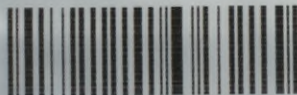


Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299636

II 8178

Costavo
Giovannoni

Vecchie città ed edilizia nuova

Il quartiere del Rinascimento

in Roma

Dalla NUOVA ANTOLOGIA



F. e Nr. 32932.

47

ROMA
DIREZIONE DELLA NUOVA ANTOLOGIA
Piazza di Spagna (S. Sebastiano, 3)

1913



II-8178

PROPRIETÀ LETTERARIA



I.

Quando Sisto V pose mano energicamente ad eseguire il grandioso progetto di rinnovamento, e, come direbbero i nostri uomini d'affari, di « messa in valore dei terreni » della Roma alta, ed attraverso le ville ed i vigneti dell'Esquilino, del Viminale, del Quirinale tracciò le lunghe vie, diritte come la sua volontà, s'imbattè in un grande monumento, il Colosseo, che con la sua enorme mole si parava dinanzi all'asse del nuovo stradone di S. Giovanni. Subitaneo ed insofferente di ostacoli come egli era, la sua decisione fu presto presa: il Colosseo sia tagliato e la strada passi; ed il fido Fontana, che già aveva distrutto il Septizonio (la cosiddetta Casa di Virgilio) e che aveva dal papa piena autorizzazione di valersi di antichi materiali per le nuove fabbriche, fu incaricato di eseguire l'ordine. Ma contro questo si levò, con bell'ardire, il cardinale di Santa Severina, Giulio Antonio Santorio (1), il quale, portando dalla sua altri cardinali, tanto fece da indurre il papa a desistere dalla vandalica impresa, e l'Anfiteatro Flavio fu risparmiato.

Come nota il Gnoli nel riferire tal fatto (2), certo a quel tempo non saranno mancati a questo benemerito difensore del grande monumento romano gli epiteti di pedante, di reitrivo, di conservatore di inutili anticaglie. Ma, al tempo nostro, il proposito di papa Sisto di subordinare l'esistenza di un'opera così gloriosa ad una linea, male ideata, di una via nuova non sarebbe più concepibile, neanche da parte dei novatori più arditì, chè nel senso del rispetto verso i monumenti dell'antichità si son fatti passi giganteschi; e forse non è lontano il tempo in cui l'interesse e lo studio di cui ora sono oggetto anche gli edifici del Medio Evo e della Rinascenza si tradurranno, nel modo istesso e con lo stesso ritardo di fase che si è avuto per le opere antiche, in un'analogia tendenza conservatrice verso di essi, o, più propriamente, verso quelli che saranno allora rimasti superstiti dalle fortunate vicende attuali.

Il delinearci di questo sentimento noi possiamo cogliere in un altro episodio romano, posteriore a quello ora riferito, ma da esso non dissimile. Nel 1841 un altro grande, potentissimo e prepotentissimo, Napoleone I, aveva (con lo stesso decreto che stabiliva l'ampliamento della piazza S. Pietro e di quella di Fontana di Trevi)

(1) Cfr. *Autobiografia del card. Santorio* (Mss. della Corsiniana n. 808). Vedi anche cenni negli *Avvisi Urbinati* (Arch. Vaticano: Cod. Urb. Lat. 1053, c. 383, 385).

(2) Cfr. GNOLI, *Nuovo accesso in Piazza S. Pietro*, in *Archivio storico dell'Arte*, anno 1889, p. 138.

ordinata la demolizione del palazzetto di Venezia per prolungare di un altro tratto il Corso verso il Campidoglio. Ma a difesa del palazzetto sorse l'energico console del Regno Italico, Giuseppe Tambroni, e con lui si unirono gli artisti, tra cui il grande Canova. Una fiera protesta, piena di argomentazioni non solo artistiche ma anche giuridiche e finanziarie, fu inviata a Parigi per combattere « les projets destructeurs des employés français », e per opporsi all'inutile distruzione dell'edificio quattrocentesco « prezioso anello che lega il gusto barbaro col moderno » (1): ed ebbe pieno successo, poichè Napoleone, certo saviamente consigliato dal De Tournon, ritirò il decreto, ed il « Giardino di S. Marco » fu salvo: o, per dir meglio, ebbe la vita prolungata di un secolo preciso, fino al giorno in cui le condizioni di visuale e di spazio richieste dal nuovo monumento al Re Vittorio Emanuele ne hanno reso necessaria la demolizione.

Questi due episodi rappresentano le prime avvisaglie di quello che al tempo nostro, nel rapido e tumultuoso ampliarsi delle città, e, d'altro lato, nel diffondersi della coltura e del senso d'arte riflesso, è divenuto dibattito acuto di ogni giorno: dibattito in cui non sempre certo arride in pro' della conservazione del carattere monumentale ed artistico la fortuna che coronò i nobili sforzi del cardinal Santorio o del rivoluzionario Tambroni. Sono, allora come ora, due tendenze e due procedimenti che si trovano tra loro di fronte quando si tratta di rinnovare un vecchio centro e di determinare i rapporti tra l'ambiente antico e lo sviluppo nuovo: per l'uno, ove si escludano le opere d'importanza singolare ed i monumenti altamente venerandi, tutti i resti del passato non rappresentano che « ostacoli » nella nuova sistemazione edilizia, per l'altro sono invece « capisaldi » immutabili.

Questa divergenza di criteri ha tutta l'apparenza di un contrasto irreducibile tra due concezioni opposte, tra la Vita e la Storia; sembra che tutte da un lato stiano le esigenze positive dello sviluppo moderno e del moderno modo di vivere, dall'altro il rispetto pei ricordi storici ed artistici, per le condizioni d'ambiente in cui si svolse la vecchia città. E la lotta ferve appunto su tali questioni di principio. I novatori dicono: Le città non sono musei od archivi, ma son fatte per vivervi nel miglior modo possibile, e noi non possiamo comprometterne lo sviluppo e fermare il cammino della civiltà, chiudendo la vita nuova entro vie ristrette e tristi, solo per un malinteso rispetto feticista verso il passato. Le nostre esigenze sono completamente diverse da quelle dei nostri antenati; ed a queste noi non possiamo più adattarci, nel modo istesso che non sapremmo più portare i loro vestiti, pittoreschi ma incomodi. Aria, luce, comodità, igiene, questo noi vogliamo! Le abitazioni siano comode ed aperte, le vie siano ampie, utili, di rapido percorso; e se sul loro tracciato si trovano edifici importanti od opere d'arte che non possano essere spostate (a meno che non si tratti di monumenti eccezionali), non v'è altro da fare che demolirli, ed, al più, se v'è tempo, conservarne il ricordo con documenti grafici.

Rispondono i conservatori: Non può la vita esser mossa soltanto da un materiale concetto utilitario, senza un ideale, senza

(1) Cfr. DENGEL, *Geschichte des Palazzo di S. Marco*, nell'opera: *Der Palazzo di Venezia*. Wien, 1909, p. 139.

una ricerca di bellezza; meno ancora della vita dell'individuo può esserlo la vita collettiva delle città, che deve contenere in sè elementi di educazione morale ed estetica, e che non può prescindere dalla tradizione in cui è tanta parte della gloria nazionale. E la tradizione si calpesta il giorno che si abbatte o si deturpa un monumento, e si toglie un testimonio di arte e di storia, o che si trasforma violentemente la fisionomia dell'ambiente che a tutto un quartiere i secoli hanno piano impresso. La ragione di essere, l'importanza, spesso anche la prosperità presente di molte città (come Roma, Firenze, Venezia, e Norimberga, e Bruges, e Siena, e Verona) sta ben più che nel loro valore attuale, nella luce che su esse irradia il passato: non oscuriamola col distruggerne i resti monumentali e con l'intorbidarne il carattere. E se questo rispetto, che può dirsi un dovere nobiliare, porterà a percorrere una via con qualche maggior disagio, non lamentiamocene se con questo si salvano i diritti della Bellezza e della Storia.

Come spesso accade in questioni complesse (e pochi fatti umani son più complessi dello sviluppo di una città), tutti questi principi estremi, tutti questi aforismi, sono rispettabili e giusti; ma sono teoria, ma contemplan il grave problema da un lato soltanto; e spesso essi s'indugiano in termini formali e combattono nel vuoto. In pratica invece, specialmente ora col prevalere di recentissime tendenze edilizie e col perfezionarsi dei numerosi « congegni » a servizio delle città, la questione spesso si sposta, ed avviene in questo campo ciò che in tanti altri han prodotto la coltura moderna ed i moderni mezzi col mutare inaspettatamente fronte a problemi che sembravano insolubili; sicchè io non credo di esagerare in ottimismo affermando che da uno studio fatto con ampiezza di vedute, con esatta cognizione delle reali esigenze dell'edilizia e dei mezzi a sua disposizione, con affetto sincero verso l'arte e le memorie cittadine, non solo è quasi sempre possibile trovare una transazione tra i due ordini di criteri *col dare a ciascuno razionalmente il suo campo di azione*; ma non di rado anche si giunge a far sì che dalle difficoltà stesse balzi fuori la soluzione logica e viva, meditata e geniale, lontana dalla volgare e facile applicazione di disposizioni geometriche buone (o piuttosto cattive) per tutti i casi e per tutti i luoghi, espressioni

.... du rythme commode,
comme un soulier trop grand.

La grande difficoltà è piuttosto data dalle necessità di una preparazione profonda nell'affrontare con tali larghi criteri le questioni gravissime dell'innesto della nuova fabbricazione sui vecchi tronchi. Chi di tali soggetti si occupa dovrebbe essere come dice l'Hausmann (1) « un administrateur doublé d'artiste, épris de toutes les grandes choses, passionné par le Beau..., mais sachant par expérience que les choses secondaires ne sont pas à négliger ». Invece troppo spesso vige in questo campo una improvvisazione facile ed imprevedente, una leggerezza colpevole; e quasi non vi è sindaco o capo d'ufficio tecnico municipale che non si creda al caso di ri-

(1) Cfr. *Mémoires du baron Haussmann*, tom. I, Paris, 1890, pag. 12.

solvere, come fosse un affare di ordinaria amministrazione, tutto quanto riguarda la viabilità di un quartiere, quasi che la costruzione non venisse a dare carattere permanente agli errori tracciati con pochi tratti di penna e di tiralinee.

Uno dei nemici peggiori è dato da quella che potrebbe dirsi la rettorica edilizia. Bene spesso non si tratta di vere esigenze, e le soluzioni che si propongono — ed è il caso dei due esempi relativi al Colosseo ed al palazzetto di Venezia citati all'inizio — non si riannodano ad un meditato programma, non sono le uniche possibili e neanche le più utili. Rispondono invece talvolta ad una frase di nessun contenuto (così ad es., si è detto recentemente in Roma: Congiungiamo la Reggia col Pantheon: formiamo nella Zona monumentale un viale largo quanto il Tevere; seguiamo il tracciato dell'antica « Via Recta », ecc.); o più spesso seguono combinazioni geometriche segnate in proiezione sul piano, non immaginate al vero, e formano rettifili e si aggruppano in scacchiere, in poligoni, in stelle, che sulla carta potranno riuscire regolari ed anche eleganti, e che forse tali appariranno dall'alto allorchè la navigazione aerea sarà più sviluppata (1), ma che nella realtà non hanno alcuna ragione organica nè di funzione nè di estetica. Sembra quasi talvolta che la geometria divenga scopo a sè stessa ed il disegno planimetrico sia non il mezzo, ma il fine; vasta espressione di quella che il Galassi in un recente suo studio (2), chiama architettura accademica, la quale, in fondo « esige molto minore studio e fatica ed anche minore ingegno, che non l'altra, positiva, la quale richiede una laboriosa e minuta opera di concertazione di tutti gli elementi ».

*
* *

Dell'architettura accademica applicata all'edilizia, ma più ancora della volgarità e della impreparazione, il secolo scorso rappresentò il trionfo. In esso il grandioso fenomeno dell'Urbanismo ed il conseguente enorme sviluppo edilizio colsero alla sprovvista gli studiosi, gli artisti, gli amministratori delle città. L'Arte si baloccava tra classicismo e romanticismo e quasi sdegnava i nuovi grandi problemi della vita pubblica; la coltura storica ed artistica era ancora ben poco diffusa; e, d'altra parte, i mezzi di trasporto non ancora rapidi e perfezionati, facevan sì che il movimento cittadino rappresentasse un ingombro, non un mezzo efficace di decentramento; sovra tutto prevaleva l'elemento economico, la ricerca di porre in valore le aree in quelle che sembravano le migliori condizioni, il desiderio di far presto.

Così avvenne che quando, con vertiginosa rapidità progressiva, piccole borgate divennero grandi città, e modeste città sterminate metropoli, quando il traffico nelle vie cittadine cominciò a prendere un'intensità mai sognata fino allora e le fibre delle vecchie case tran-

(1) Diceva saggiamente Napoleone I ai suoi architetti Percier e Fontaine che caldeggiavano un vecchio progetto del Perrault per nascondere la disimmetria tra il Louvre e le Tuileries: « les oiseaux seuls s'aperçoivent de l'irrégularité des grands espaces ».

(2) F. GALASSI, *Considerazioni sull'Architettura e sui piani d'ampliamento delle città*, in *Annuario dell'Accademia di S. Luca*, Roma, 1911.

quille vibrarono al passaggio continuo di carri e di trams, quando le tendenze dell'igiene moderna e del moderno modo di vivere fecero desiderare aria e luce e comodità, ed i nuovi regimi livellatori tolsero carattere individuale alla vita, i nuovi quartieri germogliarono « come gran di spelta » intorno ed entro i vecchi centri, senza un organico coordinamento ed una giusta previsione dell'incremento avvenire, senza un aspetto d'arte, senza una vera rispondenza con le condizioni locali: tanto che, visto un quartiere, tutti gli altri sono eguali, vista una città, son viste tutte le altre (1).

Nel predominio dei tracciati geometrici per le reti stradali di questo nuovo sviluppo, due concetti prevalsero: o la regolare distribuzione degli isolati in modo che fosse facile la suddivisione dei lotti e semplice la costruzione delle case, ed ecco il tracciato a scacchiera, intersezione di due serie normali di rettifili, schema che aveva fatto le sue prove non belle anticamente in molte città romane, e nel Settecento in Torino, in Mannheim, ecc.; ovvero si volle la convergenza di arterie in alcuni nodi per scopo di traffico o per scopo artistico, poichè il concetto della riunione delle visuali in alcuni punti rimase unico criterio artistico sopravvivate, ma anche esso cristallizzato e geometrizzato; sicchè la ruota della piazza dell'*Etoile* a Parigi od il ventaglio di Karlsruhe rappresentarono l'ideale. Ma, in ogni modo, queste manifestazioni del sistema « radiale » furono eccezioni in confronto al grande svilupparsi del primo, il sistema « rettangolare ».

Questo specialmente non ebbe alcun freno — ed è istruttivo notarlo — nelle città del Nord-America, ove nessun « ostacolo » alla fabbricazione era posta dalle costruzioni e dalle opere d'arte di secoli antecedenti. E New York e Chicago e San Francisco sorsero come immensi, monotoni reticolati di strade tutte uguali e d'isolati tutti uguali; le strade dovettero essere individuate mediante numeri, e la mania del rettifilo (come era stato anche per alcuni dei tracciati di Sisto V in Roma) giunse al punto di farle svilupparsi con pendenze enormi su colli e valli, ovvero indusse a lavori colossali di colmate per adattarele artificiosamente alla giacitura del terreno: esempio caratteristico di concezione sulla pianta, cioè a *due dimensioni* soltanto.

Certo sarebbe ingiusto dire che nulla si sia fatto di buono e di geniale in questi ampliamenti od in questi adattamenti edilizi. Vienna col suo Ring grandioso che sostituisce al centro un anello, Parigi e Monaco, cogli ampi tracciati rispondenti al concetto delle visuali convergenti, Londra che mantiene la tradizione del decentramento nei quartieri d'abitazione, in Italia, Firenze col suo bello sviluppo di viali esterni (fino al triste periodo del piano regolatore del 1884), rappresentano tanti punti salienti e rispondono a vere e meditate manifestazioni di « stile edilizio »; a queste ed alle altre

(1) Dice così bene a tal proposito il Buls: « Se gettiamo uno sguardo sulla pianta di una delle nostre città, distinguiamo immediatamente la parte antica dalla moderna: la prima è formata da una rete di strade che si ramificano o si riannodano come le arterie e le vene di un organismo vivente; la seconda con le sue vie parallele e perpendicolari ha il carattere di una cristallizzazione artificiale, arida e matematica ».

non molte espressioni che emergono dalla palude della volgarità può ora la « giovane scuola » riannodare i concetti e le proposte.

Ma, considerato nel suo insieme, ed anche considerato indipendentemente dai problemi posti dal passato, può bene affermarsi che il periodo edilizio che vorremmo ora dire sorpassato abbia fallito al suo scopo. Da ogni parte si rivolgono ormai ad esso critiche ed accuse. Non sono soli gli esteti a protestare contro la monotonia ed il tedio della geometria edilizia, a notare come le lunghe vie rettilinee non diano alcun senso di grandiosità e quasi non permettano di vedere gli edifici; non sono soli gli amatori « del natio loco » a deplorare la perdita del carattere individuale dell'abitato; ma anche gli igienisti hanno cominciato a notare che questo grande sviluppo di rettili non è scevro di inconvenienti, sia per l'infelice orienta-

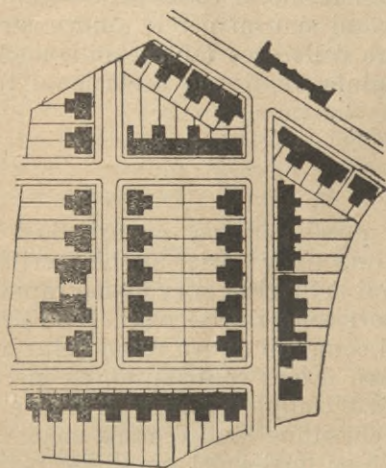


Fig. 2.
Planimetria di un quartiere di villini
secondo il vecchio sistema.

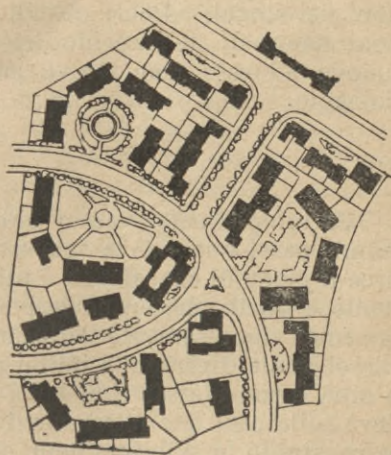


Fig. 3.
Lo stesso quartiere secondo il tracciato
proposto dall' Association for Garden-City.
(Dal periodico *The Garden-City* 1909).

tazione che costantemente ne risulta per tutta una serie di case, sia per il prevalere dei venti che sollevano la polvere; la quale (dice un aforisma dello Chantemesse) può essere in un giorno di vento ben più dannosa alla pubblica salute che non l'aria delle fogne; più ancora è loro apparso pericolo grave la fitta costruzione di casamenti enormi che ha seguito la formazione dei regolari isolati, nei quali casamenti si addensa la popolazione d'interi borgate. Se intanto non avessero immensamente progredito gl'impianti ed i servizi igienici delle città moderne, può dirsi molto dubbio se questi svantaggi non sarebbero venuti a neutralizzare, od anche a superare, i vantaggi portati dall'ampiezza delle vie, dall'invasione dell'aria e della luce intorno ai fabbricati.

