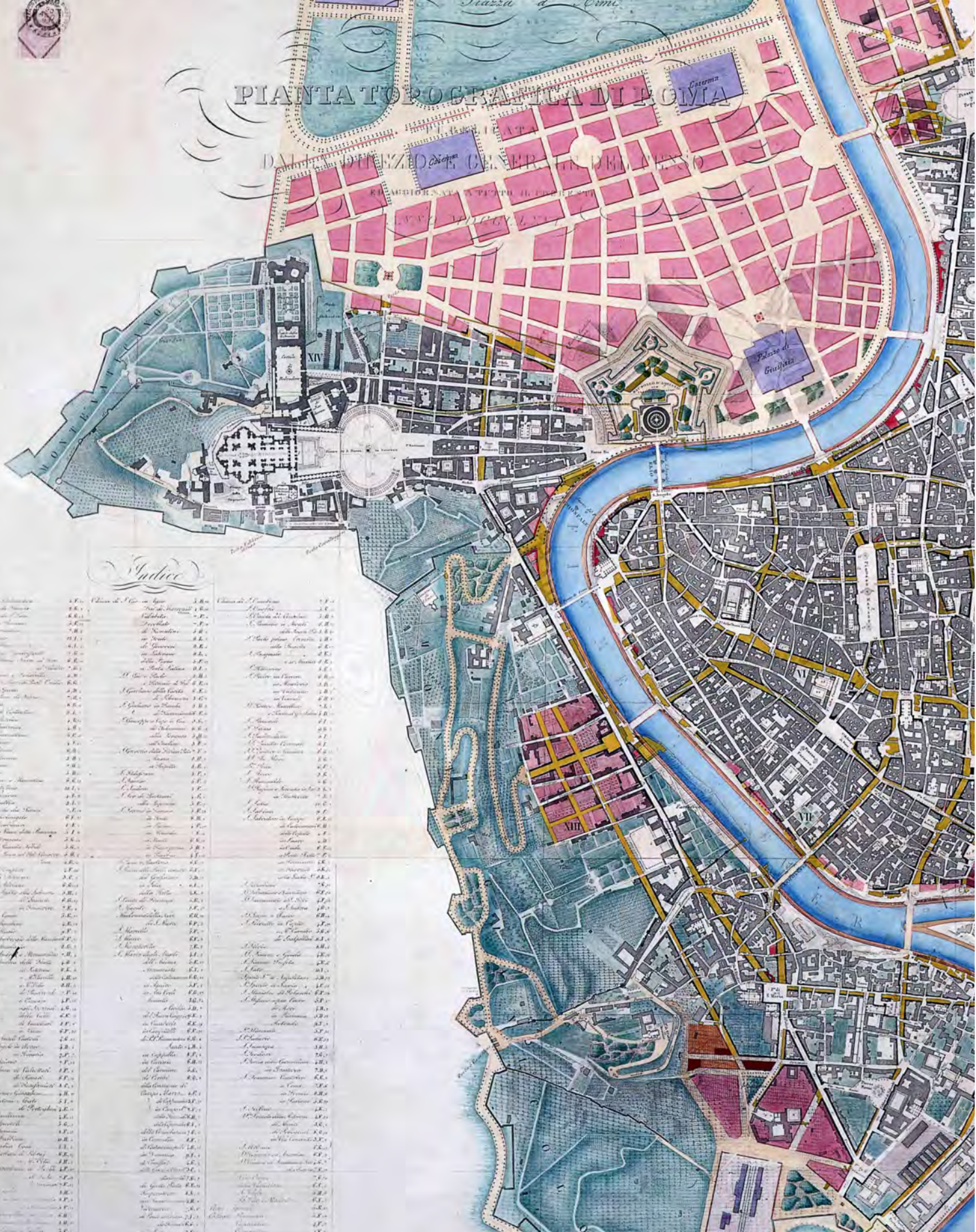
La ridefinizione di questo tracciato e il conseguente disegno di una piazza di arrivo per il ponte della Musica porterebbero a restituire il fondamentale ruolo di cardine alla Casa delle Armi di Luigi Moretti della quale si è già accennato e, di rimpetto, alla Foresteria Sud di Enrico Del Debbio (1933-34). L'urgente progetto di restauro conservativo per la Casa delle Armi dovrebbe essere pensato insieme alla riqualificazione delle aree circostanti, e appare questo il senso delle ultime proposte avanzate per adibire l'edificio a museo dello Sport. [Fig. 10]

L'asse via Guido Reni - Pietro de Coubertin si dovrebbe quindi configurare, nei progetti futuri, come sequenza di spazi di uso pubblico, legando i due ambiti verdi di Villa Glori e Monte Mario alle estremità, riconnettendosi con il corso del Tevere e assumendo il ruolo di 'passeggiata contemporanea' fra i due poli dell'Auditorium e della Casa delle Armi, immaginari pesi ai vertici di una leva distesa ortogonalmente rispetto alla tradizionale passeggiata Flaminia verso il centro di Roma.

10_La testata del Foro Mussolini con alle spalle la collina di Monte Mario in una tempera di Luigi Moretti, 1939.

PIANTA TOPOGRAFICA DI ROMA

DAL DISEGNO DEL C. N. P. R. DI ROMA



Indice

1. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	1. Chiesa di S. Francesco	1.100
2. Piazza di S. Pietro	1.000	2. Chiesa di S. Maria della Pace	1.200
3. Piazza di S. Marco	1.000	3. Chiesa di S. Maria in Ardeatina	1.300
4. Piazza di S. Andrea	1.000	4. Chiesa di S. Maria in Montesano	1.400
5. Piazza di S. Maria in Via	1.000	5. Chiesa di S. Maria in Trastevere	1.500
6. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	6. Chiesa di S. Maria in Via Lata	1.600
7. Piazza di S. Maria in Cosmedin	1.000	7. Chiesa di S. Maria in Via Nova	1.700
8. Piazza di S. Maria in Portico	1.000	8. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	1.800
9. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	9. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	1.900
10. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	10. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.000
11. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	11. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.100
12. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	12. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.200
13. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	13. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.300
14. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	14. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.400
15. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	15. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.500
16. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	16. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.600
17. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	17. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.700
18. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	18. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.800
19. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	19. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	2.900
20. Piazza di S. Maria in Campitelli	1.000	20. Chiesa di S. Maria in Via del Corso	3.000

DALLA VIA LATA AL VITTORIANO. PERSISTENZA E TRASFORMAZIONE DI UN ASSE VIARIO ANTICO PER LA COSTRUZIONE DI UN FONDALE MONUMENTALE

From via Lata to the Vittoriano. Continuity and transformation of an ancient road axis for the design of a monumental backdrop

DOI: 10.17401/su.15.rb18

Roberto Busonera

Università degli Studi di Sassari, DADU
rbusonera@uniss.it

Parole chiave Roma, strade con fondale, topografia urbana, Piazza Venezia
Rome, Streets with Backdrops, Urban topography, Piazza Venezia

Abstract

Il disegno di strade orientate su edifici di rilevante importanza costituisce una rielaborazione della percezione dello spazio che spesso si struttura dal riuso di percorsi viari preesistenti. Il contributo propone una riflessione utile a contestualizzare ulteriormente il tema ed offre una prospettiva di studio relativa ad un'area da sempre cruciale per Roma, quale è quella dell'antica *via Lata* e dell'attuale sistema generato dal rapporto tra via del Corso ed il complesso del Vittoriano. L'importanza della strada e l'analisi diacronica che ne consegue, inquadra l'evoluzione del tessuto urbano attraverso le progressive trasformazioni, siano esse programmate o spontanee, che ne hanno determinato la forma attuale. L'edificazione del complesso monumentale ha rappresentato un fattore destabilizzante per il settore urbano cui fa riferimento, ma ha garantito il progressivo assestamento dell'impianto viario originario, ulteriormente rafforzato dalla più recente realizzazione di Piazza Venezia.

The design of roads oriented on relevant buildings represents a reformulation of the perception of space that is often held by the reuse of pre-existing roadways. This paper proposes some useful considerations to further contextualize the topic and offers a study perspective relating to an area that has always been crucial for Rome, which is the ancient via Lata and the urban system generated by the relationship between via del Corso and the Vittoriano monument. The historical value of the road and the resulting diachronic analysis frames the evolution of this area of the city through the progressive transformations, whether planned or spontaneous, which have determined its current shape. The building of the monumental complex represented a kind of a twisted aspect for the urban sector to which it refers, although it has ensured the gradual settlement of the original road layout, further strengthened by the more recent creation of Piazza Venezia.

Nel quadro degli studi orientati alla lettura ed alla interpretazione delle fasi di vita delle città, i grandi interventi di modifica dei tessuti urbani costituiscono sicuramente un'indicazione significativa. Essenzialmente perché rappresentano la spia di una *rivoluzione* funzionale dello spazio e, dunque, di una trasformazione percettiva del suo significato¹. Tali cambiamenti possono avvenire a seguito di demolizioni e sventramenti del tessuto edilizio tradizionale, oppure in relazione ad interventi additivi, di aggiunta (o sostituzione) di porzioni di città. Le strade con fondale rappresentano una delle soluzioni che spesso realizzano questo cambiamento. Caricata di un particolare significato politico, la progettazione di percorsi stradali rettilinei orientati su edifici di peculiare rilievo costituisce un tema urbanistico riconducibile soprattutto al periodo tardomedievale e rinascimentale, mentre risultano più rari esempi anteriori². Il fondale architettonico, localizzato al termine di una strada rettilinea, assume una spettacolarizzazione tale da poter essere equiparato a costruzioni religiose o militari, e fa solitamente riferimento ad un edificio privato, testimonianza tangibile dell'interferenza di un singolo cittadino (o di una famiglia) nelle dinamiche evolutive della città³. Va riconosciuto che nell'ambito degli studi sul tema, l'attenzione è stata spesso rivolta ad una valutazione dell'oggetto della deformazione, tralasciando ulteriori approfondimenti complessivi e contestuali, e proponendo una lettura del fenomeno urbano appiattita sull'ultima forma planimetrica conoscibile⁴. È invece evidente che, soprattutto nei casi di città a continuità di vita, la progettazione della

1. Significativa è la definizione del termine fornita nell'introduzione del volume Mario LIVERANI, *Uruk. La prima città*, Laterza, Roma-Bari 2004, p. VIII: «L'uso originario, che è quello astronomico, implica il concetto di completo capovolgimento della posizione rispettiva dei vari elementi costitutivi di un sistema».

2. Sul tema e sulle applicazioni del modello descritto cfr. soprattutto Enrico GUIDONI, *La città dal medioevo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1992, pp. 238-240.

3. *Ibidem*, p. 239. Come riorganizzazione complessiva dello spazio urbano, consente al palazzo di porsi in una posizione già riservata precedentemente a monumenti religiosi o militari (dove il fondale è il castello, la torre, la porta). La presentazione dell'edificio tende a trasformarlo da brutale ostentazione di dominio assoluto, in necessario espediente di valorizzazione, a scala urbana, della facciata.

4. Cfr., più recente, Giovanni AZZENA, *Persistenze e trasformazioni del tessuto urbano romano nel medioevo*, in «JAT», I, 1191, p. 72. Un ulteriore contributo, che riprende il tema in chiave metodologica, seppur con particolare attenzione all'urbanistica di età romana è Paolo SOMMELLA, *Appunti tecnici sull'urbanistica di piano in Italia*, in «Archeologia classica», XXVIII, pp. 10-29.



1

1_Il centro di Roma, con via del Corso, visto da nord. Sullo sfondo, il monumento a Vittorio Emanuele II (da Italo INSOLERA, *Roma moderna. Da Napoleone I al XXI secolo*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 2011, p. 118).

strada con fondale rappresenta un evento destabilizzante rispetto ad una precedente organizzazione dello spazio urbano, che tende comunemente alla conservazione ed al riutilizzo dell'assetto esistente⁵.

A partire da queste prime considerazioni, un progetto che certamente ha modificato, destabilizzato e cristallizzato la percezione e la funzionalità di un'area che si configura oggi come il risultato del disegno di una strada con fondale, è quello che ha coinvolto la composizione urbanistica costituita dal rapporto tra via del Corso ed il complesso del Vittoriano, a Roma. Un sistema che si è sviluppato in virtù dell'inquadramento percettivo che del Vittoriano si ha dalla via del Corso e che ha trovato un definitivo consolidamento nel 1885, con la conclusione dei lavori per la costruzione del complesso monumentale [Fig. 1]. Le vicende ricon-

5. Soprattutto in riferimento alle problematiche, alle cause ed agli effetti dei fenomeni di continuità e discontinuità riconducibili alle trasformazioni delle reti viarie. Utili esempi sono quelli ripresi in Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Laterza, Roma-Bari 1991, pp. 5-42.

ducibili alla realizzazione dell'edificio sono note⁶; più complesso circostanziare le implicazioni urbanistiche prodotte dalla trasformazione di quell'area urbana, che hanno coinvolto temi storici, artistici, politici e sociali, oltre alle potenziali controversie sul rapporto tra il nuovo assetto e le stratificazioni della città di età antica. Il concorso internazionale per la progettazione del complesso architettonico, bandito nel 1880, lasciò massima libertà ai concorrenti di immaginare il nuovo monumento nel luogo ritenuto più adeguato ad ospitarlo: oggi, le numerose indagini a carattere urbanistico ed archeologico consentono di inquadrarlo nell'ambito di una riconversione complessiva di un'area già strutturata su di un percorso viario esistente.

Una prima considerazione, dunque, può essere riconducibile alla scelta del luogo. Le proposte degli oltre trecento partecipanti al concorso interessarono tipologie progettuali differenti, mentre ci fu un certo compromesso per la localizzazione del monumento, immaginato da molti presso la piazza Termini⁷. Solo cinque proposte coinvolsero l'area del Campidoglio, tra cui quella di Ferrari e Piacentini, il cui progetto (un complesso monumentale addossato al colle, al fianco della basilica dell'Aracoeli), fu selezionato dalla giuria perché ritenuto più adatto ad ispirare una tipologia architettonica capace di trasmettere tutto il significato ideologico e politico del simbolo della nuova nazione, dedicato alla figura di Vittorio Emanuele II, liberatore della patria e fondatore della sua unità, morto pochi anni prima, nel 1878⁸. Conseguente la scelta di posizionarlo in uno dei luoghi probabilmente più rappresentativi della Roma di età antica.

Ora, uno sguardo ed una valutazione più accurata alle fasi della storia urbana consentono forse di definire gli effetti urbanistici della costruzione del complesso

6. La bibliografia sul tema è particolarmente vasta. Una sintesi è proposta in Federica GALLONI (a cura di), *Il Vittoriano nascosto. Testi di Maria Rosaria Coppola, Adriano Morabito e Marco Placidi*, Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Lazio, Roma 2005 e, più recente, Maria Rosaria COPPOLA, *La fabbrica del Vittoriano: scavi e scoperte in Campidoglio (1885-1935)*, Libreria dello Stato, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2012.

7. In un'area già interessata da trasformazioni urbanistiche promosse dal governo pontificio, che prevedevano l'ampliamento della stazione ferroviaria, il tracciato della nuova via De Merode e di via Nazionale. Il progetto vincitore del concorso fu quello del francese P. H. Nénot, il cui monumento, previsto anch'esso in piazza Termini, si configurava come un'edera ad arcate, al centro della quale si posizionava una colonna con la statua del Re. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., pp. 17-18. Un ulteriore approfondimento sulle dinamiche urbanistiche connesse alla riprogettazione della via Nazionale ed al suo sbocco su Piazza Venezia è in Luisa MIGLIORATI, *A proposito di sventramenti urbani*, in Carlotta Franceschelli, Pier Luigi Dall'Aglio, Laurent Lamoine (a cura di), *Spazi pubblici e dimensione politica nella città romana: funzioni, strutture, utilizzazione*, Bononia University Press, Bologna 2017, p. 28.

8. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., p. 19.

monumentale un *sacrificio al futuro*⁹. La necessità di adeguare la città alle grandi metropoli europee impose l'apertura di ampie strade di collegamento tra quartieri ed il risanamento di aree di edilizia abitativa eccessivamente dense attraverso la realizzazione di piazze di largo respiro. Tra gli altri, il progetto del Vittoriano impose la trasformazione di un intero quartiere di origine medievale, la demolizione di alcuni importanti edifici storici ed una consistente modifica della Piazza Venezia, ampliata per meglio allinearsi alla via del Corso e divenire snodo centrale del traffico romano. Il rapporto con il colle Campidoglio incuriosisce: dapprima desiderato e ricercato, viene poi quasi dimenticato, schermato ed occultato dal nuovo monumento.

Proprio il colle, per lungo tempo, aveva ricoperto il ruolo di fondale scenico per quattro assi rettilinei, realizzati alla metà del XVI secolo, in occasione della visita a Roma di Carlo V [Fig. 2], tra cui emerge l'attuale via del Corso, *drizzata e abbellita* nel 1538¹⁰. La via, il cui toponimo si deve ancora oggi alle sfilate ed alle *corse dei barberi* del carnevale romano, fu interessata da un progetto di ampliamento che potrebbe considerarsi sintomatico e rappresentativo del modello urbano farnesiano¹¹. Dalla Piazza del Popolo, lungo un'andatura tutto sommato rettilinea, il percorso viario costituiva l'accesso principale alla Piazza Venezia ed al primo fondale della via, costituito dal palazzo e dalla torre di Paolo III (XVI secolo), demoliti anch'essi per far spazio al Vittoriano¹². Eppure, la sua raffigurazione, particolarmente curata in numerosi documenti cartografici sulla città, non la riconosce quale tracciato rettilineo orientato su un particolare fondale architettonico. Nel 1551, la pianta di Roma del Bufalini ne descrive un andamento che proprio in corrispondenza dell'affaccio su Piazza Venezia entra in crisi e rivela un rapporto con il colle che appare quasi totalmente assente, aggirato dalla strada che si incunea all'interno del tessuto urbano minuto [Fig. 3]¹³. La stessa

2_Veduta di Roma, con l'indicazione dei quattro assi rettilinei e dei rispettivi fondali: la via lastricata tra gli archi di Tito e Settimio Severo (1); la scalinata laterale per l'accesso all'Ara Coeli, attraverso un nuovo portico monumentale (2); la via tra il palazzo Altieri e la scalinata capitolina (Palazzo Senatorio) (3); l'ampliamento della via del Corso con il nuovo fondale della torre di Paolo III (4). Cfr. GUIDONI, *La città*, cit., p. 240.

3_Pianta di Roma del Bufalini, 1551 (da Italo INSOLERA, *Roma, Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1980, p. 120). In corrispondenza del centro della città e del Campidoglio l'autore rappresenta una viabilità contorta e sinuosa, in cui i percorsi viari non appaiono mai completamente rettilinei. La via del Corso, indicata come *via Lata*, si incurva in corrispondenza della piazza (*Platea*) e del Palazzo Papale di San Marco (*Divi Marci*), per proseguire alle pendici del colle, lungo il suo fronte settentrionale (*Macellum Corvor*).

4_Pianta di Roma di Giovanni Battista Falda, 1676 (da Amato Piero FRUTAZ, *Le piante di Roma*, Istituto di Studi Romani, Roma 1962, vol. III, tav. 349). Il documento cartografico rivela come l'edilizia abbia riempito gli isolati nel piano e lungo le pendici del Campidoglio. La rappresentazione degli edifici sul colle risulta enfaticizzata e riserva particolare rilievo alla scalinata dell'Aracoeli, mentre la via del Corso (*via Lata*) è rettilinea da Piazza del Popolo, ma ancora solo fino alla piazza di San Marco.

9. Cfr. Andreina RICCI, *Attorno alla nuda pietra*, Donzelli, Roma 2006. Il riferimento è alle «demolizioni volte al rinnovamento ed alla modernizzazione della città», ivi, p. 24.

10. Cfr. Rodolfo LANCIANI, *La via del Corso drizzata e abbellita nel 1538 da Paolo III*, in «Buletino della Commissione archeologica comunale di Roma», 30, 1902, p. 242.

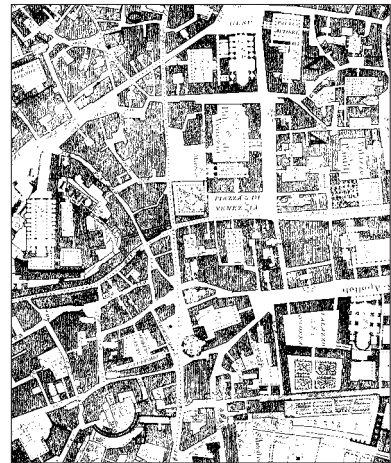
11. Il riconoscimento della strada con fondale quale modello farnesiano deriva dalla coincidenza cronologica tra il momento di massima espansione del potere familiare con la maturazione e l'attuazione di tale concezione urbanistica, che sembra trovare la massima espressione nel progetto della Domus Farnesiana. Un'anticipazione del tema è in Enrico GUIDONI, *Originalità e derivazioni nella formazione delle strutture urbanistiche ombre*, in *Orientamenti di una regione attraverso i secoli*, Atti del X Convegno di Studi Umbri (Gubbio, 23-26 maggio 1976), Università degli Studi di Perugia, Perugia 1976, pp. 388-409. Più recente, si veda ancora GUIDONI, *La città*, cit., pp. 238-240.

12. Significativa è l'infografica di Gino Selva sul quartiere romano demolito per far spazio al monumento, pubblicata online. Cfr. <https://www.ilpost.it/2013/11/28/piazza-veneziam-roma-dellaltare-della-patria/> [12-10-2022].

13. Il documento rivela l'attenzione dell'autore alle percorrenze viarie, così come agli aspetti oro-



2 | 3



4 | 5

5_ Il settore del Campidoglio dalla pianta del Nolli, 1748 (da INSOLERA, *Roma*, cit., p. 32). Si individua facilmente il perimetro del colle, ma quasi esclusivamente grazie all'andamento curvilineo delle strade alle sue pendici. Si riconosce la via del Corso, che proseguiva oltre piazza Venezia, fino all'arco di Settimio Severo.

considerazione può essere proposta per le successive carte del Falda (1667) e del Nolli (1748) [Figg. 4-5]. In entrambi i casi la consistenza della via è rappresentata con particolare cura, ma priva di inquadramento verso un particolare edificio o fondale. Anche in questi casi, il Campidoglio è aggirato sul fronte nord-orientale, per consentire alla via di proseguire il suo percorso e raggiungere

grafici: Bufalini li evidenzia graficamente sottolineandone probabilmente il ruolo percettivo nel paesaggio urbano della Roma cinquecentesca.



6

6_Veduta di Roma (Antonio Tempesta, 1593). Particolare del tridente costituito dalla via del Corso, da via di Ripetta e da quella del Babuino. Fonte: <https://www.info.roma.it> [13-10-2022].

senza particolari difficoltà l'area monumentale della città antica¹⁴.

Una percezione differente si evince sul fronte opposto, a seguito di una valutazione sul rapporto tra la via del Corso e Piazza del Popolo, dove la percorrenza viaria, insieme a quella del Babuino e di Ripetta (entrambe riconducibili, nella loro forma attuale, al XVI secolo) rimanda alla configurazione di un tridente viario chiaramente indirizzato alla piazza [Fig. 6]. L'andamento dei tre percorsi configura un settore di particolare tensione urbanistica, quali sono solitamente quelli di convergenza di strade extraurbane verso porte o, soprattutto, passaggi obbligati, ed un fondale riconoscibile non tanto presso il colle, ma in corrispondenza dell'ampia apertura della piazza.

Quest'ultima riflessione suggerisce la sostanziale persistenza dell'organizzazione urbana di età antica. La verifica della *Forma Urbis Romae* di Rodolfo Lanciani [Fig. 7] conferma un andamento della strada moderna corrispondente a quello della più antica *via Flaminia*, nata in corrispondenza della porta *Fontinalis*, ai piedi del Campidoglio, rettilinea verso il fronte settentrionale della città¹⁵. La sua

14. Cfr. GUIDONI, *La città*, cit., pp. 240-241.

15. Cfr. Rodolfo LANCIANI, *Forma Urbis Romae*, Edizioni Quasar, Roma 1989, tavv. I-VIII-XV-XXI-XXII-XXVIII-XIX. Più recente ed utile alla definizione di un posizionamento certo della *Porta Fontinalis* alla base del Campidoglio è Domenico PALOMBI, *Morfologia, toponomastica e viabilità prima dei Fori Imperiali*, in Xavier Lafon, Gilles Sauron (a cura di), *Théorie et pratique de l'architecture*

7_Rodolfo Lanciani, *Forma Urbis Romae* (da LANCIANI, *Forma*, cit.). Particolare delle tavv. XXI-XXII-XXVIII-XIX.



7

cronologia, piuttosto alta¹⁶, consente di riconoscerla inizialmente come percorrenza extraurbana, progettata oltre il limite delle mura serviane, in parte rinvenute ai piedi del colle, in corrispondenza delle fondazioni del Vittoriano¹⁷. Va considerato che una definizione più precisa del percorso viario è complicata da dati disomogenei e da potenziali variazioni altimetriche non sempre segnalate, che se pure non sembrano modificarne il percorso in maniera significativa, rischiano di complicare una sua più corretta interpretazione¹⁸. È infatti noto che in un momento probabilmente successivo alla costruzione delle mura Aureliane (271-278 d.C.), parte del tracciato assunse il nome di *Lata*, in considerazione dell'ampiezza della sede stradale, ma non è chiara la precisa evoluzione del rapporto di quest'ultima con la *Flaminia*: alcuni sostengono che la prima, a seguito

romaine. *La norme et l'expérimentation. Etudes offertes à Pierre Gros*, Presses de L'Université de Provence, Aix en Provence 2005, pp. 81-92, p. 87.

16. Anche in questo caso i riferimenti bibliografici risultano particolarmente consistenti. Una sintesi di dati e fonti è in Riccardo MONTALBANO, *La viabilità della Regio VII-via Lata*, in «Bollettino di archeologia online. Direzione generale archeologia», VI, pp. 33-56. Dello stesso autore, si veda anche Riccardo MONTALBANO, *La via Lata meridionale. Contributo alla Carta Archeologica di Roma*, Palombi Editori, Roma 2016.

17. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., pp. 55-57. Si veda anche Edoardo TORTORICI, *Argiletum. Commercio, Speculazione edilizia e lotta politica dall'analisi topografica di un quartiere di Roma di età repubblicana*, L'Erma di Bretschneider, Roma 1991, pp. 31-33. In particolare, l'immagine pubblicata a p. 33, che rappresenta il percorso delle mura tra Campidoglio e Quirinale, rispetto alla posizione del Vittoriano.

