# MOBILITÀ E INTECULTURALITÀ. LA CITTÀ DI FRONTE A NUOVI SISTEMI DI RELAZIONE

# MOBILITY AND INTERCULTURALITY. THE CITY FACING NEW RELATIONAL SYSTEMS

Andreina Milan
Giuseppina Muzzarelli
Guido Zucconi

# LA CITTÀ MEDIEVALE, LA CITTÀ DEI FRATI: LUOGHI E SPAZI DI CONFRONTO E SCAMBI

# THE MEDIEVAL CITY, THE CITY OF THE FRIARS: PLACES AND SPACES FOR INTERCULTURAL EXCHANGE

Silvia Beltramo, Emanuela Garofalo, Gianmario Guidarelli, Catarina Almeida Marado

This session is part of the research project entitled *The medieval city. The city of the friars* financed by AISU Networking after participating in the 2018 Call for Proposals and the Medieval Heritage Platform project (DIST Department of Excellence, Turin Polytechnic), with the support of the ICEA Department of the University of Padua. The project was conceived to resume studies aimed at investigating the relationship between the convents of mendicant orders and the city in the Italian and European context.
The international character of the two religious orders, Minors and Preachers, born in the first half of the 13th century, and the phenomenon inherent in the relationship between convent settlements and the development of the medieval city requires that the analysis go beyond Italy. For this reason, the scope of the research expands geographically to include other European and American contexts. Moreover, the widespread presence of the Mendicants in all European urban centres makes it possible to study even geographical regions that up until now have received little attention.
A first meeting of the project took place in Turin, at Castle of Valentino (DIST, Turin Polytechnic) in July 2019. The seminar – entitled *The Medieval City is the City of the Friars?* – was an opportunity for a debate on the issues and ongoing research on mendicant settlements with the involvement of established scholars who debated with young researchers on mainly methodological issues (use of sources, dialogue between disciplines, research prospects, use of digital humanities, etc.) from a highly multidisciplinary perspective. The progression of scale from a territorial analysis to architecture was the common thread of the Turin seminar. This aspect was later taken up with a strong characterisation and attention to the urban context in the session *The medieval city, the city of the friars: places and spaces for intercultural exchange* held at the 9th AISU Conference in Bologna, which was the second step of the project.
The great success of the proposal, with the presentation of about 30 abstracts in response to the Call for Papers, testifies to the significant level of participation enjoyed by the subject and the growing interest shown by the international scientific community, as demonstrated among other things by the disparate origin and affiliations of the speakers who took part in the session.

The selection of the proposals received was oriented towards the inclusion of a broad, diversified range – both from a geographical point of view and from the scale of the observations, going from individual events to more complex phenomena – with specific attention to the relationships between the friars and urban and territorial dynamics. Twenty-one papers were accepted at the end of this selection process.

In order to organise the discussion of such a vast and multifaceted topic, we decided to divide the session into four sub-sessions depending on the context analyzed by the selected papers, gradually decreasing in size, starting with territorial networks and then drilling down to diocesan cities and small centres. In this way, we set out to discuss the relevance and impact of the establishment of mendicant communities in the most diverse geographical contexts, and in different types of cities. Among the topics addressed, the verification of the existence of territorial networks inherent in the different mendicant orders, but also the concept of suburbs in medieval cities, down to the early modern age. Indeed, the four sub-sessions were devoted to the following topics: *Territorial network of mendicant orders* (A1-1), *Territorial network of mendicant orders and small cities* (A1-2), and finally *Mendicant orders in medieval diocesan cities* (A1-3 and A1-4).

Through the analysis of a series of different case studies, the papers presented cover a wide geographical area, both in the Italian peninsula and in other European territories and outside Europe, analysing specific geographical areas such as Emilia-Romagna or Abruzzo, different mendicant provinces, such as the *Marchiae Tarvisine* Province in north-eastern Italy, the Province of San Francesco in the Umbria region, or the Province of Dalmatia on the eastern coast of the Adriatic. Other papers focused on a wide range of different types of cities, such as Vercelli, Brescia, Piacenza, Vicenza, Padua, Venice, Siena, Lucera, Lodi, Ferentino, Messina and, outside of Italy, Amiens and Lubecca.

Within this framework, different levels of interaction between mendicant communities and urban settlements were discussed, including friars' settlement strategies and the constraints imposed on them, the alliances they made with specific social, political and economic groups, assistance to the poor and pilgrims, the mobility of friars, discussion with the regular clergy on liturgical activities, but also on urban issues, the financing of the construction of their buildings and the expansion of the sites that have gradually entered their availability, their participation in the development of the city and the urban significance of their architectures. In fact, all this had a strong social and urban impact on medieval cities, especially in peripheral areas, where mendicants' settlements often played the role of hubs of urban growth and places of exchange between cultures and people. At the 9th AISU Conference in Bologna, these issues were addressed from a multidisciplinary and international perspective.

The diversity of disciplines, methodological approaches, scales of analysis and the variety of geographical contexts presented in this session contributed to a fruitful discussion and development of knowledge on the multiple facets of the relationship between mendicant communities and cities in Italy and Europe – a result that is one of the main objectives of the project *The Medieval City. The city of the friars*.

## Webliography

Progetto di ricerca *La città medievale. La città dei frati* / *Medieval city. City of the friars*: http://www.friarscity.eu [December 2019].

Progetto di ricerca *MHP - Medieval Heritage Platform*: https://didattica.polito.it/pls/portal30/sviluppo.tesiv.elenchi?dove=&dgrp=MHP%20%28Medieval%20Heritage%20Platform%2C%20coordinatore%20Carlo%20Tosco%29&lang=IT&opng=S&opnc= [January 2020].