Nè molto migliori sono risultate le condizioni in rapporto ai due principali elementi che pure avevano esercitata influenza predominante: il traffico e l'economia. Le sezioni stradali, che sembravano grandissime, sono divenute insufficienti quando il movimento s'è ancora intensificato, specialmente quando son giunti i trams elettrici; tanto più lo son divenute là dove non era stato sdoppiato nella pre-

visione del percorso il movimento di varia portata. Il tipo generalmente diffuso dell'incontro di varie strade in un punto unico si è dimostrato, con l'aumentata velocità dei veicoli, pericoloso ed ingombrante, e per quanto possa sembrare un paradosso, anche il tipo del crocevia normale, intersezione ad angolo retto di due vie continue, è stato dimostrato per la possibilità degli incontri delle vetture assai peggiore che non quando la circolazione è ripartita e le vie secondarie s'innestano non nell'istesso punto della principale (1). Per quanto infine riguarda il costo della sistemazione stradale, esso è risultato altissimo, sia per la grande area richiesta dalle vie, frequenti e tutte relativamente ampie (nelle città americane oltre $\frac{2}{5}$ della superficie della città è occupato dal suolo stradale) sia pei lavori di artificiale livellamento, inerenti all'artificiale configurazione altimetrica, recanti costo per la sistemazione, e costo per le fondazioni dei singoli edifici: quindi gravami enormi per le amministrazioni comunali ed aumento del valore delle aree fabbricabili, anche quando ad esso non veniva ad aggiungere il suo coefficiente l'agiotaggio.

*
* *

Fortunatamente vanno ora in questo campo avanzandosi a grandi passi una nuova scienza ed una nuova arte; sicchè i criteri circa il modo di considerare i problemi delle città si evolvono rapidamente e quelli che erano ieri novatori sono retri oggi. L'Edilizia va ormai vigorosamente delineandosi come un nuovo ramo dello scibile al quale diverse discipline portano il loro contributo, ed in cui la città è considerata come una vasta e complessa opera d'arte; e si eleva sulla base dei nuovi mezzi con cui alfine la meccanica moderna ha raggiunto lo sviluppo delle città, e su quella del grandioso patrimonio d'esperienza che — vantaggio non lieve nel danno grande — ci ha portato il non felice periodo che ora volge al tramonto.

Un nuovo elemento comincia ormai ad avere importanza essenziale nelle città, ed a portare una rivoluzione nei sistemi edilizi: l'elemento *cinematico*. I rapidi mezzi di comunicazione moderni, ferrovie, trams, automobili, permettono ormai alla vita cittadina di estendersi ben lontano dalle vecchie cerchie, alla nuova fabbricazione di decentrarsi su spazi vastissimi e svilupparsi in superficie anzichè in altezza. Ed ecco diffondersi il tipo delle città-giardino dall'Inghilterra, ove i primi geniali esempi di Portsunlight, di Lechtworth, di Bournville si sono innestati alla tradizionale tendenza dell'abitazione familiare « verso l'aperto » (2); ed ecco costituirsi in Germania i quartieri di varie classi, di varia funzione e di vario tipo edilizio, associati tra loro a varie gradazioni, dal *geschlossene* all'*offene Bauweise*, ben coordinati dai precisi regolamenti edilizi (3);

(1) Cfr. SITTE, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*. Wien, 1889.

(2) Cfr. SCHIAVI, *Villaggi e città-giardino in Inghilterra*, in *Nuova Antologia*, 1909, IV. Vedi anche i periodici: *The Garden-City*, *Municipal Journal*, *Der Städtebau*, etc.

(3) Cfr. STÜBBEN, *Der Städtebau*, in *Handb. d. Arch.* IV Th. 9 Bd.

e giardini e parchi essere lasciati anche nelle parti centrali a costituire distacchi tra le varie zone, benefici serbatoi di aria e di luce (1).

Tutto un altro campo di rinnovamento, quello dei tracciati stradali: l'adattamento altimetrico e planimetrico alla giacitura naturale del terreno, la suddivisione in vie di traffico, amplissime, e in vie di abitazione di larghezza modesta, con cui alla uguaglianza si sostituisce il ritmo in questi elementi di comunicazione, sono tendenze che hanno principalmente portata economica, per diminuire, col renderlo più razionalmente distribuito, il costo di sistemazione, reso sempre più grave a carico dei Comuni dal nuovo decentramento edilizio (2); ma esse parallelamente si risolvono in vantaggi grandissimi per l'aspetto vivo e simpaticamente vario dei nuovi quartieri e costituiscono il substrato positivo delle nuove teorie estetiche.

Queste hanno avuto inizio una ventina d'anni fa per l'opera di due «eroi», il Sitte ed il Buls: il primo autore dell'opera fondamentale sull'*Arte di costruire le città* (3), il secondo (4) fattivo esecutore, quale borgomastro di Bruxelles, delle nuove idee. Il piccolo nucleo presto divenne legione e vi si accostarono non solo artisti come il Fierens-Gevaert e l'Henrici, ma anche tecnici ed amministratori, come lo Stübgen, il Goecke, l'Adickes, anche igienisti come il Nussbaum; ed a Bruxelles, a Marienberg, a Darmstadt, a Königsberg, a Brünn, a Warrington, a Colonia, ecc., nei piani d'ampliamento delle città, le applicazioni del sistema si moltiplicarono. Introdurre un senso pittoresco nelle nuove città, sia valendosi delle visuali naturali e monumentali, sia studiando le linee di circolazione e gli spazi aperti non come linee e figure geometriche ma come aggruppamenti variati e vivi; limitare l'adozione del rettilineo per le vie ai casi necessari, ma possibilmente deviandolo ed associandolo a curve, ampie e brevi, o valendosi di monumenti e di giardini per interrompere la continuità uniforme; ritornare per le piazze principali al carattere racchiuso di quelle dei nostri antichi; e soprattutto serbare nella concezione generale e speciale il carattere individualistico alla città od al quartiere: ecco i canoni fondamentali della nuova tendenza: la quale, del resto, in quanto ricerca una vera ed alta forma d'arte, non potrebbe giungere a formule precise e determinate per la materializzazione dei principi generali, senza ricadere nella rettorica e senza decampare al suo criterio dell'applicazione caso per caso, secondo l'ispirazione subbietiva dell'artista e secondo le condizioni obbiettive degli elementi concreti di arte locale, che costituiscono l'ambiente.

(1) Cfr. la relazione dell'HENARD al VII Congresso internazionale degli Architetti, Londra 1906 (*Transactions, etc.*, p. 382); nella quale sono altresì interessanti le proposte per l'adozione di *boulevards à redans* in cui tanti giardini dovrebbero essere creati nelle rientranze dalla linea stradale dei singoli casamenti.

(2) Cfr. T. GOECKE, *Allgemeine Grundsätze für Bebauungspläne*, in *Der Städtebau*, 1906, p. 2.

(3) Op. cit. Vedi anche la bella edizione francese del Martin. Genève, 1903.

(4) Cfr. C. BULS, *L'esthétique des villes*, Bruxelles, 1894; *La construction des villes*, Bruxelles, 1895.

Grande fucina di questi studi e di questi tentativi è divenuta la Germania, ove ormai esposizioni e congressi sui vari argomenti relativi alle città si succedono ogni anno, ed una completa letteratura di importanti opere e di periodici fiorenti ne fa soggetto esclusivo; otto Università hanno ivi corsi completi su questioni edilizie, ed i Ministeri dei Lavori pubblici fanno seguire tali corsi ad un gran numero de' loro tecnici; ogni momento si bandiscono pubblici concorsi

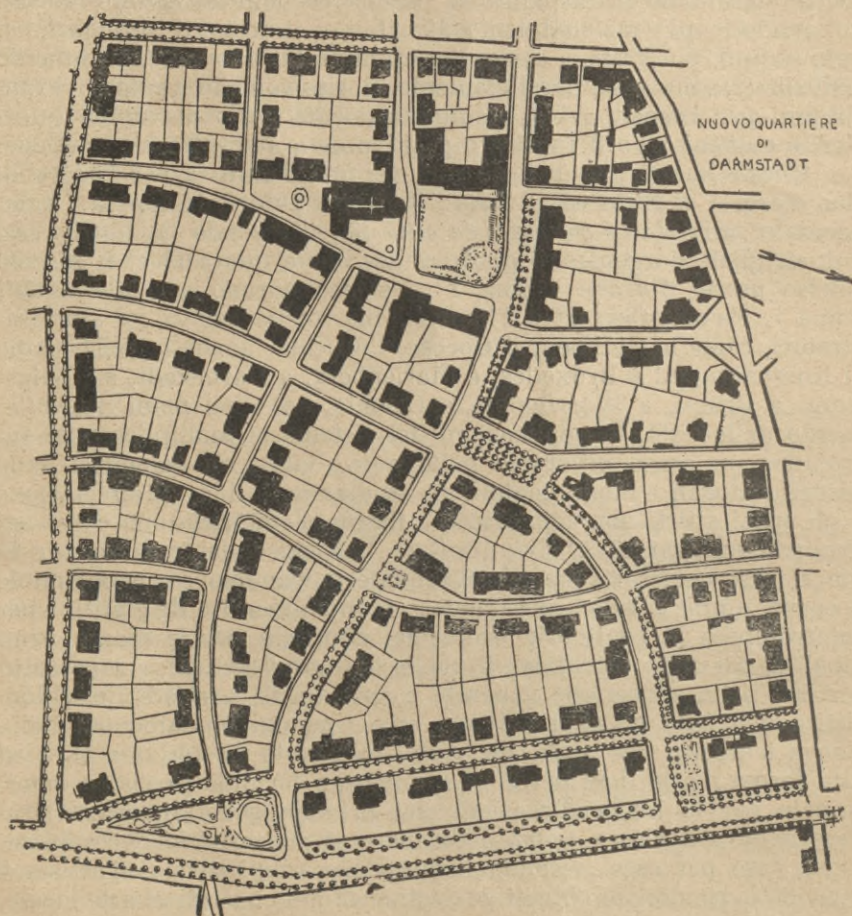


Fig. 4. — Moderno quartiere di villini (arch. Puetzer).

(Dal SITTE, op. cit. tav. I).

(tra cui il più importante quello per il *Gross-Berlin*) pei piani di ampliamento o di sistemazione dei quartieri, nobilmente seguendo la tradizione italiana dei concorsi artistici, da noi quasi dimenticata (1). E giustamente poté quindi l'illustre Stübben, in una con-

(1) Nelle altre nazioni i concorsi di Anversa, di Marsiglia, di Barcellona, rappresentano in questi ultimi anni le più notevoli gare. Unico esempio in Italia di recente applicazione in questo campo, sarebbe stato il concorso del 1911 in Torino per la sistemazione della antica piazza d'Armi, se non fosse risultato un concorso di parata, dopo il quale l'Ufficio tecnico comunale ha ripreso « i suoi diritti ».

ferenza tenuta nel Congresso degli Architetti in Roma nel 1911 (1), affermare che tutta questa nuova attività verso il nuovo tipo cittadino, razionale e bello, è specialmente attività tedesca. Certo noi non potremmo dire, purtroppo, che è attività italiana.

Non sarà inopportuno a concretare le idee, sia illustrare questi cenni fugaci con taluni esempi, tratti da piani di nuovissimi quartieri o da proposte teoriche o pratiche — esempi (vedi fig. 2 a 5) che non abbisognano di speciali chiarimenti, sia infine riassumere brevemente alcuni voti di recenti Congressi che, esaminando i diversi lati della molteplice questione, hanno costituito altrettanti capisaldi nel cammino che abbiamo ora indicato.

Fin dal 1874 il *Deutscher Ing. u. Architekten Verein* approvava un ordine del giorno che stabiliva come procedimento essenziale per lo studio dei piani d'ampliamento la classificazione tra rete principale di arterie, la quale deve essere studiata sistematicamente, con vasti criteri, e la minor rete dei quartieri intermedi, in cui fissate alcune linee, possibilmente coordinate con linee esistenti, il frazionamento dovrebbe essere studiato limitatamente ai bisogni del futuro immediato.

Ed in questo stesso ordine di concetti, il Congresso di Liverpool del 1909 sui piani regolatori principalmente si preoccupa della sezione delle strade, che vuole grandissima nelle linee di massimo traffico, non grande nelle altre.

La « Town Planning Conference » di Londra del 1910 conclude per una varietà da darsi alle vie che debbono adattarsi alla configurazione del terreno, per l'adozione di parchi e giardini specialmente tra la parte antica e la nuova di una città, per uno studio della zona sotterranea relativa alle grandi arterie in modo da assicurare nel miglior modo possibile un contributo alle comunicazioni ed ai servizi molteplici della città; ed, affermato il rispetto pei monumenti, stabilisce il voto che ogni trasformazione ed ogni ampliamento non debbano mai avvenire senza l'approvazione in base ad un esame serio e profondo di una commissione di artisti e di studiosi.

I Congressi dell'« Art Public » tenuti nel 1905 a Liegi e nel 1911 a Bruxelles affermano ambedue (su relazioni dello Stübben) la necessità della conservazione delle particolarità locali, tanto dal punto di vista del paesaggio, che dell'architettura e della storia.

Nel Congresso artistico tenuto in Venezia nel 1905, nel Congresso internazionale degli Architetti del 1906 in Londra, in quello infine del 1911 in Roma, il plauso e l'adesione degli intervenuti si rivolsero alle conclusioni dell'Ojetti, del Buls, dello Stübben, affermantì, in forma diversa e da diversi punti di vista, i postulati della nuova estetica edilizia.

*
* *

Tutto ciò vale pei nuovi quartieri considerati come organismi a parte, come piccole città a loro (2). Ma ha altresì applicazioni

(1) Cfr. *Atti del IX Congresso int. degli Architetti in Roma*, Roma, 1913.

(2) Il caso di città interamente nuove, fondate lontano da antichi centri abitati, come ad esempio lo son state nell'antichità Alessandria di Egitto, nel

dirette nel problema spesso gravissimo del rinnovamento e dello adattamento a funzioni di vita nuova dei vecchi centri, pei quali l'affermarsi delle recenti tendenze, l'inizio della novissima era edilizia apre inaspettatamente la possibilità di uno sviluppo razionale, non congestionato e tumultuario.

Quasi sempre è avvenuto finora che la vecchia città, ampliata a dismisura dai nuovi quartieri aggiunti, sia rimasta il nucleo centrale della città moderna, divenendo il cuore dell'abitato a cui converge il movimento, e mal trasformandosi nel quartiere degli affari, dei negozi, delle abitazioni di lusso.

Questo sviluppo centripeto ha fatto aumentare enormemente il valore delle aree e delle costruzioni ed ha quindi prodotto aggiunte e rialzamenti di vecchi edifici, un addensamento sempre maggiore che ha ancora peggiorato le condizioni. Allora non si è visto altro rimedio che nelle operazioni chirurgiche, ed il piccone ha lavorato, quasi sempre inefficacemente, sacrificando spesso opere d'arte e turbando l'armonia ed il carattere, ma non riuscendo a risultati rispondenti allo scopo.

Non così doveva porsi il problema; poichè il voler far penetrare a forza la massima intensità di vita moderna in un organismo edilizio fatto con antichi criteri è voler acuire in modo insanabile il dissidio tra due ordini essenzialmente differenti, non risolverlo. La via da seguirsi deve essere, quando è possibile, un'altra: sfollare il vecchio nucleo cittadino, impedendo che il nuovo sviluppo edilizio reagendo su di esso venga ad attribuirgli una funzione a cui è totalmente inadatto, porlo fuori delle grandi linee del traffico, ridurlo ad un modesto quartiere misto di case d'affari e di semplici non ricche abitazioni. Solo allora una sistemazione locale, sapientemente ideata e pazientemente posta in atto, potrà in quest'antico abitato portare, caso per caso, opportune transazioni tra i nuovi *desiderata* e le condizioni relative al passato.

Due ordini di questioni quindi si delineano: coordinamento dei nuovi quartieri relativamente all'antico centro, e sua sistemazione locale.

Riguardo al primo ordine, io non saprei trovare paragone più appropriato di quello dei sistemi delle bonifiche idrauliche. Quando le acque invadono ed impaludano una valle od una pianura, ed i comuni mezzi di deflusso non riescono a smaltirle, occorre anzitutto allacciare le acque alte, deviare cioè tutte le correnti esterne che affluivano nella palude, convogliandole per altra via al mare o ad un corso d'acqua che le raccolga, in modo da poter volgere i lavori di bonifica, sia che consistano nel dare scolo naturale ai terreni, sia che richiedano provvedimenti artificiali di sollevamento e di colmata, alle sole acque interne del bacino.

Medio Evo Alessandria « della Paglia », è ormai ben raro. Di esempi o, per dir meglio, di progetti recenti in Europa, può citarsi quello di Zeebrügge, la città che dovrebbe esser costruita sul mare del Nord allo sbocco del canale di Bruges, e per la quale i piani sono stati con grande cura studiati (vedi STÜBEN, op. cit., fig. 624), ma che probabilmente non sorgerà mai per non danneggiare gli interessi di Anversa. Più frequenti son gli esempi americani, tra cui grandiosi, ma non più recentissimi, quelli di Washington e della Plata. Recentissimo è invece per l'Australia il concorso per la nuova capitale.

Il decampare da questa norma e condurre i corsi d'acqua superiori ad attraversare il bacino che si vorrebbe prosciugare, come in parte avvenne nelle paludi Pontine nella incompleta bonifica di Pio VI, porterebbe inevitabilmente a turbare tutto il regime delle acque interne, producendo stagnamenti e rigurgiti nei canali trasversali fatti pel loro smaltimento.

Così per il movimento cittadino; distinguere il traffico locale da quello esterno che va verso i nodi principali, e da quello di passaggio che semplicemente transita attraverso la città od un suo quartiere, incanalare questi due ultimi in vie opportunamente segnate (ordinariamente radiali le une, e periferiche le altre) è la prima norma per lo svolgimento regolare della vita cittadina; valersi di

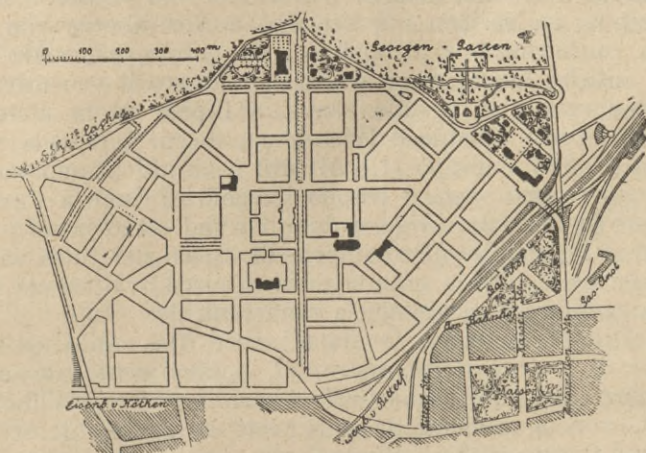


Fig. 5. — Quartiere d'ampliamento di Dessau
Progetto dell'arch. Henrici.