18. Cfr. MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 33. Per le notizie relative al settore urbano esaminato si veda Giuseppe LUGLI, *Fontes ad topographiam veteris Urbis Romae pertinentes*, Università di Roma-Istituto di Topografia Antica, Roma 1952, I-VIII.

delle progressive espansioni e della monumentalizzazione del Campo Marzio, individuasse la parte urbana della strada, e dal Campidoglio raggiungesse direttamente le mura Aureliane, da cui poi aveva inizio la *Flaminia*¹⁹; altri la limitano alla porta *Fontinalis* o, in alternativa, all'arco di Claudio a piazza Sciarra²⁰. È comunque certo che dai limiti della città più antica la via volgesse verso nord con andamento rettilineo costituendo, tra l'altro, il confine tra le *regiones* VII e IX, confermando, inoltre, un tentativo di proiezione estensiva della città verso il territorio (in direzione dell'attuale Piazza del Popolo).

Si aggiungono i numerosi studi ricostruttivi sulla geomorfologia del settore urbano oggi occupato dalla Piazza Venezia, che confermano l'antico limite orografico costituito dalla sella collinare tra Campidoglio e Quirinale [Fig. 8]²¹, superato solo dai lavori di livellamento necessari all'impianto del tempio della Venere Genitrice e della piazza del Foro di Cesare, proseguiti dall'opera di Domiziano e conclusi da Traiano con la realizzazione dei mercati, della Basilica Ulpia e della nuova area forense²². Nel complesso, da un'operazione urbanistica realizzata su di una superficie complessiva di circa 8,5 ettari, veicolata dalla necessità di riorganizzazione spaziale del settore pubblico della città, comprensiva di una progressiva espansione dei limiti urbani sul versante settentrionale. La percezione di questo limite naturale è chiaramente perduta ed ancora oggi particolarmente difficile da ricostruire. Già in età medievale si registra un notevole innalzamento del livello antico, dovuto principalmente all'abbandono dell'area dei Fori, ai depositi alluvionali ed all'intasamento della *Cloaca Maxima*, mentre un intervento ancora più radicale è riconducibile alla bonifica realizzata sotto il pontificato di Pio V (1566-1572), che determinò un ulteriore innalzamento del terreno (circa tre metri), necessario per colmare le depressioni paludose ancora presenti tra il settore dei fori e la rete stradale del nuovo quartiere che si prevedeva di realizzare²³.

Sempre in età antica, è evidente come la *via Flaminia* (*via Lata*) abbia costituito uno degli assi di sviluppo necessari all'espansione della città. Ad oggi, pur attraverso fasi di sviluppo e contrazione, relative ad una forbice cronologica particolarmente ampia, il contesto analizzato sembra aver mantenuto e valorizzato quel principio urbanistico che rimanda a quanto sostenuto da Gianfranco Caniggia,

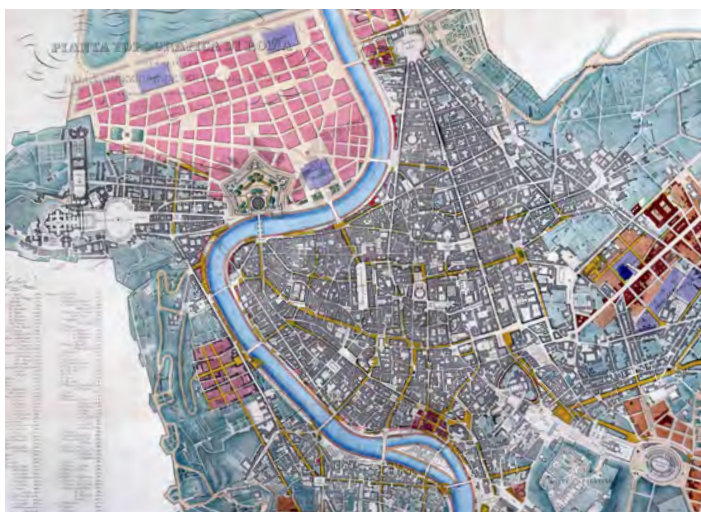
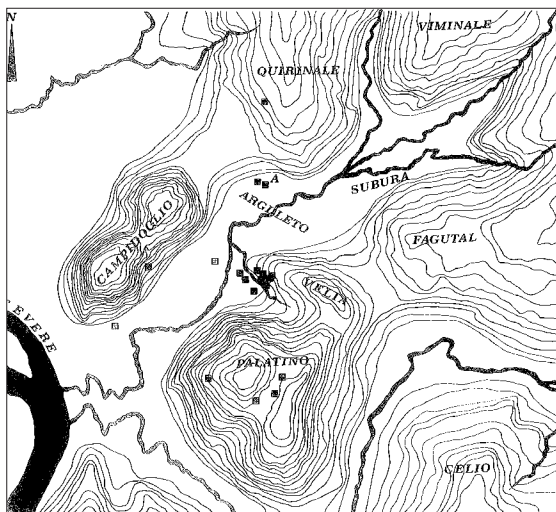
19. Cfr. Eva Margareta STEINBY (a cura di), *Lexicon Topographicum Urbis Romae*, Edizioni Quasar, Roma 1999, V, p. 139.

20. Per cui si rimanda a MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 35 (nota 17).

21. Ben descritto e rappresentato in TORTORICI, *Argiletum*, cit., pp. 11-19.

22. Per cui si rimanda alla descrizione offerta in MIGLIORATI, *A proposito di sventramenti urbani*, cit., pp. 31-35 ed alla bibliografia citata.

23. Cfr. TORTORICI, *Argiletum*, cit., p. 12.



8 | 9

8_Situazione geomorfologica della valle del Foro e dei colli circostanti, precedente alle fasi di vasta riorganizzazione urbana. I piccoli quadrati danno indicazione sulle presenze di età protostorica (da TORTORICI, *Argiletum*, cit., p. 18).

9_Particolare del P.R. di Roma Capitale (Viviani, 1882). Con facilità, si riconosce la via del Corso (rettilinea) e la zona di Piazza Venezia. Ancora una volta, si percepisce il progetto di collegamento tra la via ed il Colosseo (fonte: <https://www.info.roma.it>).

per cui non vi è insediamento senza un percorso viario precedente che lo generi²⁴. In quest'ottica, il fondale della *via Lata* non è più il Campidoglio (o Piazza Venezia), ma l'attuale Piazza del Popolo. Sul fronte opposto, alcune considerazioni relative agli edifici antichi rinvenuti e studiati sul colle confermano le interpretazioni fin qui proposte. Tutti sono orientati in direzione dell'area pubblica della città (dunque, sul fronte sud-orientale), fornendo una chiara ed ulteriore indicazione sulla valenza percettiva e gerarchica assegnata ai due settori urbani separati dal Campidoglio.

E difatti, anche il primo Piano Regolatore di Roma Capitale, presentato per la prima volta nel 1873, pochi anni prima della morte del Re, sembra confermare questa tendenza [Fig. 9]. La proposta della Commissione di Architetti ed Ingegneri, nominata dalla Giunta provvisoria del Governo, il 30 settembre del 1870, prevedeva di creare «intorno ai principali monumenti tutte quelle demolizioni che concorrono a dar loro maggiore imponenza»²⁵. Inoltre, di prolungare la via del Corso, anche con assi non rettilinei, direttamente fino al Colosseo²⁶. Il progetto fu ridimensionato presto, già nel 1871, ma è facile riconoscerci non solo il mantenimento degli elementi urbanistici già discussi, ma una sorta di anticipa-

24. Cfr. Gianfranco CANIGGIA, *Strutture dello spazio antropico. Studi e note*, Uniedit, Firenze 1976, p. 69.

25. Si veda Italo INSOLERA, FRANCESCO PEREGO, *Archeologia e città. Storia moderna dei Fori di Roma*, Laterza, Roma-Bari 1983, p. 5.

26. Cfr. ibidem: «[...] il prolungamento, sebbene non rettilineo, della via del Corso fino al Colosseo [...]; esso si presta a dare accesso con comode rampe al campidoglio ed a comunicare colla parte monumentale di Roma».

zione della più nota via dei Fori Imperiali²⁷. Quanto accadrà in seguito è noto, e dal 1928 al 1938 coinvolgerà direttamente i lavori di demolizione del tessuto urbano alla ricerca percettiva del Colosseo come nuovo fondale scenico della via dell'Impero, prolungamento della via del Corso²⁸. Gli interventi di sbancamento necessari alla realizzazione della via comportarono la completa distruzione non solo del quartiere di impianto cinquecentesco sorto sull'area dei Fori Imperiali, ma anche della collina della Velia, che venne interamente asportata e sbancata. Occorre dunque tener conto anche delle successive alterazioni e modifiche del contesto urbano, che possono essere di grande utilità nella comprensione delle fasi evolutive del sistema generato dalla costruzione del Vittoriano. In realtà, il monumento sembra imporsi sul tessuto urbano, cancellare, per certi versi, la valenza percettiva che il Campidoglio aveva mantenuto fino a quel momento e far forzatamente convergere assi viari urbani verso la piazza su cui insiste. Rimane la configurazione e l'orientamento originario dell'antica *via Lata*, che sembra influenzare profondamente le fasi urbanistiche dell'area centrale di Roma, caratterizzata da un'impronta urbana che non sembra mutare fino alla costruzione del complesso monumentale. Fin dal suo primo momento di vita, la strada si è qualificata come uno degli assi portanti della città, non solo per il rilievo urbanistico che ha ricoperto, ma anche per l'importanza delle fasi storiche che ne hanno accompagnato l'evoluzione. Ipotizzare di poter facilmente giungere alla sua comprensione solo ed esclusivamente attraverso la raccolta e catalogazione di dati puntuali rischia di costituire un fattore limitativo per le interpretazioni delle fasi urbane, mentre il quadro complessivo mostra quanto le strade moderne, almeno per il caso romano, replicino e ricalchino percorsi più antichi, all'interno di un sistema urbano che tende ad evolversi con un'azione conservativa riconoscibile soprattutto nella lettura di una rifunzionalizzazione delle percorrenze urbane.

Le soluzioni urbanistiche presentate costituiscono interventi di grande portata che si scontrano con contesti saturi, a cui non sembra possibile dare nuova vitalità se non attraverso sventramenti e creazione di vuoti in sostituzione delle aree costruite. Il tema non riguarda in modo esclusivo la città di Roma, ma qualsiasi contesto che per vari motivi (dal risanamento urbano, alla volontà di isolare un edificio storico, oppure di progettarne uno nuovo) si è trovato nella condizione di poter modificare il *regime urbano* della città²⁹. La sopravvivenza della maglia

27. Le cui dinamiche di progettazione e realizzazione sono ben descritte ancora in INSOLERA, PEREGO, *Archeologia*, cit., pp. 31-174.

28. Cfr. INSOLERA, PEREGO, *Archeologia*, cit., pp. 77-129.

29. Ancora in riferimento alla lettura ed interpretazione delle fasi urbane, sul rapporto tra regimi urbano ed urbanistico si veda AZZENA, *Persistenze*, cit., p. 73.

viaria, particolarmente evidente nelle città italiane, ma diffusa e documentabile in numerosi casi studio, testimonia come al di là delle modifiche del tessuto, si affermi la conservazione ed il riutilizzo delle strutture portanti di una città, talvolta private della loro veste istituzionale, ma caricate di un nuovo valore funzionale, riconducibile alle mutate condizioni di vita dei cittadini³⁰.

Un'ultima considerazione, allora, coinvolge il Tridente romano, quantomeno quello consolidato con gli interventi di XVI secolo, che potrebbe anch'esso replicare una configurazione ben più antica: sia per quanto riguarda via di Ripetta, sia in riferimento a via del Babuino, dove alcuni rinvenimenti di basoli suggeriscono la presenza di una percorrenza antica che presenterebbe lo stesso orientamento della via più recente³¹.

30. Cfr. GUIDONI, *Storia*, cit., pp. 16-17.

31. Cfr. MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 54.



CITTÀ DI FONDAZIONE E STRADE CON FONDALE NEGLI ANNI TRENTA.

IL PROGETTO URBANO DI FERTILIA

*New Founded Cities and Streets with Backdrops in the
1930s. The Urban Project of Fertilia*

DOI: 10.17401/su.15.rb18

Stefano Mais

Università degli Studi di Cagliari
stefano.mais@unica.it

Parole chiave

Urbanistica, architettura, fondale, Sardegna, Italia
Urban Planning, Architecture, Backdrop, Sardinia, Italy

Abstract

Il modello della strada con fondale spicca tra le strategie urbane messe in atto per la definizione dell'immagine delle città nuove degli anni Trenta. La costruzione di assi stradali rettilinei con isolati laterali e fondale monumentale – solitamente un'architettura emergente come la torre civica o la chiesa parrocchiale – si propone come esito di nuove sensibilità progettuali. In Sardegna la strategia della strada con fondale diventa l'elemento cardine del disegno di Fertilia, città nuova nel nord dell'isola. Il progetto urbano realizzato del gruppo 2PST (1937-39), che reinterpreta un precedente piano di Arturo Miraglia (1935), articola la città attorno a una breve strada rettilinea che ha come fondale la Chiesa di San Marco da una parte e il golfo con la città di Alghero dall'altra. I due fondali sono correlati da un asse perfettamente ortogonale al prospetto della chiesa secondo un sapientemente controllo delle varie scale di progettazione e di sfondi a più livelli. Il sistema, concepito con rigorosa definizione compositiva, conferisce al piccolo centro urbano una pacata, quanto raffinata, monumentalità: un caso emblematico, ricco di colte interpretazioni delle più aggiornate tendenze urbanistiche e architettoniche del tempo.

The model of the street with backdrop stands out among the urban strategies put in place to define the image of new cities in the 1930s. The construction of rectilinear street axes with side

blocks and a monumental backdrop – usually an emerging architecture such as a civic tower or a parish church – is proposed as an outcome of new design sensibilities. In Sardinia, the strategy of the street with backdrop becomes the pivotal element in the design of Fertilia, a new city in the north of the island. The urban project by the 2PST group (1937-39), which reinterprets an earlier plan by Arturo Miraglia (1935), articulates the city around a short rectilinear street that has as its backdrop the Church of San Marco on one side and the gulf with the city of Alghero on the other. The two backdrops are related by an axis perfectly orthogonal to the façade of church according to a skillful control of the various scales of design and multi-level backdrops. The system, conceived with rigorous compositional definition, gives the small urban center a calm yet refined monumentality: an emblematic case, rich in cultured interpretations of the most up-to-date urban and architectural trends of the time.

La strada con fondale nell'immagine della città di fondazione degli anni Trenta

L'utilizzo della strada con fondale, e più in generale il disegno di composizioni urbane basate sulla prospettiva centrale e sulla forte assialità, è dominante nella definizione della nuova immagine della città di fondazione italiana degli anni Trenta¹. Una rinnovata sensibilità, smarcata dalla vecchia scuola dell'*Edilizia Cittadina*, riporta al centro della cultura urbana il tema della lunga strada con isolati laterali e fondale monumentale, esito di colti riferimenti all'urbanistica storica e percezione filmica applicata alla città².

Nella grande varietà degli esiti progettuali delle nuove fondazioni di questa stagione, l'utilizzo della strategia di coordinamento di strade rettilinee con fondale monumentale emerge con evidenza a partire dai casi più notevoli dell'agro pontino³. Littoria (1932) progettata da Oriolo Frezzotti, rivela per prima interessanti soluzioni di fondale in particolare nel sistema urbano costituito dalla Via Regina Elena con la Chiesa di San Marco sullo sfondo, quindi l'apertura radiale verso il territorio bonificato⁴. A Sabaudia (1933-34) Luigi Piccinato, Gino Cancellotti, Al-

1. Per un inquadramento generale sul tema della città fascista rimando a Paolo SICA, *Storia dell'Urbanistica, Il Novecento*, Laterza, Roma-Bari 1980, pp. 323-520; Ettore SESSA, *La nuova immagine della città italiana nel ventennio fascista*, Flaccovio Editore, Palermo 2014. Per ulteriori lineamenti culturali segnalo inoltre: Mario PENELOPE, *Gli anni Trenta, arte e cultura in Italia*, Edizioni Scientifiche italiane, Milano 1982.

2. Sull'argomento v. SESSA, *La nuova immagine*, cit., pp. 5-11. Più specificatamente sul tema della visione cinetica della città v. Enrico GUIDONI, *L'E.42, città della rappresentazione*, in Maurizio Calvesi, Simonetta Lux, Enrico Guidoni (a cura di), *E.42, Utopia e Scenario del Regime (Urbanistica, architettura, arte e decorazione, II)*, Marsilio, Venezia 1987, pp. 17-82. Più in generale cfr. Gemma BELLÌ, Andrea MAGLIO (a cura di), *Città e Cinema*, in «Storia dell'Urbanistica», 11, 2019.

3. Secondo alcune stime le città di fondazione di questo periodo sono oltre 150 (Antonio PENNACCHI, *Viaggio per le città del Duce*, Laterza, Roma-Bari 2008, pp. 287-295). Molte di esse sono piccole colonie produttive, che pur nell'ampia varietà dei risultati progettuali, trovano talvolta matrici di consonanza, come nel caso dell'impiego della strada con fondale. Cfr. Giorgio PELLEGRINI (a cura di), *Città di Fondazione italiane 1928-1941*, Novecento, Latina 2006; Salvatore ADORNO, *Urbanistica fascista. Tecnici e professionisti tra storiografia e storia disciplinare*, in «Contemporanea», vol. 4, n. 1, 2001, pp. 135-153.

4. Su Littoria v. Alessandra MUNTONI, *Latina, Atlante storico delle città italiane*, Multigrafica, Roma 1991.

fredo Scalpelli ed Eugenio Montuori raggiungono una raffinata soluzione urbanistica rivisitando il sistema del *castrum* romano che si apre verso le direttrici territoriali e il paesaggio naturale; alcune di queste vie culminano all'interno dello spazio urbano in fondali altamente rappresentativi: la Chiesa dell'Annunziata, fondale del Largo Giulio Cesare, e la torre del municipio, fondale della lunga via verso l'entroterra⁵. Il progetto ha una risonanza notevole, tanto da raccogliere il plauso di Piacentini⁶ e sembra ispirare direttamente l'immagine di Pontinia (1934-35) progettata da Alfredo Pappalardo e Oriolo Frezzotti⁷. Lo schema urbano della città, dal profilo vagamente trapezoidale, si fonda su un asse principale est-ovest che mette in comunicazione le due piazze principali e culmina a est con il prospetto della chiesa di Sant'Anna; uno degli assi urbani perpendicolari termina invece sul prospetto del municipio che idealmente volge il suo sguardo al territorio dell'agro a nord. Aprilia (1936-37), progettata dal gruppo 2PST (Concezio Petrucci, Emanuele Filiberto Paolini, Riccardo Silenzi e Mario Tufaroli), articola il tema della strada con fondale coerentemente con una colta reinterpretazione del sistema *cardo decumanico* dove le due vie ortogonali principali non si incrociano nello stesso punto: l'asse nord-sud è infatti sfalsato a baionetta dividendosi in due tronchi (via dei Lauri e via degli Aranci). L'impostazione permette di individuare più di un fondale, ciascuno definito da una torre: quella campanaria costituisce il fondale della via degli Aranci, quella del municipio il fondale della via dei Lauri e allo stesso tempo della via degli Oleandri⁸. Le applicazioni descritte sono emergenti nell'urbanistica dell'agro pontino degli anni Trenta e si registrano come emblematiche di una più ampia tendenza progettuale diffusa in tutta l'Italia [Fig. 1].

La strada con fondale nei progetti urbani per Fertilia

La fondazione di Fertilia si inserisce nel vasto progetto di bonifica della Nurra,

5. Su Sabaudia rimando a un'interessante rilettura degli avvenimenti urbani alla luce dei documenti rinvenuti nell'archivio Cancellotti. Cfr. Paolo MICALIZZI, Alfredo PASSERI (a cura di), *Sabaudia nei disegni del fondo Cancellotti*, Casa dell'Architettura, Latina 2010.

6. L'architetto si compiace del risultato urbanistico e architettonico raggiunto dagli allievi tanto da dedicare a Sabaudia un numero monografico del suo periodico. Cfr. *Sabaudia - Dott. Arch. Giulio Cancellotti, Eugenio Montuori, Luigi Piccinato, Alfredo Scalpelli*, in «Architettura. Rivista del Sindacato Nazionale Fascista Architetti», XIII, VI, giugno 1934, pp. 321-357.

7. Su Pontinia v. Claudio S. GALEAZZI, *Pontinia tra storia e cronaca*, Tipografia Artigiana, Latina 1985.

8. Su Aprilia v. Giovanni PAPI, Carlo Fabrizio CARLI, *Aprilia, città della terra: arte, architettura, urbanistica*, Gangemi, Roma 2005.

1_ Strade con fondale in alcune città di fondazione dell'agro pontino. In alto a sinistra: Littoria, Viale Regina Elena con il fondale della chiesa di San Marco (da PELLEGRINI, *Città*, cit., p. 172). In alto a destra: Sabaudia, Chiesa dell'Annunziata, fondale del Largo Giulio Cesare, vista dalla Torre Comunale (Archivio Storico del Touring Club Italiano, Milano). In basso a sinistra Pontinia, veduta aerea della città con la chiesa di Sant'Anna, fondale dell'asse stradale delle attuali via Cesare Battisti e via Camillo Benso Conte di Cavour (cartolina anni Quaranta). In basso a destra: Aprilia, il campanile della chiesa di San Michele Arcangelo fondale della via degli Aranci (foto storica).

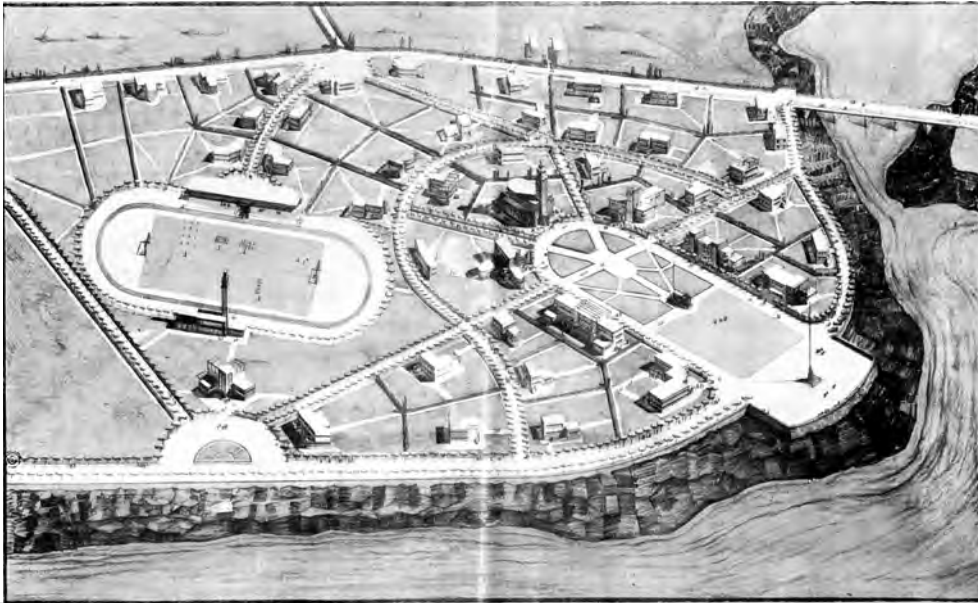


1

regione nord occidentale della Sardegna⁹. La versione definitiva dell'impianto urbano è quella disegnata dal gruppo 2PST nel 1937, che succede ad Arturo Miraglia, responsabile del primo progetto nel 1935¹⁰. Due piani caratterizzati da altrettante idee di città e architettura. Il piano di Miraglia è contraddistinto da

9. Nel 1933 viene istituito l'Ente di Colonizzazione Ferrarese (poi ribattezzato Ente Sardo di Colonizzazione) con lo scopo di creare un sistema urbano di presidi agricoli e una nuova rete di infrastrutture territoriali sui terreni bonificati della Nurra. Il centro più importante della nuova area produttiva è quello di Fertilia, a nord del golfo di Alghero. Per un orientamento sul tema v. Giorgio PEGHIN, *Fertilia 1935/1937*, in «Parametro», XXXI, 235, 2001, pp. 32-37; IDEM, Emilio ZOAGLI, *Fertilia: storia e fondazione di una città moderna*, in Aldo Lino (a cura di), *Le città di fondazione in Sardegna*, CUEC, Cagliari 1998, pp. 164-177. Cfr. anche Manuele FERRIGNO, *Fertilia di Sardegna, la nuova città mediterranea*, in «Natura», XV, 1, 1942.

10. Arturo Miraglia era un ingegnere funzionario dell'Ente di Colonizzazione, responsabile della bonifica della Nurra. Oltre al progetto per Fertilia, a Miraglia si ascrive la pianificazione della nuova colonia di Tramariglio. Sulle sue esperienze progettuali cfr. PEGHIN, ZOAGLI, *Fertilia*, cit.; Giorgio PEGHIN, *La colonia penale di Tramariglio*, Delfino, Sassari 2011. Più noto e attivo nel panorama nazionale il gruppo 2PST. Tra i progetti urbani più noti dello studio risaltano le pianificazioni di Aprilia (1936) e Pomezia (1937). Particolarmente rilevane l'attività progettuale di Concezio Petrucci. Per un approfondimento sul personaggio, e più in generale sul gruppo 2PST, si rimanda a Arturo CUCCIOLLA, *Vecchie città, città nuove. Concezio Petrucci 1926-1946*, Edizioni Dedalo, Bari 2006.



2_Piano Regolatore di Fertilia, veduta assonometrica, Arturo Miraglia, 1935 (Archivio del Genio Civile Sassari).

2

uno schema piuttosto libero, influenzato dal modello delle città giardino di ideologia ruralista e antiurbana¹¹ [Fig. 2]. Il fulcro dell'impianto è una vasta piazza rettangolare affacciata sul golfo che termina a esedra con la chiesa parrocchiale, e reca sui cui lati lunghi gli edifici pubblici principali [Fig. 3]. Dalla piazza si diramano strade radiali che si articolano in un organico tessuto di vie alberate che connettono le zone residenziali e gli edifici accoglienti i servizi pubblici.

Il piano del gruppo 2PST opta invece per un'idea di maggiore compattezza e rigorosità urbana. L'impianto si fonda sul principio di separazione funzionale tra piazza civica, piazza religiosa e piazza del mercato. Un quartiere a ovest degli spazi pubblici, costituito da villini e case a schiera disposte a pettine e con bassa densità, definisce invece lo spazio residenziale. Il fulcro del disegno consiste in un breve e largo asse portante (oggi via Pola) che collega la piazza sul mare e riunisce i principali edifici pubblici (palazzo comunale, casa del fascio, cinema,

11. La caratura del piano di Miraglia esprime bene i caratteri su cui si fonda larga parte della ricerca internazionale sulla città moderna del tempo: negazione della strada come affaccio dell'abitazione e rifiuto dell'isolato come unità elementare; bassa densità urbana; innesto della natura nella città. Sebbene superato dal piano del gruppo 2PST, il modello delineato da Miraglia riecheggia nei caratteri di un'altra città di fondazione sarda: Mussolinia (poi Arborea), progetto urbano del 1928 coordinato da Dionigi Scano, Angelo Omodeo, Giulio Dolcetta e Antonio Pierazzuoli. Cfr. Giorgio PELLEGRINI, *Mussolinia di Sardegna*, in LINO, *Le città*, cit., pp. 128-145; IDEM (a cura di), *Resurgo: vicende e iconografie della bonifica*, Janus, Cagliari 2001; Aldo LINO, Giorgio PEGHIN, *La costruzione di un nuovo paesaggio*, in «Parametro», XXXI, 235, 2001, p. 18.