# I FRANCESCANI IN EMILIA-ROMAGNA TRA CENTRI URBANI E PARA-URBANI

Paola Galetti, Marco Cavalazzi, Mila Bondi,
Mattia Francesco Antonio Cantatore[1]

*Abstract*

*The paper aims to analyse the dynamics triggered by the arrival of the communities of the Mendicant Orders in some cities and "para-urban" centres of Emilia-Romagna. The location of the convents and any changes thereof are examined, as are the reasons and the processes underlying these choices. Finally, the study investigates the way the Friars related to the pre-existing reality and the changes they caused.*

*Keywords*

*Emilia-Romagna; Topography; Franciscan monasteries*

## Introduzione

Occuparsi dell'arrivo delle comunità conventuali francescane nelle città permette di gettare uno sguardo sullo sviluppo urbanistico delle stesse attraverso il loro posizionamento nel tessuto insediativo, oltre che sulla realtà politica, economica e sociale dei vari contesti e naturalmente sui caratteri della nuova religiosità. Non a caso il numero dei conventi presenti nei centri urbani è stato individuato come elemento utile, in quanto sostenuti dalle elemosine, a valutare la consistenza del popolamento e la disponibilità finanziaria dei loro abitanti [Le Goff 1968].
È sulla topografia cittadina che ci soffermeremo, partendo da studi pregressi, in particolar modo quelli di Luigi Pellegrini sugli insediamenti francescani nell'Italia del Duecento [Pellegrini 1984], che ha sottolineato l'importanza nelle scelte del luogo di fondazione dei conventi di una ubicazione lungo o prossima a vie di comunicazione importanti, anche per la forte mobilità che caratterizzava le comunità mendicanti, vicina al circuito murario più antico, foriera in molti casi di uno sviluppo urbanistico in nuovi borghi successivamente ricompresi all'interno di una nuova cerchia. Tralasciando i vari motivi del loro radicamento urbano (come la mobilità delle comunità, garanzia della loro indipendenza rispetto ai poteri locali civili e anche religiosi) [Pellegrini 1990],

1 L'*Introduzione* e le *Conclusioni* sono state scritte da Paola Galetti, il paragrafo *I Francescani nei centri "para-urbani" della Romagna* è stato scritto da Marco Cavalazzi, il paragrafo *I Francescani a Ravenna* da Mila Bondi, e il paragrafo *I Francescani a Piacenza* da Mattia Francesco Antonio Cantatore.

© Aisu International 2020

come pure le fasi di maggiore o minore favore della popolazione verso il loro magistero e il ruolo da loro giocato nelle contese cittadine e nei rapporti tra papato e impero, è importante qui ricordare la relazione tra il posizionamento dei loro conventi e la loro capacità di attrazione all'attività in campo devozionale con la promozione di nuovi culti, con la conseguente richiesta di sepoltura nelle loro chiese e conventi.

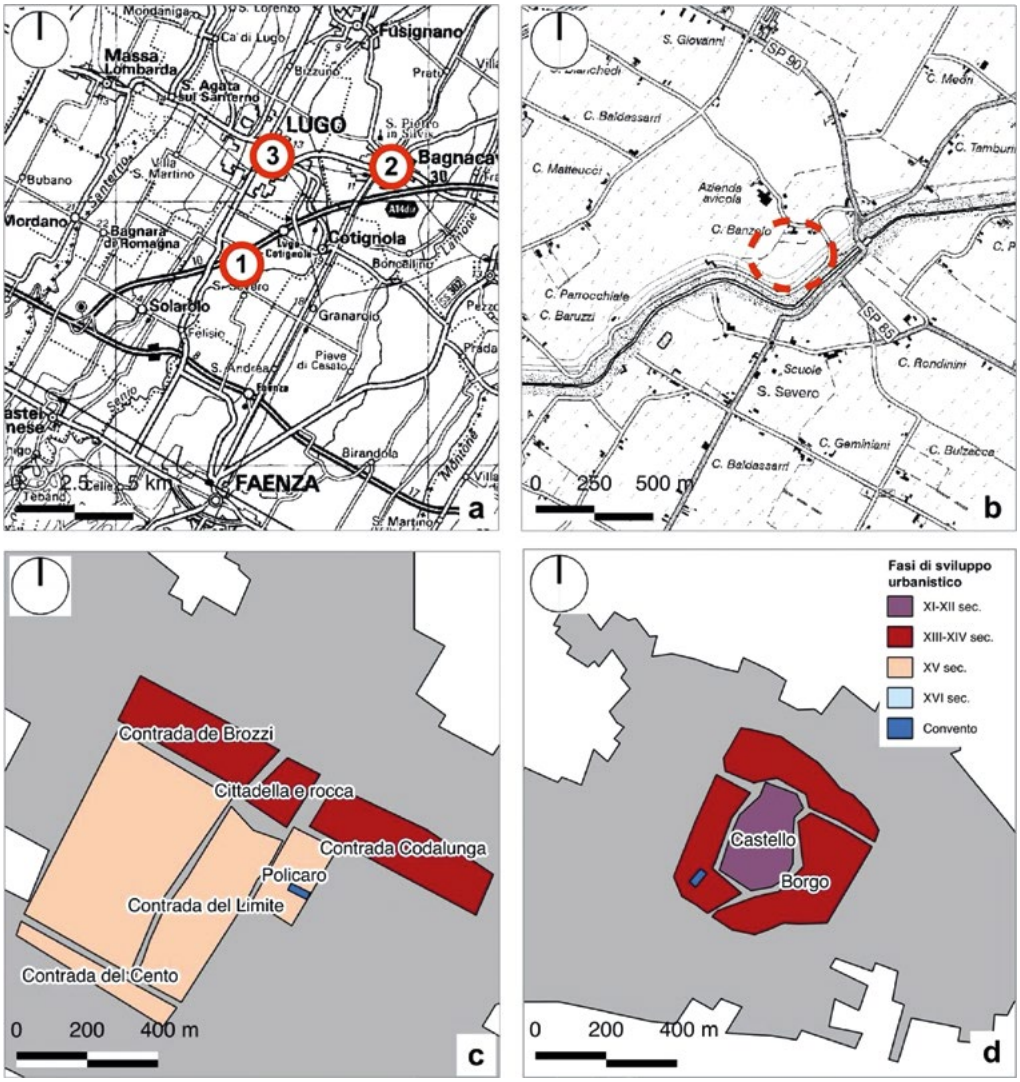
## I Francescani nei centri "para-urbani" della Romagna