(Dal'HENRICI, *Beiträge zur Aestetik im Städtebau*, fig. 19).

questi tracciati per isolare taluni quartieri in luogo di attribuir loro artificiosamente importanza è il mezzo più efficace nelle mani di chi deve provvedere, mediante i piani regolatori, ad indirizzare con cura previgente lo sviluppo futuro e stabilire a ciascuna zona la funzione più appropriata in quel complesso organismo che è una città (1).

I due più razionali sistemi planimetrici che per quest'ordine di soluzioni sono stati adottati, possono dirsi, dalle maggiori loro applicazioni, il sistema di Vienna e quello di Berlino.

Vienna ha il Ring: ed in questa grandiosa arteria circolare trova espressione regolare e logica quello che è il naturale andamento di stratificazione periferica delle città, nella quale ordinariamente l'antico circuito, le mura, le fortificazioni abbattute, segnano con la loro linea una tappa dello sviluppo. Ma il Ring viennese, forse la più monumentale concezione edilizia dei tempi mo-

(1) Il paragone idraulico potrebbe proseguirsi per tanti altri elementi, specialmente per le leggi delle confluenze e dell'effluenze dei singoli rami, per il regime e per le anomalie delle correnti, ecc.; e sarebbe forse interessante proseguirlo, se ora non ne sospingesse la via lunga.

dermi, è qualcosa di più: è un vasto spazio che distacca i quartieri esterni dall'interno ed impedisce che lo imprigionino e lo soffochino; è la linea massima del movimento e degli affari che circola intorno alla vecchia città senza penetrarvi. Poi le più ampie arterie periferiche esterne, cioè la linea dei Gürtel e l'altra ancora più grande che ora si va attuando, e le vie radiali e la ferrovia metropolitana che opportunamente segue in parte il corso della Wien, completano il sistema e provvedono razionalmente ai vari tipi, ben ripartiti, di traffico stradale, coordinandone i vari centri.

Il sistema è stato a Vienna possibile in modo così perfetto per la relativa piccolezza del nucleo in confronto della grande metropoli o, per dir meglio, per la previggenza di chi seppe in tempo, prima dello sviluppo colossale, idearne il tracciato e la vastità. È stato del pari possibile, in periodo più recente, a Norimberga che, aiutata dalla sua conformazione altimetrica, ha potuto, col viale che circonda le antiche mura, rimaste intatte, salvare il suo mirabile carattere medioevale; lo è stato altresì a Lipsia ed in alcune delle città renane, come Colonia e Düsseldorf, di cui è recente ma rapidissimo il grande sviluppo (1). Altrove è giunto troppo tardi, o la città era già troppo vasta e troppo irregolare, come a Parigi ed a Milano, ove le linee dei *boulevards* e dei viali sono bensì utilissime a costituire circuiti esterni ed intermedi (quasi per tutto va ora aggiungendosi nelle città la grande linea di circumvallazione esterna), ma non a sgombrare realmente la zona centrale.

In Berlino la soluzione è stata invece data dallo spostamento del centro di gravità della metropoli, naturalmente avvenuto con lo svilupparsi dei nuovi quartieri (Charlottenburg, Wilhelmsdorf, Berlin-W.) non ugualmente da tutti i lati ma prevalentemente verso Sud e verso Ovest; sicchè l'attuale centro non trovasi più, come fino ad una dozzina d'anni fa nell'incontro Friedrichstrasse - Unter den Linden, ma è ormai verso la Postdamerplatz; ivi intorno si aggruppano ora i quartieri di case signorili, le banche, gli edifici pubblici principali; ivi presso giungono, alle stazioni della Nollendorf-Platz e della Wittenberg-Platz, le nuove vie sotterranee e gli incroci con le preesistenti.

Berlino è di questa soluzione esempio grandioso. Minore, ma molto più completo e tipico, è quello di Strasburgo, in cui tutta la *Neustadt* si è sviluppata, intorno ai nuovi nodi principali, come palazzi dei Ministeri, Università, ecc., completamente ad Est ed a Nord dell'antica, rimasta intatta nel caratteristico aspetto del suo abitato che si aggruppa intorno alla grande cattedrale.

Questo sistema dello spostamento del centro appare, come è facile intendere, di applicazione, non certo agevole, ma possibile in ogni città a sviluppo progressivo (2) più del sistema del Ring che

(1) Forse in nessun luogo come nella Prussia renana è stato così grandioso l'incremento delle città. Basti accennare la formazione di centri come Dortmund, Gelsenkirchen, Oberhausen, Duisburg, Ruhrort, Meiderisch, ecc., che solo venti anni fa erano villaggi: esempi a cui noi in Italia possiamo soltanto a distanza porre quello della Spezia.

(2) Nei centri a non rapido incremento, come sono quasi tutte le minori città italiane, lo sviluppo edilizio da un sol lato avviene naturalmente con l'avvicinarsi della fabbricazione alla stazione ferroviaria.

si collega a speciali condizioni; e non mancano i casi, nella varissima e molteplice conformazione delle città, in cui ambedue i sistemi possono cooperare, ed avere almeno parziale applicazione.

Ma ideare un previgente piano di ampliamento non basta, se ad esso non fa seguito una meditata e costante « Politica edilizia » da parte delle amministrazioni comunali e se principalmente questa non si basa sull'indirizzo razionale di quello che si è detto l'elemento cinematografico delle città. Scavare canali di bonifica è nulla se non vi si allacciano con cura le fonti, se non s'imbrigliano insieme i corsi montani torrentizi che v'immettono. Tracciare una rete di strade non vale, se ad essa non si coordinano *in tempo* le arterie di comunicazione, e non si contribuisce a dirigere la fabbricazione dei quartieri coi numerosi provvedimenti (regolamenti edilizi, facilitazioni fiscali, costruzione di pubblici edifici, ecc.), di cui le Amministrazioni possono disporre.

Sarebbe puerile insistere sulla importanza pratica dei mezzi di comunicazione nelle città moderne e sulla loro influenza su quello che è l'elemento economico intermedio dello sviluppo edilizio, cioè il valore delle aree. Dice così giustamente Maggioreino Ferraris (1): « Soprattutto nelle città non troppo vaste, l'elettricità, applicata alle ferrovie, alle tramvie, agli omnibus, ha interamente rivoluzionato il regime delle aree e delle abitazioni a buon mercato..., ha ucciso l'agiotaggio delle aree... Il motore elettrico scavalca d'un tratto il monopolio e si getta in qualche minuto nella aperta campagna, ove mette in valore estensioni illimitate di area fabbricabile a pochi soldi il metro quadrato ».

Così le città-giardino inglesi sono sorte, precedute dallo sviluppo della rete ferroviaria e tramviaria suburbana. Così nella regione renana la ristretta vallata tra Barmen ed Elberfeld è in breve divenuta tutta una città filiforme, dopo istituita la Schwebelbahn, che, con ardita soluzione, passa (per non occupare spazio) librandosi al disopra del fiume; ed infine — caso tra tutti dimostrativo — a Düsseldorf tutto un nuovo quartiere, ora fiorentissimo, è stato creato dalla Rheinische Bahngesellschaft al di là del ponte sul Reno, in terreni, fino a pochi anni fa campestri, che la Società ha acquistato e che ha « dissodato » con l'irradiarvi una completa rete tramviaria, la quale per qualche tempo ha funzionato in perdita e poi ha reso ad alto interesse il capitale impiegato.

Dovrebbe quindi affermarsi un principio, che pure da noi, in grande ritardo d'idee e di attività per quanto riguarda la organizzazione edilizia, è ben lontano dall'aver attuazione: Mai dovrebbero i comuni togliersi di mano l'arma potentissima nella odierna « Politica delle abitazioni » che è data dai mezzi di comunicazione. Il tracciamento delle vie di quartieri nuovi, i provvedimenti per la loro completa sistemazione, la costruzione di ferrovie e di trams che li collegano non dovrebbe mai, come spesso avviene, faticosamente e tardamente seguire lo sviluppo della fabbricazione, ma arditamente precederlo. Soltanto così i Comuni potrebbero in modo razionale indirizzare tale sviluppo e provvedere in tempo alle esigenze mol-

(1) MAGGIORINO FERRARIS, *Il rincaro delle pigioni e le case degli impiegati in Roma*, in *Nuova Antologia*, 16 luglio 1908.

teplici delle zone nuove e delle antiche: e soltanto così potrebbero, oltre che esplicare una loro diretta funzione, volgersi ad un campo di utile speculazione, giusta e provvida nelle loro mani quanto spesso è malsana in quelle dei privati e delle Società, cioè la speculazione delle aree edilizie.

*
* *

Vediamo un momento — e non è esame molto lieto — ciò che si è fatto in Roma in questo ordine di questioni relative al coordinamento del nuovo sviluppo con l'antico centro. Roma dal 1870, come ha iniziato una nuova era per la sua storia, ne ha iniziata una per la sua edilizia, aggiungendo un altro capitolo a quello delle sue vicende costruttive, lunghe e complesse quanto in nessun'altra città del mondo.

Appunto per questa complessità e questa continuità, può dirsi che non ad un unico organico sistema edilizio corrispondesse la vecchia Roma, ma a vari tra loro compenetrati e sovrapposti. Già nel periodo antico la città si era venuta componendo come un'agglomerazione fitta ed informe di quartieri, stretti intorno al Foro, verso cui le principali arterie convergevano radialmente: anche l'incremento edilizio dato da Augusto, che oltrepassando l'antico pomerio aveva popolato di monumenti il Campo Marzio, e, specialmente per opera di Mecenate, aveva trasformato i quartieri alti a ville (che passarono presto al demanio imperiale e costituirono parchi colossali), se aumentò la bellezza ed il fasto della capitale, non mutò sostanzialmente il centro di gravità del gruppo immenso di *vici* e di *insulae* (1), entro cui brulicavano le più centinaia di migliaia di abitanti che componevano la popolazione romana (2). E possono dirsi semplici episodi, geniali o tragici, il grandioso progetto di Giulio Cesare che aveva divisato di deviare il Tevere ed includere nella città la zona valliva, l'attuale quartiere di Prati; o l'incendio neroniano, mosso, come ormai sembra dimostrato, dal desiderio di espropriare in modo spiccio la grande zona di terreno occorrente per la *domus aurea* (3).

(1) Enorme doveva essere l'addensamento della popolazione nelle *insulae*; ed è noto come Augusto per mettere un freno al grande sviluppo in altezza, oltre che in superficie, delle costruzioni, aventi talvolta fino a dieci piani, decretasse che non potessero elevarsi oltre 70 piedi. È naturale che tale addensamento dovesse essere ben maggiore nei quartieri popolari che non in quelli signorili, ove prevaleva il tipo della *domus*: i primi aggruppati verso la Suburra (che Augusto volle separata mediante il grande muro dalla zona dei Fori), i secondi specialmente sul Quirinale, nella regione Alta Semita.

(2) Il numero degli abitanti nel periodo di Cesare e di Augusto, e poi di nuovo sotto Aureliano, può essere, dai dati dei Censi, valutato intorno ai 400,000 o 500,000. (Cfr. P. CASTIGLIONI, *Della popolazione di Roma*, ecc. Roma, 1878). Le cifre di vari milioni (due milioni e mezzo secondo l'Höck, oltre otto secondo Vossio, ecc.), vanno quindi relegate tra le leggende.

(3) Cfr. A. PROFUMO, *Le fonti e i tempi dell'incendio Neroniano*. Roma, 1905. Certo il desiderio di Nerone fu sorpassato, chè delle 14 regioni di Roma forse 7 bruciarono; ma la città fu presto ricostruita con vie alquanto più larghe, ma con popolazione quanto prima densa, e con metodo di costruzione, sembra, più di prima insalubre. (TACITO, *Ann.*, XV, 38, 43).

Venuto il Medio Evo e con esso la povertà e l'abbandono, troncati gli acquedotti, ridotta la popolazione a quella d'un villaggio, questa si restrinse verso i quartieri bassi, intorno al Tevere, verso la Regola e sotto il Campidoglio, ed ecco infatti il mercato mutar luogo, e, varcando il colle Capitolino, dal Foro romano trasportarsi al disotto della chiesa d'Aracoeli (1). Nuovamente si sposta all'inizio del Rinascimento e giunge a Piazza Navona seguendo il vigoroso incremento edilizio, che sotto Sisto IV (come un secolo dopo sotto Sisto V) decisamente e coscientemente si conforma al sistema dello spostamento del centro di fabbricazione. Verso il Vaticano, nel Borgo, nei rioni di Parione e di Ponte si avvia la nuova attività edificatrice, e la via Papale, il quartiere dei Banchi, più tardi la Via Giulia, divengono la zona più nobile e ricca della città (2).

Poi pian piano la città si espande verso il Campo Marzio ed i Monti; al di là di questi due rioni ecco d'un subito svolgersi il grande piano di Sisto V (3), il quale segna le sue vie convergenti verso nodi principali, che sono la piazza del Popolo, piazza di Spagna, Santa Maria Maggiore, S. Giovanni in Laterano: vasta rete, di cui i secoli successivi hanno riempito alcuni spazi, specialmente verso il Popolo e verso la Via Urbana, ma che soltanto il periodo recente ha definitivamente trasformato in città.

Quasi può dirsi il programma di Sisto V l'opposto di quello che in questo periodo modernissimo, dal 1870 ad oggi, si è svolto: allora una grande rete stradale senza case: ora uno sviluppo enorme di fabbricazione — tanto che in breve tempo la città è più che raddoppiata — senza un organico concetto nel coordinamento di vie e di quartieri: allora una concezione megalomane di una grande città futura che doveva essere incanalata nelle nuove strade, ora un vivere giorno per giorno tenendo tardamente appresso allo sviluppo della fabbricazione, senza un ampio criterio edilizio, senza un meditato pensiero d'arte, senza un previggente indirizzo dello sviluppo economico e del movimento cittadino.

Gli è che purtroppo in quasi tutte le manifestazioni nuove è mancato in Roma moderna un sentimento veramente elevato: non la comprensione del significato che ha la tradizione ininterrotta della città eterna, non la fede sicura nei futuri destini della capitale d'Italia (4).

Così, nel modo istesso che i pubblici edifici, i Ministeri, i tribunali, le scuole, si adattarono alla meglio, spesso indecorosamente, in vecchi conventi, i quartieri sorsero qua e là per opera della speculazione privata senza una linea direttiva da parte dell'Amministrazione Comunale, la quale persino giunse a fingere d'ignorare la esistenza di alcuno di essi, come di quello di S. Lorenzo, sorto contrariamente alla sua volontà. Invero alla nuova sistemazione si pensò subito e fin dal 30 settembre 1870 fu dalla Giunta provvisoria

(1) Cfr. GREGOROVIVUS, *Storia di Roma nel M. E.*; ADINOLEFI, *Roma nell'età di mezzo*. Roma, 1881, vol. I.

(2) Cfr. PASTOR, *Geschichte der Päpste*, IV, IV.

(3) Cfr. ORBAAN, *Sistine Rome*. London, 1911.

(4) Si rileggano, per avere una prova di questa piccineria di criteri, nei resoconti parlamentari ed in quelli del Consiglio comunale di Roma, le discussioni di vario genere riguardanti lo sviluppo della capitale che, specialmente tra il 1870 ed il 1880, ebbero luogo in Parlamento ed in Municipio.

di Roma nominata una prima Commissione di 14 ingegneri ed architetti per gli studi, e già nel novembre del 1871 l'Ufficio d'Arte comunale aveva redatto un primo schema di piano regolatore (1). Ma dodici anni furon impiegati in discussioni, tra cui molte si riferivano all'abitabilità del futuro quartiere di Prati di Castello, e solo nel 1883 si ebbe un piano regolatore abbastanza completo, per quanto povero ed infelice; solo nel 1888, dopo che gran parte della fabbricazione era venuta su alla rinfusa, giunse un Regolamento edilizio!

Non mancò, per vero dire, chi ebbe un concetto meno miope. Quintino Sella, uno dei pochi che abbiano sentito altamente di Roma, sembrò accostarsi all'idea, che da taluni si dice espressa dall'Hausmann, il rinnovatore di Parigi (2), perchè la nuova città si svolgesse non racchiudendo l'antica, ma a lato di essa, verso Monte Mario ed i Prati di Castello; altri propose la zona fuori Porta S. Giovanni. Ma lo scetticismo e l'inconsapevolezza prevalsero. Perchè affrontare le febbri della campagna ed andar lontano, quando non si sapeva se e come la città si sarebbe sviluppata, quando nel centro non mancavano locali per collocare i dicasteri? E l'avvenire fu compromesso ed il disagio s'iniziò e s'accentuò.

Vennero le nuove vie, talune esterne, altre interne, talune felicemente tracciate in qualche tratto (come la Via Nazionale, il Corso Vittorio Emanuele, la Via Veneto), ma quasi tutte unite nella caratteristica di partire da un punto senza che si sapesse ove dovessero andare a finire. E così la Via Nazionale (che il De Merode sembra volesse dirigere verso il Foro Romano!) oscillò per lungo tempo tra lo sbocco di Piazza di Venezia e quello verso Piazza Colonna; la via Cavour, la via Arenula, la bellissima passeggiata Gianicolense, il Corso Vittorio Emanuele, il prolungamento di via dei Serpenti furono eseguite, e forse anche ideate, come vie *unipolari*, senza uscita o con sbocchi ristretti ed indecorosi, in ogni modo quasi mai in modo rispondente ad una vera funzione edilizia. Nè funzione edilizia ebbero, come si è accennato, i nuovi quartieri che da ogni lato si elevarono, stringendo e soffocando la vecchia città: non la ebbero come attacco alla rete esistente, non come organismi di quartieri a sè, frettolosamente tracciati seguendo il sistema retangolare, senza una relazione con l'andamento del terreno (che fu riempito in taluni punti con montagne di calcinacci risultanti dalle demolizioni), senza una ricerca d'arte; la quale poteva facilmente esser tratta, se non da aggruppamenti pittoreschi, il che è forse troppo arduo ad immaginare, dall'effetto delle visuali grandiose verso elementi naturali ed artistici già esistenti. Nel quartiere di Prati non una via ha l'asse verso la cupola di S. Pietro od il Castel S. Angelo, non una piazza si apre verso il mirabile quadro del Monte Mario.