3_Veduta prospettica della grande piazza di Fertilia con la chiesa nel fondale, Arturo Miraglia, 1935 (da *Fertilia di Sardegna*, in Livio TONINI (a cura di), *L'Economia Nazionale*, ottobre 1936).

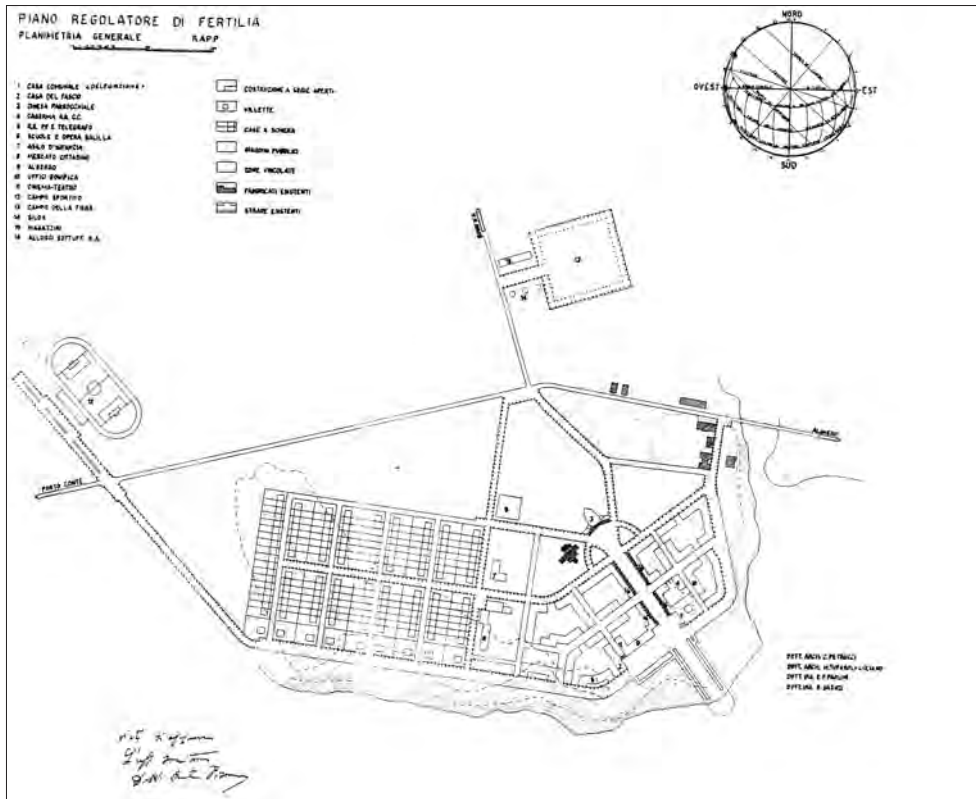


3

albergo) con la piazza religiosa di forma semicircolare su cui si affaccia la chiesa parrocchiale¹² [Fig. 4]. Questa è posta centralmente rispetto all'asse urbano principale di cui costituisce il fondale. Il sistema conserva – e allo stesso tempo trasforma – l'assialità chiesa-mare già caratterizzante il piano di Miraglia, qui esaltato grazie a un'abile applicazione della strada con fondale. Il gruppo 2PST mantiene infatti la traccia semicircolare della piazza antistante la chiesa – nel 1937 l'impostazione del piano di Miraglia era già stata avviata – ma restringe il largo rettangolo della piazza pubblica estesa fino al mare. La riduzione della sezione definisce una nuova via con edifici a filo strada e portici che incanalano prospetticamente lo sguardo verso il fondale urbano costituito dalla chiesa di San Marco [Figg. 5-6].

La raffinatezza compositiva del complesso è giocata sul sapiente controllo del si-

12. Il sistema delle due piazze principali, quella semicircolare di fronte alla chiesa e quella rettangolare davanti al mare, costituisce il fulcro del progetto urbano. Se da una parte la piazza religiosa assume i significati qui in discussione in relazione all'architettura religiosa interpretata come aulico fondale urbano, la piazza civica fronte mare assume invece il ruolo di "foro" cittadino attorno al quale sono disposti gli edifici principali della vita civica: la Casa Comunale, la Casa del Fascio, il Dopolavoro con la sala Spettacoli e Posto di Ristoro con vista panoramica. Quest'articolazione materializza le aspettative del regime riguardo la riunione degli edifici simbolo del nuovo potere in uno spazio architettonicamente uniforme. Un sistema che mette le aree residenziali in secondo piano nelle gerarchie urbane e che viene esaltato da alcuni elementi architettonicamente preminenti, come la torre civica. Questa, nel caso di Fertilia, è intesa come svettante volume lapideo accostato al palazzo civico e si propone come contrappeso urbano del prospetto della chiesa sull'altro lato della strada. Per un dettaglio della composizione urbana e delle caratteristiche architettoniche del progetto v. PEGHIN, ZOAGLI, *Fertilia*, cit., pp. 170-173.



4_Piano Regolatore di Fertilia, 2PST (Petrucci, Tufaroli, Paolini, Silenzi), 1937 (Archivio Storico Comunale Alghero).

5_Fertilia, veduta del plastico conservato presso la sede dell'Ente Giuliano di Sardegna a Fertilia. Il punto di vista mostra chiaramente la strada con fondale dell'attuale via Pola.



5

6_Fertilia, via Pola con la chiesa di San Marco nel fondale vista dalla piazza sul mare (cartolina anni Cinquanta).



6

stema della strada con fondale sia in planimetria sia in alzato e nel rapporto di altezze tra gli isolati a filo strada e il prospetto della chiesa. I primi, due per lato, sono costituiti da portici alti 5 metri e due livelli soprastanti, per un'altezza totale di 12 metri alla linea di gronda, pari alla larghezza del prospetto della chiesa. La strada è larga 20 metri e ha una lunghezza di 200 metri dall'ingresso dell'edificio religioso all'incrocio tra la via Pola e la via Lungomare. Se si osserva il prospetto della chiesa da questo punto si ha una percezione estremamente equilibrata della composizione della strada con fondale [Fig. 6]: la rigorosa specularità dei prospetti degli isolati e la sequenza di arcate al piano terra conferiscono un sobrio ordine alle facciate urbane e incanalano lo sguardo verso la chiesa. Sulle imposte del tetto dell'edificio religioso convergono idealmente le linee di gronda degli isolati, definendo una scena perfettamente proporzionata e armonica. L'effetto è ottenuto gestendo sapientemente le regole prospettiche: l'apparente coincidenza delle altezze degli isolati e della chiesa è ottenuta infatti conferendo al prospetto di quest'ultima un'altezza maggiore rispetto a quella degli isolati.

La composizione urbana così articolata nobilita il ruolo di fondale della chiesa, protagonista della scena, che rivolge il prospetto al Duomo di Alghero, sul lato opposto del golfo. L'ideale tensione assiale tra i due principali centri religiosi di Fertilia e di Alghero è concretamente definita da un asse perfettamente ortogonale al prospetto della chiesa che si dirige all'estremo est del Forte della Maddalenetta nelle mura storiche di Alghero, a una distanza di 4,5 chilometri dalla nuova chiesa. L'allineamento esatto, rilevabile da una non complessa valutazione su carte to-



7_Asse di allineamento generatore della strada con fondale di via Pola a Fertilia che mette idealmente in relazione la nuova città di fondazione con Alghero. La linea, ortogonale e baricentrica rispetto al prospetto della chiesa di San Marco, si sviluppa per 4,5 Km fino all'estremo est del Forte della Maddalenetta nelle mura storiche di Alghero, rivelando una strategia di tracciamento fondata su notevoli punti della geografia territoriale (base cartografica: Google Maps, dati cartografici 2022).



7

pografiche e ortofoto, rivela una strategia di tracciamento verosimilmente imposta su punti trigonometrici di rilevanza territoriale e militare [Fig. 7].

L'aspetto tuttavia più significativo, al netto dell'esatto puntamento geometrico dell'asse normale alla chiesa, è la volontà progettuale di creare una correlazione tra l'architettura protagonista della strada con fondale ed elementi della più ampia geografia territoriale. Una conformazione urbana e architettonica che rende palese e consequenziale il passaggio tra le varie scale di progettazione: da quella territoriale al dettaglio dell'architettura, similmente a quanto concepito in più note fondazioni degli anni Trenta. Valga tra tutti il caso di Sabaudia, dove la torre civica del municipio chiude uno dei due assi fondativi territoriali (oggi Corso Vittorio Emanuele II): la strada, da una parte traguarda la torre civica, architettura di fondale, dall'altra si sviluppa perfettamente rettilinea verso l'entroterra, quindi lo spazio boschivo e rurale. La soluzione, enfatizzata dal rigido segno geometrico dell'arteria stradale che si incunea nel territorio, diventa allegoria dei significati della bonifica e della redenzione agraria. La città, lo spazio naturale e il luogo del lavoro si collegano così sia sotto il profilo del disegno pla-

nimetrico sia sotto quello percettivo, trovando l'estrema sintesi nel sistema della strada con fondale.

L'architettura prescelta per svolgere il ruolo di metaforica quinta urbana è, nel caso di Sabaudia, una torre civica, in quello di Fertilia una chiesa. Architetture funzionalmente diverse usate alternativamente come fondali anche in altre città nuove degli anni Trenta e costituenti elementi dall'alto valore simbolico. Esse incarnano infatti rispettivamente i significati civici e religiosi della città e costituiscono inoltre uno «strumento generatore» dello spazio-tempo-forma del vuoto del sito di un sistema urbano che assurge così alla dimensione di città. Tale concetto, più immediatamente associabile al palazzo civico o alla sua torre – storicamente emblema della dimensione cittadina – assume un rilevante valore fondativo anche nell'atto della «plantatio ecclesiae», anch'esso inteso come strumento iniziatore della dimensione urbana¹³. In questo senso il prospetto della chiesa posto a fondale di una strada urbana è concepito come elemento caratterizzante non il corpo stesso dell'edificio religioso, quanto quello dello spazio urbano che vi è sotteso¹⁴.

A Fertilia questo concetto di relazione è ancora più evidente per l'evoluzione della sua pianificazione: se infatti nel piano di Miraglia la chiesa è il fulcro del sistema ma piuttosto isolata dagli altri “pezzi” della città, nella rivisitazione del piano proposta dal gruppo 2PST la strada antistante crea un canale prospettico che garantisce che la facciata della chiesa diventi inequivocabilmente protagonista della scena urbana. La monumentalità della composizione è reiterata dal disegno del prospetto della chiesa che tramite soluzioni architettoniche essenziali esplicita chiaramente l'idea di composizione urbanistica dell'architettura. Il prospetto è definito da un semplice profilo a capanna rigidamente simmetrico, caratterizzato da un'uniforme tessitura in trachite rossa priva di decori e recante una nicchia rettangolare al centro. Questa sfonda ulteriormente la quinta urbana arretrando l'ingresso rispetto al filo della facciata e proponendo un ideale traguardo verso l'abside¹⁵ [Fig. 8].

13. Su questo concetto, e sulla più ampia importanza della Chiesa nelle dinamiche di fondazione delle città degli anni Trenta rimando a Pasquale CULOTTA, Giuliano GRESLERI, Glauco GRESLERI (a cura di), *Città di fondazione e plantatio ecclesiae*, Compositori, Bologna 2007.

14. Interessanti, a tal proposito, le parole di Giuseppe Pagano, il quale commentando la chiesa di Littoria affermava che: «[...] la monumentalità di un edificio non è solo affidata alla variazione delle proporzioni o all'uso di riferimenti alle decorazioni già usate dalla tradizione, ma si esprime attraverso il rapporto con l'uomo, con le architetture che lo circondano». Cit. Giuseppe PAGANO, *Del "monumentale" nell'architettura moderna*, in «La Casa Bella», 40, aprile, pp. 9-14.

15. La centralità dell'abside nella composizione architettonica è ribadita dalla presenza di uno dei mosaici più interessanti della Sardegna del tempo: il *Cristo risorto e angeli* attribuito a Giuseppe Biasi (1885-1945), rilevante protagonista della storia dell'arte sarda del Novecento. Cfr. Giuliana



8_Fertilia, chiesa di San Marco, 2PST, 1937-39 (Archivio del Genio Civili di Sassari).

8

La soluzione architettonica riprende le linee del prospetto della chiesa dell'Annunziata di Sabaudia, sintetizzando ulteriormente le forme anche al fine di garantire la chiarezza del messaggio scenico: a differenza della prima, il San Marco di Fertilia rinuncia infatti al nartece a tre fornici secondo le fattezze già adottate dal gruppo 2PST nella chiesa di San Marco ad Aprilia¹⁶. In generale, la chiesa si caratterizza per una solenne semplicità, che si esplicita sia nell'impianto planimetrico ad aula unica con cappelle laterali, sia nelle modeste tecniche costruttive e nell'uso di materiali tradizionali locali¹⁷.

Se da una parte il piano del gruppo 2PST perviene a una chiara applicazione del modello della strada con fondale va comunque ribadito che anche la pianificazione proposta da Miraglia contemplava già lucidamente l'idea del fon-

ALTEA, Marco MAGNANI, *Giuseppe Biasi*, Ilisso, Nuoro 1998, p. 191.

16. Sul progetto della chiesa di Aprilia rimando a Rosanna DE LUCA, *L'agro pontino e romano (1930-1940)*, in CULOTTA, GRESLERI, GRESLERI, *Le città*, cit., pp. 58-86, in particolare pp. 76-79. Da notare anche una generale analogia con la chiesa di Pomezia, città pianificata nel 1937 sempre dal gruppo 2PST. La chiesa di Pomezia, di cui scarseggiano i materiali documentari relativi alla vicenda progettuale e realizzativa, è invece attribuita principalmente a Concezio Petrucci. Cfr. EADEM, pp. 81-83.

17. Un'accurata descrizione della chiesa è offerta in Giorgio PEGHIN, *Architettura sacra e città di fondazione in Sardegna*, in CULOTTA, GRESLERI, GRESLERI, *Le città*, cit., pp. 104-123, in particolare pp. 113-114, dove sono riportati alcuni interessanti stralci della relazione progettuale. Osservo che l'essenzialità delle forme e del paramento murario, nonché il cromatismo, possono essere letti come sviluppo di un'estetica già impostata da Marcello Piacentini nella Chiesa del Cristo Re di Roma (1919-34). Cfr. Arianna Sara DE ROSE, *Marcello Piacentini: opere 1903-1926*, Franco Cosimo Panini, Modena 1995.

9_Fertilia, chiesa di San Marco, Arturo Miraglia, 1936 (Archivio del Genio Civile di Sassari).



9

dale scenico, sebbene concepito in altra maniera. Nella presentazione alla stampa del progetto si descriveva infatti il cuore del centro urbano indicando «[...] nel fondo della piazza, a fondale per chi viene dal mare, la chiesa, dominata dall'alto campanile centrale»¹⁸. Nella struttura urbana scarsamente gerarchizzata e incentrata su una libera distribuzione delle parti del disegno di Miraglia l'unico edificio che domina la piazza centrale è la chiesa. La sua collocazione "a fondale", la centralità, la dimensione e la forma slanciata del prospetto la rendono infatti emergente rispetto agli altri edifici [Fig. 2]. La chiesa progettata da Miraglia è disegnata con tre navate concluse con uno spazio absidale da una parte e un campanile alto 21,5 metri dall'altra, posto al centro del prospetto principale [Fig. 9]. Quest'elemento è il più rilevante sia sotto il profilo architettonico sia urbanistico: da una parte mostra infatti un sapiente campo di referenze che attinge alla cultura progettuale italiana coeva (tra tutte, la chiesa di Sant'Anna a Pontinia di Pappalardo e Frezzoti, quindi gli studi di Sant'Elia per una chiesa a Salsomaggiore¹⁹); dall'altra rimarca la cen-

18. Cit. Vincenzo CIVICO, *Fertilia*, in «L'Ingegnere», 7, 1936, p. 367.

19. Sul progetto della chiesa di Pontinia v. DE LUCA, *L'agro pontino*, cit., pp. 74-76. Sul progetto di



10_Fertilia, Chiesa di San Marco allo stato attuale (per gentile concessione di Monumenti Aperti).

10

tralità dell'edificio religioso nell'impianto urbano.

Il campanile diventa protagonista anche delle vicende successive: il progetto originario della chiesa del gruppo 2PST non prevedeva la presenza della torre campanaria, perseguendo così una rigida simmetria del prospetto conforme alla specularità del sistema della strada con fondale [Fig. 8]. L'unica eccezione era fatta per una statua – poi non messa in opera – prevista decentrata rispetto all'asse della piazza. In fase di realizzazione subentrarono tuttavia alcune modifiche: la più sensibile riguardò proprio l'aggiunta del campanile nel 1955 su modello di quello di San Marco a Venezia, secondo la configurazione che si può osservare ancora oggi [Fig. 10]. L'innesto ha alterato la simmetria del fondale originale, così come mutata appare la percezione dell'originario impianto della

Sant'Elia v. Antonio Sant'Elia. *L'architettura disegnata*, Marsilio, Venezia 1991, pp. 260-267. È interessante notare che il modello della chiesa con campanile al centro del prospetto principale verrà ripreso nella vicina Sassari nella chiesa del Sacro Cuore di Ambrogio Annoni (1936-52) e in modo ancora più marcato nella chiesa del Santissimo Sacramento di Angelo Misurace (1940 circa). Il primo caso è ulteriormente interessante in quanto la chiesa è posta a fondale dell'asse viario principale del quartiere del Sacro Cuore, pianificato dall'ing. Raffaele Oggiano nel 1936-37 per conto dell'Istituto Fascista Autonomo Case Popolari. Cfr. Elena CENAMI, Piersimone SIMONETTI, *Sassari. Pianificazione e realizzazioni tra le due guerre*, in LINO, *Le città*, cit, pp. 202-209, in particolare pp. 202-203. Relativamente agli aspetti architettonici delle due chiese citate si rimanda alla scheda a loro dedicata in Franco MASALA, *Architettura dall'unità d'Italia alla fine del '900*, Collana Storia dell'Arte in Sardegna, Ilisso, Nuoro 2001, p. 154, sch. 78.

strada con fondale per via dell'introduzione di un'alberata lungo i profili stradali di via Pola²⁰.

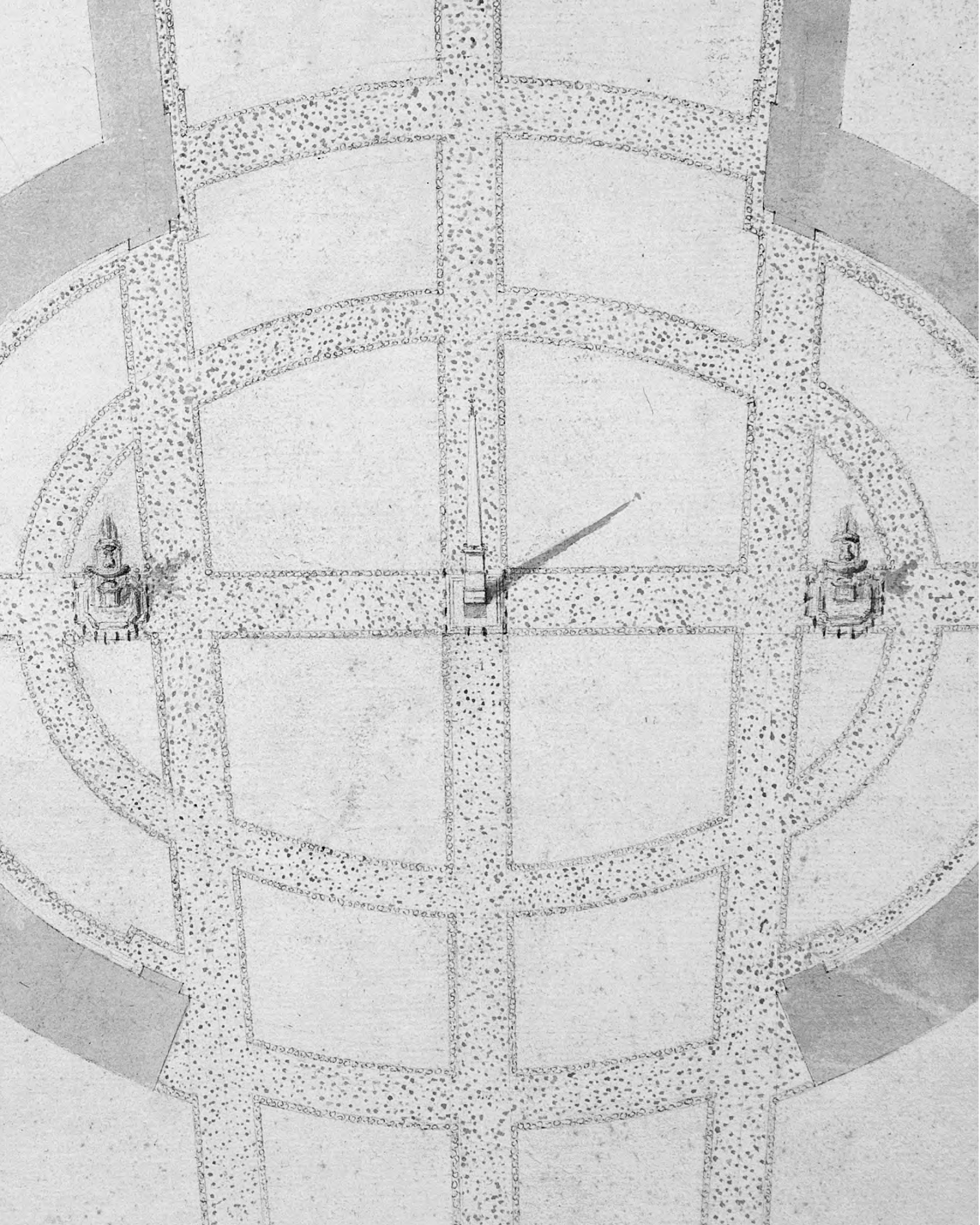
Al netto di tali trasformazioni, il completamento di Fertilia dopo la seconda guerra mondiale viene condotto secondo le prescrizioni del piano del gruppo 2PST²¹. Il programma culturale e urbanistico repubblicano si sviluppa – in questo come in altri casi – in stretta continuità con quello precedente: dalla fine degli anni Quaranta si riprendono e concludono gli impianti urbani di nuova fondazione non ultimati a causa della guerra, seguendo spesso lo spirito originario sia sotto il profilo tecnico sia, talvolta, sotto quello propagandistico²². Ne deriva un variegato patrimonio materiale che a Fertilia è coscientemente perseguito con caratura monumentale già dai suoi presupposti e che giunge a noi quale episodio nevralgico della cultura urbanistica del Novecento.

20. L'introduzione dell'alberata di via Pola nel secondo dopoguerra si inquadra in una diffusa tradizione di piantumazioni lungo i viali urbani che coinvolge molti centri dell'isola. Cfr. Stefano MAIS, *Le strade alberate nei centri urbani della Sardegna. Una rassegna preliminare*, in *Architetture Vegetali. Le Strade alberate di Cagliari (Catalogo della Mostra)*, Collana LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021, pp. 188-195.

21. Entro il 1942 vengono ultimati diversi edifici: la chiesa, il Palazzo Comunale e la Torre Littoria, la Casa del Fascio, l'albergo, l'edificio postale, la sede degli uffici di bonifica e la caserma dei carabinieri. Cfr. PEGHIN, ZOAGLI, *Fertilia*, cit., p. 172. Dopo la seconda guerra mondiale Fertilia diventa meta di destinazione per numerose famiglie provenienti dai campi profughi istriani e giulio dalmati, ricevendo nuova vitalità e impulso edificatorio anche grazie al proseguo della bonifica della Nurra. Cfr. Maria Luisa MOLINARI, *L'emigrazione dei profughi giuliani in Sardegna e Oltreoceano*, in «Storia e Futuro, Rivista di Storia e Storiografia Contemporanea online», 23, giugno 2010.

22. Sul tema rimando a Raimondo PINNA, *La colonizzazione dell'Italia "repubblicana". Il caso di Fertilia*, in *Il Tesoro delle Città, Strenna 2019*, Collana dell'Associazione Storia della Città, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020, pp. 186-207. La presentazione alla stampa della città di Fertilia è significativa delle aspettative urbanistiche e mediatiche in essa riposte: «Fertilia, ultima nata tra le città del fascismo, sarà una delle più belle: essa assommerà l'esperienza urbanistica di questi anni ed esprimerà, nel linguaggio del nostro tempo, la rinata potenza della Patria». Cit. *Fertilia di Sardegna*, in «L'Economia Nazionale», a cura di Livio Tonini, a. XXVIII, ottobre 1936.

RICERCHE



LA PAVIMENTAZIONE STRADALE STORICA IN AREA ROMANA. VERSO LA CODIFICA DELLA REGOLA DELL'ARTE. DALLE ORIGINI AL XVII SECOLO

*The Historic Road Pavings in the Roman Area. Towards the Codification of
The Rule of Art from the Origins to the Seventeenth Century*

DOI: 10.17401/su.15.fg20

Francesca Geremia

Università degli Studi Roma Tre

francesca.geremia@uniroma3.it

Parole chiave

Selciati, sampietrini, tecniche costruttive premoderne, storia urbana, Roma
Cobblestones, Sampietrini, Premodern Construction Techniques, Urban History, Rome

Abstract

La cura delle strade pubbliche è sempre stato argomento di interesse prioritario nelle politiche urbane; essa ha riguardato sia l'esecuzione di estese reti viarie esterne al perimetro urbano sia, contestualmente, l'attenzione alla manutenzione delle strade interne alla città.

Il lavoro che si presenta è l'esito di una ricerca rivolta in particolare a quest'ultimo aspetto della materia, allo studio di come sia cambiata questa attività nel corso del tempo, di come sia mutata la gestione della manutenzione, ed in particolare di come si sia trasformata la tecnica di pavimentazione e la cura degli ambienti urbani.

In questo primo contributo sul tema, si propone la rilettura del processo evolutivo che, attraverso la sperimentazione e la convalida di materiali e tecniche, ha condotto alla definizione della regola dell'arte.

Con il supporto della ricerca storico-archivistica, è stato possibile individuare il momento in cui si è introdotto l'utilizzo della tipica pavimentazione in sampietrini: quegli elementi di forma regolare quadrata in pietra lavica, identitari dei panorami urbani romani.