Già nel corso del XIII secolo la presenza francescana nella pianura romagnola interessò non solo i centri urbani, ma anche alcuni insediamenti rurali che possiamo classificare come "para-urbani" o "quasi-città", cioè insediamenti demici con una consistenza economica, sociale e urbanistica simile a quella dei centri cittadini sede di diocesi, ma privi del titolo di *civitas* [Chittolini 1996, 85-104]. Si tratta di alcuni *castra*, comitali o arcivescovili, posti nella pianura ravennate, cioè Bagnacavallo, Lugo e Cunio (presso Cotignola) (Fig. 1a). Come si vedrà, i conventi, sorti nei pressi delle vie di comunicazione principali, esercitarono una funzione di volano nello sviluppo dei borghi esterni ai centri descritti, divenendo nel contempo una sorta di riconoscimento del loro rango para-urbano. Va fatta, però, una premessa di natura metodologica: poche sono le informazioni certe sullo sviluppo urbanistico di questi insediamenti e in alcuni casi risulta necessario limitarsi a formulare delle ipotesi.

Il primo caso esaminato è quello di Cunio, posto una decina di chilometri a nord di Faenza (Fig. 1b). Il *castrum*, noto a partire dal 1036[2], fu al centro di un comitato rurale nelle mani dei conti omonimi. Oggetto di frequenti attacchi, in particolare modo da parte dei vicini Faentini, venne distrutto e quasi completamente abbandonato a partire dal 1296 [Banzola 2006, 65-71]. Il convento di Cunio risale a un momento particolarmente precoce, perché venne costruito nel 1226 [Wadding 1647, 365]. Purtroppo, nulla si conosce della topografia del sito fortificato e della posizione del convento, che con tutta probabilità venne distrutto insieme al castello [Donati 2006, 6-9].

Al 1233 viene invece rimandata la fondazione del convento francescano di Lugo [Martelli 1983, 54-56], anche se la data risulta incerta, perché basata su documentazione parziale e andata persa. La costruzione del convento sarebbe stata voluta dal consiglio del Comune rurale ed ebbe luogo in un fondo donato dalla Comunità in una zona esterna al castello [*ibidem*], posta nei pressi dell'asse stradale che conduceva verso sud e il Faentino (Fig. 1c) e poi tramutatasi in un borgo vero e proprio, cinto da mura solo a partire dal XV-XVI secolo [Augenti et al. 2012, 167]. Lugo era un *castrum* arcivescovile edificato a partire dal 1202; dalla metà del XIII secolo divenne capoluogo dei territori imolesi "sotto la strada", posti sotto il controllo del Comune di Bologna, con quasi 300 fuochi [Ronchini 2006, 34; Mascanzoni 2005, 189-193]. Il convento ebbe in questo caso un ruolo prioritario nel definire lo sviluppo del borgo, forse già in parte esistente.

[2] Ravenna, Archivio Arcivescovile, F2001.