Nel centro congestionato della città alcuni tagli apparvero necessari: taluni furon conseguenza della opera dei Lungotevere, altri,

(1) Vedi la *Relazione intorno al piano regolatore di Roma*, 1873. Cfr. anche la *Raccolta degli Atti del R. Governo del Parlamento, del Comune relativi al piano regolatore*, ecc. Roma, Bencini, 1885.

(2) Invero nessun accenno se ne trova nelle *Memorie* pubblicate dal barone Hausmann (op. cit.).

come quelli del Corso Vittorio Emanuele, della via Arenula, della via Tomacelli, ecc., rappresentarono arterie di attraversamento; e, dato il modo con cui la questione era stata pregiudicata, erano invero quasi tutti necessari ed anche per gran parte può dirsi che furono bene, e talvolta anche genialmente, ideati. Ma non è lieve il bilancio passivo di questa attività demolitrice: economicamente una spesa improduttiva di circa 170 milioni (1), un aggravio non lieve nella crisi dei fitti; artisticamente (mentre che l'ampliamento sacrificava ville magnifiche come la Ludovisi, la Rospigliosi, la Patrizi), la distruzione di edifici pregevoli e caratteristici del Medio Evo e del Rinascimento (2) e l'alterazione del loro ambiente. E se la distruzione era ormai resa in gran parte inevitabile, è deplorabile che non si sia pensato a conservare i frammenti che ancora potevano esserne raccolti ed utilizzati (3), e neanche a fissare i documenti grafici mediante fotografie e rilievi sistematicamente eseguiti.

In complesso dunque è stato triste periodo quello dell'ultimo sviluppo edilizio romano. Certo il problema era grave, ed, oltre a quelle d'indole generale, difficoltà speciali d'ogni genere l'accuivano: la irregolare conformazione altimetrica, la povertà finanziaria, la esistenza nel centro della zona archeologica dei Fori e del Palatino, città chiusa nella città, l'indole della popolazione restia a novità (è noto come quando fu cominciata la via Nazionale neanche gratis si trovassero a darne via terreni con l'obbligo di fabbricarvi) (4); e, d'altro lato, sarebbe ingiusto dire che tutto quel che si è fatto sia brutto e volgare. Ma certo è doloroso constatare come sia stata perduta l'occasione di far di Roma moderna, innestandosi alle sue tradizioni di arte ed alle sue condizioni di bellezza, una delle più splendide città del mondo. Quasi invece c'è da ritenere provvida la improvvisa crisi edilizia del 1888, (causata appunto oltre che dalla ridda finanziaria, dal modo indisciplinato con cui la città si era ingrandita) che ha fermato d'un colpo la fabbricazione ed ha permesso di attendere tempi più maturi; poichè ora anche qui si fanno strada nuove nozioni e si determinano nuovi mezzi, ed una coscienza edilizia comincia a formarsi nelle Amministrazioni e nel pubblico.

Data dal 1906 il piano regolatore presentato dal Benucci, che io qui definii una simpatica girandola di vie e di giardini; e vi fece seguito nel 1908 il piano del Sanjust di Teulada, che è, per ora, il definitivo. Quando tanti anni erano trascorsi senza che un piano completo e concreto fosse stato preparato, questa volta si volle averlo entro tre mesi soltanto: tre mesi per «descrivere fondo» al passato ed all'avvenire di Roma. La coltura, l'ingegno, la facoltà assimilativa del Sanjust, il metodo liberale adottato di ascoltare i suggerimenti dalle Associazioni competenti e di conciliare le proposte dei

(1) Cfr. M. FERRARIS, op. cit., p. 27.

(2) Cfr. G. B. GIOVENALE, *Prefazione dell'Inventario dei Monumenti di Roma*, pubblicata dall'Associaz. artistica fra i cultori d'Architettura. Roma, 1913.

(3) Cfr. il mio articolo *Reliquie d'Arte disperse della vecchia Roma*, in *Nuova Antologia*, 1908.

(4) Cfr. F. GALASSI, *Sugli odierni criterii edilizi, ecc.*, in *Annali della Società Ingegneri ed Arch. ital.*, 1905, p. 193. Vedi anche P. DI TUCCI, *Dopo la speculazione edilizia*. Roma, 1890.



Fig. 6. — Roma - Il quartiere di S. Pietro secondo il piano comunale (progetto Sanjust).

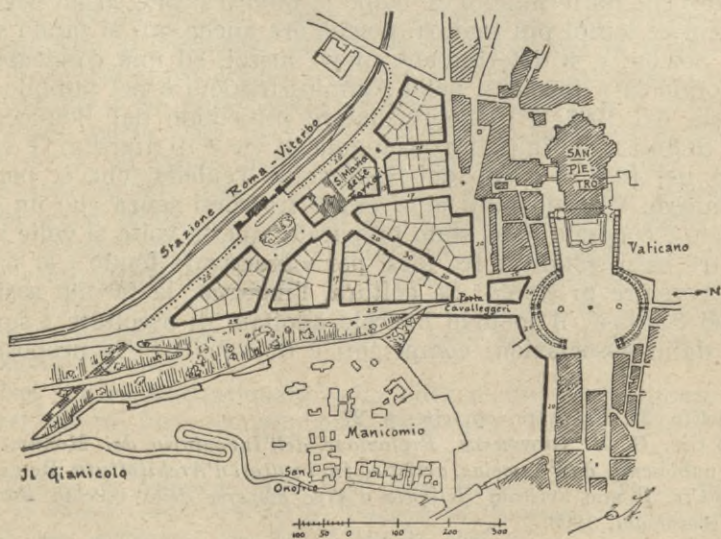


Fig. 7. — Il quartiere di S. Pietro secondo le proposte dello Stübgen.

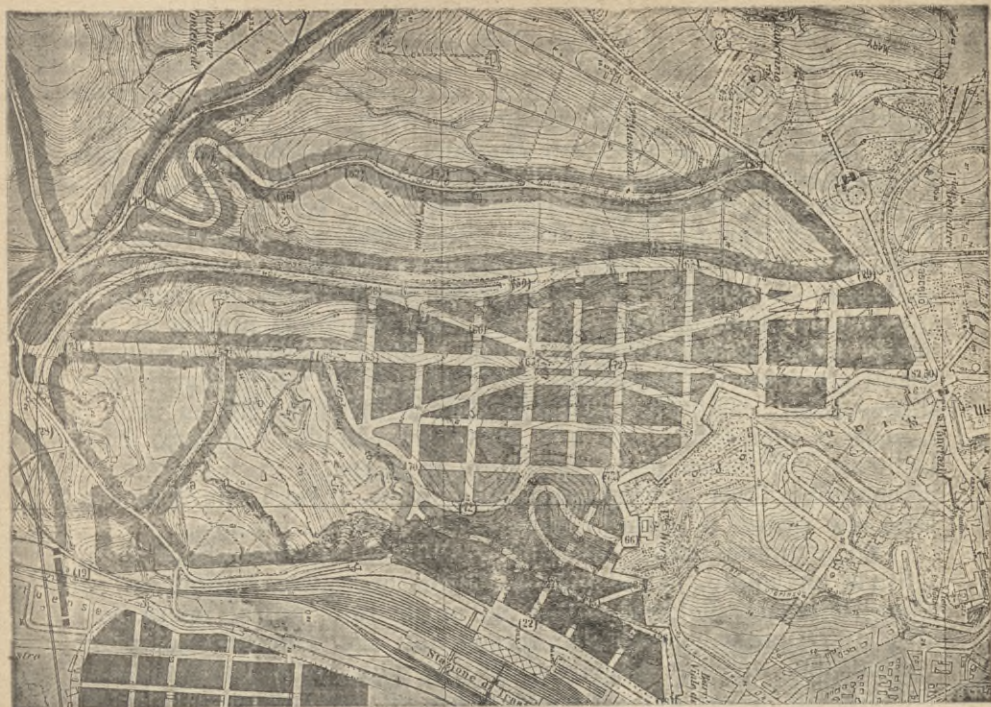


Fig. 8. Il quartiere di porta S. Pancrazio secondo il piano comunale.

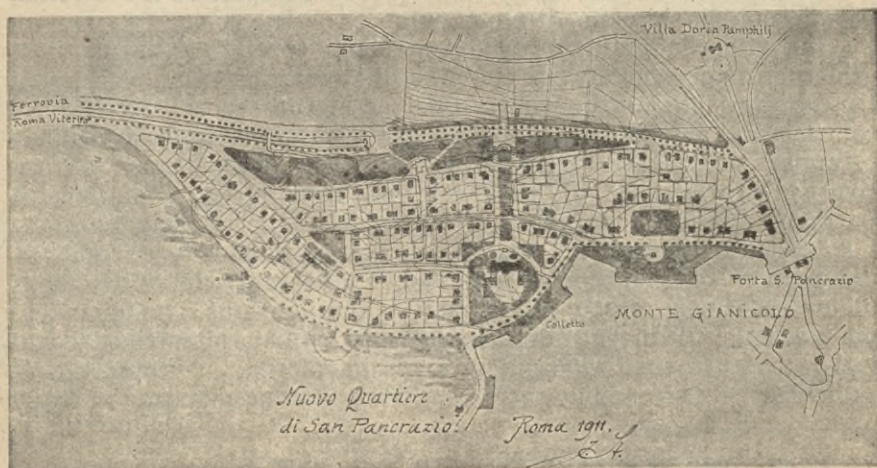


Fig. 9. Il quartiere di porta S. Pancrazio secondo le proposte dello Stübben.

privati con l'interesse pubblico, non potevano evitare quindi le ineguaglianze e le inorganicità proprie di tutte le improvvisazioni in problemi complessi. Quelle relative al tracciato stradale dei nuovi quartieri sono state notate, con critica severa, dall'illustre Stübben nella sua conferenza sui piani regolatori delle città tenuta al Congresso internazionale degli Architetti del 1911 (1) ed in recenti suoi studi comparsi su vari periodici tedeschi (2). Ivi egli ha posto in rilievo l'adattamento spesso infelice alle condizioni altimetriche, gli incontri e gl'innesti di vie mal combinati, gli isolati esageratamente vasti, l'abuso dei *ronds points* che rappresentano uno dei luoghi comuni delle soluzioni edilizie, ormai vieti, poi che la pratica ha mostrato (specialmente a Parigi che ne è forse la patria) gl'inconvenienti gravi per la circolazione che essi uniscono alla volgarità della disposizione. « Tutto il progresso, dice lo Stübben, che in tutte le nazioni si manifesta verso una nuova era edilizia, è rimasto senza influenza sul nuovo piano regolatore di Roma, ... in cui invano si cercherebbe l'idea architettonica dello spazio, invano una nota artistica che ricordi le grandi creazioni del barocco romano ».

Ed a questa critica negativa l'autorevole studioso di questioni edilizie ha voluto, nell'ultimo dei lavori ora citati, pubblicato nel *Centralblatt der Bauverwaltung* dell'aprile 1913, unire l'opera positiva di proposte concrete, contrapponendo alle soluzioni del piano ufficiale pei vari nuovi quartieri alcuni schizzi di soluzioni da lui studiate sul luogo: pur avvertendo che egli non intende con questo proporre nulla di definitivo, il che richiederebbe ben altro studio analitico, ma solo esemplificare e segnare la via che potrebbe essere percorsa. « Lo scopo potrebbe, egli così termina, esser raggiunto da un concorso internazionale, unico mezzo adeguato per ottenere « il meglio »; chè solo il meglio è degno di Roma! »

Alcune di queste geniali proposte dello Stübben son riprodotte (per la sua cortesia che me l'ha consentito) nelle fig. 7, 9, 11, 13, accanto ai corrispondenti tracciati del piano Comunale (fig. 6, 8, 10, 12); e sono precisamente quelle relative al quartiere di S. Pietro, di S. Pancrazio, di Piazza d'Armi ed al quartiere Appio. Ed il confronto, parmi, non ha bisogno di commento.

Ma ritornando da queste osservazioni speciali all'esamé integrale del piano adottato dal Comune di Roma, per quanto riguarda l'aggruppamento dei quartieri stessi ed il loro coordinamento col centro, vario può essere il giudizio per le proposte di vario ordine: se appare provvida e razionale la ripartizione del sistema fabbricativo nelle varie zone, se è pregevole (ma incompleto) il tentativo di porre un piano di sistemazione tramviaria e ferroviaria parallelo a quello di sistemazione stradale, non sembrano invece risolte le questioni che si riferiscono alla posizione topografica dei nuovi centri di fabbricazione, ciascuno dei quali è ampliamento d'un quartiere già esistente; di nuovo quindi lo sviluppo edilizio circonda da ogni lato la città, le cui condizioni di viabilità interna, malgrado un insufficiente ed incompleto anello che vi si è allacciato tra i Lungo-

(1) Cfr. *Atti del IX Congr. int. degli Arch.*, citati.

(2) Cfr. *Deutsche Bauzeitung*, 1909. n. 29; *Centralblatt der Bauverwaltung* 1913, n. 27.

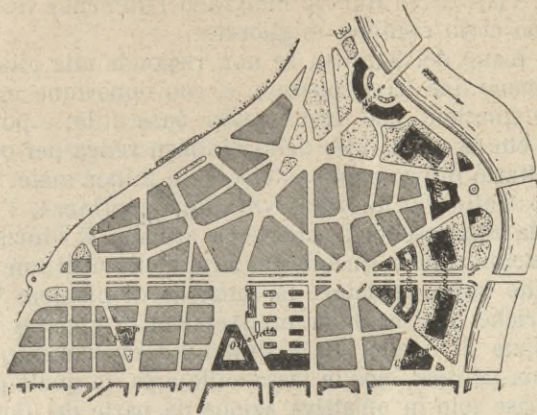


Fig. 10. Il quartiere di piazza d'Armi
secondo il piano comunale.

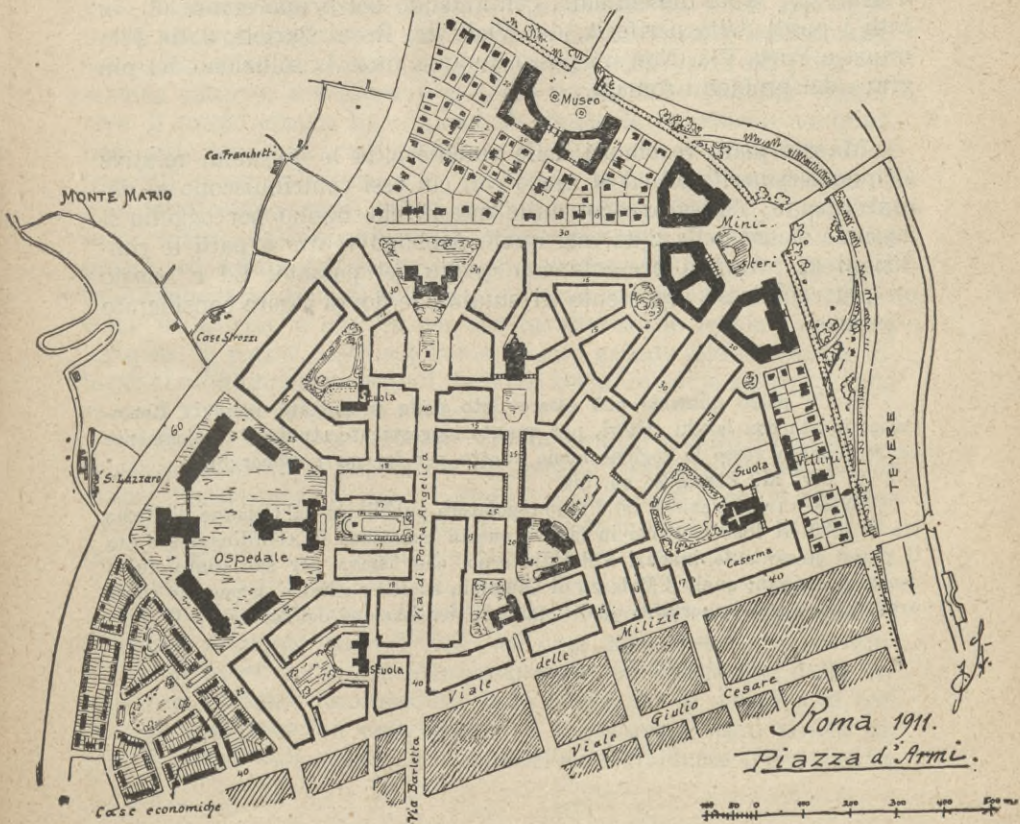


Fig. 11. Il quartiere di piazza d'Armi
secondo le proposte dello Stübben.

tevere ed i Viali delle Mura e malgrado l'immensa linea esteriore, non potranno certo risultare migliorate.

Pure il piano del Sanjust, se non risponde alla città del nostro sogno, è almeno una base concreta, e, con opportune modificazioni, organiche o spicciole, può anche essere base utile; e poichè non c'è da illudersi che la nobile idea dello Stübben venga per ora accolta, è meglio accettarlo provvisoriamente come il minor male.

Il modo d'attuarlo ha ora soprattutto importanza, l'«azione tattica» edilizia rappresenta il problema attuale. E l'inizio non è invero promettente. Nuove linee tramviarie molto utili son state create, ma niuna che possa esercitare la funzione di pioniere verso nuove zone eccentriche (1): nessuna preparazione è apparsa per l'applicazione edilizia di quello che è grandioso esperimento nel campo dell'Economia politica, cioè la tassa sulle aree, la quale può avere la sua logica base solo in un'attiva azione da parte del Comune: questioni vitali di arte e di viabilità come quella di piazza Colonna sono state risolte coi più gretti criteri di speculazione. Ed intanto il Governo nel provvedere alle nuove sedi dei Ministeri, fino ad ora provvisoriamente collocati, piuttosto che pensare a raggrupparle in un nuovo quartiere, come razionalmente era stato proposto per la piazza d'Armi (2), le ha disseminate, continuando nel primo errore (3), in tutti i punti della periferia, dal Viale del Re ai Parioli, dalla Flaminia a Porta Pia. Non un passo dunque verso la soluzione del più grave dei problemi romani.

Ma nei piani regolatori delle vecchie città le questioni relative ai quartieri periferici ed al modo con cui essi contribuiscono al decentramento, s'integrano coi mille quesiti che hanno per oggetto il nocciolo stesso della città, nel quale debbono venire a patti le condizioni di sviluppo presente con quelle del passato. Ed è questo un più complesso argomento di studio che dovrà essere considerato a parte.

(1) Un passo notevole può essere dato dalla progettata ferrovia Roma-Ostia, ideata con larghi criteri, per quanto leggermente studiata tecnicamente ed indirizzata verso la regione meno adatta per formarvi sobborghi.

(2) Cfr. M. FERRARIS, *op. cit.*

(3) Le varie relazioni sul Piano regolatore pubblicate dal Comune di Roma tra il 1880 ed 1890 mettono in rilievo questa mancanza di coordinamento tra il piano stesso e le iniziative del Governo, che fissava per suo conto nuovi centri principali, quali il Palazzo di Giustizia ed il Policlinico, e per suo conto proseguiva opere importanti quali quelle di sistemazione del Tevere.

II.