The care of public roads has always been a topic of priority interest in urban policies concerning both the execution of extensive road networks outside the city and, at the same time, the atten-

tion to the maintenance of the inner ones.

The work presents the result of a research aimed at this last aspect of the subject, addressed to the study of how this activity has changed over time, how the regulation of maintenance has advanced, and in particular how the paving technique and the care of urban environments have evolved.

This first contribution on the subject offers the rereading of the evolutionary process that, through experimentation and validation of materials and techniques, led to the definition of the rule of art.

Archival research allows to identify the moment and means of introducing the typical sampietrini pavements: those elements of regular square shape in lavic stone, identity-making of the Roman urban landscapes.

Le strade ed il sistema viario nell'antica Roma

I Romani furono i più sapienti costruttori di strade dell'antichità. Con i termini *viam sternere, struere, instituere, munire* essi indicavano la costruzione di una strada, tenendo presente soprattutto la sua pavimentazione.

Le sezioni, accidentali o volontarie, effettuate sulle strade romane in occasione di indagini archeologiche mostrano in genere un tipo di struttura formata da successivi strati sovrapposti: lo *statumen* di fondazione, il *rudus* o *ruderatio* posto al di sopra della fondazione, il *nucleus* ovvero l'allettamento realizzato con uno strato di sabbia, con o senza malta, e pozzolana, finemente vagliata ed il *pavimentum* composto da basoli di leucitite mielilitica di forma poligonale, con la superficie superiore levigata e la parte inferiore a cuneo così da ben inserirsi nello strato di allettamento, che venivano disposti seguendo un profilo curvo e avendo cura che i giunti combaciassero esattamente tra loro.

La dura pietra lavica era nota a Livio, a Vitruvio, e ad altri autori come *silex* o *lapis siliceus*, essa veniva estratta nei dintorni di Roma e l'uso di questo materiale per la pavimentazione dimostra l'ininterrotta abilità tecnica del cavatore romano, dagli ultimi anni della Repubblica fino ai nostri giorni.

Similmente ad oggi, esistevano diverse categorie di strade classificate gerarchicamente e la dimensione della sezione stradale variava in relazione all'importanza della strada e alla natura del terreno, senza che, tuttavia, siano riscontrabili dei principi ascrivibili a precise normative. Anche all'interno della città la larghezza delle strade poteva variare in maniera consistente, ma certo nei centri caratterizzati da una urbanizzazione più regolare e sistematica, spesso sincronica, dovevano esistere sicuramente delle misure di riferimento. A Pompei si nota ad esempio una misura ricorrente per le vie principali che è intorno ai 4 metri, esse sono poi fiancheggiate da ampi marciapiedi larghi anche 2 metri, diversamente nelle vie secondarie, solo in parte pavimentate, la larghezza varia tra i 2 ed i 4 metri. Sembra dunque che almeno le vie commerciali e le arterie principali, legate a problemi ed esigenze di traffico, rispettassero delle misure prestabilite.

L'amministrazione e la soprintendenza delle strade è argomento di giurisprudenza sin dalle sue origini. Si vuole che nei primi tempi i Re fossero direttamente i responsabili di questa materia che fu poi, in epoca Repubblicana, attribuita ai Censori ed agli Edili Curuli o *Magistri Viarum*, mentre alcune strade di maggiore

importanza erano affidate a specifici curatori, membri di famiglie influenti. In età imperiale, sappiamo da Cicerone¹ che Roma disponeva di un'amministrazione posta sotto la responsabilità dei censori e, soprattutto a partire da Domiziano, è l'imperatore che decide la creazione di strade e i grandi lavori pubblici. L'espansione dell'impero fu sempre accompagnata dalla creazione di strade e la fondazione delle città dalla realizzazione di una opportuna rete viaria, la cui cura e manutenzione fu continuamente perseguita. Questo permise di rafforzare il potere militare, politico e commerciale ma anche di instaurare relazioni con i popoli limitrofi e consentire, come si è detto, scambi e reciproco accrescimento culturale delle diverse civiltà.

La situazione delle strade romane durante il medioevo

La caduta dell'Impero romano d'occidente ed il conseguente spostamento della capitale a Bisanzio comportò anche per quanto attiene la cura delle strade un'inevitabile prolungata trascuratezza e abbandono. La tradizione dei costruttori stradali romani si smarrì durante il Medioevo lasciando solo qualche rara traccia nelle disposizioni di carattere legale e amministrativo.

Il tracciato delle strade peggiorò in modo sensibile. In città, a Roma in particolare, si aggravò lo stato di manutenzione delle strade e quello delle fognature con la conseguenza diretta di un peggioramento dell'igiene pubblica che portò ad un frequente dilagare di malattie infettive.

A seconda delle circostanze, la cura del sistema viario passò in potere ai senatori poi ai conservatori di Roma e da questi alla magistratura edilizia cittadina.

Il Comune di Roma tardò nel dotarsi di apposito statuto, dal momento che era sempre rimasto in uso il costume di riferirsi al diritto romano e la presenza di tre distinti poteri sullo stesso territorio ostacolava il formarsi di una costituzione politica definitiva. Il primo statuto del Comune di Roma sembra dunque essere quello del 1363 pubblicato da Camillo Re nel 1880².

In questo documento si poneva già attenzione alla cura delle strade in particolar modo alla loro pulizia, sia dal punto di vista igienico – sono diversi i capitoli dedicati alla nettezza urbana: «de proicientibus immundicias in viis publicis», nelle pubbliche vie ed in luoghi particolari della città – sia dal punto di vista della loro percorribilità vietando l'uso di apparati e banchi che potessero impedirla e stabilendo che

1. Marco Tullio CICERONE, *De Legibus*, III, 3-7.

2. Camillo RE, *Statuti della Città di Roma*, Accademia di Conferenze storico-giuridiche, Tipografia della Pace, Roma 1880.

le strade dovessero essere riattate così da poter essere percorse con sicurezza: «Ac-tare vias publicas et stratas ad hoc ut euntes et redentes possint secure et sine pe-riculo ire et reddere et venire, et hoc teneatur fieri facere». Lo statuto fissa quindi dei vincoli all'edificabilità e detta le dimensioni minime per le vie vicinali.

Oltre ai temi strettamente inerenti la viabilità e le strade è interessante notare l'attenzione posta in questo documento verso gli antichi edifici cui dedica un ap-posito capitolo: «de antiquis edificiis non diruendis»³.

Nuove riforme sono contenute nelle due successive convenzioni del 1393, e del 1404: la prima fra Bonifacio IX, la seconda fra Innocenzo VII, ed il popolo ro-mano; di quest'ultima in particolare è da considerare tanto la espressa dichia-razione che gli statuti non possano essere mutati o riformati senza il beneplacito del pontefice, quanto la importante modifica, già iniziata da Urbano V e definiti-vamente introdotta poi nello statuto, riguardante la nomina del «capitaneus ro-mani populi» che viene adesso riservata al pontefice.

Nell'atto di soggezione fatto dai romani ad Alessandro V dopo la cacciata del re Ladislao, nel 1410, il pontefice confermò gli statuti della città, e riconobbe espressamente la costituzione comunale della medesima.

Il riordino delle competenze nel XV secolo. Istruzioni per la realizzazione delle pavimentazioni

Quando nel 1417 fu eletto papa Martino V, successivamente al ritorno dei papi da Avignone e dopo che fu risolto lo scisma d'Occidente durante il Concilio di Costanza, si dette nuovamente avvio ad un generale riordino.

Martino V, con la costituzione «Etsi in cunctarum» del 31 marzo 1425 segnò il primo passo dell'intervento pontificio in materia di strade, piazze, mura, acque-dotti, chiaviche, ponti e anche abbellimento della città, sino ad allora affidata alla cura del Comune.

Fu ripristinata l'antica magistratura dei «magistri aedificiorum et stratarum almae Urbis», incaricata di soprintendere alla viabilità, all'assetto urbanistico e allo spurgo delle strade e piazze di Roma. Furono riorganizzate le competenze spettanti ai due maestri di strada ai quali fu accordata la prerogativa di non dover rendere conto ad alcun magistrato dell'amministrazione di loro appartenenza, ed al loro tribunale fu assegnato un particolare ufficio notarile.

3. «Cap. CXCI de antiquis edificiis non diruendis. Ne ruynis civitas deformetur et ut antiqua edi-ficia decorem Urbis publice representent, statuimus quod nullus sit ausus aliquod antiquum edi-ficium Urbis diruere vel dirui facere intre Urbem ad penam [...]» in Camillo RE, *Statuti della Città di Roma*, cit., libro II, p. 188.

Queste cose furono ampliate e confermate dai pontefici successivi. Niccolò V con lo statuto, scritto in volgare, del 1452 «de li maestri de li edifitii»⁴ accentuò l'ingerenza pontificia ed ampliò le attribuzioni dei maestri a tutte le fontane sia dentro Roma che fuori, così come in materia di strade, ove la loro competenza fu estesa a quelle extraurbane. In questo statuto sono poi stabiliti numerosi divieti a carico dei privati e, per impedire gli abusi e regolamentare l'attività edilizia, fu introdotta la pratica di richiedere licenza (onerosa) per i lavori da eseguirsi. Per ciò che concerne le strade urbane il documento stabilisce «che li detti maestri possano et debiano far fare le sylicate di Roma, maxime in le strade maestre, de peperigno nuovo alle spese delli patroni delle case sicondo che toccherà»⁵: le strade di Roma, infatti, non erano allora ancora selciate o comunque pavimentate e neanche dotate di opportuna pendenza per consentire lo scolo dell'acqua, né tantomeno oggetto di costante manutenzione.

Ancora nello statuto di Niccolò V si trova precisa indicazione delle strade ritenute più importanti in quel momento storico, quelle che Emilio Re individua con le tre vie che partono tutte dal Banco di S. Spirito, l'una coincidente circa con via dei Coronari, l'altra con via dei Banchi Nuovi – via del Governo Vecchio, la terza forse identificabile con via dei Banchi Vecchi sino a Campo dei fiori e poi di lì passando nei pressi del teatro di Pompeo fino a giungere a S. Angelo in pescheria.

Nello stesso anno in cui era stato emanato lo statuto in volgare, Leon Battista Alberti pubblica il *De re aedificatoria* e dimostra come il rinnovato interesse per la cura del sistema viario, testimoniato dai provvedimenti menzionati, possa essere confermato tanto da dedicare, nel quarto libro dell'opera, ampio spazio al tema della pavimentazione stradale⁶.

Egli dà indicazioni circa la preparazione del terreno e dello strato di fondazione e poi di allettamento del selciato, e fornisce istruzioni in merito alla scelta della pietra da utilizzare ed alla sua dimensione: facendo riferimento all'osservazione delle strade antiche realizzate in selce, invita ad usare la medesima pietra, in particolare quella porosa che garantisce un migliore attrito, pur consentendo l'utilizzo anche di altre qualità di pietra in ragione della loro disponibilità. Rivolge poi molta at-

4. Daniela SINISI, *La presidenza delle Strade*, in Maria Grazia Pastura Ruggiero, *La Reverenda Camera Apostolica e i suoi archivi (secoli XV-XVIII)*, Archivio di Stato di Roma - Scuola di Archivistica, Paleografia e Diplomatica, Roma 1987, pp. 100-118.

5. Emilio RE, *Maestri di strada*, in «Archivio della R. Società Romana di storia patria», vol. 43, 1920, pp. 5-102. Le appendici al testo riguardano: il regesto delle "taxae viarum" (1514-1583) conservato presso l'Archivio di Stato di Roma; l'elenco dei maestri di strade; il testo trascritto dello statuto del 1452.

6. Leon Battista ALBERTI, *L'Architettura (De Re Aedificatoria)*, edizione con testo latino e traduzione a cura di Giovanni Orlandi, introduzione e note di Paolo Portoghesi, Edizioni Il Polifilo, Milano 1966, pp. 320-323.

tenzione all'agio degli animali affinché essi nel percorrere le strade trovino un piano di calpestio duro e continuo e non scivoloso; quindi, suggerisce che la dimensione delle pietre sia tale da non essere eccessivamente minute poiché troppo facilmente potrebbero essere divelte, né tanto grandi da non offrire agli animali una fessura ove puntare gli zoccoli. Proprio perché il percorso degli animali sia comodo, egli propone di selciare con diligenza almeno la parte centrale della strada dove è previsto il loro transito ed in questa zona usare selce dura ed elementi della dimensione di un cubito⁷ di ampiezza e spessore (in profondità) di un piede disposti in modo tale che il giunto risulti minimo. Sottolinea poi l'importanza di realizzare le strade dando loro la pendenza (di mezzo pollice ogni due cubiti) per lo smaltimento delle acque e quindi elenca tre differenti maniere: la prima, più consona alle vie maggiormente larghe, prevede di realizzare la pendenza verso il centro; la seconda è quella di indirizzare la pendenza ai due lati; l'ultima prevede di utilizzare la direzione longitudinale della strada.

La scelta è naturalmente condizionata dalla posizione degli imbocchi alle fogne o ai fossati.

La pavimentazione di piazza San Pietro del 1455

Nel 1455 si ha notizia della realizzazione di una pavimentazione in piazza San Pietro, ovvero nello slargo antistante la basilica [Fig. 1]. Il documento, conservato presso l'Archivio Capitolino⁸, redatto il 13 novembre dal notaio Giovanni Angelo de Amatis è citato da Rodolfo Lanciani⁹ e poi più di recente da Orietta Verdi¹⁰ la quale riporta:

7. La misura del cubito corrisponde idealmente alla distanza tra il gomito e la punta del dito medio, tanto che 'cubito' è sinonimo dell'ulna, l'osso dell'avambraccio, e misura circa mezzo metro. Per l'esattezza, il cubito romano era di 44,4375 cm. Mentre un piede romano equivale a 29,64 cm.

8. ASC, Collegio Notai Capitolini, Archivio Urbano, sezione I, vol. 253, not. Giovanni Angelo de Amatis, c. 139v, 13 novembre 1455.

9. Rodolfo LANCIANI, *Storia degli scavi di Roma*, nell'edizione Quasar, Roma 1989. Nel testo, a p.77 (capitolo dedicato al pontificato di Callisto III): «1455, 13 novembre. Un Salvato di Andrea da Arezzo riceve dai maestri delle strade Saba Astalli, Paluzzo Pierleoni 78 ducati d'oro "occasione certi laborerij et fabrice per eum promisse facere (selciata a bastardoni) ad rationem duorum ducatorum pro quolibet paso in platea sancti Petri... cum hoc quod ipse magister Salvatus debeat cauare et serrare in loco in quo cauat dictum saxum et spezare extra dictam plateam, et ipsi magistri debant dare sibi lapides necessario" not. Gio. Angelo Amati, A.S.C.».

10. Orietta VERDI, *Maestri di edifici e di strade a Roma nel secolo XV: fonti e problemi*, Roma nel Rinascimento, R.R. Inedita, Roma 1997, l'autrice a margine del documento afferma che «Questo documento, conosciuto da Re, è edito in parte, scorrettamente, da R. Lanciani, *Storia degli scavi di Roma*, Roma 1902, vol I, pag.63».



1

«Dichiarazione di ricevuta di 78 ducati d'oro pagati dai maestri Saba de Astallis e Palutius de Perleonibus a Salvato di Andrea di Toccho "occasione certi laborerii et fabrice per eum promissi facere", in particolare una selciata di bastardoni, in piazza S. Pietro; inoltre si specifica che "ipse magister Salvatus debeat cavare et sterrare in loco in quo cavabit et ipsum sterrum opportune facere extra dictam plateam, et ipsi magistri debeant dare sibi lapides necessarios"».

L'interessante citazione, che allude ad una selciata in bastardoni, fatta dalla Verdi parafrasando il Lanciani, viene inserita anche da questo autore tra parentesi; se ne desume quindi che egli doveva averne tratto notizia non direttamente dalla traduzione del documento citato ma più probabilmente da altre fonti.

Facendo riferimento al lessico contemporaneo, questa affermazione darebbe adito a ritenere che durante il rifacimento della *platea Sancti Petri* fossero stati utilizzati elementi di forma non regolare e quindi implicitamente porterebbe a

1_Piazza San Pietro, affresco nel Salone Sistino della Biblioteca Apostolica Vaticana, 1588-1590. L'affresco raffigurante l'obelisco di piazza San Pietro, posizionato per volontà di Sisto V, mostra l'originario vaso della *platea Sancti Petri*. La caratterizzazione cromatica sembra alludere a una pavimentazione dai toni rossastrati (da: <https://stpetersbasilica.info/> il 28/09/2023).

credere che già allora fossero viceversa in uso elementi di forma regolare e standardizzata che vedremo comparire solo più tardi. La cosa più plausibile è piuttosto che il Lanciani abbia utilizzato il termine 'bastardoni' nella sua accezione medievale, avendolo forse rintracciato in altre fonti, quando esso stava a connotare un particolare tipo lapideo: una varietà paonazza di porfido rosso¹¹.

Porfido rosso ed anche verde antico è ancora oggi presente sulla piazza di San Pietro: esso è utilizzato nella cornice pavimentale intorno all'obelisco, sicuramente materiale di spoglio, riutilizzato successivamente e con tutta probabilità proveniente dalla piazza antistante la basilica costantiniana che appare, alla luce di questa nuova informazione, arricchita di una inedita policromia.

E quell'anello di pietre diviene quasi un anello della catena che oggi ci ricollega, anche attraverso la storia della pavimentazione, ai primordi della storia dei cristiani e si fa memoria ininterrotta della sacralità del luogo.

Selciati o ammattonati?

Sisto IV con la bolla «Etsi de cunctarum civitatum» del 30 giugno 1480 riorganizzò l'ufficio dei *magistri viarum* e lo pose alle dipendenze del cardinale camerlengo che venne preposto al tribunale delle strade. Con questo atto si può dunque dire concluso il processo di lenta assimilazione di una delle più antiche e prestigiose cariche municipali nella gerarchia camerale.

Il programma sistino mira a dare a Roma una rete stradale pari agli accresciuti bisogni della città e pone in modo risoluto il problema delle demolizioni e degli espropri: nella bolla di Sisto IV viene infatti istituito l'esproprio a fini di pubblica utilità e nei documenti successivi a questa data sono molto ricorrenti gli atti relativi a gettiti di edifici allo scopo di migliorare l'assetto urbanistico della città. Una tematica che emerge in questi anni riguarda la scelta di quale materiale adoperare per la pavimentazione stradale e la questione si pone anche dal punto di vista igienico, medico-scientifico, poiché si riteneva che utilizzare la pietra lavica di origine laziale, dalle elevate caratteristiche di compattezza ed impermeabilità, generasse un ambiente eccessivamente umido e dunque insalubre.

Allora anziché selciare le strade, si iniziò ad ammattonarle.

I laterizi dovevano essere di ottima qualità in modo da garantire la massima forza di resistenza.

I *magistri viarum*, a questo scopo, avevano il compito di esercitare il controllo

11. Bastardone: sm. Varietà paonazza di porfido rosso (che usarono i Romani per l'edilizia, derivandolo dall'Egitto), in Salvatore BATTAGLIA, *Grande dizionario della lingua italiana*, unione tipografico editrice torinese, Torino 1962.

sul lavoro dei fornaciai e di vigilare affinché la posa del materiale avvenisse correttamente; i mattoni infatti venivano disposti di coltello sfruttando quindi uno spessore maggiore in profondità, in modo da garantire migliore durezza. Per questa ragione le ammattonate vennero ad assumere anche a volte la definizione di 'coltellate di mattoni', affatto simili a quelle ancora oggi visibili negli androni o nei cortili di alcuni palazzi storici.

A questo riguardo è ampia la testimonianza documentaria di ammattonate fatte fare o riparare all'interno della città. Le si trova generalmente citate in merito alle controversie con i cittadini chiamati a contribuire economicamente ai lavori o piuttosto negli atti di rilascio di licenze per i banchi di vendita la cui onerosità era in ragione della copertura delle spese per le opere di pavimentazione stradale.

Già nel 1481 viene registrato un istrumento di misura dell'ammattionato della strada posta in Trastevere «in loco qui dicitur Ripae Romae», affidata dai magistrati «edificiorum et stratarum almae Urbis nec non commissarii generales super dictis stratis» a mastro Bernardo Della Porta, muratore scelto dai medesimi, e nell'atto notarile seguono le misure dettagliate dell'ammattionato eseguito a cura di mastro Giovanni Ioachini¹².

Successivamente a questo, dalle *taxae viarum* e dagli atti dei Notai Capitolini, negli anni seguenti il pontificato di Sisto IV, durante la prima metà del XVI secolo, si trovano menzionati gli ammattonati fatti in Ponte Sant'Angelo, nella strada verso la piazza San Celso, in piazza San Celso, davanti alla fontana de Treio¹³; si menziona anche la riparazione dell'ammattionato in piazza Giudea, la quale ospitava un mercato, «quod erat totum attitum, canosum et consumptum» e poi ancora nella strada dritta che da piazza della Minerva tende a piazza della Rotonda e di qui verso la chiesa della Maddalena fino alla casa dei Cecchini e dei Leni «ad ammactonandum cum lateribus».

Nel 1557, poi, si ha notizia della tassa per l'ammattionato di Borgo e l'anno seguente per la strada nuova di Borgo: la via Alessandrina, aperta da Alessandro VI in occasione del giubileo del '500 e che prese successivamente il nome di Borgo Nuovo.

Pio IV il 22 settembre 1565, in una bolla diretta ai maestri di strada, conferma l'avversione verso l'uso di selce specificando che:

«Roma è molto soggetta all'umidità ed in certe parti con la selciatura, le

12. ASR, Collegio Notai Capitolini, notaio Francesco Tasca, vol.1738, c.121v-r., in VERDI (a cura di), *Maestri di edifici*, cit.

13. La fontana di Trevi era stata da poco riconfigurata proprio da Leon Battista Alberti il quale aveva sostituito le tre vasche con un unico lungo bacino rettangolare, appoggiandolo ad una parete bugnata e merlata e restaurando i tre mascheroni da cui fuoriusciva l'acqua.

strade divengono ancor più umide. Perciò proibiamo a chiunque di fare selciati anche davanti alle proprie case, sotto pena dell'esilio ai muratori, di 200 ducati ai padroni ed altre pene pecuniarie e corporali ad arbitrio. Vogliamo invece che tutte le vie di Roma siano coperte di mattoni cotti, "cum suis interlineis, quas guidas vocant, ex peperino, tyburtino aut siliceo lapide"»¹⁴.

La necessità di una precisazione era dovuta al fatto che sicuramente alcuni cittadini, volendo sistemare la strada prospiciente le loro abitazioni, anziché utilizzare il laterizio, facevano uso della selce e la utilizzavano ponendo in opera elementi molto più piccoli dei basoli romani dalla forma ancora irregolare. Del resto, la selciatura era molto più economica dell'ammattionato e nonostante richiedesse una costante manutenzione, era forse anche più durevole.

A questo proposito è interessante quanto riferisce M. Antonio Bardo¹⁵ nel 1565, il quale chiarisce quanto onerosa fosse la scelta di adottare i laterizi per le pavimentazioni stradali e quanto poco duraturi fossero questi interventi. Riguardo infatti l'attribuzione delle spese relative al decoro della città tra proprietari e locatari degli edifici, egli sostiene che l'ammattionato, siccome usualmente dura poco tempo, non deve essere considerato come un'opera di utilità permanente delle case e risolve che siano i locatari a doverne sostenere i costi.

Dal punto di vista amministrativo a metà '500 vennero istituite, a fianco dei preesistenti organismi della Camera Apostolica, alcune Congregazioni cardinalizie che, con la loro autorità, si riteneva avrebbero saputo meglio affrontare e superare gli ostacoli pratici, ma anche politici e sociali, che impedivano speditezza alla nuova politica urbanistica. Tra queste, di nostro interesse è la *Congregatio super viis, pontibus et fontibus*, la cui attività è testimoniata dai tre registri conservati presso l'Archivio di Stato di Roma¹⁶.

14. Ludovica CIBIN, *Selciato romano - il sampietrino*, Gangemi editore, Roma 2003. La citazione ci informa anche circa l'apparecchiatura degli ammattonati che doveva prevedere delle interlinee, dette guide, in materiale lapideo: peperino, travertino o selce.

15. M. Antonio BARDO, *Tractatus iuris promiseos sive congrui ad interpretationem Bullarum, Constitutionum aliorumque Literarum apostolicarum super aedificiis construendis ad decorem Almae Urbis*, Roma 1565, in Emilio RE, *Maestri di strada*, cit.

16. Tra il 1566 e il 1570, ben tre documenti normativi del pontefice intervennero ad organizzare strutture centrali in questa vasta area amministrativa. La Congregazione cardinalizia *super viis, pontibus et fontibus*, si formò grazie all'accorpamento di tre distinte funzioni, nate da tre successivi provvedimenti: il primo (1566 o 1567) che nominava due cardinali soprintendenti ai maestri delle strade, il secondo (1568) che nominava quattro cardinali soprintendenti ai porti del Tevere ed alle strade pubbliche urbane ed extraurbane, ed un terzo (1570), che nominava tre cardinali soprintendenti alle fontane ed alle acque pubbliche di Roma. Con la riforma di Sisto V (costituzione «Im-mensa aeterni Dei» del 22 gennaio 1588) questa congregazione entrò a far parte delle

I documenti relativi al primo periodo di attività della Congregazione¹⁷ forniscono un quadro anche relativamente alle tecniche di pavimentazione in uso a Roma sul finire del XVI secolo da cui è evidente che la questione fra ammattonato e selciato è ancora aperta. In un primo documento del 1573 sullo stato dell'ammattionato delle strade di Roma, in considerazione dell'aumento dei cocchi in circolazione e dei danni da essi arrecati agli ammattonati, si decide di procedere realizzando viceversa le selciature, che però, sempre nello stesso anno, risultano essere già presenti e vengono chiamate 'imbrecciate'. Di queste, una di recente fattura è nella strada della corsa dei bradi (via del Corso) realizzata in occasione del carnevale. Seguono proposte per la realizzazione delle selciature e continui solleciti a che vengano sistemate le strade danneggiate, riparati gli ammattonati ed i selciati.

La Congregazione n. 96 del 1582 fornisce indicazioni circa il modo per riparare le selciate affermando che le riparazioni siano fatte con scaglie di travertino o marmo commisti a calce e pozzolana: l'uso di questi frammenti era infatti vietato per le costruzioni e dunque utilizzabile economicamente (il prezzo massimo era di due carlini a carretta) solo per fare i 'rappezzii' che in un documento successivo troviamo anche essere fatti di 'breccia' o come viene chiamata 'scaglia'.