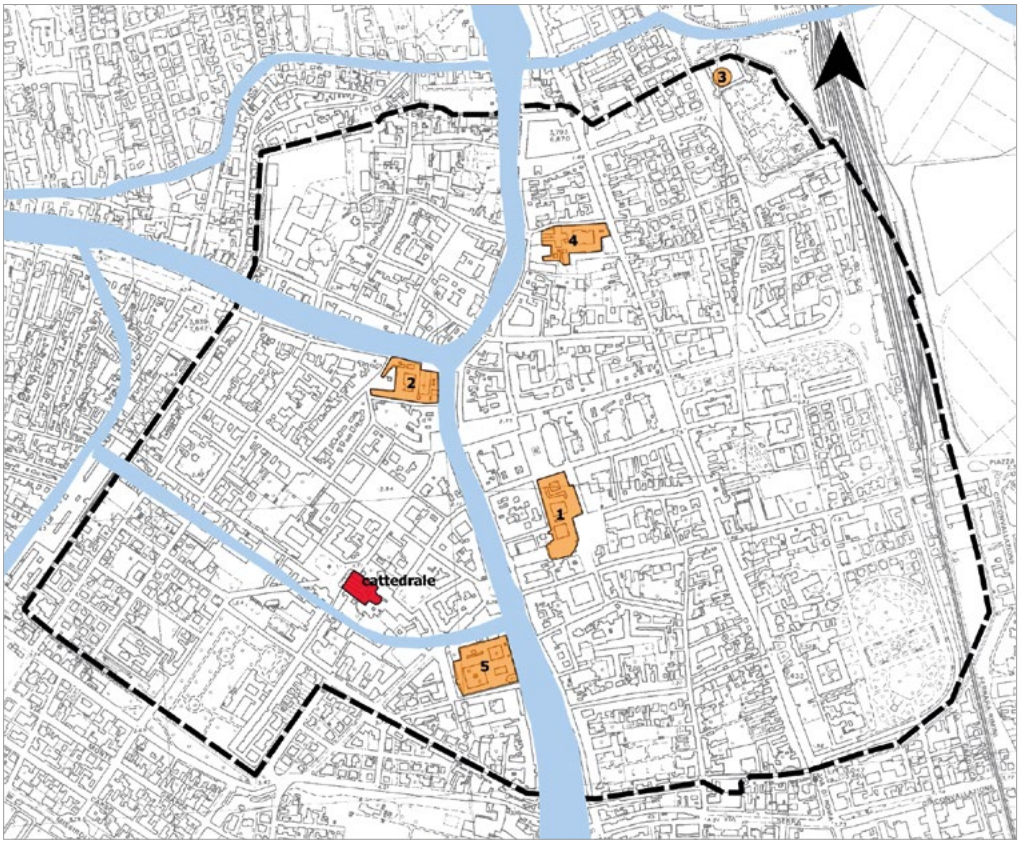

**1:** Prima linea da sinistra verso destra: carta del territorio romagnolo, indicante i centri esaminati nel paragrafo (1: Lugo (RA); 2: Bagnacavallo (RA); 3: Cunio (Cotignola, RA) e carta areale del sito archeologico del castello di Cunio. Seconda linea da sinistra a destra: sviluppo urbanistico rispettivamente del castello di Lugo e di quello di Bagnacavallo [Augenti et al. 2012, p. 78 e p.176- rielaborate dall'autore].

Bagnacavallo, infine, fu un *castrum* al centro del comitato dei conti Malvicini (stirpe derivata forse dai conti di Imola), noto nelle fonti dal 1041 e passato nel corso del XIII secolo sotto il controllo prima dei Faentini e poi dei Bolognesi [Augenti et al. 2012, 77-79]. Al 1273 risale la costruzione del convento in una zona immediatamente a sud del *castrum* altomedievale, in un'area difesa da mura solo a partire dal 1335 [Donati, Galegati, Sabattini 1996, 74]; la zona era prossima all'asse viario che, procedendo verso sud, collegava Bagnacavallo a Faenza (Fig. 1d). Dobbiamo ritenere plausibile che il convento avesse avuto un ruolo nello sviluppo di un nuovo borgo del *castrum*.

## I Francescani a Ravenna

La presenza dei Frati Minori a Ravenna è attestata da alcuni testamenti almeno dal 1218, quando disponevano di un eremo (o un ospizio) fuori le mura [Montanari 1993, 306].
Nel 1233 la sede era già intramuraria [Fantuzzi 1802a, 409-417]: la chiesa di San Mercuriale, verosimilmente donata loro dall'arcivescovo Teoderico [Montanari 1993, 306]. L'edificio aveva ospitato un monastero benedettino [Bondi 2017, 177-178] ed era localizzato nella parte Nord/Est dell'abitato, non lontano da Porta Nova (Fig. 2). Rimangono fuori porta gli Osservanti, a borgo San Mama (a Sud/Est), nei pressi del «ponte lungo et de Gazzo» [Montanari 1993, 306-307].
Nel 1261, l'arcivescovo Filippo concesse ai Minori la chiesa di San Pietro Maggiore [Fantuzzi 1802c, 371-372]. L'edificio era stato eretto in età tardoantica ed era collocato in una posizione centrale, vicino al Padenna (come tutti i principali conventi dei Mendicanti), asse centrale del sistema idrografico urbano [Mascanzoni 1993, 414]. Un'enfiteusi del 978 fa intendere che nei pressi vi fosse il ponte *Cipitellum*, che collegava con la zona dell'episcopio [Benericetti 2002, 36-39, n. 205]. È menzionata anche una *platea publica*, da alcuni interpretata come piazza [Mascanzoni 1993, 413]. I frati iniziarono subito con il restauro della basilica e con la costruzione di un chiostro a Nord, però i lavori procedettero con lentezza: nel 1316 Lamberto da Polenta lasciò 20 lire al convento per la sua costruzione, oltre a 20 soldi per ogni frate [Fantuzzi 1802b, 181, n. CVIII]. La famiglia dei Da Polenta ebbe un rapporto particolare con i francescani ravennati e a Chiara, figlia di Guido da Polenta, è attribuita la fondazione del convento di Santa Chiara attorno al 1250 [Tarlazzi 1852, 171; Montanari 1993, 303-305].
Nel 1288 il convento era in miseria [Montanari 1993, 307][3]. Le comunità dei mendicanti, infatti, rimasero a lungo escluse dal potere economico, di cui invece disponevano le principali abbazie benedettine e dei canonici portuensi [Giovanni, Ricci 1985, 93].
Oltre a ciò, va sottolineato che l'arrivo dei mendicanti non ebbe come risultato la riorganizzazione degli spazi urbani [Giovanni, Ricci 1985, 93], limitandosi al riadattamento di precedenti strutture religiose. C'è chi ha visto un contributo dei nuovi ordini nell'introduzione di tecniche e materiali costruttivi più durevoli, testimoniata anche dalla ripresa di una produzione laterizia in città non più attestata dal VI secolo [Cirelli 2008, 176-177], ma mancano collegamenti diretti tra l'istituzione di un convento e l'inizio delle produzioni.
Nei secoli XII e XIII, Ravenna non sembra segnata dal decollo socio-urbanistico individuato in numerose altre città, così come sembra mancare un consapevole piano urbanistico di rinnovamento degli spazi e del tessuto urbano [Mascanzoni 1993, 410 e 423]. L'assenza di una progettazione e regolamentazione degli spazi è sottolineata dal fatto che, anche in aree centrali della città, nel XIII e soprattutto XIV secolo sono attestate delle botteghe e delle fornaci ceramiche, altrove dislocate all'esterno delle mura o

[3] Ravenna, Archivio di Stato, Corporazioni Religiose Soppresse, Classe vol. 378, n. 4 c. 2r.