L'abitato dei vecchi quartieri delle città può in qualche punto somigliare agli alberi di un bosco. Germogliati talvolta con libera disposizione naturale e talvolta piantati secondo filari, o disposti radi in larghi spazi, ovvero sottili e fitti a racchiudere la verde ombra, essi muoiono per decrepitezza o sono tagliati dall'ascia, ma i nuovi virgulti nascono dalle stesse ceppaie, riproducono gli stessi aggruppamenti dei loro progenitori. Così le case: si rinnovano, si trasformano, si ricostruiscono, ma il loro andamento raramente varia dal primitivo schema edilizio, che sopravvive come trama dello sviluppo successivo. E questo schema ha un inizio di regolarità geometrica nei quartieri sorti nei secoli a noi prossimi; è allora una « piantagione » con tracciati spesso rettilinei, e le vie hanno una qualche ampiezza ed il criterio estetico degli effetti scenici e della convergenza delle visuali verso nodi monumentali spesso per esse prevale. Talvolta invece, ed è caso frequentissimo, il quartiere appartiene ancora al tipo medievale: tipo di completa e voluta irregolarità nella strada come nella casa, e che ha per sue caratteristiche le vie ristrette e tortuose, le piazze racchiuse come fossero grandi sale e raccolte intorno ai monumenti principali, i grandi isolati in cui si aggruppavano in gran numero le piccole abitazioni.

Ragioni di difesa, talvolta l'adattamento a confini preesistenti, esigenze di riunioni popolari e di mercati, erano cause positive di queste disposizioni: le quali tuttavia rispondevano anche a determinati criteri d'igiene e di estetica (1), che per molto tempo han seguito a prevalere: si voleva che fosse sbarrato il cammino ai venti dominanti « acciocchè con più sanità degli abitanti vengano rotti, scarsi, purgati e stanchi » (2), che le strade non fossero troppo fredde d'inverno e troppo calde d'estate, ed ogni casa avesse qualche ambiente in buone condizioni d'orientamento: ed inoltre che dalla varietà, dai contrasti impreveduti, dalle alternanze di ombre e di luci la città prendesse un carattere vario e pittoresco, ogni strada un aspetto individuale, come anche espressione individuale aveva ciascun

(1) Spetta al SITTE (*Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien, 1889) il merito d'aver determinato questo complesso di sistematici concetti di formazione delle città medioevali, sorte non alla rinfusa, ma quasi sempre con tutta consapevolezza dei fini e degli effetti.

(2) A. PALLADIO. *Il terzo libro dell'Architettura*. Cap. II.

edificio, monumentale od umile, nella sua conformazione e nelle svariate condizioni di visuale (1). Piuttosto che dalle vie ristrette prendevano le case l'aria e la luce dagli spazi interni agli isolati, ampi e verdeggianti di giardini e di orti (2).

Aveva quindi la città medioevale oltre che una bellezza ed una poesia, una logica, una euritmia, un'igiene. E quest'ultima risiedeva specialmente nella poca densità della popolazione, che abitava in queste casette di piccola altezza, ciascuna delle quali era dimora di una famiglia soltanto.

Il tipo della casa d'affitto è venuto molto più tardi, verso il Seicento ed il Settecento, ed anche allora ristretto ad alcune regioni soltanto (3). È bensì vero che col tempo anche la casetta familiare è divenuta casa d'affitto: e che, specialmente nei periodi recenti, come si è accennato, la tendenza ad utilizzare costruzioni ed aree vi ha prodotto aggiunte e sopraelevazioni che ne hanno quasi sempre alterato il tipo (4). Ma pure, malgrado tutto, le condizioni di questi quartieri dalle vie racchiuse non sono risultate igienicamente deficienti se non per la poca pulizia e l'incuria di classi povere che son venute ad abitarli. Il grande nemico della pubblica salute sta, piuttosto che in queste vecchie casette, nei casermoni enormi ove si addensano centinaia di abitanti, sicchè il sistema edilizio moderno — non il modernissimo — rappresenterebbe forse un peggioramento per le condizioni igieniche, se intanto non fosse intervenuta la organizzazione vigorosa di tutti gli impianti della città, di tutte le misure profilattiche a difesa dalle infezioni.

Eccone la prova precisa. Ovunque la statistica può paragonare, a parità di stato sociale, le condizioni di quartieri vecchi del tipo suddetto e di quartieri nuovi agglomerati, appaiono inaspettatamente migliori le prime delle seconde. Così a Vienna si ha che nel VII distretto, nel IV e nel IX, di vecchia fabbricazione, la mortalità oscilla intorno al 17 per cento e sale al 32 od al 35 per mille nei nuovi quartieri Simmering, Neu Ottakring, Meidling, e nel X distretto (5). Così in Roma il confronto tra i quartieri di Ponte e di

(1) Dice a questo proposito LEON BATTISTA ALBERTI (*De re edificatoria*, lib. IV, cap. 5): « La strada non sia diritta, ma come fiume vada torcendosi più e più volte verso una parte e verso l'altra; imperocchè oltre che accrescere in quel luogo l'opinione della grandezza sua, certamente tal cosa gioverà molto alla bellezza, alla comodità dell'uso ed alla opportunità e necessità dei tempi. I viandanti vi scopriranno ad ogni passo nuove foggie di edifici... non vi sarà casa alcuna che non ci entri il sole in qualche ora del giorno... e non si sentirà mai venti fastidiosi, subito rotti dalle facciate dei muri ».

(2) L'ampiezza di questi giardini interni può vedersi nelle antiche piante che si conservano delle città; ad es., in quella del Bufalini per Roma.

(3) Il tipo della casa d'affitto si è in taluni luoghi determinato abbastanza presto, ad es., in Roma ed in Parigi già verso la fine del Cinquecento: in Berlino ci son voluti i decreti di Federico II per farla coercitivamente introdurre come tipo normale; in Inghilterra, in Olanda, in Svezia, ecc., non ha mai prevalso.

(4) Dice il GNOLI in una sua recente conferenza (*Roma al tempo di Dante*) che i grandi monumenti che un tempo si elevavano giganti dal mare di casette, man mano son stati racchiusi in questo generale alzamento di livello che in esse si è prodotto.

(5) Da una conferenza di C. SITTE in *Zeitschr. des österr. Ing. u. Architekten-Vereins*, 1903.

Parione ed il quartiere di S. Lorenzo mostra per quest'ultimo molto peggiori le condizioni di mortalità e di morbilità che non nei primi due (1).

Non si creda che io voglia da questo trarre la conseguenza che tutto vada ottimamente nei vecchi centri e non vi sia nulla da mutare. No davvero! Appunto come ovunque ormai si lotta contro il caserme e si cerca di risanare le condizioni di quelli che esistono, siano pur costruiti da venti anni, così si deve tendere a portare aria e luce nei quartieri chiusi ed a migliorare l'elemento strada e l'elemento casa. C'è una classe di sporcizia che si cura con la granata e con il servizio di nettezza urbana, più indirettamente con la scuola e col lavoro: ma ce n'è un'altra troppo radicata nelle vecchie mura perchè questi rimedi possano bastare; c'è talvolta un « colore locale » che non ha nessun titolo per esser conservato, e che sarebbe feticismo irragionevole mantenere. E, pur rimanendo nei canoni della estetica edilizia raccolta e variata, quante volte anche da qualche apertura, da qualche finestra che si spalanchi, possono giungere elementi di bellezza nuova — eterna e superiore a tutte le estetiche, perchè è la bellezza naturale! Non mancano città e borgate (ad es. molti dei paesi dei Colli Laziali) fittamente chiuse sulle piazze e sulle vie interne, come antiche fortezze, ed al di là c'è la luce, c'è l'orizzonte sconfinato della campagna e del mare, sicchè basta praticare un taglio parziale, e porre una terrazza sporgente per aprire un nuovo mirabile quadro tra le pareti scure.

Trasformarsi e rinnovarsi dunque, ma *cum judio*, non prescindendo dal tipo attuale, ma secondandolo. Nulla invece di più illogico ed inefficace dei cosiddetti « sventramenti » messi di moda più che da ragioni dell'igiene, dalla rettorica edilizia e dalla speculazione privata, avida d'impadronirsi dei terreni centrali. Esempi tipici da noi ne son stati il centro di Firenze, con la sua volgarissima piazza rettangolare, ed il Risanamento di Napoli, vasta opera, che intorno ad alcune grandi arterie rettilinee ha demolito e ricostruito zone intere di abitato.

Quasi sempre tali provvedimenti, non soltanto son riusciti disastrosi pel carattere storico ed artistico della città, ma hanno fallito al loro scopo diretto. Finanziariamente l'affare è spesso mancato per le forti spese di espropriazione e di sistemazione e per la perdita d'area utile richiesta dalle ampie strade nuove — e così sembra avvenga anche ora in Bologna nella malaugurata formazione di un « Centro » tra la piazza del Nettuno e le torri. Socialmente si è sempre più acuita la questione gravissima delle case operaie. Come risultato infine di sistemazione « moderna » dal lato dell'igiene, dell'aspetto,

(1) Il fatto mi è stato segnalato dal prof. Angelo Celli; non è però possibile trovarne una conferma diretta e precisa nelle statistiche del Comune di Roma, nelle quali la suddivisione secondo i rioni fa aggruppare il quartiere di S. Lorenzo con tutto il quartiere Esquilino. Negli ultimi tre anni il coefficiente medio di mortalità per quest'ultimo è stato di 14,50 ‰, mentre che pel rione Parione è stato di 15,50 e pel rione Ponte di 19 ‰; ma ove si consideri che nell'Esquilino son comprese le zone saluberrime di ricche abitazioni del quartiere Macao e dei pressi della stazione, apparirà evidente che la lieve differenza in meno si tramuti, per il quartiere di S. Lorenzo, in una notevole differenza in più.

della comodità, si è ottenuto che le condizioni, migliorate in alcuni punti, sulle nuove linee, hanno notevolmente peggiorato nelle ben più ampie zone retrostanti, ove dai nuovi superbi casamenti anteriori i gruppi di vecchie casupole son rimasti — senza speranza — definitivamente imprigionati e soffocati (1). Direi quasi tali sistemazioni fatte, più che pei cittadini, pei forestieri (dato che essi non rimpiangano l'aspetto pittoresco dell'antica città), i quali passando pel nuovo Corso, che naturalmente in tutte le città assume lo stesso nome, « si daranno facilmente a credere », secondo l'ingenua espressione del Palladio (2), « che alla larghezza et bellezza sua corrispondino anche le altre strade della città ».

La radicale sistemazione di tipo neroniano — la ricostruzione dopo aver tutto raso al suolo — sarebbe da barbari, ma sarebbe almeno diritta soluzione logica. Non lo sono quelle che, lungi dal migliorare equabilmente l'abitato, ne condannano la parte maggiore a vantaggio (e talvolta anche a vantaggio dubbio) di una parte minore.

Ed eccoci a parlare dei monumenti e delle opere d'arte del passato. Quasi per artificio polemico ne ho voluto lasciare in seconda linea le ragioni, per partire invece da quelle d'indole pratica e positiva; chè, se non m'illudo, è veramente eloquente veder queste venir loro apertamente incontro, sgombrando il terreno dai nemici peggiori, il pregiudizio, l'interesse, la mancanza di senso d'arte nella vita.

Più dei monumenti minacciati di distruzione, parmi che sia da parlare di quelli che restano: poichè non è raro il caso che siano proprio essi i poli d'attrazione della retorica edilizia, la quale trova come formula il « metterli in valore » e vi porta a passeggiare intorno nuove strade e nuovi viali. Ne abbiamo visto applicazioni ovunque: qualche rara volta abbastanza felici, come ad es. pel Corso Vittorio Emanuele in Roma (benchè la maggiore ampiezza turbi le condizioni estrinseche di effetto di taluni monumenti, quali il palazzo Massimi): ben più spesso disastrose pel carattere e per l'integrità delle opere d'arte: sia che rappresentino irrimediabili deformazioni per le condizioni di visuale e d'ambiente, come per il duomo di Milano, isolato sulla piazza immensa, o che creino illogiche disposizioni di spazio e di viabilità, che iniziano un problema invece di risolverlo, come allorquando si conduce un grande viale a sboccare sull'asse di un'antica porta di città larga 3 o 4 metri soltanto; ed è il caso (fortunatamente ancora sulla carta) del nuovo piano Regolatore di Roma per le porte antiche Latina e Metronia, entro cui verrebbero a strangolarsi vie larghe 40 metri.

Distinguiamo: Vi è tutta una classe di monumenti fatti per esser contenuti in un quadro ristretto, non per vasti spazi e visuali indefinite, e tra questi specialmente le cattedrali gotiche, nelle quali sopra tutto prevaleva il concetto di accentuare l'effetto delle linee verticali col porre prossimi i punti di veduta (3). Accanto ad essi,

(1) Ben più provvida sotto questo riguardo è stata la disposizione adottata pei Lungotevere in Roma, dopo un primo tentativo di costruirvi grandi casamenti con portici. Ora invece si vogliono per essi fabbriche di non grande mole, sì da non chiudere visuali e non togliere aereazione ai quartieri retrostanti.

(2) Op. e loc. cit.

(3) Cfr. SITTE, op. cit.; CHOISY, *Histoire de l'Architecture*. Vol. II.

tutta una serie di monumenti secondari, gruppi di piccole case, mura, torri, fontane, che solo nelle condizioni d'ambiente hanno valore e significato, o storico, ed architettonico, o pittorico: talvolta può dirsi che il monumento sia tutto l'insieme, come nella Piazza delle Erbe a Verona, nell'Altstadtmarkt di Braunschweig, nella Rue des Pierres a Bruges, in quella Grande Place di Bruxelles che è merito altissimo dell'amministrazione retta dal Buls di aver conservato scrupolosamente nella sua integrità (1). Ecco dunque altrettanti casi in cui sarebbe colpa alterare arbitrariamente le condizioni di ambiente che sono elemento estrinseco di importanza predominante per l'opera d'arte.

Per alcuni dei monumenti del Cinquecento e per quasi tutti quelli del Seicento, la cosa è diversa. Prevale in essi un largo senso delle grandi masse, sicchè nulla teme il loro effetto dallo spazio vasto; e lo stesso può dirsi per i monumenti del periodo romano, anche se la loro posizione originaria era, come bene spesso avveniva, ristretta e chiusa. Ma qui appare un altro pericolo: il confronto inarmonico con le masse e le linee dei grandi casamenti, che ordinariamente intorno ai nuovi monumenti isolati eleva la costruzione moderna. Finchè il Pantheon o la Fontana di Trevi si trovano tra case di piccola mole, belle o brutte che siano, ma senza pretese e senza un carattere invadente, l'effetto non è turbato; lo è quando intorno alla nuova piazza si schierano enormi edifici nuovi, dagli altissimi prospetti e dalle tinte chiare, ed assumono con le ampie linee architettoniche una fittizia monumentalità di stucco, per « fare onore » al monumento antico.

Norme previggenti possono essere imposte per evitare tali eventualità (2); e, volta per volta, può essere richiesto il parere dei corpi consultivi per la conservazione dei monumenti: dovrebbe anzi esserlo per disposizione tassativa, poichè le condizioni esterne d'un monumento possono avere tanta importanza quanto le intrinseche relative al suo mantenimento ed al suo restauro. Solo così può riuscire non un oltraggio, ma talvolta anche un'opera nobile e grandiosa il condurre intorno ai monumenti un'ampia sistemazione stradale.



Passiamo da queste considerazioni ad alcuni concetti concreti, anzitutto per le nuove vie intermedie, poi per la sistemazione dell'abitato.

Il taglio di vie interne in vecchi centri è talvolta, pur escludendo i motivi artificiosi d'indole rettorica o d'indole finanziaria, una triste

(1) La permanente conservazione della piazza di Bruxelles è stata ottenuta mediante l'imposizione sui vari immobili di una speciale servitù a favore dell'*Hôtel de Ville* che stabilisce l'immutabilità delle facciate. Il Municipio s'incarica esso stesso dei lavori di riparazione e di manutenzione necessari mediante un lieve contributo, ed interviene al contratto di assicurazione degli edifici contro gl'incendi. Cfr. nei *Comptes rendus du I^{er} Congrès de l'Art public*, p. 38.

(2) Canoni fondamentali di tali norme possono essere: la « statura » non alta dei nuovi edifici, i colori non chiari e vivaci, la conformazione semplice, possibilmente a struttura apparente in cortina di mattoni, o simile.

necessità. Il « non attraversamento » può essere realizzabile solo se ad un razionale decentramento si è pensato in tempo, ma non è formula pratica ove lo sviluppo della città è pregiudicato, od anche dove il tipo planimetrico stesso, non centrale ma diffuso, come a Napoli, non si presta ad isolare il gruppo dei vecchi quartieri. Ma tali vie nuove siano per numero e per ampiezza non maggiori di quanto occorre per smaltire il movimento, e siano tracciate componendo le esigenze della viabilità e del congiungimento dei nodi principali con quelle del rispetto ai monumenti ed all'ambiente, adattandosi per andamento e per elementi pittorici ed architettonici al sistema edilizio che già vige e che rappresenta la naturale continuata espressione di vita della città.

I. Non preconetti di rettili e di sezione costante. Abbia bensì la via nei punti più ristretti un minimo di larghezza richiesta dalle condizioni di viabilità, che si prevedono sulla base di accurati calcoli statistici; abbia curve non tanto ristrette da rendere lungo il percorso e difficile il giro delle vetture e dei trams; ma se il tracciato è sinuoso, se ogni tanto risvolta e sposta alquanto il suo asse per lasciare il luogo ad un monumento, tanto meglio. Non v'è, ad esempio, nelle nuove vie di Roma una più felice disposizione di quella della testata verso Trastevere del ponte Garibaldi, con la torre degli Anguillara che si avvanza sull'asse e costringe ad un lieve gomito il Viale del Re; non un tracciato più geniale per varietà d'effetti del Corso Vittorio Emanuele, qui più volte citato. La rue Maquet e le altre vie circostanti nella vecchia Bruxelles presentano forse gli esempi più tipici di percorso curvilineo, senza parlare di quelli varisimi forniti da innumerevoli città italiane e tedesche, specialmente le minori, in cui le strade di attraversamento, ingrandendo vie esistenti, ne hanno seguito la linea irregolare; nella Luitpold-strasse di Norimberga anche contribuisce all'effetto di libero aggruppamento il sistema di rientranze e sporgenze delle fronti che si è mantenuto per le nuove case analogamente al tipo caratteristico del vecchio abitato.

II. Si segua in questo tracciato la *fibra* del vecchio quartiere, in luogo d'intersecare artificiosamente la nuova linea a quelle longitudinali e trasversali già tracciate: e ciò, sia che si adotti la soluzione dell'allargamento di una via esistente, o che, piuttosto, si segua una linea nuova attraverso il mezzo degli isolati. Vantaggi e svantaggi hanno ambedue i sistemi, ma il secondo è ordinariamente preferibile nelle città in cui le note d'ambiente assumono grande importanza. Con esso è minore l'occasione di distruggere edifici pregevoli, di mutare le condizioni d'ambiente di altri edifici fatti per spazi ristretti, di penetrare con ampie aperture in piazze raccolte inadatte per divenire piazze di circolazione; tutta la zona interna dei blocchi può essere utilizzata; si evita il pericolo di porre a contrasto, spesso intollerabile, il modo antico di fabbricazione che rimane su di un lato ed il moderno che si sviluppa sull'altro.