Negli anni successivi si prosegue a far ammattonati tanto che nel 1583, una apposita riunione della Congregazione raccomanda che non si faccia la selciatura, bensì l'ammattionato e i maestri di strada non concedano più licenze per le selciate. Disposizioni queste che vengono ribadite negli anni successivi, rendendo note alle fornaci e imponendo loro disposizioni relative alla lavorazione ed al prezzo dei mattoni che dovranno essere usati per le strade indicando che i lavori dovranno essere fatti con mattoni ferrigni (altrove chiamati 'mattoni biscottati' o ancora 'mattoni a doppia cottura'). Nel 1587 è Giacomo della Porta ad essere incaricato di visitare le fornaci della città, verificare la produzione prevedibile per ciascun anno e dunque stabilire le condizioni di contratto ed il prezzo di vendita dei laterizi.

congregazioni sistine e ad essa furono attribuiti sei cardinali con compiti di direzione e consulenza per i lavori relativi alla viabilità di Roma e dell'intero Stato pontificio e per la gestione degli acquedotti di Roma. I registri conservati presso l'Archivio di Stato di Roma sono tre raccolte di documenti ordinati cronologicamente: il primo contiene i documenti precedenti la riforma sistina fra il 1567 ed il 1588, il secondo fra il 1594 ed il 1675 rende conto del periodo di più intenso lavoro, il terzo, che va dal 1679 al 1710, contiene invece solo 16 documenti.

17. Carmen GENOVESE, Daniela SINISI, «*Pro ornatu et publica utilitate*» – *L'attività edilizia della Congregazione cardinalizia super viis, ponti bus et fontibus nella Roma di fine '500*, Gangemi editore, Roma 2010.

L'attività di selciatura delle strade di Roma sotto il pontificato di Sisto V: verso la standardizzazione degli elementi

Sisto V, spinto dallo spiccato indirizzo urbanistico della sua politica, sicuramente motivato da cause principalmente economiche e convinto che il selciato non fosse da controindicare, avviò la selciatura di ben 121 strade¹⁸, fatta salva la via Papale che, si noti bene, doveva viceversa essere ammattonata¹⁹.

Sul finire del XVI secolo, dunque, sembra lentamente sopirsi questa diatriba, non ostante un ennesimo richiamo della Congregazione nel 1588 che ordinò al Consiglio comunale «vias urbis lateribus sternendas» e sembra cominciare a prevalere definitivamente l'uso della selce.

Nel suo «Discorso del mattonato o selciato di Roma», Guido Baldo Foglietta²⁰ a fine '500 scioglie la controversia, esclude l'uso dei mattoni perché materia troppo tenera ed anche l'uso della scaglia di travertino perché presenta una porosità che la rende fragile e suggerisce di realizzare le pavimentazioni o con le selci minute così come già si usava fare, ovvero con la pietra di fiume unita a calce e sabbia a mò di astraco composto di breccia e alto due palmi. Per entrambe le soluzioni egli fornisce le specifiche per una corretta posa in opera, invitando anche a curare le fondazioni che egli ritiene essere di primaria importanza per la riuscita e la durata del lavoro.

Guido Baldo Foglietta non specifica le dimensioni delle selci: il fatto che si limiti a definirle minute significa soltanto che si trattava di elementi piccoli ma dalla lettura del testo non si può affermare altro circa la forma che detti selci dovessero avere. Di fatto, selci di ridotte dimensioni e dalla forma irregolare venivano già usati per realizzare le cosiddette imbrecciate, pavimentazioni alle quali l'autore probabilmente allude.

È però estremamente interessante e di importanza rilevante per la ricerca og-

18. Francesco CERASOLI, *Sistemazione di molte strade a Roma nel secolo XVI*, in «Bullettino della Commissione Archeologica del Comune di Roma», ottobre-dicembre 1900, n. 28, f. IV, pp. 342-362.

19. Sembra interessante porre in relazione questa eccezionalità, dovuta al forte valore simbolico attribuito alla via Papale, con il precedente intervento realizzato a Napoli da Pietro da Toledo, nel 1533, per il nuovo grande asse stradale della città che in quella occasione viene pavimentato con mattoni in luogo dei basoli. Il cambiamento di materiale, che viene introdotto anche in altre vie, influisce molto sul colore della città che da cupa diviene luminosa tanto che «lo Sig. Vicerè [...] e molti Signori di Napoli ed Ispani, cavalcando per le strade della città, ammirarono la magnificenza e la larghezza delle strade, ch'erano luminose e chiare nelli luoghi tenebrosi, che mai sole avevano visto, e in cui ora lo sole vi si mostrava tutto lo dì». Cfr. Enrico GUIDONI, Angela MARINO, *Storia dell'Urbanistica, il Cinquecento*, Laterza, Bari 1991, p. 325.

20. Ugo BALZANI, *Di Guido Baldo Foglietta: Discorso del mattonato o selciato di Roma*, in «Archivio della Società romana di storia patria», I, 1878.

getto di questa trattazione, il documento inedito della *Congregatio super viis*²¹ nel quale in data 30 aprile 1594 si dispone che si risarciscano le selciate delle vie della città con selci di quadretti simili a quelli con cui erano fatte; il termine quadretti è qui dunque indicativo dell'esistenza di un elemento di selce dalla forma regolare quadrata o anche approssimativamente quadrata che si avvia alla standardizzazione²².

Il documento parla esplicitamente di risarciture, ovvero riparazioni parziali, di pavimentazioni già in essere, in gran parte realizzate come si è visto solo qualche anno prima sotto il pontificato di Sisto V, epoca in cui si può quindi desumere si iniziarono evidentemente ad utilizzare i quadretti, forse in ragione della quantità di interventi diffusi nella città che richiesero quindi una ottimizzazione nella produzione del materiale o altrimenti in virtù della consuetudine di utilizzare apparecchiature composte da elementi regolari come avveniva nelle posa degli ammattonati.

Si può sostanziare questa ipotesi riportando un caso in particolare: in quella stessa riunione della Congregazione, si ordina che in via del Corso, da palazzo Rucellai²³ a piazza Sciarra, venga risarcita la selciata di quadretti per dodici palmi «in medio». Proprio questo stesso tratto di strada che, da piazza Sciarra arrivava sino all'Arco di Portogallo, nel rione Colonna, fa parte dell'elenco delle strade selciate nel 1587²⁴ pertanto fu indubbiamente in quella occasione che iniziarono ad essere utilizzati quegli elementi lapidei che più comunemente, soltanto a partire dal XVIII secolo, verranno chiamati sampietrini. [Fig. 2]

La precisazione che si trattasse di selciate di quadretti non è a dire il vero molto frequente; tuttavia, la si ritrova ancora nel 1631, nella misura e stima dei lavori realizzati dal muratore Giulio Martio nel restaurare la strada dritta di Borgo Nuovo²⁵.

21. ASR, *Congregatio super viis*, vol.II (1594-1675), 30 aprile 1594. Il punto 3 del documento riporta: «Selicate viarum urbis resarciant eu similibus silicibus seu quadrettis quibus ad prius facte reperiunt», al punto 4: «in via Cursus ad palatio M.D.Horatij Rucellai usque ad platea Sciarre resarciat selicata de quadrettis per duodecim palmos in medio, et ubi opus fuerit» ed ancora al punto successivo «fiat selicata in via Alexandrina propre pantanos et in via Pastinarum», cioè in via Alessandrina nel quartiere dei Pantani e in via dei Pastini nei pressi della Rotonda.

22. Quadretti con tali caratteristiche si possono ancora osservare nel secondo cortile di palazzo Massimo alle colonne che dunque alla luce di queste nuove informazioni possono essere considerati di fase.

23. Il palazzo di Horatij Rucellai è attualmente conosciuto come palazzo Ruspoli e occupa l'isolato tra piazza S. Lorenzo in Lucina e via dei Condotti, nelle immediate vicinanze di dove si trovava l'Arco di Portogallo.

24. CERASOLI, *Sistemazione di molte strade a Roma*, cit.

25. ASR, Presidenza delle strade, busta 446. 17 settembre 1631: «Misura e stima della selciata

2. Matthäus Greuter, Veduta di Roma, 1618. Dettaglio del tratto di via del Corso tra palazzo Rucellai e piazza Sciarra (da Augusto Roca De Amicis (a cura di), *Roma nel primo Seicento, Una città moderna nella veduta di Matthäus Greuter*, Artemide edizioni, Roma 2018, p. 207).



2

Una ulteriore motivazione che certamente doveva aver influito sulla scelta del materiale è l'aumento del traffico delle vetture, delle carrozze, che a Roma dovette presentarsi intorno alla fine del XVI secolo (Pio IV nel 1564 esortava infatti i cardinali a seguitare ad andare a cavallo e non usare le carrozze) e che portò, all'inizio del secolo successivo, alla decisione di tassare le vetture.

Nel XVII secolo altre forme di proventi del tribunale delle strade erano le licenze e l'esercizio delle cave di pozzolana. Rimaneva comunque l'uso di tassare i cittadini frontisti per i lavori da eseguirsi sulle strade, ma indubbiamente oltre alle spese relative alla pavimentazione, il tribunale delle strade doveva sostenere anche quelle di pulizia e di spurgo, ragione per cui venivano ad applicarsi queste tasse ulteriori.

fatta di quadretti da M.ro Giulio Martio muratore, di tutta sua robba d'ordine delli illustrissimi Maestri di Strade in restaurare la strada dritta di Borgo Nuovo cominciando dalla casa rincontro la fortezza sino al cantone del casamento et habitatione delli Padri della Traspontina, dove di sotto stà il spetiale; qual selciata [...] ch'è fatta tra poggiolo e poggiolo e va distribuita a tutte le case di detta strada sino alla piazza di S.to Pietro, misurata in facciata.

Manutenzione delle vie consolari e pavimentazione di piazza San Pietro sotto Alessandro VII

La manutenzione delle strade non era soltanto un problema interno alla città ma si estendeva anche al di fuori delle mura, alle vie consolari la cui cura era affidata alla buona volontà dei proprietari dei lotti ad esse prospicienti, non sempre con gli auspicati risultati così da indurre papa Alessandro VII Chigi (1655-1667) alla decisione di redigere delle carte topografiche dell'agro romano allo scopo di tassare i proprietari dei fondi confinanti con le vie consolari e dunque poter sistemare queste strade. Note come 'catasto alessandrino', le mappe disegnate in quella occasione per ragioni fiscali si offrono oggi come importante strumento per la conoscenza del territorio, dei borghi, delle città intorno a Roma nel 1660. Contemporaneamente alla redazione del catasto alessandrino, un altro importante progetto si andava elaborando: quello di Bernini per piazza San Pietro [Figg. 3, 4].

Si è ritenuto sino ad ora che questa fosse stata la prima occasione in cui venissero usati quegli elementi di forma quadrata noti come 'quadretti' o 'quadrucci' e che proprio in ragione della loro collocazione avessero assunto il nome di 'sanpietrini', ma come dimostrato precedentemente, se pure sia senz'altro vero che il nome tragga origine dalla piazza simbolo della Roma cristiana, pavimentata con questi elementi, non si deve a questo intervento la messa in opera per la prima volta di pezzi dalle dimensioni e forma regolare.

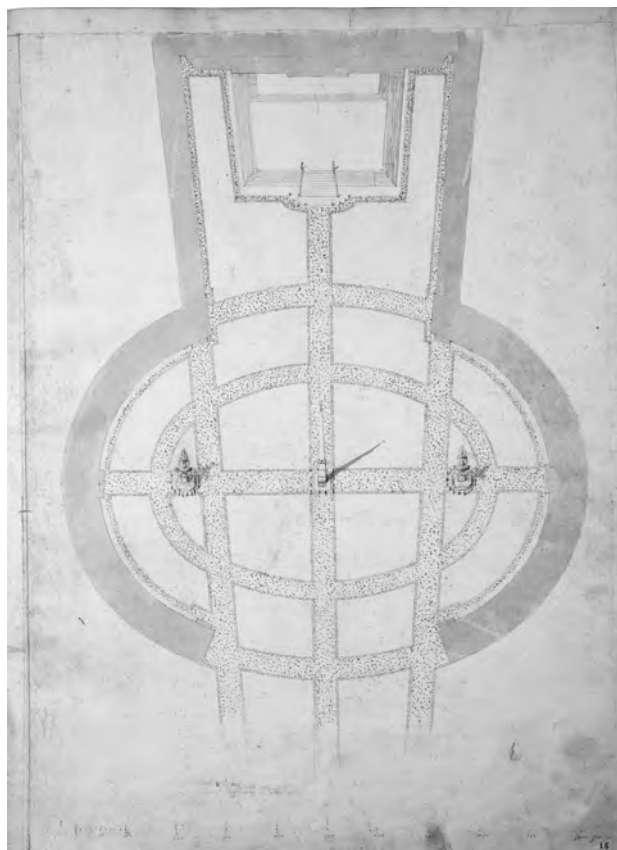
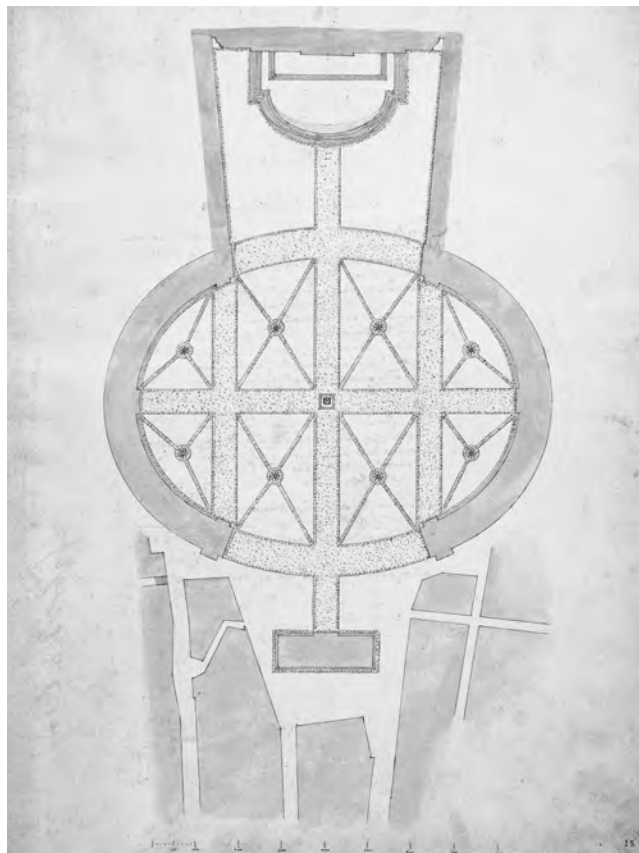
E' però in questa occasione che si hanno le prime indicazioni circa le dimensioni e la posa dei selci: un documento custodito presso l'Archivio della Reverenda Fabbrica di San Pietro²⁶, descrive con cura i lavori preliminari di sterro e fondazione per creare il massiccio su cui allettare la «selciata sopra di quadrucci di altezza di tre quarti almeno con buona calce e ben stretti insieme [...] comprese le guide dei selci grossi dalle parti» e due anni dopo nei conti di fabbrica²⁷ viene pagato il lavoro di sterro e di selciatura nella piazza.

Il tema della sistemazione delle piazze sembra acquisire proprio in questi anni una nuova rilevanza: dalla documentazione archivistica spesso si trova menzione dei gettiti che venivano fatti allo scopo di allargare le strade per trasformare le strette vie medievali nelle più ampie strade rinascimentali. Nei chirografi conservati presso l'Archivio di Stato di Roma²⁸ si trovano, relativamente a questi anni, atti nei quali si impongono demolizioni di edifici per ampliare gli spazi, per creare le

26. Il documento datato 1 gennaio 1667 è citato in CIBIN, *Selciato romano*, cit. p. 84.

27. BAV, codice Chigi, H.1 I.22, c. 221.

28. ASR, Presidenza delle strade, vol. 28, Chirografi.

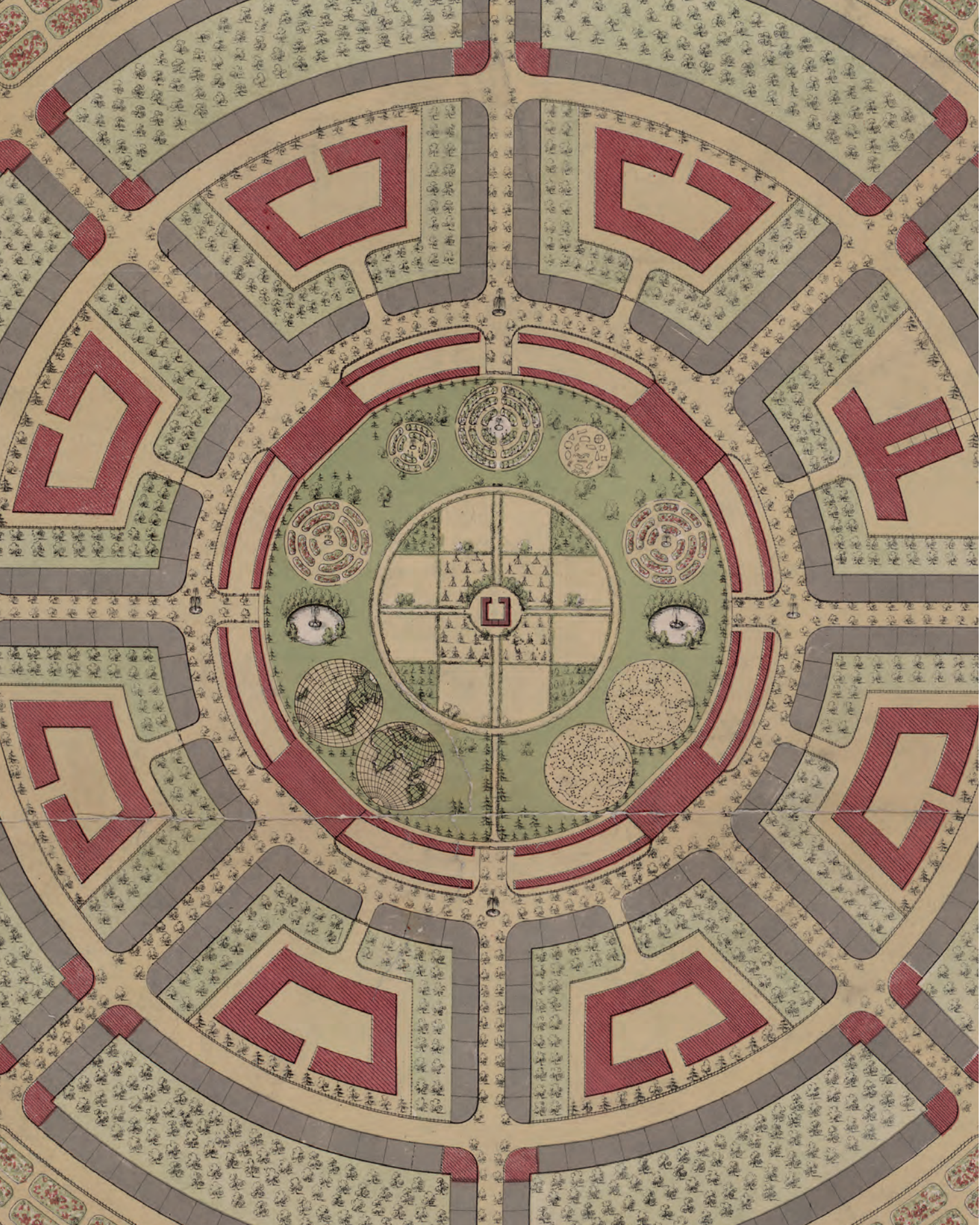


3 | 4

3 | 4_Gian Lorenzo Bernini,
disegni di progetto della
pavimentazione di piazza San
Pietro, 1667 (Biblioteca
Apostolica Vaticana, fondo Chigi,
P VII 9, ff. 15, 16).

piazze nei luoghi di maggiore interesse: piazza della Cancelleria nel 1673 è oggetto di sistemazione per volere del cardinale Francesco Barberini ed ancora Clemente X dispone di far selciare piazza Colonna sia i 25 palmi di fronte alle case a spese dei proprietari frontisti, sia per quanto riguarda l'anima della piazza.

Questo ultimo documento offre lo spunto di precisare che sovente le piazze erano pavimentate solo per i 25 palmi di fronte agli edifici: era infatti questa la dimensione necessaria a garantire il passaggio delle vetture e a rendere dunque carabile la piazza sul suo perimetro esterno così che, come si è detto, ogni singolo proprietario era tenuto a pagare per i 25 palmi frontestanti la sua proprietà. L'area interna della piazza, la cosiddetta 'anima', non era necessariamente pavimentata poiché non ve ne era la necessità ed anche perché la cura e la manutenzione spettava in percentuali diverse a tutti i proprietari e l'accordo doveva risultare quindi particolarmente complesso, ragione per cui solo le piazze più importanti o quelle sulle quali prospettavano edifici rilevanti erano interamente pavimentate mentre le altre erano spesso al loro interno sterrate delineando una immagine degli ambienti urbani che offre a noi un panorama inaspettato.



URBANISTICA RURALE A PIANTA CENTRALE: VILLAGGI E STABILIMENTI AGRARI TRA SETTECENTO E OTTOCENTO

Central-Plan Rural Urbanism: Villages and Farms Between the Eighteenth and Nineteenth Centuries

DOI: 10.17401/su.15.sm21

Stefano Mais

Università degli Studi di Cagliari

stefano.mais@unica.it

Parole chiave

Urbanistica, stabilimenti agrari, fondazioni urbane, Settecento, Ottocento

Urbanism, Agrarian Establishments, Urban Foundations, Eighteenth Century, Nineteenth Century

Abstract

I progetti di villaggi e stabilimenti agrari a pianta centrale ideati tra Settecento e Ottocento nel campo dell'imprenditoria agraria si configurano come episodi di rilievo nel panorama delle nuove fondazioni urbanistiche. Ispirati a colti riferimenti tardorinascimentali, riecheggianti il progetto della città ideale, delle architetture con planimetria centrica e degli orti e giardini botanici con impianto radiale, i villaggi rurali a pianta circolare si registrano come nuova tendenza nella cultura tecnica europea, sostenuti da scenari ideali come quello delle Saline di Chaux progettate da Ledoux o il villaggio agricolo dell'inglese John Sinclair. I manuali e la pubblicistica del settore agrario del tempo, particolarmente inglese e francese, promuovono il rinnovamento tecnico ed estetico di cui sono rivestite le azioni costruttive in campo rurale, in prospettiva concepite per andare incontro a un'idea del vivere in campagna razionale e gradevole. L'eleganza dello schema, che non sembra avere ulteriore diffusione dopo la metà dell'Ottocento, si apre a nuove declinazioni solo tra la fine del secolo e gli albori del nuovo, con prodromi capaci di tramandare le qualità degli esperimenti storicizzati.

Plans for centrally planned villages and agrarian establishments, conceived between the 18th

and 19th centuries in the field of agrarian entrepreneurship, stand out as prominent episodes in the panorama of new urban foundations. Inspired by cultured references from the past, echoing the design of the ideal city, architectures with centric floor plans and radial vegetables and botanical gardens, central-plan villages for new rural foundations are recorded as a new trend in European technical culture, supported by ideal scenarios, such as that of Ledoux's Chaux salt-works or Englishman John Sinclair's farming village. The manuals and publicity of the agricultural sector of the time, particularly English and French, support the technical and aesthetic renewal with which constructive actions in the rural field are coated, prospectively designed to meet a rational and pleasant idea of country living. The elegance of the model, which does not seem to have further diffusion after the mid-19th century, opens up to new declinations at the end of the century and until the beginning of the new one, with prodromes capable of passing on the qualities of the historicized experiments.

La città rurale a pianta centrale in relazione al modello della città rotonda

All'interno dei programmi stabiliti tra Settecento e Ottocento per nuove forme insediative emergono per originalità quelli concepiti nel campo dell'imprenditoria agraria¹. Le prospettive di maggiore e migliore sfruttamento del suolo, incentivate da una diffusa modernizzazione delle pratiche agricole, sostengono nuovi investimenti e inedite forme di colonizzazione territoriale. Ampi terreni incolti o caratterizzati dalla presenza di acque stagnanti sono soggetti a mutamenti radicali, con azioni capaci di convertire aree improduttive in zone ad alta rendita². Le trasformazioni dei suoli, con l'impianto di nuove attività agricole, vengono messe in atto grazie a un'ingente quantità di lavoratori a cui è richiesta una permanenza di lungo periodo in loco, così da garantire continuità dei processi di impianto e gestione delle nuove aziende, nonché un presidio costante di terreni e manufatti. Tali esigenze spingono a pianificare nuove forme di popolazione, declinate in dimensione variabile in base alle esigenze contingenti: dalle unità più contenute, caratterizzate da un'articolazione di edifici essenziali – casa rurale del proprietario fondiario con annesse abitazioni per la manodopera ed edifici di servizio – a complessi più organizzati, quali impianti urbanistici dalla forte connotazione funzionale.

Modelli di questo genere mirano al rinnovamento tecnico ed estetico degli interventi, in prospettiva concepiti per andare incontro a un'idea del vivere in cam-

1. Per inquadrare il tema all'interno dei caratteri dell'urbanistica del tempo cfr. Paolo SICA, *Storia dell'Urbanistica. Il Settecento*, Laterza, Roma-Bari 1981, pp. 210-273; IDEM, *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento. 1*, Laterza, Roma-Bari, 1992, in particolare alcune proposte per le grandi città europee: Londra (pp. 94-99), Parigi (pp. 181-185), Amsterdam (p. 343) e Milano (p. 507). Si veda anche Simonetta CIRANNA, Gerardo DOTI, Maria Luisa NERI, *Architettura e città nell'Ottocento. Percorsi e protagonisti di una storia europea*, Carocci, Roma 2011, in particolare pp. 17-47; Gabriele CORSANI, Pier Luigi PALAZZUOLI, *Borghi e borgate di fondazione in Italia dal Settecento al Novecento*, in Gabriele Corsani, Heleni Prfyriou (a cura di), *Borghi rurali e borgate. La tradizione del disegno urbano in Italia negli anni Trenta*, Palombi Editore, Modena 2017, pp. 17-33. In linea con queste prospettive urbanistiche si segnalano le architetture specialistiche a pianta rotonda diffuse tra Settecento e Ottocento, parimenti interessanti per lo sviluppo della morfologia. Cfr. Elena DELLAPIANA, Guido MONTANARI, *Una storia dell'architettura contemporanea. Seconda edizione*, Utet, Milano 2021, pp. 30-33.

2. Per un quadro sulle trasformazioni paesaggistiche in ambito agrario nel periodo di interesse cfr. Emilio SERENI, *Storia del paesaggio agrario*, Laterza, Roma-Bari, 1979 (ed. 2017), in particolare cap. VII e VIII.

pagna razionale e gradevole³. Sulla scia dei più celebrati interventi alla scala urbanistica, la dimensione colta del progettare viene rivolta sia a impianti di ampio respiro produttivo sia ad architetture destinate a nobilitare con segni eleganti investimenti e azioni imprenditoriali alla scala media, quali nuove aziende agrarie. Si tratta di opere che radunano imprenditori o azionisti e che, col fine di fortificare l'immagine generale dell'investimento, ricorrono a vocabolari colti per la realizzazione delle relative architetture.