**2:** Localizzazione dei conventi dei mendicanti (1: San Francesco; 2: San Domenico; 3: area dove sorgeva San Mercuriale; 4: San Giovanni Battista - Carmelitani; 5: San Nicolò - Agostiniani). Da notare la prossimità degli edifici con il corso del Padenna [CTR- Rielaborazione dell'autore].

in zone marginali. Anche nelle aree limitrofe al convento sono attestate alcune botteghe [Cirelli 2008, 190] (Fig. 162).
Rimane da chiarire se i Francescani siano stati in un qualche modo coinvolti nella realizzazione di piazza San Francesco, antistante la chiesa, e di che tipo di intervento si trattò. È comunque condivisa l'idea che la piazza divenne uno spazio alternativo, anche se non in conflitto, con l'area dei mercati, posta più a nord, non lontano dal nuovo palazzo comunale [Cirelli 2008, 197-198].

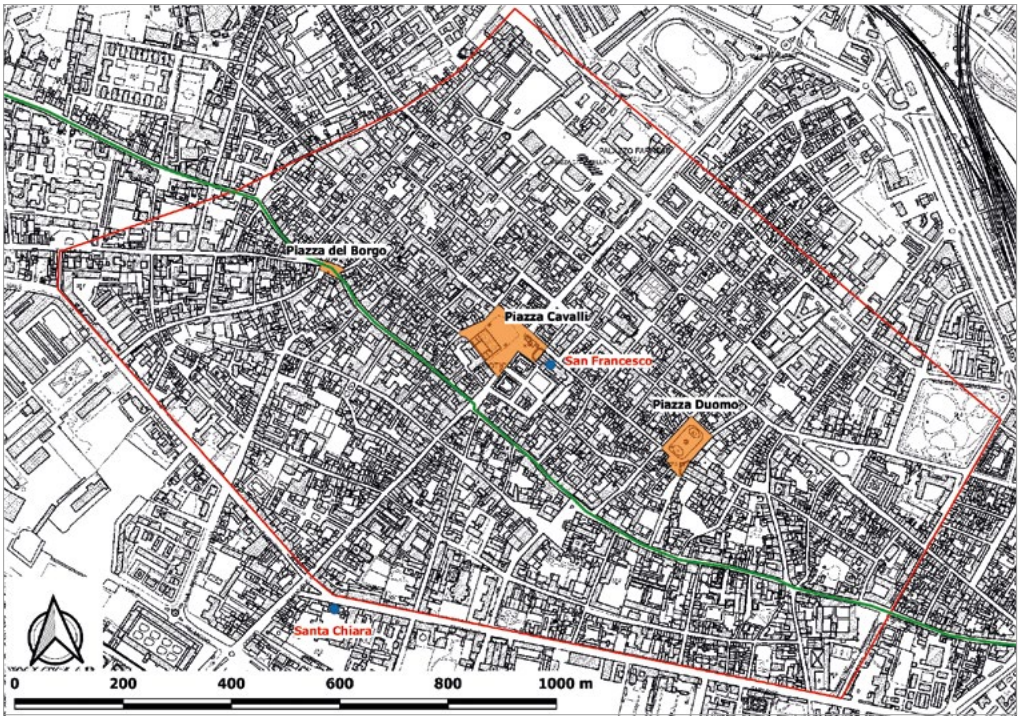
## I Francescani a Piacenza

Imprescindibile per approcciarsi alle vicende dei Francescani a Piacenza è il volume dedicato alla loro basilica [Boiardi 1998]. Oltre a questo, altri studi si sono occupati dell'arrivo dei Frati Minori in città, del loro ruolo e della fabbrica della basilica [Spigaroli 1983, 149-154; Gigli 1983, 142-192; Racine 1984b, 373-390; Siboni 1986, 48-49; Valenzano 1997, 559-568; Spigaroli 1999].

Si è concordi nel porre l'arrivo dei Francescani in città alla fine del terzo decennio del XIII secolo [Campi 1651, 139-143; Zanotti 1998, 56-57; Castignoli 2007, 110]. Il primo stanziamento fu in periferia, nel luogo ove ora sorge il convento di Santa Chiara su Stradone Farnese [Siboni 1986, 48-49,132; Castignoli 2007, 110]. Lo stabilirsi dei Minori a Piacenza va inserito nel più ampio quadro della lotta alle eresie che si andavano diffondendo nel nord Italia nel XIII secolo [Racine 1984b, 373-390; Castignoli 2007, 109-124]. L'aspetto interessante è che, in circa 50 anni, i Francescani ottennero, grazie a una fortunata congiuntura politica, da Ubertino Landi, esponente di una importante famiglia ghibellina piacentina, i lotti su cui edificare il nuovo monastero, là dove stava sorgendo la nuova piazza principale della città [Spigaroli 1999; Castignoli 2007, 120-123], a sua volta posta a ridosso della via Francigena e su uno dei principali assi stradali che conducevano verso la Val Trebbia e i passi appenninici [Racine 1984a, 31-48].
Sembra verificarsi uno stretto parallelismo tra la sempre maggiore forza politica dei Minori e il loro avvicinamento al centro città. La fabbrica della nuova basilica destò proteste molto feroci da parte del vescovo e dei rettori delle parrocchie circumvicine preoccupati di perdere gran parte dei fedeli. Nonostante l'ostruzionismo del clero secolare, i Francescani non desistettero dal loro intento e, dopo la demolizione degli edifici preesistenti, nel 1279 avevano già il loro nuovo monastero [Biggi 1998, 92]. A nulla valse nemmeno la scomunica dei Minori piacentini, confermata dopo la loro condanna a seguito del processo ecclesiastico del 1282[4] [Biggi 1998, 85-110; Spigaroli 1999; Castignoli 2007, 120-123].
Come già detto, da una zona periferica della città duecentesca, l'attuale convento di santa Chiara, i Minori si spostarono nel cuore cittadino con un intervento urbanistico dirompente. L'impatto della fabbrica francescana non fu attenuato dal fatto che durante l'edificazione della basilica questo settore della città fosse in preda ad un certo fervore edilizio che stava comportando una modifica dell'impianto urbano anche molto consistente per la creazione di piazza Cavalli e di quello oggi conosciuto come Palazzo Gotico. Questo importante intervento urbanistico volto a realizzare il centro comunale di Piacenza ha scompaginato del tutto l'impianto regolare degli isolati romani che si conservano tutt'ora per buona parte della città: lo stesso Palazzo gotico è fuori asse rispetto ai cardini e decumani di derivazione classica. La basilica francescana, pur prevedendo la demolizione di diverse case e l'accorpamento di due isolati, verosimilmente prima divisi da una strada, si pone perfettamente parallela ai cardini romani di via XX settembre e di via Sopramuro. Oggi la basilica ha sul lato sud e sul fronte due spiazzi; quello sul fronte che la mette in comunicazione con piazza Cavalli e quello a sud con via Sopramuro, piazzale Plebiscito. Quest'ultimo fino a fine Ottocento era ancora occupato dai chiostri della chiesa. Poiché l'area è stata indagata solo tramite trincee volte alla posa di sottoservizi[5], non si hanno molti dati archeologici, se non il