Certo se è possibile trovare in mezzo agli isolati un tracciato assolutamente libero da poter seguire senza tagliar nulla o quasi, si ha la soluzione ideale. Così a Bruxelles, ove i Boulevards che fanno capo a place de Brouckère hanno potuto seguire il corso della Senne incanalata e ricoperta da grandi volte; ma ognun vede che casi siffatti sono di eccezione.

Lo stesso ordine d'idee seguono le parallele che si pongono come sussidiarie alle vie esistenti, le vie speciali in cui, sopra terra o dentro terra, si fanno passare le linee tramviarie soltanto, deviandole dal rimanente del movimento stradale. E son queste le soluzioni forse più efficaci, a cui dovrebbe nel rinnovamento delle città darsi il massimo sviluppo, poichè sdoppiano razionalmente il traffico e sgombrano vecchie vie, senza che occorra mutarle. A Genova i tunnels tra la Zecca e piazza Corvetto son stati sufficienti per salvare il centro dall'invasione dei trams. Roma attenderebbe, come uno dei primi provvedimenti di attuazione del piano Regolatore, la parallela al Corso tra piazza SS. Apostoli e piazza S. Silvestro.

III. Si rispetti, là dove la nuova costruzione si innesta alla preesistente, il sistema di edificazione del vecchio abitato: i casamenti enormi, così cari alla moderna speculazione nelle grandi città, « moli odiose, come dice il Rubbiani (1), così all'estetica come all'etica della vita nuovissima, motivate dalla resistenza disperata dell'affarismo al livellamento degl'interessi del danaro », costituiscono disarmonia insanabile ovunque si abbia come schema tradizionale il tipo di piccole case; questo tipo si richiegga allora anche pei nuovi edifici col frazionare i lotti e con l'imporre servitù agli acquirenti, nel modo istesso che nei quartieri periferici s'impongono vincoli che limitano altezza ed estensione delle fabbriche sui singoli terreni.

Anche come senso stilistico dovrebbe rimanere un'armonia tra il vecchio ed il nuovo; ma in questo richiamo alla tradizione architettonica non vorrei essere frainteso. Esso non vuol dire che i nuovi prospetti debbano essere fredde copie di opere preesistenti, senza nuove ricerche d'arte, senza adattamento logico alle nuove esigenze: nulla ad es. di più lontano dal giusto senso dell'architettura di quegli Albums di progetti ideati « im sinne der Alten » presentati alla esposizione delle città tedesche di Dresda del 1903 per servire come modelli da applicare agli edifici nelle città di carattere storico. Ma ogni città ha una sua « atmosfera » artistica, ha cioè un senso di proporzioni, di colore, di forme, che è rimasto elemento permanente attraverso l'evoluzione dei vari stili, e da esso non si deve prescindere; deve esso dare il tono alle nuove opere, anche nelle ispirazioni più nuove ed audaci.

Cito un esempio negativo: il palazzo Odescalchi recentemente costruito all'inizio del Corso in Roma: imitazione accurata del Palazzo Riccardi di Firenze, nella via romana, tra i palazzi Doria, Salviati e Marescotti, tra le chiese di S. Marcello e di S. Maria in Via Lata, la sua tinta di pietra serena e le sue linee severe sono fuori posto; il meglio che possa accadere è di non avvertire neanche la sua esistenza, come quella di un grigio elemento neutro tra opere d'arte significative e tra loro congeniali. Ed almeno è imitazione italiana; che dire delle frequenti copie da composizioni dell'Olbrich o del Wagner, o, ancor peggio, dal volgare tipo cosmopolita di casamenti ad angoli arrotondati, a *mansardes*, a *bow-windows*, a cupole monegasche?

In questo rispetto al tipo artistico indigeno le città e le borgate svizzere possono essere veri modelli. Norimberga, come s'è accen-

(1) Cfr. A. RUBBIANI e G. PONTONI, *Progetto di una via tra la piazza centrale e le due Torri*. Bologna, 1910.

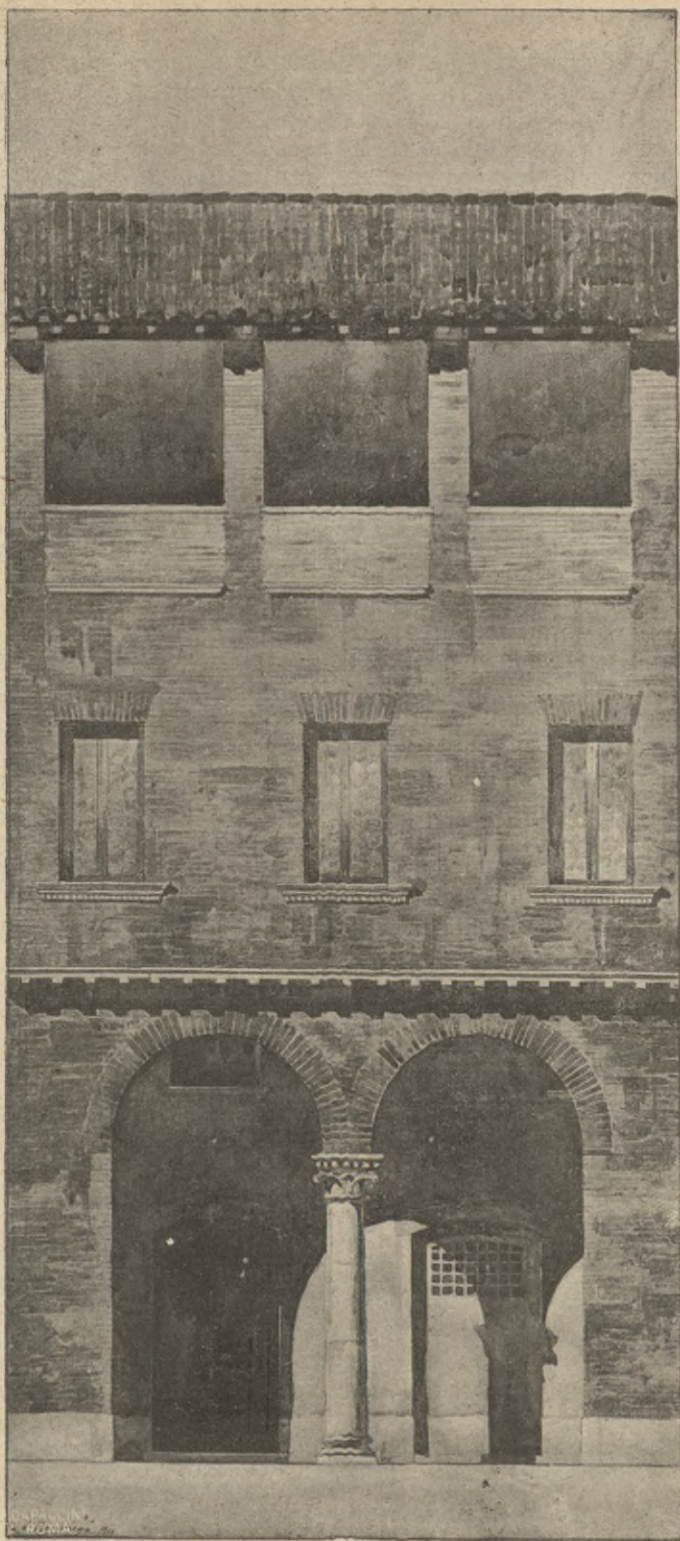


Fig. 12. — Casa in Roma, Via Coronari, 157 (sec. XIV od inizio del XV)
Saggio di restituzione.

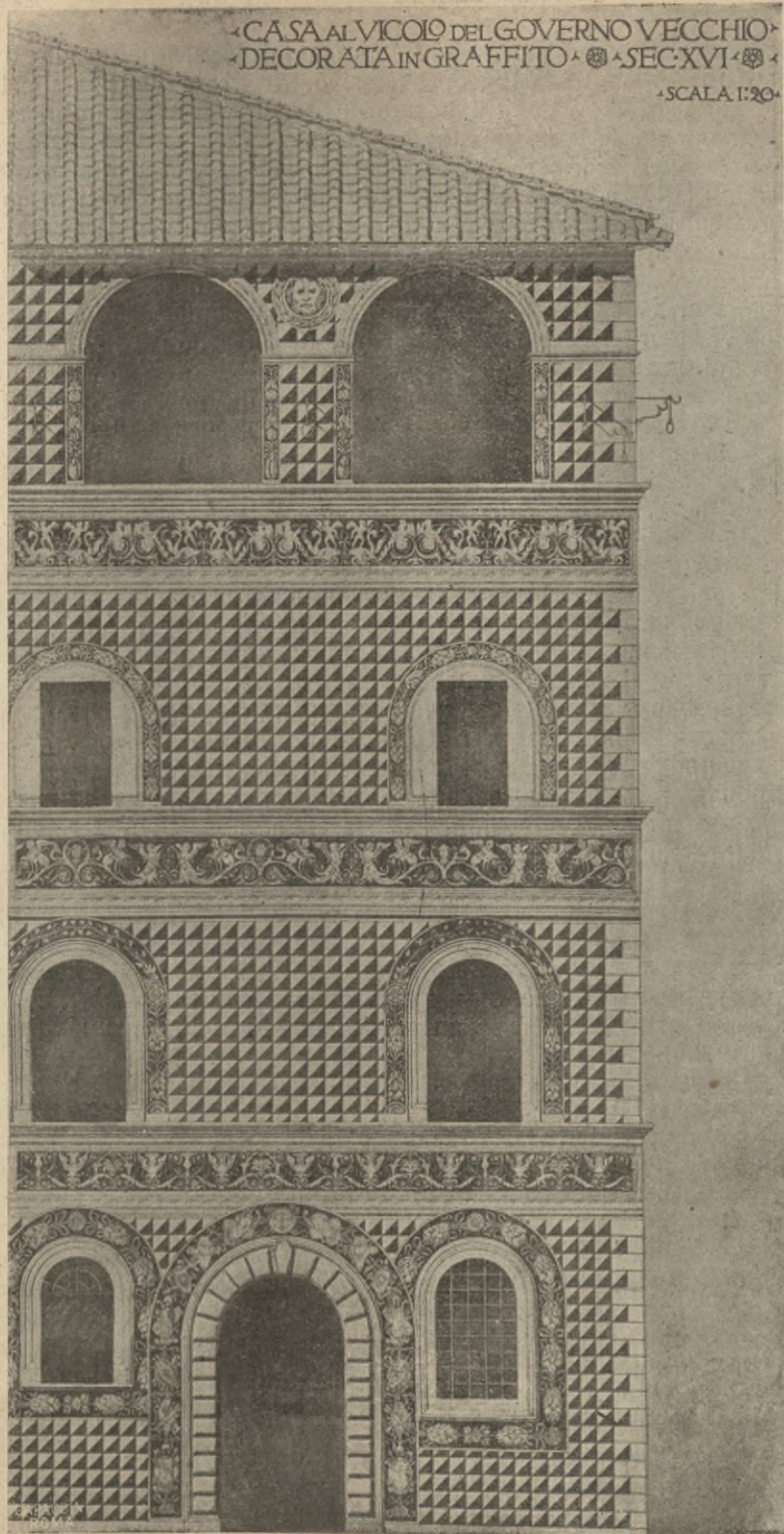


Fig. 13. — Casa in Roma, Vicolo del Governo Vecchio
(fine del sec. xv od inizio del xvi).

nato, offre un esempio tanto più commendevole in quanto che trattasi di una città di sviluppo progressivo. Bruges e Venezia meritano il plauso del V Congresso internazionale dell'Arte pubblica tenuto recentemente in Bruxelles.

Non voglio lasciare questo argomento delle vie nuove attraverso le vecchie città senza dare un cenno di due recenti progetti in cui i concetti suespressi trovano geniale espressione pratica. Il primo è, per Firenze, il progetto presentato dal Carocci e dal Castellucci (1), in contrapposto ai disastrosi tagli voluti dal Piano regolatore, per dare una sistemazione alla zona prossima al ponte Vecchio ed insieme per aprire un'arteria nel quartiere di Oltrarno tra il Lungarno Torrigiani e la porta S. Frediano; per la piazzetta di Santa Felicità, posteriormente al coro di S. Spirito, a lato della piazza del Carmine la via nuova si sarebbe svolta, penetrando discreta tra gli ampi isolati senza nulla alterare degli antichi edifici e provvedendo al movimento che fa capo al ponte Vecchio. Il secondo, più recente, è il progetto del Rubbiani e del Pontoni per una via in Bologna tra la piazza del Nettuno e le due Torri (2); con esso si sarebbe venuta a costituire dalla unione di varie strade interne esistenti, quali la via degli Orefici e Via Caprarie, e da demolizioni fatte qua e là, una nuova via irregolarmente pittoresca nel suo percorso tra vecchi monumenti, ma ampia ed utile; via che iniziandosi posteriormente al palazzo del Podestà e sboccando in una specie di delta alla piazza di Porta Ravegnana, avrebbe avuto la funzione di linea succursale alla Via Rizzoli. Era opera nobilissima di arte e di sapiente affetto per la bella città gloriosa, e non ha prevalso; nulla è riuscito a scongiurare la volgare geometria del nuovo piazzale rettangolare pel quale già sono iniziati i lavori, il nuovo centro, degno emulo di quello della consorella Firenze.

*
* *

Dopo le vie principali interne, le zone intermedie. Allontanato da queste il movimento esterno, rimangono in campo come fattori della sistemazione il movimento locale, il locale aspetto artistico, i desiderata dell'igiene. Solo può conciliarli la soluzione del « diradamento ».

Non unità regolare di vie nuove, ma allargamento irregolare: demolizione qua e là di una casa o di un gruppo di case e creazione in lor vece di una piazzetta e di un giardino in essa, piccolo polmone nel vecchio quartiere; poi la via si restringa per ampliarsi di nuovo tra poco, aggiungendo varietà di movimento, associando effetti di contrasto al tipo originario edilizio che permarrà così in tutto il suo carattere d'Arte e di ambiente. Solo vi si farà strada qualche raggio di sole, si aprirà qualche nuova visuale e respireranno le vecchie case troppo strette tra loro.

Non saprei porre a questi concetti miglior commento delle parole scritte dal Rubbiani a proposito della sua proposta di cui ora

(1) Cfr. *Bullettino dell'Associazione per la difesa di Firenze antica*. « Edilizia Fiorentina ». Firenze, 1903.

(2) Cfr. RUBBIANI e PONTONI, op. cit.

ho discorso (1); riguardano più la formazione di strade come linee di viabilità, ma hanno egualmente dirette applicazioni nella sistemazione dei nuclei interni: « Acconciare le città vecchie all'accrescimento di vita moderna senza snaturarne la fisionomia storica... può ottenersi studiando le riforme della viabilità non sulle piante e le carte delle città ma nelle vie medesime, angolo per angolo, casa per

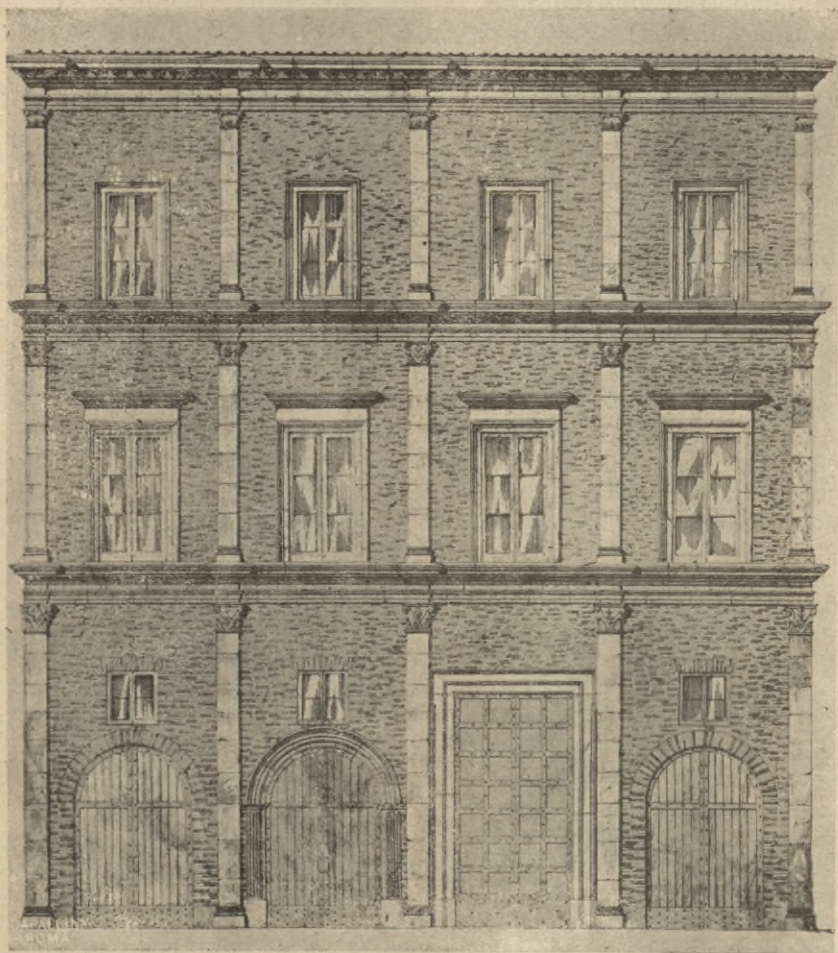


Fig. 14. — Casa in Via de' Coronari, N. 28. (sec. xv e xvi).

casa, crocicchio per crocicchio. Migliorare la viabilità col minimo delle demolizioni e col massimo degli espedienti e persuadersi che più le contrade sono varie per altezze di edifizii, per movenze che sembrano impensate, per piccole fughe e prospettive che richiamano e divertano l'occhio, e meglio è; credere che l'alternarsi del pittoresco al monumentale, della vecchia torre e dell'umile casetta coll'edificio moderno è una delle precipue ragioni di cui è fatta la bellezza delle

(1) Op. cit., pag. 11.

città italiane e delle antiche città più celebrate: tutto questo è osservazione e pensiero che devono trasformarsi in arte sottile per riformare le vecchie strade o crearne di nuove. Facciamo delle strade comode ma che sembri abbiano sempre esistito per l'affacciarsi lungo il loro studiato sviluppo di quanto ricorda la vita stessa degli avi, facciamo delle strade in cui si rispecchi la vita sociale qual'è, cioè una varietà di fortune, la folla umana qual'è, cioè non un reggimento di granatieri al *presentat arm*, e ricordino un poco l'adorabile modo di disporsi delle cose nel paesaggio naturale, dove tutto è sinfonia senza uniformità, tutto è armonia in una vittoria dell'asimmetrico, dove tutto è bellezza in un continuo predominio di curve, di flessioni, di angoli sopra la monotonia del parallelismo ».