È in questo scenario che si contraddistingue un interessante filone di pensiero tecnico orientato alla ricerca di soluzioni urbane basate sulla città rotonda. Uno spirito intellettuale che si muove su un ampio e robusto impianto culturale che, particolarmente in Europa, sviluppa il concetto della pianta centrale come rielaborazione di riferimenti e modelli storicizzati⁴.

Applicazioni che rimandano in prima istanza alla cultura urbana tardorinascimentale, la cui fortuna storiografica – spesso a discapito dell'urbanistica medievale – ha garantito il primato nell'indagine del modello, talvolta declinato in fattezze di 'città ideale'⁵. La circolazione della tipologia insediativa a pianta centrale è infatti ampiamente documentata nel Quattrocento, con varianti talvolta ricondotte alla forma ottagonale e organizzate in strade radiali, secondo le rein-

3. L'atteggiamento è interpretabile anche alla luce delle reazioni alla rivoluzione industriale che conducono a una generale rivalutazione del vivere cittadino, inteso secondo nuovi principi d'igiene. Questi, incentivano un felice rapporto tra gli elementi naturali e gli spazi antropizzati tanto da stimolare rinnovate soluzioni urbanistiche e architettoniche sia per la città consolidata sia per i nuovi villaggi. Rientrano in questa fattispecie architetture dell'acqua come fontane e acquedotti, o architetture vegetali come parchi, strade alberate e nuove piazze dotate di verde pubblico. Per una panoramica sull'argomento e su alcuni approfondimenti specifici cfr. Marco CADINU, *Architetture dell'acqua in Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2015; IDEM (a cura di), *Architetture vegetali. Le strade alberate di Cagliari*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2021.

4. Cfr. Enrico GUIDONI, *La città rotonda. Geometria e simbolo della perfezione urbana*, in *La città antica e la sua eredità*, Nuovagrafica, Modena 1996, pp. 5-6; Enrico GUIDONI, *Le nuove fondazioni e il centro nelle città medievali*, in Claudia Bonardi (a cura di), *La Torre, la Piazza, il Mercato. Luoghi del potere nei borghi nuovi del basso Medioevo*, atti del Convegno, Cherasco 19 ottobre 2002, Società per gli Studi archeologici ed artistici della provincia di Cuneo, Cherasco-Cuneo 2003, pp. 9-16. Per un inquadramento generale sulla città medioevale in relazione all'impianto centrico rimando anche a Enrico GUIDONI, *La città europea. Formazione e significato dal IV all'XI secolo*, Electa, Milano 1978. Adattamenti alla geometria del cerchio di impianti medievali, tra cui le rifondazioni duecentesche in area padana o le cittadelle fortificate della Francia meridionale (*circulades*) sono messi in luce anche in Krzysztof PAWŁOWSKI, *Circulades languedociennes de l'an mille. Naissance de l'urbanisme européen*, Presses du Languedoc, Montpellier 1992. Sullo sfondo, la città rotonda di Al-Mansur, la Baghdad dell'VIII secolo, disposta per settori circolari con perfetta armonia di forme e funzioni.

5. Sulla città ideale v. Enrico GUIDONI, Angela MARINO, *Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento*, Laterza, Roma-Bari 1982, pp. 30-48; Lorenzo SPAGNOLI, *Storia dell'Urbanistica Moderna. 1. Dal Rinascimento all'età delle Rivoluzioni (1400-1815)*, Zanichelli, Bologna 2008 (ed. 2012), cap. 5. Città ideale e utopia, pp. 161-187.

terpretazioni dell'urbanistica vitruviana⁶. Una tradizione che, sebbene non direttamente connessa con l'ambito agrario, transita fino al Settecento con modiche articolazioni lungo l'Età Moderna⁷. Il percorso distilla nei secoli pregi e contenuti del modello della città rotonda, di profonda suggestione e caratura tecnica ancora apprezzate nella tarda modernità e fino alle soglie dell'Ottocento. Arco di tempo in cui la rigenerazione del tema passa anche attraverso un fecondo sperimentalismo sulla morfologia dell'urbanistica e dell'architettura rurale.

Diffusione dell'urbanistica rurale a pianta centrale nel Settecento

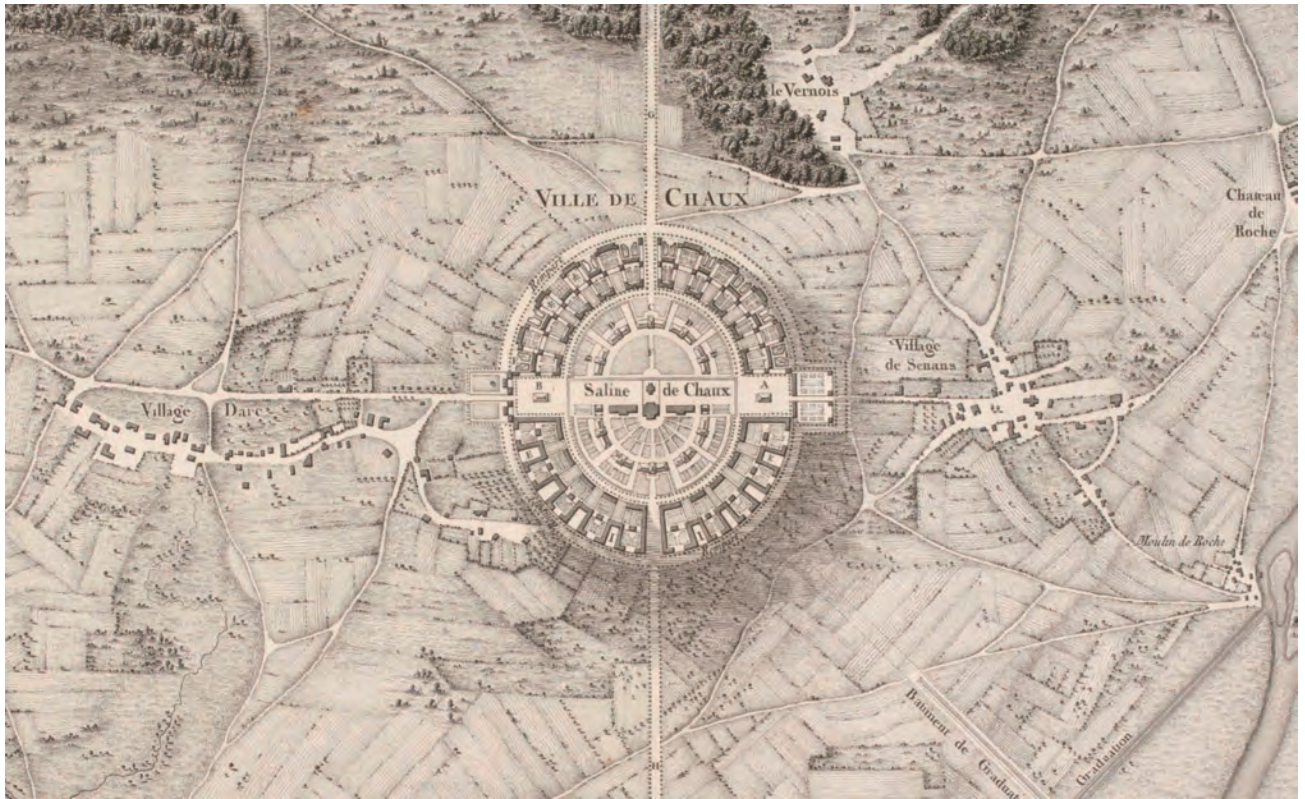
Il palinsesto culturale e i casi citati, sebbene non direttamente individuabili come prototipi degli insediamenti a base circolare in ambito rurale, sono comunque elementi latenti nel pensiero dei progettisti attivi tra Settecento e Ottocento. A raccogliere l'eredità classica e distillarla in nuove proposte sono soprattutto gli architetti visionari, guidati da Durand e Ledoux⁸. Quest'ultimo, nella nota proposta delle Saline di Chaux (1793-1808), fondata su una planimetria costituita da una circonferenza leggermente schiacciata, dimostra l'attrazione per il modello centrico e la capacità di proposta di inedite forme applicative per l'ambito imprenditoriale e rurale⁹ [Fig. 1]. Il proposito di Ledoux, realizzato poi secondo un progetto differente rispetto a quello edito in *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des moeurs et de la législation*, è molto interessante soprattutto per gli esiti formali e come caso paradigmatico di una proficua ricerca lungo il Settecento. In esso si coniuga il bisogno di uno spazio chiuso all'interno – dove si affaccia l'anello di edifici pubblici e privati – e quello di apertura verso il territorio produttivo circostante. La posizione centrica della casa del direttore suggerisce la possibilità di sorve-

6. Tra i riferimenti iconografici e progettuali più significativi del periodo risaltano quelli di Filarete con la città di Sforzinda (1461-64) e quelli del teorico Francesco di Giorgio Martini nei *Trattati di ingegneria, architettura e arte militare* (1470 ca.) dove trovano spazio disegni e riflessioni sul modello urbano a pianta centrale. Per un inquadramento sull'urbanistica del Quattrocento cfr. Vittorio FRANCHETTI PARDO, *Storia dell'Urbanistica. Dal Trecento al Quattrocento*, Laterza, Roma-Bari 1982, pp. 551-558. Rimando anche al volume *La città del Quattrocento*, «Storia dell'Urbanistica», N.S., IV, 1998, interamente dedicato ai temi citati.

7. Cfr. Enrico GUIDONI, Angela MARINO, *Storia dell'Urbanistica. Il Seicento*, Roma-Bari, Laterza 1979, pp. 4-9, pp. 131-133. Tra i progetti per città ideali a pianta circolare elaborati nel Seicento spicca la *Civitas Veri* di Bartolomeo del Bene (1609). Cfr. GUIDONI, MARINO, *Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento*, cit., pp. 120-121.

8. Emil KAUFMANN, *Tre architetti rivoluzionari. Boullée, Ledoux, Lequeu*, Franco Angeli, Milano 1976.

9. Claude-Nicolas LEDOUX, *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des moeurs et de la législation*, de l'imprimerie de H.L. Perroneau, chez l'auteur, rue neuve d'Orleans, Paris 1804, p. 70.



1_

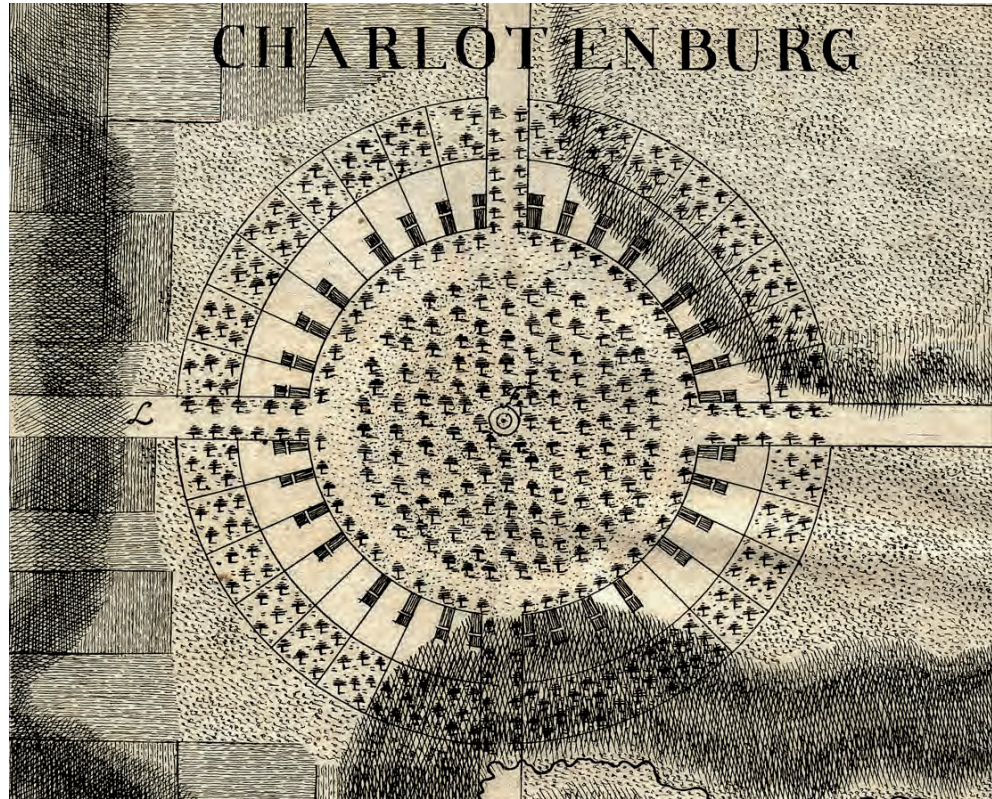
gianza e controllo su tutte le attività, mentre gli ampi spazi liberi e la bassa densità edilizia materializzano gli imperativi d'igiene del tempo. Il progetto, dotato di un evidente portato simbolico, sintetizza e concretizza la forma migliore per dare corpo a tutte le esigenze produttive, gestionali e igieniche dei nuovi comparti produttivi. Sebbene non propriamente connesso con l'ambito agrario, il progetto delle Saline di Chaux è comunque rilevante per l'impatto mediatico, e pare sintetizzare esiti già in campo nei nuovi impianti insediativi rurali a pianta circolare.

Precedenti programmi rispetto a quelli di Ledoux avevano infatti già avuto luogo in Europa, di cui il villaggio di Charlottenburg in Romania risulta esempio emblematico. Fondato nel 1772 per volere del Conte Karl Ignaz Clary-Aldringen (1729-1791) su progetto di Carl Samuel Neumann Elder von Bucholt (1722-1782), il nuovo borgo prevedeva un impianto circolare con lo stanziamento di 32 famiglie immigrate nel Banato dalla provincia di Trento e dalla Germania meridionale¹⁰ [Fig. 2]. L'impianto risulta abbastanza elementare: attorno a una pian-

1_ Claude-Nicolas Ledoux, Saline di Chaux, 1793-1808 (Claude-Nicolas LEDOUX, *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des moeurs et de la legislation*, de l'imprimerie de H.L. Perroneau, chez l'auteur, rue neuve d'Orleans, Paris 1804, Pl. 14. Bibliothèque Nationale de France, Département Réserve des livres rares, RES-V-25).

10. Francesco Grisellini, viaggiatore e poligrafo, inserisce nella sua *Storia del bonato di Temesvar* la descrizione e la tavola del progetto del borgo agrario di Charlottenburg. Cfr. Francesco GRISELINI,

2_Carl Samuel Neumann Elder von Bucholt, piano di insediamento del villaggio di Charlottenburg, 1772 (Francesco GRISELINI, *Versuch einer politischen und natürlichen Geschichte des temeswarer Banats in Briefen an Standespersonen und Gelehrte*, Verlage bey Johann Paul Krauss, Wien 1780, vol. 2, tav. 1. Zentralbibliothek Zürich, NR 52 | G).



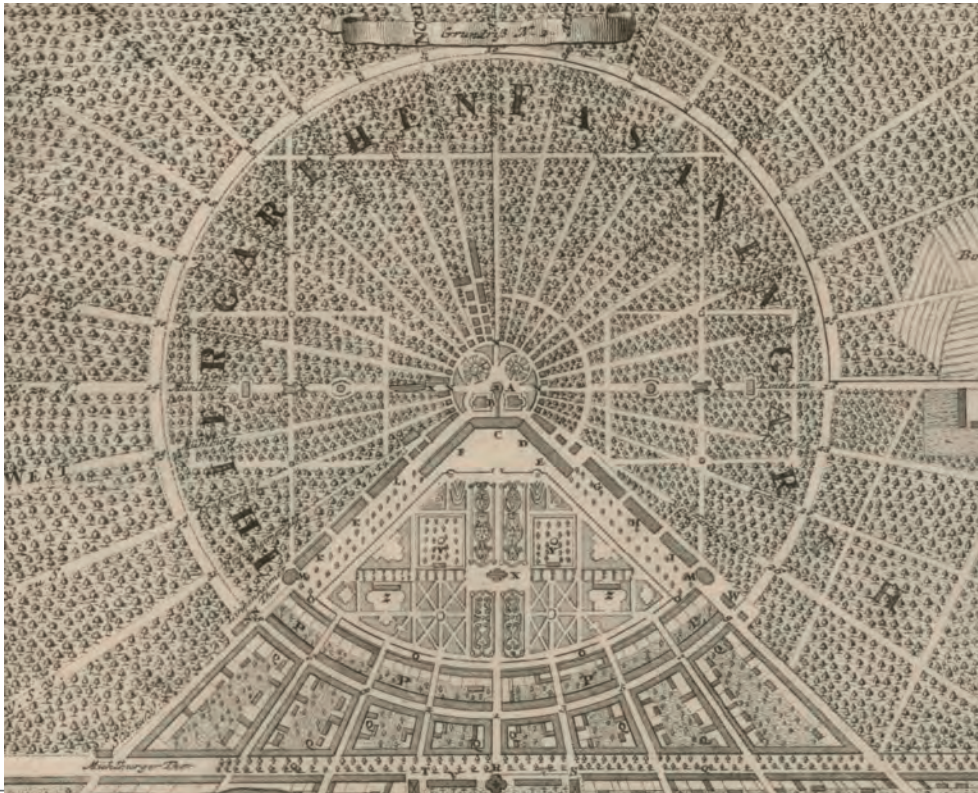
2

tagione di gelsi adornata da una fontana baricentrica si dispongono radialmente le 32 residenze, ciascuna dotata di un giardino di pertinenza; una strada anulare alberata tra il bosco centrale e le abitazioni gestisce le percorrenze e si connette con quattro strade territoriali disposte ortogonalmente tra loro. La semplicità compositiva tradisce una profondità di concetti che vede nel centrale boschetto di gelsi un riflesso delle attenzioni agronomiche per il disegno di orti e giardini, fondamentale riferimento nelle speculazioni agrarie del tempo.

Sebbene non fondata su aspirazioni produttive o agrarie, quanto prevalentemente su uno scenario politico ideale applicato al modello urbano, anche la fondazione di Karlsruhe in Germania (1715), per volere del conte Karl Wilhelm di

Versuch einer politischen und natürlichen Geschichte des temeswarer Banats in Briefen an Standespersonen und Gelehrte, Verlage bey Johann Paul Krauss, Wien 1780, vol. 2, tav. 1.

Cfr. anche Lajos-Loránd MADLY, *Charlottenburg/Şarlota*, in «Online-Lexikon zur Kultur und Geschichte der Deutschen im östlichen Europa», 2012: <https://ome-lexikon.uni-oldenburg.de/orte/charlottenburg-charlottenburg> [marzo 2023].



3_Planimetria di Karlsruhe, Germania, 1737 (Nouveau plan du Carlsruhe sur deux feuilles. Feuille Ire, designé par Jean lacque Baumeister, Michael Rössler sculps, 1737, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE DD-2987 - 3612).

3

Baden-Durlach (1679-1738), è in sintonia con questi temi¹¹ [Fig. 3]. La ricerca di un possibile incontro nella geometrica circolare di architettura, urbanistica e

11. Una sintesi, con bibliografia di riferimento, è offerta in Elio MIGLIORINI, Hans MOHE, *Karlsruhe*, Enciclopedia Italiana Treccani (1933). Sullo stesso piano il progetto di Francesco Collecini (1723-1804) per Ferdinandopoli (1789), rilevante per la notorietà raggiunta nella cultura del tempo sebbene poi non realizzato secondo la formulazione radiale originale, apprezzabile dalla restituzione assonometrica pubblicata in Ferdinando PATTURELLI, *Caserta e San Leucio*, Stamperia Reale, Napoli 1826, tav. allegata. Sul tema si veda anche Riccardo SERRAGLIO, *Da Sforzinda a Ferdinandopoli. Città ideali del rinascimento come modello di fondazioni urbane settecentesche*, in Ciro Robotti (a cura di), *Disegni e progetti di città e paesaggi fortificati*, Edizioni del Grifo, Lecce 2007, pp. 171-173; IDEM, *Francesco Collecini 1723-1804. Architettura del secondo Settecento nell'area casertana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 2001; Fabio D'ANGELO, *Ferdinandopoli: un'utopia per lo sviluppo scientifico-economico del Regno di Napoli*, in Paula Olmos, Federica Pezzoli (a cura di), *Imaginaris científicos. Conocimiento, narraciones y utopías*, Ediciones Clásicas, Madrid 2015, pp. 177-192. Tra le azioni rilevanti per il tema in discussione, poste in atto nello stesso periodo e nella stessa area geografica, si segnala l'impianto della cosiddetta "vigna a ventaglio", vigneto di forma semicircolare voluto dal re Ferdinando IV di Borbone nei pressi di San Leucio, già sede di un villaggio industriale modello. Cfr. Riccardo SERRAGLIO, *Architettura e ambiente nel Real Sito di San Leucio*, in Alfonso Gambardella (a cura di), *Luigi Vanvitelli 1700-2000*, Saccone, San Nicola La Strada 2005, pp. 565-576.

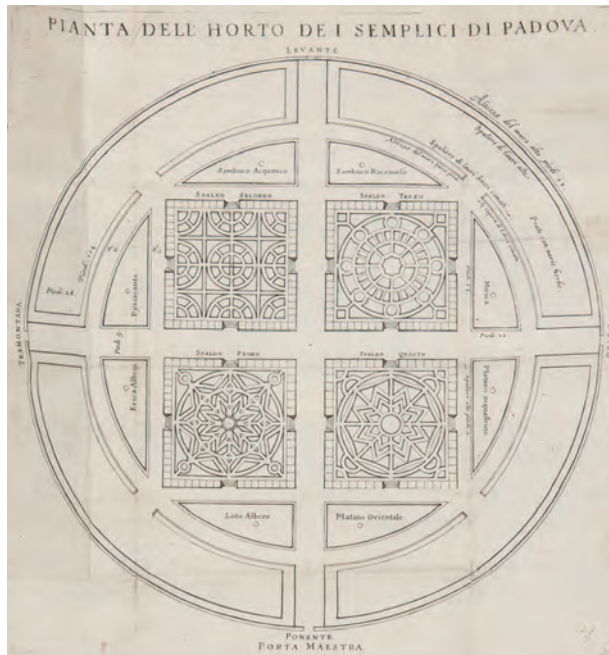
natura ricorre con evidenza lungo tutto il secolo e il caso di Karlsruhe è un felice paradigma. Riferimento così pregnante da alimentare, a distanza di qualche decennio e ad appena 40 chilometri di distanza più a nord, il disegno del giardino di Schwetzingen (1753), ideato da Johann Ludwig Petri (1714-1794). Il sistema, molto articolato, risalta soprattutto per la porzione orientale del complesso, caratterizzata da una circonferenza di oltre 300 metri di diametro, definita da edifici con arcate. Un doppio asse suddivide il cerchio in quattro quadranti con un denso sistema di alberature, arbusti, fiori e fontane. La composizione, ancora oggi apprezzabile nelle sue linee costitutive, è restituita dettagliatamente in molte rappresentazioni del tempo e successive, tra cui la pregevole planimetria pubblicata da Georges-Louis Le Rouge (1712-1790) nelle prime raccolte di *Les jardins Anglo-Chinois* (1775)¹².

I casi commentati mostrano la chiara volontà di gestire la natura entro lo schema centrico, parzialmente in relazione al costruito, definendo soprattutto giardini per l'ozio e il godimento delle bellezze vegetali. Attributi che anche l'articolazione dei villaggi rurali ingloba nei suoi presupposti, come dimostra il caso di Charlottenburg sopra illustrato. L'urbanistica rurale risulta tuttavia maggiormente orientata a un equilibrio tra il piano estetico-paesaggistico e quello produttivo-imprenditoriale, per ovvie ragioni di profitto. In entrambi i casi, comunque, la dimensione dello spazio naturale organizzato entro la forma circolare ricorre come cifra qualificante e maggiore differenza con la città rotonda dei secoli precedenti.

Orti e giardini a pianta centrale come modello per l'urbanistica rurale del Settecento

L'elemento naturale, quale parte fondamentale del modello urbano a pianta centrale settecentesco, segna la più evidente differenza con la città rotonda rinascimentale. Da questa divergenza scaturiscono di conseguenza ulteriori varianti, tra cui una diversa considerazione del rapporto tra interno ed esterno: le mura difensive lasciano infatti posto a vettori radiali che dal centro cittadino estendono esplicitamente la dimensione urbana verso lo spazio circostante controllato o coltivato. La geometria circolare definisce un'*enclave* delimitata e parcellizzata, inserita in uno spazio di pertinenza più ampio e meno rigido geometricamente, di cui il villaggio costituisce il centro razionale. Questa dimensione urbana maggiormente

12. Georges-Louis LE ROUGE, *Les jardins Anglo-Chinois*, Paris 1775, Chaier 2, tav. 19. Segnalo che nella stessa pubblicazione è riportata anche la pianta del giardino di Karlsruhe. Cfr. Ibidem, Chaier 1, tav. 16.



4_Planimetria dell'Orto dei Semplici di Padova, XVI sec. (*L'horto de i semplici di Padoua*, appresso Girolamo Porro, Venezia 1591, tav. allegata. Università di Padova, Biblioteca dell'Orto Botanico - PUV46-H.H.P.11).

permeabile ammette così al suo interno una rilevante porzione di vegetazione, allineandosi ai caratteri che contraddistinguono gli orti botanici e i giardini radiali già dal Rinascimento e a cui il modello della città a pianta circolare rurale settecentesco sembra più direttamente ispirarsi.

Una lunga catena di derivazione trova nell'Orto botanico (*Hortus simplicium*) di Padova (1545) un archetipo fondante, il quale, con un essenziale sistema di strade ortogonali e un percorso anulare, definisce quattro quadranti riservati alla coltivazione delle piante medicinali e altre colture [Fig. 4]. Un complesso utile a circoscrivere funzioni specialistiche all'interno di un ampio sistema di giardini e spazi accademici che ritrova nella geometria del cerchio eleganza e funzionalità¹³.

L'impostazione è nella sua essenzialità di larga fortuna e trova spazio per secoli, con varie reinterpretazioni, tra manuali e trattati dedicati al disegno dei giardini, del paesaggio e degli spazi agrari. Se ne rinviene interesse anche nell'*Encyclopédie* di Diderot e d'Alembert, a dimostrazione di una lunga tradizione che la ciclopica azione illuminista di catalogazione di tutto il sapere reputa meritevole di registrare¹⁴. D'altra parte, già l'organizzazione dei giardini barocchi aveva veico-

13. Cfr. *L'horto de i semplici di Padoua*, appresso Girolamo Porro, Venezia 1591.

14. Cfr. Denis DIDEROT, Jean Baptiste LE ROND D'ALEMBERT, *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des*

lato l'utilizzo dello schema circolare in molteplici articolazioni di parchi e luoghi di godimento paesaggistico, tra i quali emerge per notorietà l'ampliamento dei giardini della reggia di Versailles del 1664¹⁵.