[4] Parma, Archivio di Stato, *Diplomatico*, Varie.

[5] Parma, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, *Archivio documentazione e pratiche di scavo*, faldone 1, Piazza Plebiscito 2003 e Piazza Plebiscito 2012.




**3:** Carta di Piacenza su CTR 1:5000 con indicati: in verde la via Francigena; in rosso il circuito murario del 1265; in arancione le principali piazze; in blu il convento di Santa Chiara, prima sede dei Francescani, e la basilica di San Francesco su piazza Cavalli [Rielaborazione dell'autore].

rinvenimento di strutture attribuite proprio ai chiostri ed agli annessi della basilica. Questo stato di cose impedisce ad oggi un approfondito confronto tra fonte scritta e fonte materiale.

## Conclusioni

I tre contesti illustrati, diversi in quanto da un lato siamo di fronte a due città di antica fondazione (Ravenna e Piacenza) e dall'altro a tre insediamenti fortificati rurali ricchi e popolosi, ma non sedi di diocesi e privi del titolo di *civitas* (Cunio, Bagnacavallo e Lugo), presentano un tratto comune, costituito dal fatto che i nuovi conventi costituirono un polo di aggregazione del popolamento volto a incidere variamente sulla topografia urbana precedente. Nei centri "para-urbani" romagnoli (in particolar modo Bagnacavallo e Lugo) le comunità mendicanti, posizionatesi al di fuori del circuito murario del *castrum,* favorirono lo sviluppo di borghi esterni, successivamente inglobati in una nuova cerchia, costituendo nel contempo un fattore di riconoscimento di un ruolo degli stessi come "quasi *civitates*"; a Ravenna la loro presenza è attestata fuori dalle mura, ma soprattutto anche al loro interno, venendo a originare un polo alternativo della vita cittadina rispetto alla zona dei mercati; a Piacenza il loro stanziamento, in un

primo tempo nel terzo decennio del XIII secolo dislocato subito fuori le mura, assistette dopo circa cinquanta anni all'avvicinamento, con la fabbrica della nuova chiesa, a quello che si stava realizzando come centro comunale della vita cittadina (apertura della Piazza e costruzione del Palazzo comunale), nonostante le resistenze del clero secolare, in particolar modo delle parrocchie vicine, preoccupate di perdere fedeli.
Un elemento di differenziazione tra le due città di Ravenna e Piacenza è rappresentato dal fatto che nella prima le sedi intramurarie si limitarono al restauro/riadattamento di precedenti edifici religiosi, mentre nella seconda si assistette a una nuova edificazione in un settore urbano caratterizzato da un forte fervore edilizio volto a modificare l'impianto urbanistico, con un effetto maggiormente dirompente sull'impianto precedente.
Altro dato significativo da segnalare è lo stretto legame di tutte le fondazioni con la rete viaria (a riprova della necessità di tutelare la mobilità delle comunità): per Bagnacavallo e Lugo con la strada che collegava i due centri con Faenza; per Ravenna con le porte cittadine (chiesa di san Mercuriale, presso Porta Nova), con gli assi viari interni e l'asse centrale del sistema idrografico urbano (il Padenna); per Piacenza dapprima con la via verso il Po e successivamente con la via Francigena. Da ultimo occorre ricordare, tenendo conto delle differenti modalità di inserimento nei contesti urbani, le dedicazioni delle fondazioni religiose, importante dato sul piano devozionale con ricaduta sull'attrattività di queste ultime: a Ravenna San Mercuriale, San Pietro/San Francesco (va ricordato che le comunità si inserirono su strutture preesistenti) e Santa Chiara, a Piacenza Santa Chiara e San Francesco, a Lugo e Bagnacavallo San Francesco (a Cunio la dedicazione rimane sconosciuta).

## Bibliografia

ALBERZONI, M.P. (2006). *Gli Ordini mendicanti e il papa*, in *Le culture di Bonifacio VIII, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medio Evo*, pp.109-148.

AUGENTI, A., FICARA, M., RAVAIOLI, E. (2012). *Atlante dei Beni archeologici della provincia di Ravenna,* I, *Il paesaggio monumentale del Medioevo,* Bologna, Ante Quem.

BANZOLA, M. (2006). *Il castello di Cunio: storia degli studi e stato delle conoscenze,* in *Cotignola tra Archeologia e Storia. Le vicende di un territorio,* a cura di C. Guarnieri e G. Montevecchi, Fusignano (RA), Grafiche Morandi, pp. 65-71.

*Le carte ravennati del secolo decimo. Archivio arcivescovile (aa. 976-999)* (2002), a cura di R. Benericetti, Imola, University Press Bologna.