Così dunque tanto dovrebbe essere ampio lo studio integrale della città nel provvedere ai quartieri di ampliamento ed alle arterie di circolazione, tanto deve essere spicciolo e limitato questo studio, fatto con somma cura punto per punto, della sistemazione delle zone interne. Occorre anzitutto determinare, sulla conoscenza precisa degli elementi di vario genere, relativi alla via ed alle case, all'arte ed alle storiche vicende, quali siano i capisaldi immutabili, cioè gli edifici di carattere storico ed artistico che debbono essere conservati, le opere ed i gruppi di cui deve esser rispettato l'ambiente; la possibilità del diradamento deve essere poi considerata dai punti di vista del massimo rendimento di luce e d'aria che una parziale demolizione può portare alle case prossime, degli effetti prospettici che risulteranno nei nuovi quadri che verranno a comporsi, ed anche delle ragioni della viabilità; poichè alle volte piccoli tagli che pongano piazzette all'unione di due strade, che tolgano corpi avanzati costituenti strettoie, o che semplicemente smussino un angolo, possono essere sufficienti per ridare equilibrio al movimento stradale, congestionato in qualche punto. Così in Roma basterebbero provvedimenti, provvisori o definitivi, di questo genere, per migliorare grandemente le condizioni di punti difficili e pericolosi delle vie interne, quali i passaggi laterali al Foro Traiano, la via degli Orfani tra piazza Capranica ed il Pantheon, la via S. Silvestro, lo sbocco della via di Campo Marzio, ecc.

L'opera sarebbe completa se contemporaneamente anche avvenissero restauri prudenti e sapienti (e qui sta il difficile) delle case che esistono; restauri di adattamento non radicale alle esigenze moderne, diradando ed aprendo con lo stesso senso di misura adottato per la via, e restauri artistici che le riportassero all'aspetto primitivo; e spesso i due restauri potrebbero essere concomitanti, poichè l'edificio può rielevarsi di classe col riprendere la sua antica dignità.

In questo nobile campo di attività veramente « Bononia docet ». A Bologna per il cosciente sentimento di privati che hanno inteso l'importanza degli elementi di bellezza che racchiudevano le loro case, per la feconda iniziativa di un gruppo di artisti e di studiosi riuniti nel benemerito Comitato per Bologna storico-artistica, per l'accorgimento con cui si è saputo volgere a criteri d'arte l'antica tradizione degli abbellimenti in occasione delle feste rionali, tutta una serie di mirabili opere fattesi col tempo massa amorfa, ha riveduto la luce; le case dei Ghislieri, dei Muzza, dei Felicini, dei Fantuzzi, degli Azzoguidi e di tante altre famiglie dei secoli XIV e XV hanno

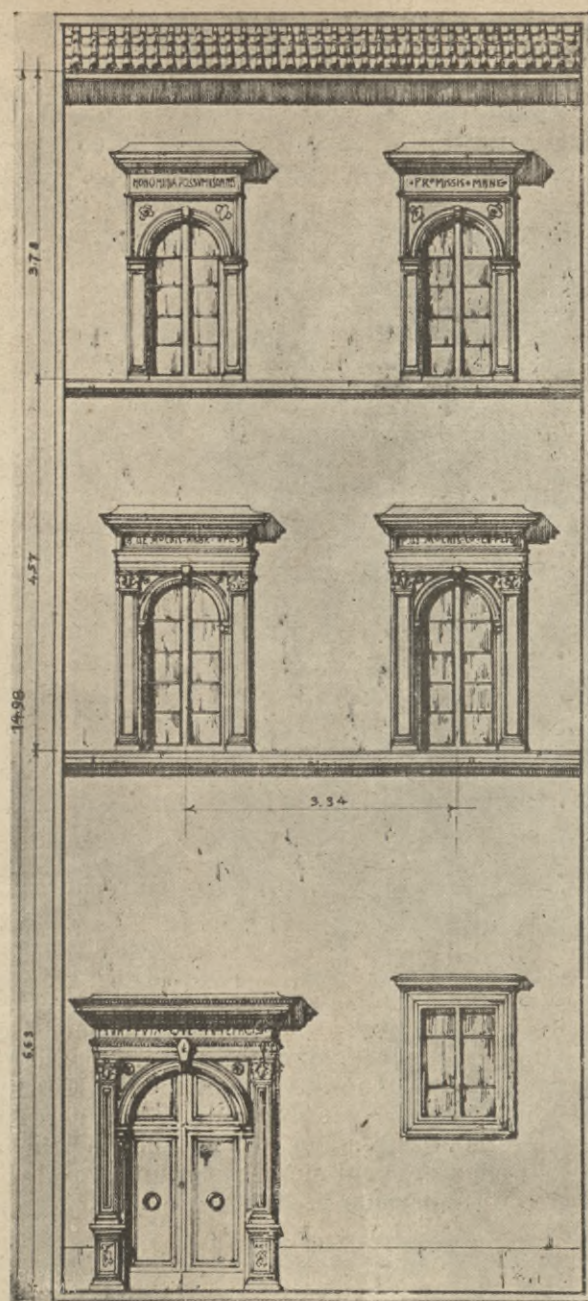


Fig. 15. — Casa De Mochis del Roselli in Via Coronari N. 148.
Saggio di restituzione.

rifiorito accanto ai monumenti maggiori, hanno riportato sulle vie della città turrata il fascino della loro arte gentile.

Ma ritorniamo al sistema edilizio del diradamento. Complessa espressione di varie esigenze, forma d'arte viva e plastica, sarebbe vano trovare per esso formule fisse ed illustrarlo altrimenti che con esempi concreti. Ed eccone uno, che, purtroppo, ha ben poche

probabilità di uscire dallo stato di progetto.

*
* *



Fig. 16. — Casa del sec. xvi
in Piazza Monte Vecchio - Roma.

Roma ha nel Rione Ponte e nel Rione Parione e nel suo quartiere del Rinascimento. Ivi sulle strade tracciate da Sisto IV e da Giulio II verso il Vaticano, si andò specialmente addensando la popolazione degli addetti alla Corte pontificia, dei *Juriales*, ben distinta dalla popolazione romana rimasta verso i rioni centrali; ed intorno ai nuovi pubblici edifici fece a gara ad erigere le fabbriche d'abitazione, molte delle quali rimangono ancora quasi complete, moltissime mostrano della forma primitiva vestigia più o meno estese ed evi-

denti. E quasi quanto gli edifici maggiori di quel tempo che ancora tutta la zona conserva, quali la Cancelleria ed il Palazzo Massimi, la Zecca, il palazzo del cardinale Nardini e quello del Fieschi, i palazzi degli Alberini, dei Baldassini, dei Niccolini, ecc., interessa la Storia dell'Arte tutta la serie di case minori, poste sulle vie principali o perdedute nel dedalo di viuzze, in cui può leggersi tutta l'evoluzione architettonica del tipo di abitazione in Roma dal Medio Evo all'età moderna (1).

La serie comincia con alcuni scarsi resti medievali, quali i portici sulle vie, poi murati nel Quattrocento, che erano elemento costante della casa del sec. XIII (ne appaiono nella casa in via Banchi Nuovi di fronte a ponte S. Angelo e nella casa in via Coronari all'angolo di via dell'Arco della Pace); e gli edifici che rappresentano il fine del Trecento e l'inizio del Quattrocento, quali l'Albergo dell'Orso ed una caratteristica casetta (che forse appartenne alla celebre Fiammetta) in via Coronari N. 157 (2), col piano supe-

(1) Cfr. GNOLI, *Have Roma*. Roma, 1909.

(2) Cfr. ADINOLFI, *La torre dei Sanguigni*. Roma, 1863, p. 18.

riore retto in sporgenza da una serie di mensoline (vedi fig. 12). Ed ecco la fine del Quattrocento, il periodo di Sisto IV, che appare nelle case che si aggruppano intorno S. Giovanni dei Fiorentini, o quelle degli Orsini che si addossano alla rocca sul monte Giordano, o la coeva casa caratteristica situata incontro al ponte S. Angelo, posta su di un portico fatto di resti antichi e coronata da un loggiato a colonne ed archi, od il palazzetto, ad ordini sovrapposti di paraste, in via de' Coronari N. 28 (vedi fig. 14). Ed eccole le case innumerevoli dei primi del Cinquecento, dai modelli che ancora seguono lo schema quattrocentesco, come quella elevata da Pietro Rosselli (1) per Prospero de' Mochis ai Coronari (vedi fig. 15), incontro alla sangalliana « Immagine di Ponte », e la casetta analoga in via dell'Avila, e quella dei Castagna alle Coppelle, agli esempî in cui lo schema è ingentilito dalla decorazione graffita della fronte, come al vicolo Cellini, al vicolo del Governo Vecchio (vedi fig. 13), a via della Maschera d'Oro, alle composizioni più architettoniche che si valgono di ordini classici, come nella casa in via del Governo Vecchio che segue il modello della Cancelleria, nella casa in angolo tra via delle Cinque Lune e via dell'Apollinare di forme raffaellesche, nelle importantissime case sulla piazzetta e sulla via Montevecchio (fig. 16); e si giunge così agli esempî della metà e della fine del Cinquecento, alle facciate rivestite di bugne lisce di stucco, come alle case Del Drago ai Coronari, o dagli angoli e dalle porte conformate a robusto bugnato, dai cortili a colonne disposte a serliana come nel palazzo Vecchiarelli, dalla stereotipata cornice cinquecentesca, come alla casa dei Boccapaduli alle Coppelle, la Vecchiarelli (forse degli Altemps) al vicolo omonimo sui Coronari; alle decorazioni infine che, a guisa di arazzi, rivestivano di composizioni colorate od a chiaroscuro i prospetti, come, esempio mirabile, la casa alla Maschera d'Oro i cui affreschi, ora semicancellati, dipinse Polidoro da Caravaggio, con concetto decorativo non dissimile da



Fig. 17. — L'« Immagine di Ponte », edicola di Antonio da Sangallo ai Coronari.

(1) Cfr. GNOLI, *Pietro Rosselli, architetto*, in *Annuario dell'Associaz. fra i Cultori d'Archit.*, 1910-11, p. 70.

quello che appare nella maggiore espressione del palazzo Ricci a via di Monserrato (1).

Le fig. 12-15, che illustrano, coi rilievi e con le restituzioni di elementi, sicuri od ipotetici, i più caratteristici degli esempi suddetti, son tratti dagli studi dell'Associazione artistica fra i Cultori d'Architettura, la quale ha volto la sua opera costante alla documentazione grafica degli elementi d'arte nelle vie di Roma, specialmente nelle zone minacciate da demolizioni o da trasformazioni essenziali (2).

Ora quasi tutta la zona, già così bella e ricca, è divenuta uno degli infimi quartieri della città ed accoglie in molti punti una triste miseria morale e materiale: l'accoglie, non la produce, come molti sembrano credere, poichè quella miseria andrebbe a pullulare altrove, come piaga maligna, il giorno che il piccone abbattesse quelle case di prelati e d'impiegati di Curia, divenute attualmente povere abitazioni e luridi lupanari.

Certo ora, a chi non risalga dalle traccie d'arte, che ovunque si affacciano, ad immaginare la forma antica, sembrano ben strani gl'inni di lode che poeti e cronisti levarono a Sisto IV allorchè energicamente intraprese, sotto la direzione dei « magistri viarum », la edificazione del nuovo quartiere sulle nuove vie tracciate a ventaglio verso il ponte:

Quae modo vix stabulum fuerat: te principe formam
Urbis habet, duce te reddita Roma sibi est (3).

Ed altrove: « Questo campo di Marte (Martia terra) già coperto d'immondizie prende ora aspetto nuovo; la bellezza e la pulizia regnano ovunque. Onoriamo degnamente Sisto Salvatore! » (4).

Questi elogi pomposi si riferivano specialmente alla « Via Recta » che congiungeva il ponte col Campo Marzio, cioè all'attuale via dei Coronari ed al suo prolungamento verso la chiesa di S. Agostino, che intanto si elevava per la munificenza del cardinale d'Estouteville.

Ora appunto via dei Coronari è stata quattro anni fa, allorquando fu redatto il nuovo piano regolatore, il segnacolo di un'aspra lotta tra le varie tendenze edilizie. Il piano regolatore l'aveva condannata, includendola nel tracciato nuovo di una via che, tra la piazza Colonna ed il Ponte S. Angelo, veniva a compiere una devastazione inesorabile.

(1) Un'infinità di altri esempi importantissimi di queste casette è andata distrutta nelle demolizioni, specialmente per quelle del Lungotevere, e di ben poche si conservano ricordi. Tra questi meritano menzione per quanto riguarda decorazioni parietali in graffito ed in pittura quelli dell'opera del MACCARI. *Graffiti e chiaroscuri*, ecc. Roma, 1873.

(2) La raccolta di tali rilevamenti recentemente eseguiti, per ciò che riguarda la Via dei Coronari e le sue adiacenze, sotto la direzione del sottoscritto, era riunita nella Esposizione del 1911 in Castel S. Angelo, e mostrava, con la regolare successione di una serie continua, tutta l'importanza nel loro insieme di queste opere minori, quasi tessere di un magnifico mosaico rappresentante la vita di quel periodo così materiato d'Arte.

(3) *De Urbe a Sixto Viis ornata*. Epygramma XVIII: A. BRANDOLINI, *Cod. Vat. Est.*, n. 5008.

(4) Cfr. E. MÜNTZ, *Les arts à la cour des papes*, vol. II.

bile di una lunga serie di palazzi e di case, aventi valore talora monumentale, talora documentale per l'Arte e la Storia (1).

Studiosi ed artisti sorsero in armi. Il taglio a nulla serviva come viabilità, a cui ampiamente può provvedere l'arteria del Lungotevere parallela e prossima; portava distruzioni gravissime di monumenti e di ambiente; rispondeva solo alla vana illusione che il risanamento di una zona potesse localizzarsi su di una linea.

Si cercò allora, senza abbandonare l'idea, una soluzione media; e fu improvvisata una via serpeggiante che s'intreccia alla via dei Coronari lasciando in piedi le costruzioni più importanti e serpeggiando a destra ed a sinistra con una irregolarità forzata che nulla ha di organico o di pseudo-organico. E la soluzione è rimasta sulla pianta definitiva col nome improprio di « Sistemazione artistica di via dei Coronari ».

Mi si permettano due osservazioni in cui prendono forma concreta alcuni concetti generici già esposti.

Tutta la penisola circondata dal Tevere tra il moderno ponte Umberto ed il ponte Sisto ha complessivamente, limitandola internamente alla Cancelleria ed a piazza Navona, una superficie di mq. 440,000, e di questi forse $\frac{3}{4}$ trovansi in condizioni edilizie, forse $\frac{2}{5}$ in condizioni di miseria e di sporcizia non dissimili dai Coronari e dai suoi dintorni; la sistemazione proposta trasformerebbe una zona forse di mq. 30,000, lasciando il resto immutato. È questo logico?

E poi, per ciò che riguarda l'arte, sembra davvero che questa possa essere rispettata, salvando alcune casette ma portandovi addosso un'ampia via che vi canalizzerà il movimento cittadino? Accanto ai grandi edifici moderni, queste costruzioni che hanno quasi soltanto valore di ricordo e di ambiente perderanno ogni proporzione, ogni carattere, ogni significato; e, del resto, mutato anche l'ambiente economico della località, i restauri che i proprietari nel loro interesse verranno tratti ad intraprendere saranno, non di piccolo adattamento, ma di mutazione completa, e quasi più nulla rimarrà, dopo breve tempo, degli elementi d'arte quattrocentesca o cinquecentesca.

Ecco dunque le ragioni che persuadono della convenienza di adottare un programma di miglioramento che può estendersi su di una vasta zona, senza sconvolgere radicalmente nessuna parte, senza mutare l'ordine dei quartieri, senza condurvi la grande circolazione: **la soluzione del diradamento.**

La planimetria delineata alla fig. 8 dà espressione grafica della proposta concreta (limitata per ora alla zona dei Coronari). Sono indicati in scuro gli edifici che hanno carattere d'arte, e le note che vi si riferiscono ne riassumono i dati: sono i capisaldi che occorre possibilmente lasciare intatti.

A partire dalla torre dei Sanguigni, isolata in mezzo ad un giardino, e dallo spazio circostante ampliato sì da lasciare comode comunicazioni con la via Zanardelli, la via dei Coronari s'inizierebbe così come ora è; poi, alla strettoia subito dopo il Vicolo della Volpe occorrerebbe « limare » la casa di sinistra, possibilmente liberando e robustando in basso il susseguente portico medioevale, e

(1) Delle condizioni peculiari del piano e dei suoi danni minacciati parlai nella *Nuova Antologia*, 1908, in talune note sulle *Demolizioni nel centro di Roma*.

poco dopo, a destra, aprire una prima piazzetta; una seconda verrebbe a formare un piccolo largo avanti al palazzo Lancellotti, quindi la via si stringerebbe di nuovo tra questo palazzo e le case del Drago; si ampliërebbe successivamente all'incontro di un'altra via trasversale che il piano regolatore vuole tracciata secondo la via della Vetrina fino alla Chiesa Nuova e che — unica comunicazione di tutta la vasta regione col ponte Umberto — forse non può evitarsi. Dal lato opposto quindi sgombrerebbe il magnifico fianco di S. Salvatore in Lauro, mirabile opera barocca chiusa ora da casupole insignificanti, e giungerebbe nella piazza S. Salvatore in Lauro, definitivamente abbandonando i Coronari. Questi rimarrebbero nel loro ultimo tratto, il più caratteristico, immutati, e la via si svolgerebbe

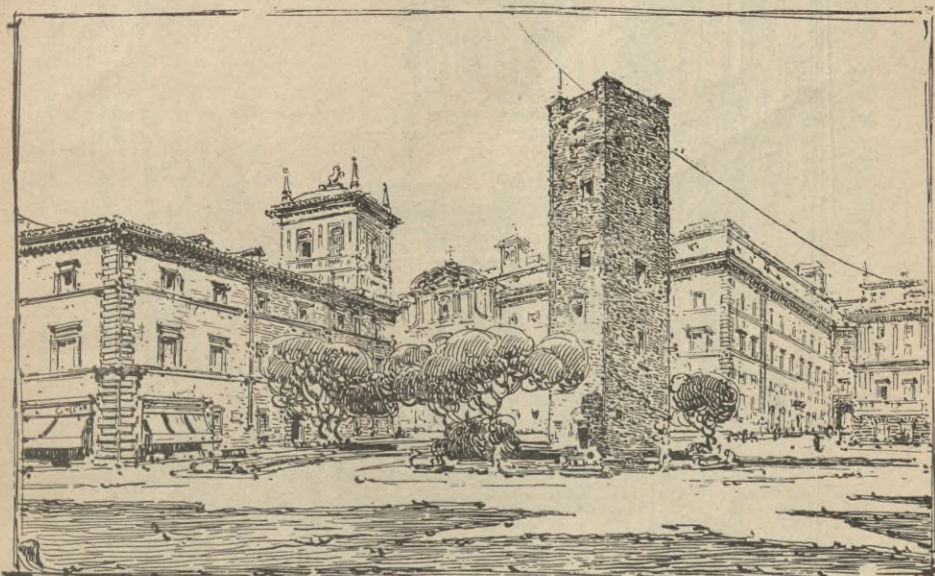


Fig. 19. — Veduta prospettica A. — Tor Sanguigna.

parallela, sul tracciato del vicolo Vecchiarelli; e ben potrebbe essere data alla ricostruzione moderna tutta la zona già semidemolita, tra quest'ultimo tronco ed il Lungotevere, a cui dovrebbe anche altimetricamente esser collegata; nella quale zona si ha il massimo del luridume ed il minimo del pregio artistico; ma anche l'edificazione nuova non dovrebbe prescindere da opportune norme, tra cui essenziali quelle dell'altezza limitata e del frazionamento degli isolati in case non troppo grandi.