L'apprezzamento della proposta prosegue oltre il Seicento, come visto ad esempio nei giardini settecenteschi di Karlsruhe e Schwetzingen, con declinazioni dagli esiti spettacolari fino all'Ottocento: il progetto di Thomas Leverton e Thomas Chawner per il Regent's Park (1811) e successivamente quello di John Nash (1812), dimostrano tra tutti la predilezione per il modello.

In questo ampio lasso di tempo, alcune ricerche tentano comunque una più netta integrazione tra parchi circolari e spazi urbani. Lo dimostra chiaramente, ad esempio, il disegno della città che Bernardo Vittone (1704-1770) progetta nel 1732 per il concorso indetto dall'Accademia di San Luca, con cui si aggiudica il primo premio¹⁶: l'incontro di quattro ampi canali che dividono in altrettanti settori l'organismo urbano è risolto con un'isoletta circolare centrale, sistemata a giardino; sul grande anello tutt'intorno prospettano quattro edifici egemoni. L'insieme ha del bizzarro, con la suddivisione dell'anello in quattro parti unite da ponti minuscoli – disegno dal possibile rimando a simbologie fuori dai significati architettonici – dove emerge tuttavia con dominante presenza il tema del giardino centrico in relazione al progetto dello spazio urbano e architettonico.

Il modello della città rurale rotonda nell'Ottocento: manuali e trattati per il progetto dello spazio agrario

La forma urbana centrica e le sue architetture trovano un più limpido equilibrio compositivo con orti e giardini verso la fine del secolo, quando si definisce una rinnovata dimensione del vivere e lavorare in campagna sulla scorta di moderni

sciences, des arts et des métiers, Paris, 1751-72, in particolare le tavv. 63-75.

15. Cfr. Pierre Le Pautre, *Plan General de la Ville e du Châteaux de Versailles, des jardins, bosquets et fontaines dédié au Roy, Versaille, 1710* (Bibliothèque nationale de France, Paris, Département Cartes et plans, GE C-9183). Sul progetto cfr. anche SICA, *Storia dell'Urbanistica. Il Settecento*, cit., p. 5. Nei progetti di giardini e orti botanici tra Seicento e Settecento vanno sottolineate anche le planimetrie ellittiche, forme dal grande fascino, interpretabili come derivazione dalla forma circolare. Come caso emblematico rimando al Prato della Valle di Padova, progettato da Andrea Memmo in collaborazione con Domenico Cerato a partire dal 1775. Cfr. Vincenza Cinzia DONVITO, Stefano ZAGGIA (a cura di), *Domenico Cerato. Architettura a Padova nel secolo dei lumi*, Skira, Milano 2016.

16. Bernardo Antonio Vittone, *Concorso Clementino 1732, prima classe, Concorso per città in mezzo al mare, Pianta dell'Università, del Duomo, della Curia e dell'Accademia delle arti cavalleresche, primo premio* (Roma, Archivio Storico dell'Accademia di San Luca, *Concorsi Clementini*, ASL 0378). Cfr. Paolo MARCONI, Angela CIPRIANI, Enrico VALERIANI, *I disegni di Architettura dell'Archivio storico dell'Accademia di San Luca*, De Luca, Roma 1974.

avanzamenti scientifici. È la pubblicistica e manualistica di inizio Ottocento a reinterpretare più nettamente il modello centrico e a prospettare campi di sovrapposizione e corrispondenza con l'urbanistica rurale, a maggiore vantaggio di quest'ultima.

Manuali e saggi sul giardino e sul paesaggio proliferano in tutta Europa, trovando terreno fertile in alcuni contesti tecnicamente più strutturati come la Francia, l'Inghilterra e gli Stati italiani preunitari¹⁷. Proprio nella penisola, Vincenzo Marulli (1768-1808), intellettuale napoletano di formazione illuminista e grande viaggiatore, nel trattato *L'arte di ordinare i giardini* (1804) propone alcune rappresentazioni planimetriche giocate sulla geometria circolare ancora senza effettive implicazioni sull'urbanistica rurale, anche se comunque declinate verso un utilizzo ortivo¹⁸. Tra queste trovano spazio il giardino della piazza Fitzroy a Londra, un orto di erbaggi e una piazza con giardino centrico, elaborata dallo stesso Marulli [Fig. 5].

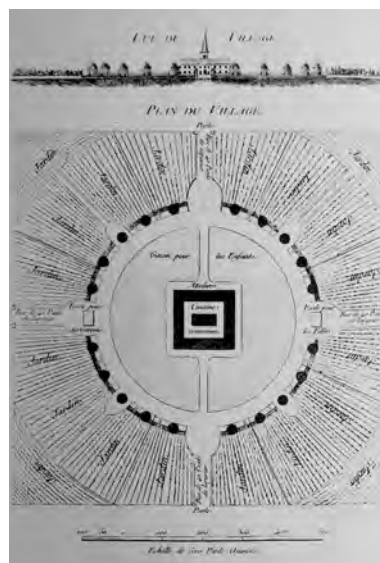
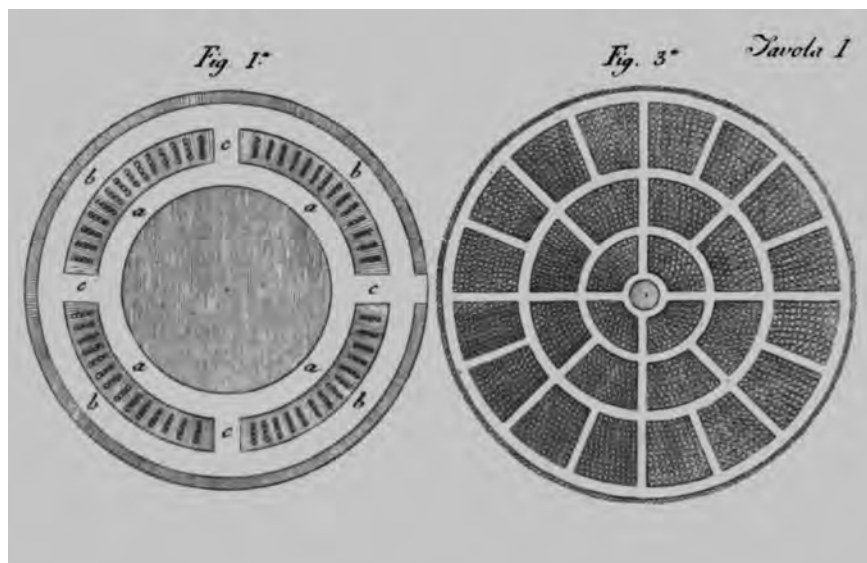
L'intellettuale napoletano si mostra molto sensibile al rapporto tra architettura e natura nell'immaginazione di una città moderna e piacevole, all'altezza della borghesia estetizzante in ascesa¹⁹. Dai suoi saggi emerge l'apprezzamento per le qualità di questa geometria, ripresa ancora nel trattato *Su l'architettura e su la nettezza delle città* (1808). Qui restituisce due piante ottagonali rappresentate rispettivamente nelle traduzioni dell'opera di Vitruvio offerte da Perrault (1684) e dal Marchese Galliani (1758)²⁰. La forma ottagonale delle mura urbane, che determina poi la composizione della città in otto isolati, è in relazione con la possibilità di circolazione diretta dei venti dai quadranti principali. Forma che, per successivi gradi di approssimazione, può declinarsi agevolmente in una composizione planimetrica circolare, mantenendo le qualità delle ipotesi vitruviane e ampliandosi a una maggiore relazione con l'intorno rurale.

17. Su questo tema rimanda a Carla BENOCCI, Gabriele CORSANI, Luigi ZANGHERI (a cura di), *Manuali e saggi sul giardino e sul paesaggio in Italia dalla fine del Settecento all'Unità*, «Storia dell'Urbanistica», s. III, 3, 2011.

18. Cfr. Vincenzo MARULLI, *L'arte di ordinare i giardini*, Stamperia Simoniana, Napoli 1804, tav. I. Significative indicazioni sull'approccio ai problemi della città di Marulli in Clementina BARUCCI, *Nuove fondazioni e addizioni urbane tra Settecento e primo Ottocento*, in Clementina Barucci, Gabriele Corsani, Pier Luigi Palazzuoli (a cura di), *Principi urbanistici degli stati italiani dalla metà del Settecento alla Restaurazione*, «Storia dell'Urbanistica», s. III, 12, 2020, pp. 95-115, in particolare pp. 106-107.

19. Sul pensiero di Vincenzo Marulli cfr. Giovanni MENNA, *Architettura e natura per la città moderna. I trattati di Vincenzo Marulli (1768-1808)*, Franco Angeli, Milano 2008. V. anche Clementina BARUCCI, *Vincenzo Marulli dei Duchi d'Ascoli (Napoli 1768-Pisa 1808)*, in BARUCCI, CORSANI, PALAZZUOLI, *Principi urbanistici*, cit., pp. 315-319.

20. Vincenzo MARULLI, *Su l'architettura e su la nettezza delle città*, Molini, Landi e Comp., Firenze 1808, pp. 19-20, tav. 1.



5_Vincenzo Marulli, Pianta del giardino della Piazza Fitzroy di Londra (Fig. 1) e pianta di un orto di erbaggi (Fig. 3), 1804 (Vincenzo MARULLI, *L'arte di ordinare i giardini*, Stamperia Simoniana, Napoli 1804, tav. I. Biblioteca Nazionale Vittorio Emanuele II Napoli, B. Prov. V, 197).

6_John Sinclair, progetto di un villaggio rurale, 1800 (John SINCLAIR, *Projet d'un plan pour établir des fermes expérimentales, et pour fixer les principes des progrès de l'agriculture*, Paris, Baudouin, 1806, tav. allegata. Archivio Privato).

Una più felice armonia tra urbanità, giardini e spazi agrari sul modello centrico si registra nello stesso periodo nella pubblicistica di settore agronomico, con alcuni casi interpretabili come estremo esito delle sperimentazioni settecentesche e sintesi della maturità della ricerca sul tema. Merita attenzione, in particolare, la proposta di John Sinclair (1754-1835), parlamentare inglese, studioso di economia ed esperto di tecnica dell'agricoltura, che disegna un villaggio rurale centrico per venti abitazioni²¹ [Fig. 6]. L'insediamento ideato da Sinclair è previsto al centro di un appezzamento di terra organizzato in riquadri regolari destinati a varie coltivazioni. Le abitazioni, anch'esse di pianta circolare, sono disposte lungo la circonferenza e collegate tra loro da un portico. Ciascuna di esse ha una pertinenza con giardini disposta a raggiera all'esterno del perimetro. Nello spazio centrale è collocato un edificio quadrangolare a corte, che accoglie diversi servizi comuni²².

La proposta di Sinclair, edita nel primo anno del nuovo secolo, sembra condensare con lucidità le elaborazioni architettoniche e urbanistiche condotte in tema di vil-

21. John SINCLAIR, *Projet d'un plan, pour établir des fermes expérimentales, et pour fixer les principes des progrès de l'agriculture*, Baudouin, Paris 1806, tav. allegata. La relazione del progetto è pubblicata anche in *Annales de l'Agriculture Française*, a. IX, t. V, 1800, pp. 274-286, e commentata in BARUCCI, *Nuove fondazioni*, cit., pp. 106-107.

22. Clementina Barucci rileva la corrispondenza formale tra l'impianto ideato da Sinclair e il quasi contemporaneo progetto del Foro Bonaparte di Milano di Giovanni Antolini (1801). Al netto delle differenze funzionali, il fatto è interessante perché conferma l'ampia circolazione del modello nella cultura urbanistica del tempo. Cfr. *Ibidem*, p. 106.

laggi rurali a pianta centrale lungo il Settecento. Nella sua essenzialità, la circonferenza ordina e distribuisce una razionale edificazione, protesa alla massima funzionalità e armonia. La soluzione è ripresa e ampliata dalla pubblicistica ottocentesca, che attraverso manuali e trattati, particolarmente nel contesto inglese e francese, elabora e veicola nuove prospettive per il progetto dello spazio rurale. Tra i più attivi in questo impegno tecnico e culturale risalta l'architetto e paesaggista scozzese John Claudius Loudon (1783-1843). Tra le valutazioni di Loudon la forma rotonda dello spazio urbano rurale, e quindi dello stabilimento agrario, è innanzitutto in relazione con il metodo di restituzione grafica del piano poderale, realizzato mediante un disegno a vista eseguito da un punto centrale della proprietà con una visione a 360° su di essa. Il risultato è un adattamento dei confini dello spazio agrario alla geometria circolare, intesa come limite visivo²³ [Fig. 7]. Da questa disposizione discende conseguentemente una delle possibili forme del nucleo insediativo, sia esso un borgo rurale o una semplice dimora poderale con annessi edifici funzionali. Lo spazio costruito viene quindi visibilmente messo in relazione diretta con la più ampia area di percezione della tenuta²⁴.

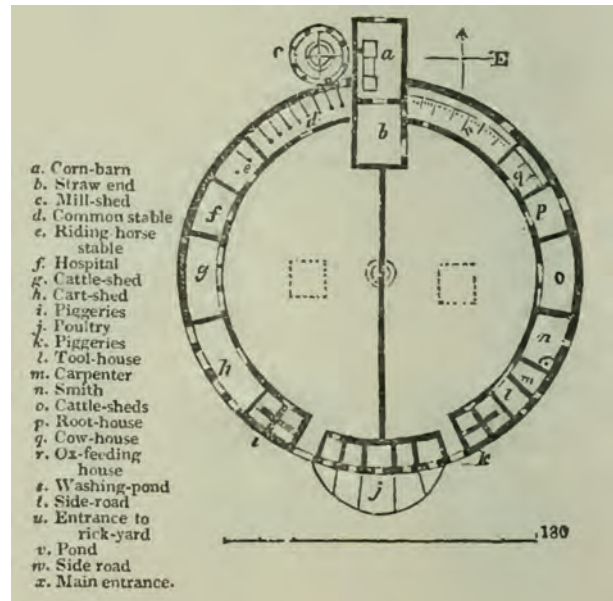
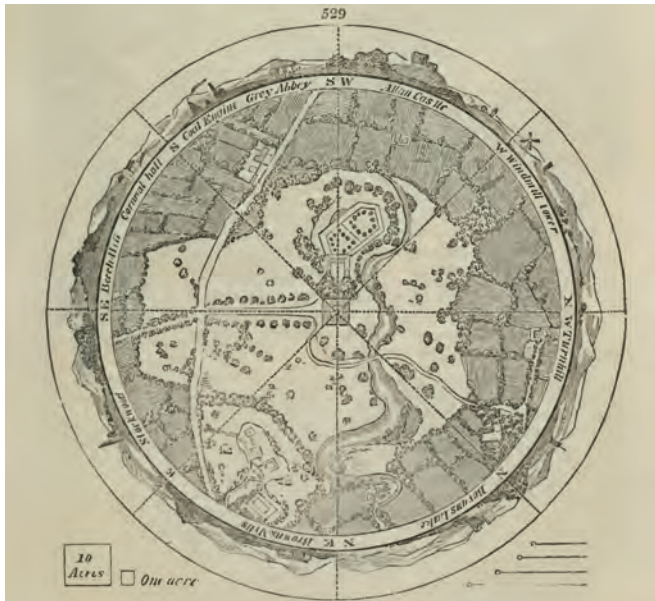
Discendono da queste congetture le ipotesi di stabilimenti agrari a base circolare e poligonale ipotizzate da Loudon, costituite da una serie di edifici residenziali e funzionali disposti attorno al profilo perimetrale, talvolta rinunciando alla collocazione di un edificio al centro per garantire il dispiegarsi di un ampio spazio cortilizio, funzionale alle mansioni agricole²⁵ [Fig. 8]. L'ambivalente rimando dalla geometria centrica del sistema poderale allo spazio costruito è amplificato dal disegno dei viali della proprietà, talvolta intesi come sistema di strade alberate radiali procedenti dalla casa padronale verso i confini; in altri casi i filari o l'*arboretum*, ordinati in assetti circolari, enfatizzano la geometria centrica e radiale del costruito, dimostrando ulteriormente l'interesse dell'architetto inglese per le possibili declinazioni e connessioni morfologiche tra luoghi antropizzati, orti e giardini²⁶.

23. Cfr. John Claudius LOUDON, *An encyclopædia of agriculture*, Longman & co., London 1825 (ed. 1831), p. 545.

24. Si legge in questa proposta una chiara eco del Panottico. Cfr. Jeremy BENTHAM, *Panopticon, ovvero La casa d'ispezione*, a cura di Michel Foucault e Michelle Perrot, Marsilio, Venezia 1983.

25. Cfr. LOUDON, *An encyclopædia*, cit., pp. 449-450. Ulteriori riflessioni dell'autore dimostrano l'estensione dei propositi progettuali ad altri edifici. Cfr. IDEM, *The Encyclopedia of Cottage, Farm, Villa Architecture*, Longman & co., London 1834, pp. 965-966.

26. Sulle composizioni radiali e centriche di orti e giardini qui commentate v. John Claudius LOUDON, *An Encyclopaedia of Gardening. Comprising the Theory and Practice of Horticulture, Floriculture, Arboriculture, and Landscape-Gardening*, Longman & co., London 1826, ed. 4, p. 468; IDEM, *The gardener's magazine and register of rural & domestic improvement*, Longman & co., London 1826-1844, vol. 6, p. 249. È altresì interessante rilevare che nell'enciclopedia di agricoltura, Loudon



7_John Claudius Loudon, sistema di rilievo del piano podereale, 1830 ca. (John Claudius LOUDON, *An encyclopædia encyclopædia of agriculture*, London, Loudon & co., 1825, ed. 1831, p. 545. University of California, Los Angeles, Business Administration Library).

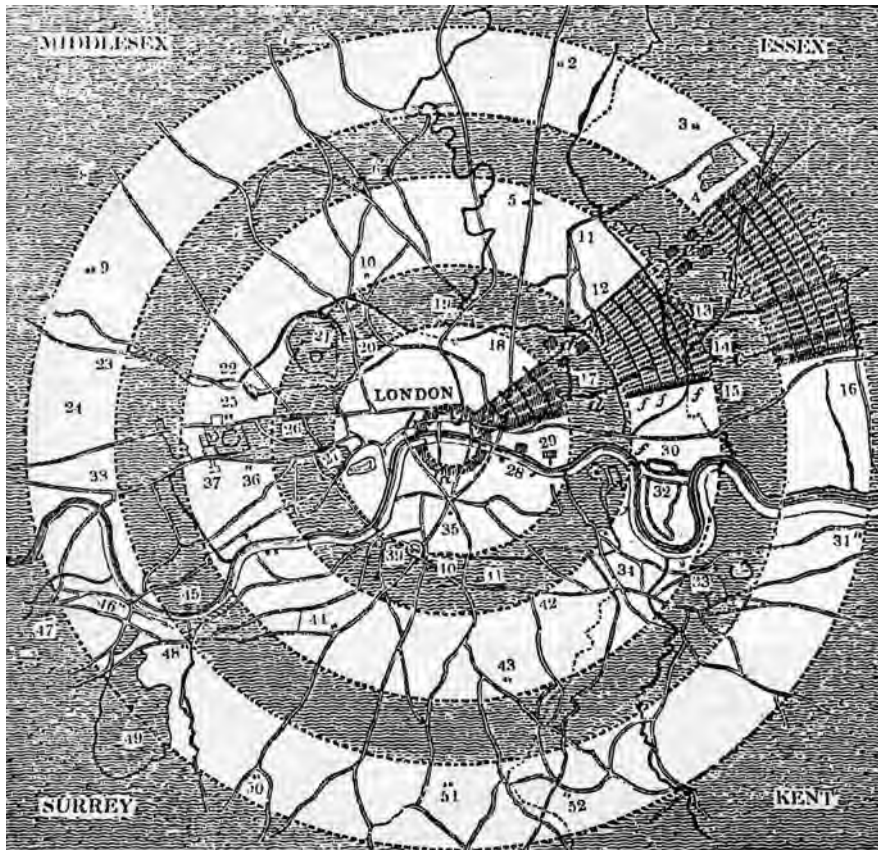
8_John Claudius Loudon, stabilimento agrario a pianta circolare tipo, 1830 ca. (John Claudius LOUDON, *An encyclopædia encyclopædia of agriculture*, London, Loudon & co., 1825, ed. 1831, p. 450. University of California, Los Angeles, Business Administration Library).

Di Loudon, oltre alle sistemazioni a pianta centrale in ambito rurale, è opportuno il richiamo alla proposta di sviluppare Londra con fasce circolari concentriche alterne di edificato e di verde per giardini, parchi e coltivazioni (1829)²⁷ [Fig. 9]. La forza dell'idea è davvero straordinaria in quanto mostra un'applicazione dell'impianto circolare alla scala urbanistica, se non addirittura alla pianificazione territoriale, evidenziando che nelle fasce verdi sarebbero state previste le tipologie edilizie rurali tanto discusse al tempo²⁸.

dedica singolare attenzione al sistema delle carceri circolari di Dartmoor (1806-1809) progettate da Daniel Asher Alexander, di cui l'autore riporta una veduta (Cfr: LOUDON, *An encyclopædia of agriculture*, cit., p. 1126). L'impianto è impostato su un sistema di edifici disposti in senso radiale attorno ad una corte centrale, secondo uno schema alternativo rispetto al panottico. Il motivo compositivo non correla di per sé questo progetto con le speculazioni sugli impianti circolari in campo agrario anche se il fatto che la prigione di Dartmoor fosse una delle prime sedi di sperimentazione di pratiche di orticoltura carceraria nel Regno Unito costituisce ulteriore indizio di possibile contaminazione tra scenari differenti, meritevole di ulteriori approfondimenti.

27. John Claudius LOUDON, *The gardener's magazine and register of rural & domestic improvement*, Longman & co., London 1829, vol. 5, pp. 687-690. Lo sviluppo di Londra sarebbe stato tutt'altra cosa, come è noto, ma la proposta è stimolante non solo perché fonda la *green belt*, idea attuata esattamente un secolo dopo (*Green Belt Act*, 1938), ma anche perché l'impianto circolare caratterizza il riferimento teorico della *garden city* di Howard, più avanti commentata. Si rileva quindi con straordinaria memoria il primato della geometria circolare che ancora nel 1944 alimenta *The Four Rings* del *Greater London Plan* di Abercrombie.

28. Cfr. Donald Leslie JOHNSON, *Observations on J. C. Loudon's beau ideal town of 1829*, in «Journal of Planning History», 11/3, 2012, pp. 191-209.



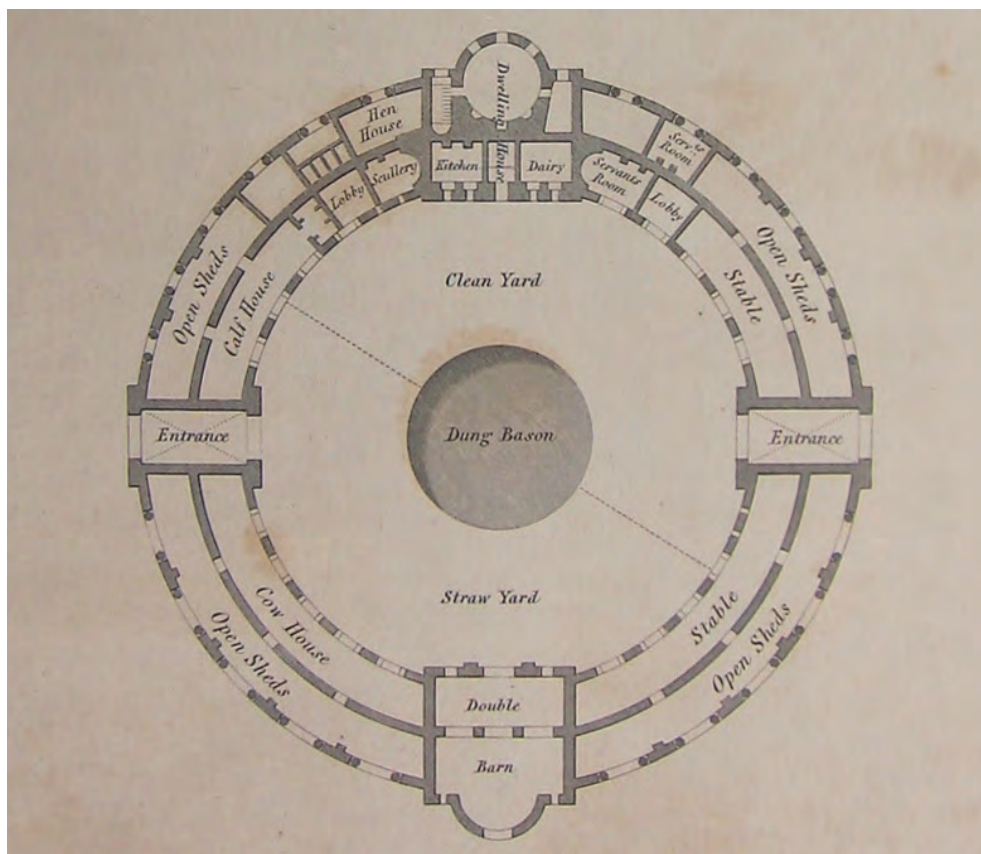
9_John Claudius Loudon, proposta di un piano per Londra, 1829 (John Claudius Loudon, *The gardener's magazine and register of rural & domestic improvement*, London, Longman & co., 1829, vol. 5, p. 687. Library of the Massachusetts Agricultural College).

La proposta di Sinclair, quindi le sperimentazioni di Loudon, sono tra le più note del tempo e costituiscono anche i fondamenti di un'ampia produzione manualistica di modelli per stabilimenti agrari, cottage e case di campagna, che affollano particolarmente la pubblicistica inglese. Elementi di analogia con le citate proposte si rinvencono nell'opera di Joseph Michael Gandy (1771-1843), allievo e collaboratore di John Soane, autore del manuale *Designs for cottages, cottage farms and other rural buildings* (1805)²⁹. Il testo contiene tipologie rurali caratterizzate da un marcato sperimentalismo, tra cui spicca un progetto per un complesso di otto fattorie circolari disposte attorno a un centro direzionale a pianta centrale, pienamente incluso nel panorama di sperimentazione della tipologia insediativa centrica in campo rurale³⁰.

29. Joseph Michael GANDY, *Designs for cottages, cottage farms and other rural buildings*, Harding, London 1805.

30. Cfr. Ibidem, Plate XXXVI.

10_Abraham Rees, stabilimento agrario a pianta circolare, inizio XIX sec. (Abraham REES, *The Cyclopædia or, Universal dictionary of arts, sciences, and literature*, Longman & co., London 1802-20, Plates vol. 1, plate XVII. Library of the University of Michigan).