BIGGI, F. (1998). *"Anathema sit" Il processo ecclesiastico e la scomunica dei Frati Minori di Piacenza nel cartolario duecentesco di S. Francesco di piazza*, in *La basilica di San Francesco in Piacenza tra cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, a cura di G. Boiardi, Parma, La Pilotta, pp. 85-110.

*La basilica di San Francesco in Piacenza tra storia, cultura, arte e spiritualità nel 720° di fondazione* (1998), a cura di G. Boiardi, Parma, La Pilotta.

BONDI, M. (2017). *Proprietà e spazi monastici tra VIII e XIII secolo. Il caso di Ravenna e Classe.* Bologna, Bononia University Press.

CAMPI, P. M. (1651). *dell'historia ecclesiastica di Piacenza*, II, Piacenza, Per Giovanni Bazachi Stampatore Camerale.

CASTIGNOLI, P. (2007). *Il ruolo dei Frati Minori nel governo del comune di Piacenza durante il secolo XIII,* in *I Francescani e la politica (secc. XIII-XVII). Atti del Convegno internazionale di studi (Palermo, 3-7 dicembre 2002)*, a cura di G. Musotto, Palermo, Officina di studi medievali, pp. 109-124.

CHITTOLINI, G. (1996). *Città, comunità e feudi nell'Italia centro-settentrionale (secoli XIV-XVI),* Milano, Unicopli.

CICOGNANI, E., NOVARA, P. (1995). *I chiostri francescani di Ravenna: fasi costruttive e materiali*, in «Studi Romagnoli» vol. 46, pp. 229-259.

CIRELLI, E. (2008). *Ravenna: archeologia di una città*, Firenze, Edizioni della casa del Giglio.

DONATI, L. (2006). *Insediamento storico e strutture territoriali nel comune di Cotignola*, in *Cotignola tra Archeologia e Storia. Le vicende di un territorio,* a cura di C. Guarnieri e G. Montevecchi, Fusignano (RA), Grafiche Morandi, pp. 57-64.

DONATI, P., GALEGATI, S., SABATINI, E. (1996). *Bagnacavallo. Dal territorio al centro storico (sec. VII-XIX)*, Faenza, EditFaenza.

FANTUZZI, M. (1802a). *Monumenti Ravennati de secoli di Mezzo per la maggior parte inediti* II, Venezia, Francesco Andreola.

FANTUZZI, M. (1802b). *Monumenti Ravennati de secoli di Mezzo per la maggior parte inediti* III, Venezia, Francesco Andreola.

FANTUZZI, M. (1802c). *Monumenti Ravennati de secoli di Mezzo per la maggior parte inediti* IV, Venezia, Francesco Andreola.

FEDERICI, V. (1907). *Regesto di S. Apollinare Nuovo*, Roma, E. Loescher e W. Regenberg.

*I Francescani in Emilia* (1984), Atti del Convegno (Piacenza, 17-19 febbraio 1983), in «Storia della città», vol. XXVI-XXVII.

GIGLI, A. (1983). *Insediamenti francescani nel Piacentino*, in *Testimonianze di storia piacentina nelle rassegne di musica antica (1981-1983)*, a cura di F. Milana, Piacenza, Amministrazione provinciale, pp. 142-192.

GIOVANNINI, C., RICCI, G. (1985). *Le città nella storia d'Italia. Ravenna*, Bari, Laterza.

LE GOFF, J. (1968). *Apostolat mendiant et fait urbain dans la France médiévale: l'implantation des ordres mendiants. Programme-questionnaire pour une enquête*, in «Annales. Sociétés Economies Civilisations», vol. XXIII, pp.335-352.

MARTELLI, M. (1983). *Storia di Lugo di Romagna in chiave francescana. I (1218-1828),* Lugo (RA), Walberti Edizioni.

MASCANZONI, L. (1993). *Edilizia e urbanistica dopo il Mille: alcune linee di sviluppo*, in *Storia di Ravenna, Dal Mille alla fine della signoria polentana*, a cura di A. Vasina, Venezia, Marsilio pp. 395-445.

MASCANZONI, L. (2010). *Guido Deotaiti e Flordebella. Antroponimia romagnola nel '200. Il Quaternus fumantiom comitatus Ymole (1265 ca.) edizione e studio,* Bologna, Pàtron Editore.

*Monasteri e Conventi Francescani in Emilia-Romagna* (1995)*,* a cura di G. Maioli, con la collaborazione di P. Onofrio Gianaroli O.F.M., Bologna, Re Enzo Editrice-Carisbo.

MONTANARI, G. (1993). *Istituzioni ecclesiastiche e vita religiosa nella diocesi di Ravenna*, in *Storia di Ravenna, Dal Mille alla fine della signoria polentana*, a cura di A. Vasina, Venezia, Marsilio, pp. 259-340.

PELLEGRINI, L. (1984). *Insediamenti francescani nell'Italia del Duecento*, Roma, Laurentianum.

PELLEGRINI, L. (1990). *Vescovi e ordini mendicanti*, in *Vescovi e diocesi in Italia dal XIV alla metà del XVI secolo*, I, Roma, Herder, pp.183-258.

RACINE, P. (1984a). *Piacenza nell'anno Mille*, in *Storia di Piacenza. Dal vescovo conte alla signoria*, III, Piacenza, Cassa di Risparmio di Piacenza, pp. 31-48.

RACINE, P. (1984b). *Il movimento ereticale*, in *Storia di Piacenza. Dal vescovo conte alla signoria*, III, Piacenza, Cassa di Risparmio di Piacenza, pp. 373-390.

RONCHINI, M. (2006). *Le origini di Lugo alla luce di nuovi documenti (secc. X-XI)*, in *Studi Romagnoli,* n. 57, pp. 33-51.