V'è invero anche in questa zona qualche vestigio delle passate costruzioni e della passata ricchezza; v'è un colore locale, un qualche elemento pittoresco nelle brune pareti scalcinate, negli interni affumicati, nei panni laceri stesi attraverso i vicoli, e taluno potrà rimpiangerne la scomparsa; ma io non credo che il rispetto al passato possa estendersi là dove nulla v'è intrinsecamente di rispettabile, senza togliere serietà a ciò che si domanda in nome delle ragioni ben più alte dell'arte e della storia.

Le linee e le modalità di questa varia sistemazione di cui si sono brevemente esposti i caratteri principali sono state immaginate non

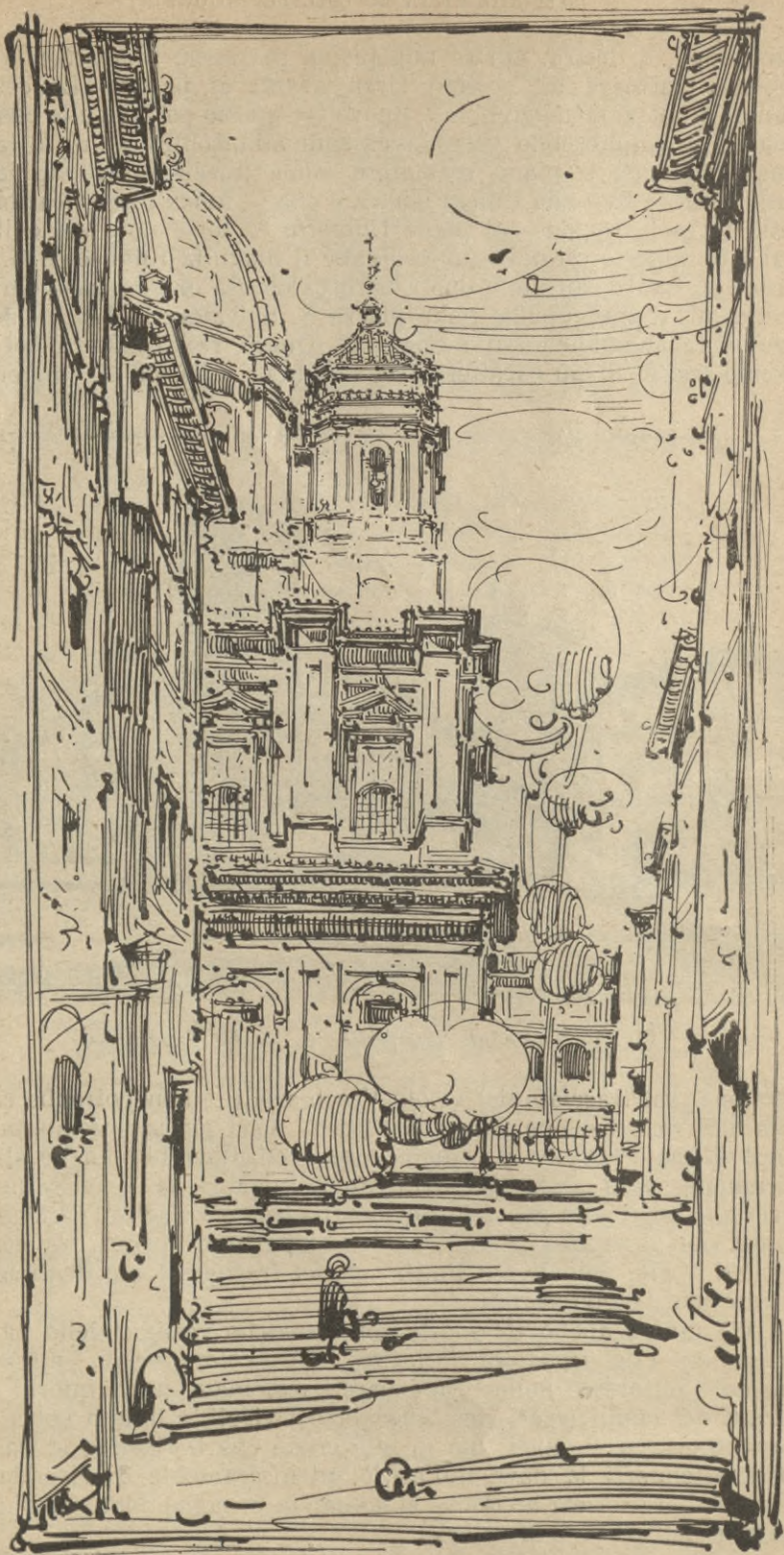


Fig. 20. — Veduta prospettica B. — La via trasversale ai Coronari.



Fig. 21 — Veduta prospettica C. — Via Coronari e piazza S. Salvatore in Lauro.

(A destra il fianco liberato della chiesa di S. Salvatore; nel fondo l'ultimo tratto della via dei Coronari e la breve zona di nuove case verso il ponte S. Angelo).

solo partendo dal rispetto alle opere esistenti ed unendolo con la pratica ricerca del più efficace miglioramento nelle condizioni di aria e di luce; ma insieme hanno avuto per guida la concezione prospettica degli effetti vari di masse, di scorci, di colori che verranno così a comporsi. Ed è in questo la massima difficoltà di tali proposte; chè in noi non è più così facile e diretto, per la nostra consuetudine con la geometria proiettiva, l'immaginare le opere nello spazio, come lo era nel medio Evo e nel primo Rinascimento, in cui, più che sulla carta, l'artista lavorava sul luogo e tracciava le linee e fissava le proporzioni con intuito prospettico geniale e sicuro.

Nei bozzetti delle fig. 19-22, delineati da Arturo Viligiardi, son fissati alcuni dei quadri che la sistemazione verrebbe, nel percorrere la via, man mano a formare aggruppando ai vecchi spazi le nuove visuali, componendoli con la vegetazione dei piccoli giardini, con gli altri elementi che le aperture porrebbero in vista, come il palazzo Altemps, l'alto belvedere di via della Vetrina e più in là quello del palazzo Vecchiarelli, il fianco della chiesa seicentesca di S. Salvatore, il porticato nell'edificio annesso, la massa di Castel S. Angelo che la via obliqua da piazza S. Salvatore in Lauro mostrerebbe in asse del fondo... I punti da cui le prospettive son prese sono indicati con numeri sulla planimetria.

In particolare la prospettiva *A* mostra l'ampliamento di piazza dell'Apollinare ed il suo congiungimento con la via Zanardelli e con la nuova arteria esterna alla piazza Navona, e mostra la torre Sanguigna isolata; nella *B*, presa all'angolo della via de' Coronari con l'attuale via della Vetrina, che corrisponde alla futura via trasversale, appaiono il fianco, la cupola, il campanile di S. Salvatore e le fabbriche cinquecentesche addossate al palazzo Lancellotti; nella *C*, subito susseguente, da un lato è l'ultimo tratto di via dei Coronari, dall'altro la piazzetta di S. Salvatore che con essa verrebbe unita; la prospettiva *D* rappresenta la nuova via che sostituirebbe il vicolo Vecchiarelli e che al suo estremo avrebbe la grandiosa massa del palazzo Vecchiarelli: nel fondo la facciata di S. Salvatore in Lauro.

Dei capisaldi fissati niuno verrebbe ad esser toccato nel diradamento. Nè danni produrrebbe la via trasversale suddetta che dovrebbe congiungere la piazza della Chiesa Nuova col Lungotevere Tordinona ed il cui tracciato alquanto sinuoso è stato accuratamente studiato nella planimetria della fig. 8 (1): solo nel suo incontro con la via dei Coronari essa travolgerebbe una bella casetta cinquecentesca che fa parte del gruppo unito al palazzo Lancellotti; e la distruzione non può evitarsi con lo spostare la via che altrove incontrerebbe sbarramenti più gravi; nè, come ho accennato, alla via sembra ora possibile rinunciare, poichè costituendo unica comunicazione tra il quartiere che si aggruppa intorno alla Chiesa Nuova ed

(1) Nel primo studio del piano regolatore del 1908, tale strada trasversale era stata segnata rettilinea, e così il tracciato avrebbe portato la rovina della casetta decorata in graffito al Vicolo del Governo Vecchio e della casa di tipo del Rosselli, con l'iscrizione *Unde eo omnia*, al Vicolo dell'Avila, come pure, più in là, del portico interno, della metà del Cinquecento, di S. Salvatore in Lauro. Ma nell'edizione definitiva del piano, forse per uno sbaglio di stampa, la via è rimasta sospesa: comincia presso i Coronari, ma si arresta al punto più scabroso.

i Prati ed il centro di piazza Colonna, è ora (o per dir meglio sarà quando la necessità ne sia sperimentalmente dimostrata) una congiunzione che completa lo schema secondario; e forse da essa son risparmiati i guai ben più gravi che altri tracciati, quali quelli lungo la via dell'Anima, o per la piazza Navona, recherebbero. Sia dunque

pur sacrificata la casetta, ma nulla vieta che il suo prospetto, di cui sono in pietra tutti i principali elementi, e le cui linee ben si adattano alle esigenze di una casa moderna, sia scrupolosamente ricostruito subito dopo l'angolo nel primo dei nuovi edifici della nuova via.

Queste le linee principali della sistemazione proposta. Se insieme ad essa fosse possibile, con lo stesso alto senso d'arte di cui Bologna ci ha dato l'esempio, restituire taluni dei vecchi fabbricati, togliendone le superfezioni, ad es. riportando all'altezza di tre piani soltanto ed all'antico elegante aspetto le casette dell'ultimo tratto della via: se insieme, e questo è non solo possibile ma doveroso, la nettezza e l'ordine ritornassero nel quartiere, che ora tutti i pubblici servizi del Comune lasciano inescusabilmente in abbandono, si compierebbe davvero una « sistemazione artistica »: opera non trionfale ma modesta, di rispetto al passato con

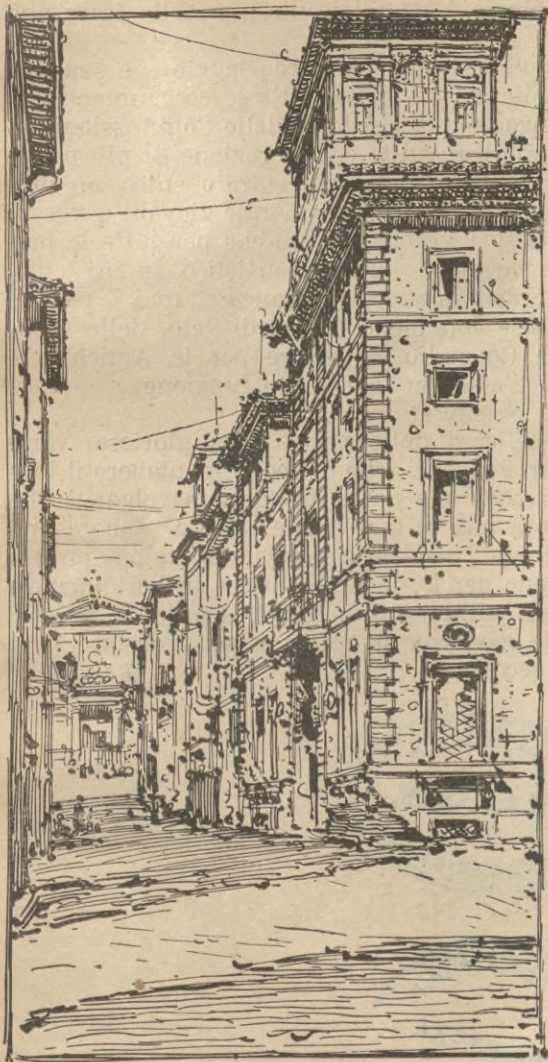


Fig. 22. — Veduta prospettica D.
La via ed il palazzo Vecchiarelli.

criteri moderni, d'innesto di bellezza nuova sulla bellezza antica.

E sarebbe — questa, come le altre analoghe che potrebbero idearsi — opera di studio, di arte e di amore. Ma appunto nel riunire tali fattori sta la vera difficoltà grave. Come poterli trovare insieme associati negli Uffici tecnici preposti a questi lavori, — nei quali se anche v'è la preparazione teorica (ed è raro, dato l'insufficienza dei

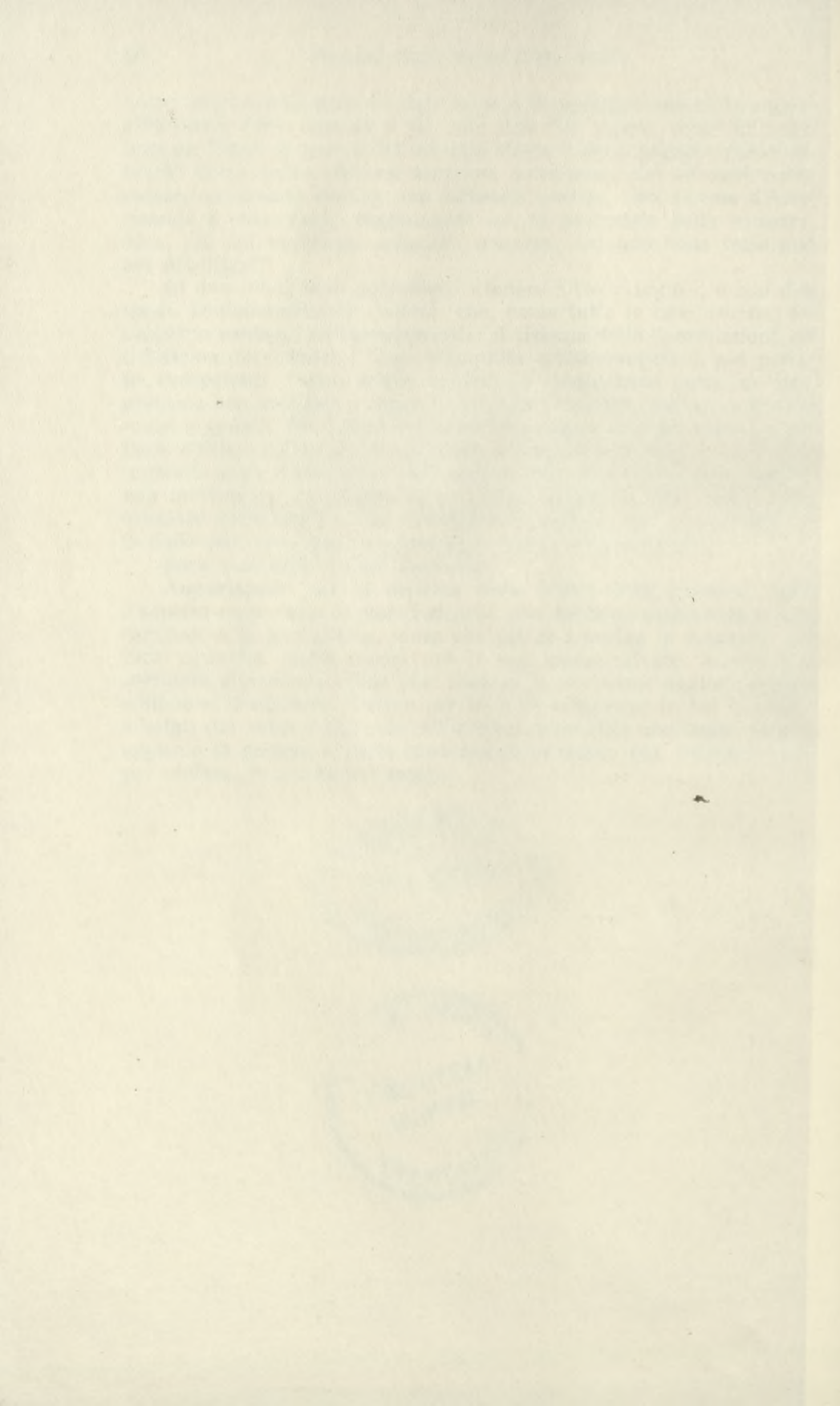
nostri studi architettonici e data la poca importanza che si dà ancora all'Edilizia come scienza a sè), non può che vigere, come in quasi tutti gli Uffici, la norma del minimo sforzo e della minima responsabilità? Come poter ottenere soluzioni complesse, che ad ogni passo recano un quesito storico, una difficoltà pratica, una ricerca d'Arte, quando è tanto facile raggiungere con la geometria della squadra, ed al più del compasso, soluzioni semplici, che una bella frase può poi nobilitare?

In due modi forse potrebbero « tenere altro viaggio », e son due modi, tradizionalmente italiani, che, come tutte le cose umane, accoppiano vantaggi ed inconvenienti: il sistema delle Commissioni, ed il sistema dei concorsi: l'uno tranquilla collaborazione di più persone competenti, l'altro ardito contributo (inquadrato entro un programma ben meditato e concreto) di tutte le energie giovani a quesiti ardui e geniali. Ma intanto si dovrebbe esigere che per tutte le proposte edilizie nelle città di carattere storico ed artistico, in cui è monumento tutto il complesso dell'abitato, non mancasse mai il parere, non incidentale, ma diretto e con pieno diritto di veto, delle Commissioni provinciali e del Consiglio Superiore per le Antichità e le Belle Arti, preparato anch'esso per tale nuova funzione.

Sarà mai tutto questo possibile?

Auguriamolo per la bellezza delle nostre città gloriose, varie d'aspetto come varie di storici ricordi, che debbono mantenere il loro carattere e la loro poesia, senza che più le travolga la volgarità che tutto uguaglia. Molto ancora può in esse essere salvato. Ancora può sorridere alla mente l'idea che, mentre le novissime agglomerazioni edilizie si distendono lontano per le dolci campagne in bei quartieri allietati dal verde e dal sole, all'interno delle città che tanto vissero, appunto la scienza e l'arte moderna si uniscano per ridestare, non per violare, l'« anima dei secoli ».





POLITECHNIKA KRAKOWSKA
BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II 8178
L. inw.

Kdn 452/57

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-8178

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000299636