10

Negli stessi anni Abraham Rees (1743-1825) ragiona su simili assunti: le sue proposte sono inserite in *The Cyclopædia* (1802-20), all'interno della quale spicca un sistema di edifici rurali a pianta circolare disposti attorno a un ampio cortile (*circular farm yard*)³¹ [Fig. 10]. La proposta è interessante soprattutto per la composizione degli spazi: il largo anello murario presenta due ampie bucatre contrapposte per garantire l'ingresso alla corte; queste sono coperte e ortogonali rispetto a due testate absidate, una delle quali destinata alla dimora del padrone. Una cortina muraria interna divide le porzioni di circonferenza risultanti prevedendo spazi porticati che si aprono rispettivamente verso l'esterno e verso la corte. La planimetria circolare è anche in questo caso governata da un evidente sistema di assi ortogonali che gestisce complessivamente tutta l'articolazione. Tale giacitura riprende e amplia alcune sperimentazioni settecentesche, tra cui

31. Abraham REES, *The Cyclopædia or, Universal dictionary of arts, sciences, and literature*, Longman & co., London 1802-20, Plates vol. 1, plate XVII.

quelle pubblicate nel 1797 all'interno di *Communications to the Board of Agriculture* e poi riprodotte ancora dalla trattatistica di inizio Ottocento, spesso senza variazioni³². La soluzione viene alimentata almeno fino alla seconda parte del secolo, quando sembrano scemare le indagini e le applicazioni della geometria circolare, a favore di una più pratica ed economica soluzione su base poligonale, capace comunque di contemplare diversi pregi della composizione centrica.

Alcuni esempi progettuali per stabilimenti agrari 'modello' a pianta centrale in area sabauda

Le sperimentazioni di nuove forme per villaggi rurali, cottages, edifici e case di campagna che si diffondono al principio dell'Ottocento alimentano il dibattito sull'agricoltura in tutta Europa, fornendo un supporto notevole per le teorizzazioni sui poderi e sugli stabilimenti agrari 'modello'. Queste strutture vengono concepite come insediamenti produttivi ideali, composti da terreni coltivati, strutture per l'allevamento e spazi urbani. Modelli teoricamente replicabili ovunque e capaci di trasformare fisicamente ed economicamente i territori di impianto, spesso individuati in aree acquitrinose o incolte. Gli aspetti architettonici e urbanistici di questi complessi materializzano un coacervo di aspirazioni agronomiche, economiche e politiche in discussione anche negli Stati italiani preunitari, dove il Regno di Sardegna emerge come luogo di fecondi propositi³³. Trainato da molteplici iniziative di economisti ed esperti del mondo agrario, nonché da politici del calibro di Cavour – noto per le sue attività imprenditoriali in campo agricolo – il dibattito sabauda sui temi agrari si svi-

32. Cfr. *Communications to the Board of Agriculture, on Subjects Relative to the Husbandry and Internal Improvement of the Country*, W. Bulmer, London 1797, vol. I, plate XXXII. Sulle riproduzioni del modello nella trattatistica successiva cfr. Charles Philibert LASTEYRIE, *Traité des constructions rurales*, F. Buisson, Paris 1802, place XXV; Eugène GAYOT, *Guide pratique pour le bon aménagement des habitations des animaux par Eug. Gayot. [Première partie] Les écuries et les étables*, Eugène Lacroix, Paris 1860, p. 108; Louis BOUCHARD-HUZARD, *Traité des constructions rurales et de leur disposition*, Mme. V. Bouchard-huzard, Paris 1869, vol. 2, p. 652.

33. Sul tema più generale delle prospettive dell'agricoltura ottocentesca negli stati italiani preunitari, in cui si inseriscono anche le teorizzazioni sui poderi 'modello', cfr. Sergio ZANINELLI (a cura di), *Le conoscenze agrarie e la loro diffusione in Italia nell'Ottocento*, Giappichelli, Torino 1990; Giuliana BIAGIOLI, Rossano PAZZAGLI (a cura di), *Agricoltura come manifattura. Istruzione agraria, professionalizzazione e sviluppo agricolo nell'Ottocento*, Olschki, Firenze 2004. Per alcuni esemplificativi documenti ottocenteschi cfr. Antonio RESCHISI, *Latifondo Modello per l'insegnamento universitario dell'agricoltura*, Andrea Ubicini, Milano 1852; Carlo POSSENTI, *Progetto d'istituzione d'un latifondo-modello con università agraria per l'istruzione teorico-pratica degli agricoltori lombardi*, in «Giornale dell'Ingegnere, Architetto ed Agronomo2», a. III, (aprile 1856), pp. 529-655.

luppa frequentemente proprio attorno alle caratteristiche agronomiche e morfologiche dei poderi 'modello'³⁴.

È in questo vivace clima culturale che attecchiscono le proposte dell'ingegnere Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873), protagonista di innovative soluzioni per stabilimenti agrari a pianta centrale per la Sardegna³⁵. Nel 1831 Carbonazzi acquisisce un appezzamento di terra nell'agro di Serrenti (Cagliari), nei pressi di un piccolo stagno, per il quale predispone speditamente un progetto di prosciugamento³⁶. Parallelamente disegna e realizza un nucleo di edifici funzionali per la nuova azienda di famiglia, impostando una pianta circolare evidentemente memore dei consolidati modelli inglesi e francesi³⁷.

Il progetto anima il dibattito locale già dai suoi presupposti, tanto da essere inserito nella ristampa del *Rifiorimento della Sardegna* di Francesco Gemelli curata da Luigi Serra nel 1842³⁸. L'edizione contiene un'aggiornata serie di indicazioni per lo sviluppo dell'agricoltura sarda, nella quale lo stabilimento agrario di Carbonazzi è presentato come il «progetto d'una casa di campagna la più conveniente alla Sardegna»³⁹. Il progetto 'modello' prevedeva un sistema di edifici costruiti su una geometria circolare per una tenuta di campagna di un ettaro: un quadrato di 100 metri per lato in cui era inscritta una circonferenza di 80 metri, nella quale erano articolati alloggi, stalle, rimesse e altri spazi funzionali [Fig. 11].

34. Camillo BENSO DI CAVOUR, *Sui poderi-modelli*, in «Gazzetta della Associazione Agraria», a. II, n. 1, 4 gennaio 1844, pp. 12-14.

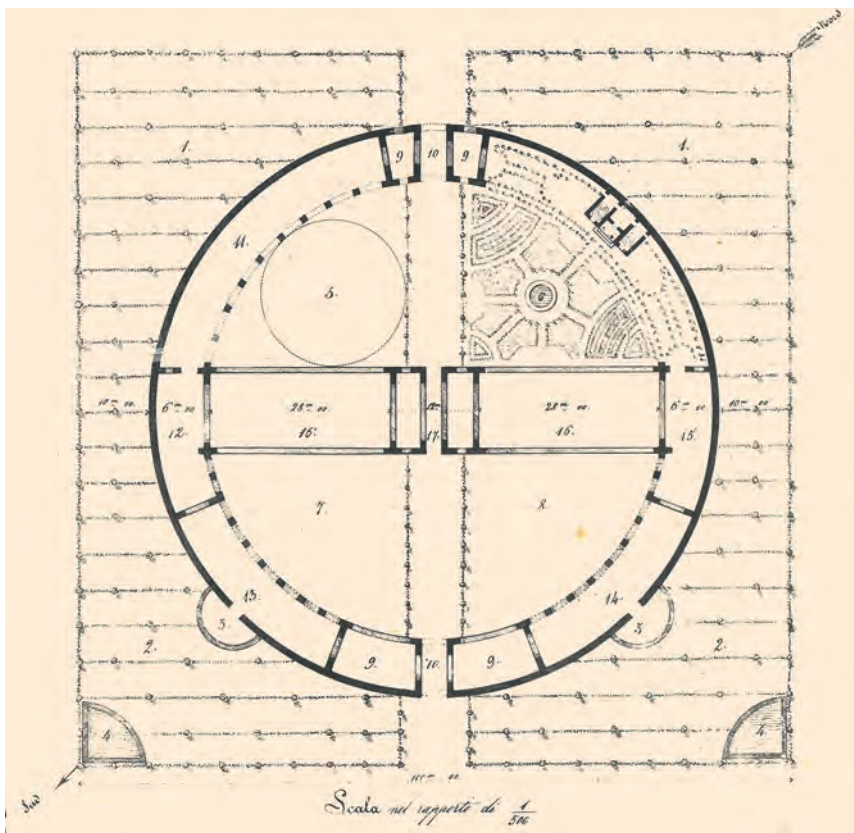
35. Sulla figura di Giovanni Antonio Carbonazzi, ingegnere e funzionario dell'amministrazione sabauda, rimando a Stefano MAIS, *Ponti, strade e opere pubbliche. Giovanni Antonio Carbonazzi (1792-1873) ingegnere nel Regno di Sardegna*, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2020.

36. I terreni acquistati erano gravati dall'obbligo di prosciugamento dello stagno e dalla successiva messa a coltura delle terre, secondo quanto prescritto dall'atto regio del 1827 con cui le terre erano state in prima istanza affidate al Marchese di Samassi e Serrenti, Don Giuseppe Simon. Cfr. Archivio di Stato di Alessandria (d'ora in poi ASAl), *Archivio Carbonazzi*, s. II, 3, 1 – Acque, Bonifiche in Sardegna, faldone 12, f. 1.

37. Gli elaborati di progetto sono conservati in ASAl, *Archivio Carbonazzi*, s. IV, 1, 1 – Acque, Varie, faldone 19, f. 3. Ulteriore evidenza documentaria della realizzazione dell'impianto emerge dalle carte catastali ottocentesche. Cfr. Archivio di Stato di Cagliari (d'ora in poi ASCa), *Real Corpo di Stato Maggiore Generale*, Comune di Serrenti, Foglio XXXV; ASCa, *Ufficio Tecnico Erariale*, doc. n. 6580-001-077-011. L'attenzione di Carbonazzi per gli stabilimenti agrari e per il mondo tecnico francese e inglese traspare sia dai suoi numerosi scritti teorici sia dalla ricca e variegata biblioteca personale. Cfr. MAIS, *Ponti, strade e opere pubbliche*, cit., p. 109.

38. FRANCESCO GEMELLI, *Il rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura, riprodotto in compendio con molte osservazioni ed aggiunte dal Cav. Luigi Serra*, Stabilimento Tipografico Fontana, Torino 1842. Per la prima edizione dell'opera cfr. IDEM, *Rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura*, Giammichele Briolo, Torino 1776.

39. Cit. GEMELLI, *Il rifiorimento [...] con molte osservazioni ed aggiunte dal Cav. Luigi Serra*, cit., p. 238.



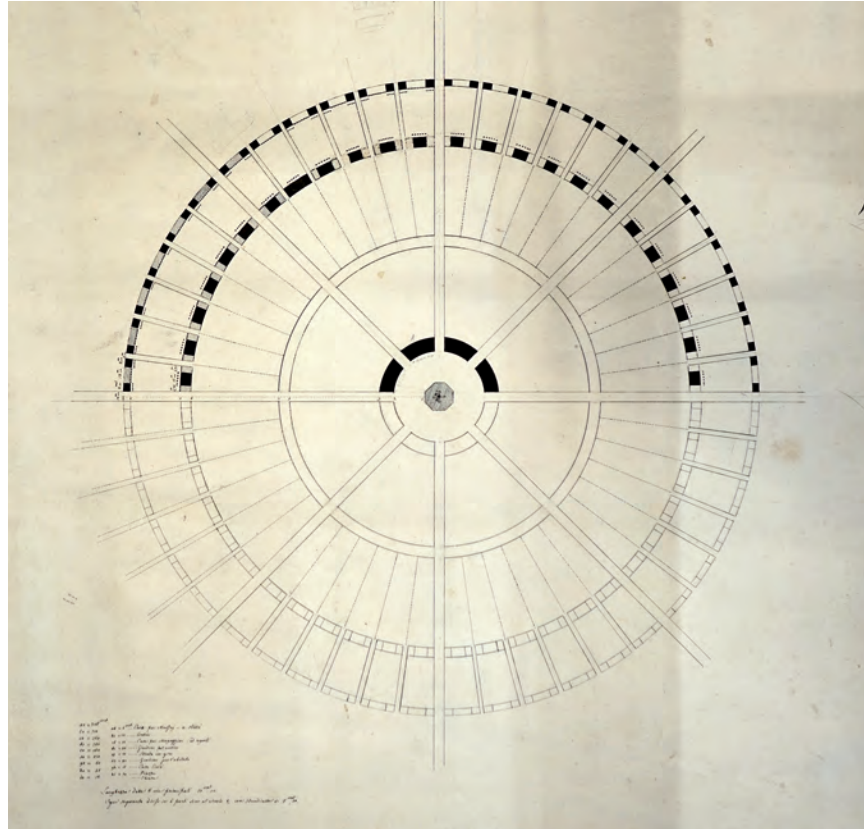
11

11_Giovanni Antonio Carbonazzi, idea di stabilimento agrario modello in Sardegna, 1840 ca. (Francesco GEMELLI, *Il rifiorimento della Sardegna proposto nel miglioramento di sua agricoltura, riprodotto in compendio con molte osservazioni ed aggiunte dal Cav. Luigi Serra*, Stabilimento Tipografico Fontana, Torino 1842, tav. allegata. Biblioteca Regionale, Sardegna, collocazione: SARDEGNA 338.109459 RIFDSP - ARMADIO RARI).

Temi di aggiuntivo interesse, coinvolgenti l'economia e la politica statale, sembrano sostenere ulteriormente la sperimentazione formale: è probabile che con questo progetto Carbonazzi volesse mettere in pratica – a partire proprio dalle sue proprietà – l'idea di «autocolonizzazione» dell'isola, da lui proposta in alcuni pensieri per il miglioramento delle condizioni economiche e infrastrutturali della Sardegna⁴⁰. Carbonazzi aveva infatti teorizzato la necessità di un integrale piano di bonifiche per il territorio dell'isola quale presupposto per l'installazione di stabilimenti agrari capaci di rendere produttivi terreni occupati dalle acque stagnanti interne. Nell'idea del progettista piemontese i nuovi borghi sarebbero stati popolati dagli stessi sardi inoccupati, introdotti così alle scienze agrarie più aggiornate da personale qualificato che avrebbe diretto le operazioni di messa a coltura delle terre. Un'impostazione che aveva embrionalmente sperimentato

40. Cfr. Giovanni Antonio CARBONAZZI, Bernardo BERNARDI, *Cenni sulle condizioni attuali della Sardegna e sui vari miglioramenti possibili specialmente nelle vie di comunicazione*, Stamperia Reale, Torino 1849, pp. 27-28.

12_Giovanni Antonio Carbonazzi, planimetria per un borgo agrario a pianta circolare, 1840 ca. (ASAI, *Archivio Carbonazzi*, s. IV, 2 – Progetti vari, faldone 22, f. 4).



12

nella gestione dello Stabilimento Agrario Vittorio Emanuele di Sanluri, podere 'modello' costruito nell'isola a seguito di un'altra azione di bonifica sempre coordinata dal progettista sabaudo⁴¹.

Un ulteriore progetto di Carbonazzi della metà del secolo, previsto per un luogo imprecisato, restituisce l'insistenza speculativa del tecnico sul tema dello stabilimento agrario fondato sull'impianto centrico. In questo caso, la composizione si allarga alla dimensione del villaggio, con una planimetria costruita sul disegno radiale⁴² [Fig. 12]. Il borgo è organizzato a partire da una piazza circolare del

41. Giovanni Antonio CARBONAZZI, *Progetto di società per il prosciugamento dello stagno di Sanluri e per la formazione di un relativo stabilimento agrario*, C. Timon, Cagliari 1831. La planimetria del progetto di prosciugamento è conservata in ASCa, *Tipi e Profili*, doc. n. 0010-005- 102-001, Giovanni Antonio Carbonazzi, Topografia dello Stagno di Sanluri e delle sue adiacenze col progetto relativo al suo prosciugamento unitamente a quello del piccolo stagno di Samassi, 9 marzo 1838.

42. La planimetria del progetto è giunta a noi senza ulteriori documenti progettuali e descrittivi a corredo ed è conservata in ASAI, *Archivio Carbonazzi*, s. IV, 2 – Progetti vari, faldone 22, f. 4, Giovanni Antonio Carbonazzi, *Planimetria di un borgo agrario a pianta circolare*, 1840 ca.

diametro di 90 metri al cui centro è collocata una chiesa a pianta ottagonale. Dalla piazza, otto strade della larghezza di 10 metri si irradiano verso l'esterno del villaggio e definiscono altrettanti settori, identici tra loro, dove si dispongono le case civili (probabilmente porticate), ampi giardini 'cittadini' e 'rustici', edifici per magazzini, cortili e case per massai. L'intero sistema è contenuto in una circonferenza di circa 600 metri ed è probabile che fosse nelle intenzioni di Carbonazzi continuare a indagare su possibili ulteriori ampliamenti, vista l'indefinitezza delle estremità del disegno: prolungamenti delle strade secondarie e aggiunte a matita sulla tavola lasciano immaginare l'intenzione di comporre ulteriori spazi, per un villaggio radiale dalla possibile dimensione territoriale.

Destino e sviluppo della città rurale a pianta centrale

L'utilizzo di spazi centrici e radiali, la bassa densità abitativa, l'integrazione con elementi naturali e vegetali, la presenza di orti e giardini, quindi la chiara divisione delle funzioni che caratterizzano i progetti commentati, sono qualità che si ritrovano in alcune città coloniali, pianificate verso la metà dell'Ottocento, come quella proposta da Robert Owen nel 1841 per circa 2000-2500 abitanti⁴³ e quella realizzata nel 1854 da Robert Pemberton che immagina una *Happy Colony* con un sistema di otto strade radiali molto vicina agli intenti del sabauda Carbonazzi⁴⁴ [Fig. 13].

Nella seconda parte dell'Ottocento e fino all'inizio del secolo successivo, lo sfondo teorico e i pregi compositivi degli insediamenti rurali a pianta centrale si intrecciano ancora con il vivace dibattito inglese, dove si registra il celebrato disegno della città giardino di Ebenezer Howard (1850-1928)⁴⁵. Il passaggio dalla formulazione dei villaggi agrari alle città giardino a pianta centrale è, nel complesso panorama che coinvolge il *Town planning movement*, tutt'altro che automatico e lineare. Campi di sovrapposizione delle proposte tendono comunque a rendere evidenti similitudini e qualità che progettisti e pianificatori hanno visibilmente tenuto in buon grado di considerazione tra Ottocento e Novecento.

Tra i due mondi si situano esperienze progettuali comunque interpretabili come anelli di congiunzione compositiva e teorica tra le proposte per i villaggi rurali e

43. Robert OWEN, *A Development of the Principles and Plans on which to Establish Self-Supporting Home colonies*, Home colonization society, London 1841, pp. 37-40.

44. Robert Pemberton, *Ground plan of the model town for the happy colony to be established in New Zealand by the workmen of Great Britain, 1854* (Washington, Library of Congress, *Prints and Photographs Division*, LC-DIG-ppmsca-07834).

45. Ebenezer HOWARD, *Garden Cities of To-morrow*, Swan Sonnenschein & co., London 1902.

13_Robert Pemberton, Progetto per una "Happy Colony", 1854 (Ground plan of the model town for the happy colony to be established in New Zealand by the workmen of Great Britain, 1854. Washington, Library of Congress, *Prints and Photographs Division*, LC-DIG-ppmsca-07834).



13

le città giardino. Hanno questa caratura gli avvincenti *diagrams* del reverendo Gideon J.R. Ouseley (1875-1906) annessi all'opera *Palingenesia* (1884) che colleziona numerosi e articolati disegni per città ideali a pianta centrale e radiale⁴⁶. Tra queste si scorgono schemi di circonferenze articolate in una fitta maglia di strade e canali navigabili, equilibrate composizioni di spazi antropizzati, orti e giardini, fino a declinazioni più elaborate come la *Heptapolis*. Quest'ultimo schema è pen-

46. Cfr. Gideon J.R. OUSELEY, *Palingenesia*, Hay Nisbet & Company, Glasgow 1884. Ringrazio Gabriele Corsani per la segnalazione del testo e per i preziosi e inesauribili suggerimenti per me fondamentali nella stesura di questo saggio. Per ulteriori considerazioni sugli aspetti dei villaggi rurali qui commentati v. Gabriele CORSANI, *Agricoltura ideologica: paesaggi estremi ed effimeri*, in *Contesti. Città, Territori, Progetti*, 1/2, 2009, pp. 24-32.

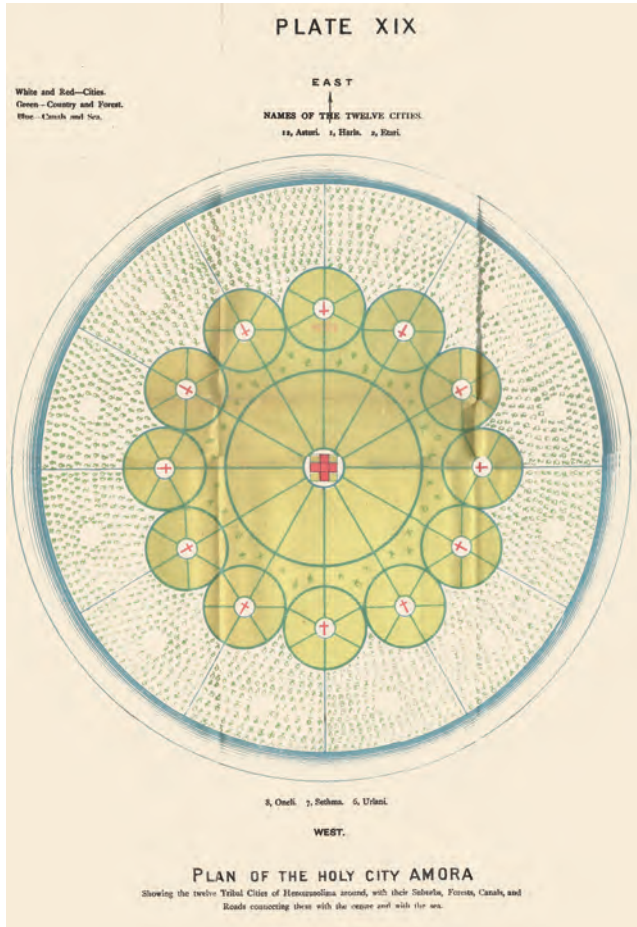
sato come impianto di sette città-territorio circolari adiacenti, di cui una baricentrica, a loro volta inserite in una circonferenza, nei cui spazi di risulta si distendono terre agricole comuni. L'impianto è ulteriormente sviluppato nel diagramma della città di *Amora*, composizione di dodici circonferenze entro un ampio territorio circolare in connessione con il mare e articolato in un rigoroso sistema di canali navigabili e spazi verdi [Fig. 14]. Traspare da questi propositi l'analogia con il disegno della città giardino elaborata da Howard nel 1989, il quale pare abbia riferito di aver conosciuto i diagrammi di Ouseley solo dopo il suo progetto⁴⁷. Al netto del primato dell'elaborazione resta evidente l'analogia formale e quindi un comune terreno di dibattito sperimentale che, se da una parte attinge all'urbanistica rurale precedente, dall'altra tende ormai verso nuovi e alternativi orizzonti.

In definitiva, la fortuna del modello a pianta circolare dei villaggi rurali si fonda su una lunga tradizione che trova ampia diffusione tra Settecento e Ottocento ma non sembra avere avuto riprese decisive né alla fine del secolo né nel corso del Novecento, a parte poche eccezioni. Tra queste, alcune sparute esperienze in Israele e Turchia, con piani di trasformazione delle aree rurali incardinate attorno a insediamenti agrari a pianta rotonda⁴⁸. In sintonia con i casi citati, la proposta del villaggio fascista prospettata da Costantino Patrizi nel 1938, anch'essa in linea con un campo di riferimenti internazionali⁴⁹ [Fig. 15]. Modelli utili per applicare in modo omogeneo programmi politici per le comunità agricole, meno pregnanti rispetto ai fattivi archetipi del passato, ma comunque procedenti in modo sapiente nella lunga tradizione di sperimentazione progettuale, tanto da conferire a questa tipologia prodromi che certificano l'efficacia dei modelli storicizzati.

47. Ibidem, p. 27.

48. Ci si riferisce, ad esempio, al kibbutz circolare di Nahalal progettato da Richard Kauffman (1921) e al villaggio repubblicano ideale per la Turchia di Kazim Dirik (1937). Cfr. Ozge SEZER, *Forming the Rural Settlements in Early Republican Turkey*, in *SHS Web of Conferences*, 63, 2019.

49. Costantino PATRIZI, *Il villaggio fascista*, Tip. Flli Pallotta, Roma 1938. Per un commento critico sull'argomento rimando a CORSANI, PALAZZUOLI, *Borghi e borgate*, cit., p. 30. Il tema della città rotonda, anche se non direttamente legato agli aspetti agrari, continua a imperversare in alcune speculazioni urbanistiche nei primi decenni del Novecento. Segnalo in particolare i diagrammi pubblicati in Paul WOLF, *Staedtebau. Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft*, Klinkhardt & Biermann, Lipsia 1919, pp. 84-87. Significativo l'interesse del contesto italiano per il tema, come evidente dalla recensione di Luigi Piccinato al volume di Wolf, pubblicata nel 1924 assieme a una riproduzione di un «diagramma della formazione di una città moderna» avente planimetria circolare. Cfr. *Architettura e Arti Decorative. Rivista d'Arte e di Storia*, III/VII, marzo 1924, pp. 334-335.



14_Gideon J.R. Ouseley, diagramma della città ideale di Amora, 1884 (Gideon J.R. OUSELEY, *Palingenesia*, Hay Nisbet & Company, Glasgow 1884, plate XIX. Archivio Privato Gabriele Corsani).

15_Costantino Patrizi, raffigurazione di un borgo con planimetria circolare per un villaggio fascista, 1938 (Costantino PATRIZI, *Il villaggio fascista*, Tip. F.lli Pallotta, Roma 1938, copertina. Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze).

Conclusioni

L'ampio filone di progetti per villaggi e stabilimenti agrari a pianta centrale, qui messo in luce, evidenzia il chiaro tentativo di accordare il fascino dell'impianto planimetrico urbano e architettonico circolare con i progressi dell'agronomia e l'affinamento delle strategie imprenditoriali. Mentre le ipotesi coeve per città e singole attrezzature urbane giocate su planimetrie circolari sono spesso rifiutate come utopia, per cui le realizzazioni sono estremamente ridotte, i villaggi agrari a pianta centrale trovano un legame concreto con i progressi delle coltivazioni e dell'allevamento, e conoscono numerose realizzazioni. Ne sono prova i concreti casi messi in luce, nonché l'inserimento degli schemi progettuali a impianto circolare in manuali e trattati pratici d'agricoltura che, a differenza delle ipotesi ideali dei secoli precedenti, si propongono come soluzione a un problema insecutivo e imprenditoriale effettivamente adottabile e replicabile.

Finito di stampare
nel mese marzo 2024
presso la Tipografia Lussografica - Caltanissetta