SIBONI, A. (1986). *Le antiche chiese monasteri e ospedali della città di Piacenza (aperte, chiuse, scomparse)*, Piacenza, Banca di Piacenza.

SPIGAROLI, M. (1983). *Tempio francescano, palazzo pubblico, piazza della città: Piacenza alla fine del XIII secolo*, in *Storia della città*, nn. 26-27 (numero monografico riservato agli atti del convegno "I Francescani in Emilia", Piacenza, 17-19 febbraio 1983), Milano, Electa, pp. 149-154.

*Piacenza, la città e le piazze* (1999), a cura di M. Spigaroli, Piacenza, Tep.

TARLAZZI, A. (1852). *Memorie Sacre Di Ravenna Scritte Dal Sacerdote Antonio Tarlazzi in continuazione di quelle pubblicate dal canonico Girolami Fabri*, Ravenna, Tipografia del venerabile Seminario arcivescovile.

VALENZANO, G. (1997). *Architettura gotica nelle chiese di Piacenza*, in *Storia di Piacenza. Dalla signoria viscontea al principato farnesiano (1313-1545)*, vol. III, Piacenza, Le.Co Editore, pp. 551-588.

WADDING, G. (1647). *Annales Minorum,* I, Lugduni.

ZANOTTI, G. (1998). *I Francescani a Piacenza*, in *La basilica di San Francesco in Piacenza tra cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, a cura di G. Boiardi, Parma, La Pilotta, pp. 55-84.

## *Elenco delle fonti archivistiche*

Parma, Archivio di Stato, *Diplomatico*, Varie.

Parma, Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Archivio documentazione e pratiche di scavo, faldone 1, Piazza Plebiscito 2003 e Piazza Plebiscito 2012.

Ravenna, Archivio Arcivescovile, pergamena F2001.

Ravenna, Archivio di Stato, Corporazioni Religiose Soppresse, Classe vol. 378, n. 4 c. 2r.

# FRANCESCANESIMO FEMMINILE E CITTÀ NELLA PROVINCIA *MARCHIAE TARVISINE*: NUOVE PROPOSTE DI LETTURA DELLO SVILUPPO URBANO MEDIEVALE

Davide Tramarin

*Abstract*

*The Mendicant Orders are recognised for their fundamental role in the development of the medieval city, but the female orders have not been considered. Looking at the Franciscan Order, it is possible to argue that even the Poor Clare monasteries were important vectors of urban organisation. This assumption is demonstrated with the study of four foundations located in northeastern Italy: two from the initial spread in the13th century and two from the Observance period of the 15th century.*

*Keywords*

*Clares; North Italy; Franciscanism*

## Introduzione

Al momento della loro prima diffusione, gli ordini mendicanti si innestarono nel processo di crescita e sviluppo che nel XIII secolo interessò gli spazi urbani delle città dell'Italia centro-settentrionale [Merlo 2003, 28-118]. Ciò avvenne contribuendo in maniera determinante ai cambiamenti topografici con modalità che sono state dibattute e affrontate dalla critica [Spazio Umiltà 1984; Bruzelius 2014].

Se il protagonismo delle parti maschili è risaputo, nuovi interrogativi vanno posti a riguardo di quelle femminili. Capita spesso, infatti, che nell'approccio allo studio del monachesimo femminile l'analisi delle dinamiche di relazione fra le singole fondazioni e lo spazio urbano passi in secondo piano o non sia considerata. Per l'ambito francescano, la prescrizione della rigida clausura imposta alle comunità di clarisse pare aver precluso la volontà di indagare il ruolo dei loro complessi nello sviluppo delle città.

Verranno presentati gli esiti di una ricerca che dà risposte a tale quesito, attraverso una ricognizione a campione su due casi del primo periodo di diffusione dell'Ordine, ovvero quello damianita dei primi decenni del Duecento, e su altri due casi nati grazie all'affermazione dell'Osservanza nel Quattrocento. Tutti e quattro gli esempi appartennero alla circoscrizione territoriale dei Minori della *Provincia Marchiae Tarvisine*, che sostanzialmente comprendeva l'Italia nord orientale [Pellegrini 1984, 217].

© Aisu International 2020

In premessa è però necessario chiarire quali fossero le radici del rapporto fra la religiosità femminile e il francescanesimo nel XIII secolo. Nel generale contesto di crisi del monachesimo, dalla seconda metà del XII secolo in Europa iniziarono a verificarsi esperienze alternative, in cui gruppi di donne vivevano in comune nei centri urbani o nei sobborghi, vicino alle porte delle città, agli ospedali o ai cimiteri, per dedicarsi alla preghiera e alle attività caritatevoli.
Una tendenza sociale definita «movimento religioso femminile» [Grundmann 1974], al quale va ricondotto anche il gruppo aggregatosi intorno a Chiara a San Damiano ad Assisi a partire dal 1211. A quel tempo in Italia esistevano analoghe esperienze spontanee che spesso furono normalizzate dalla Chiesa utilizzando il francescanesimo come strumento di catalizzazione [Gennaro 1980, 168]. Fu il cardinale Ugolino d'Ostia, poi papa Gregorio IX nel 1227, ad avviare la riforma con l'istituzione dell'*Ordo Sancti Damiani*, che fu sì ancorato all'alveo dei Minori, ma con l'imposizione della clausura e la prescrizione di una forma di vita monastica sul modello benedettino [Alberzoni 1995].
Il cambiamento non fu subitaneo e si confrontò con l'identità sociale iniziale dei primi gruppi di religiose che nelle città erano state ricondotte al francescanesimo. Ecco perché, considerando i primi insediamenti damianiti in rapporto alla topografia delle città, possono essere ricercate ricadute dirette sull'organizzazione dello spazio urbano.

## Il primo periodo, i casi di Verona e Trento

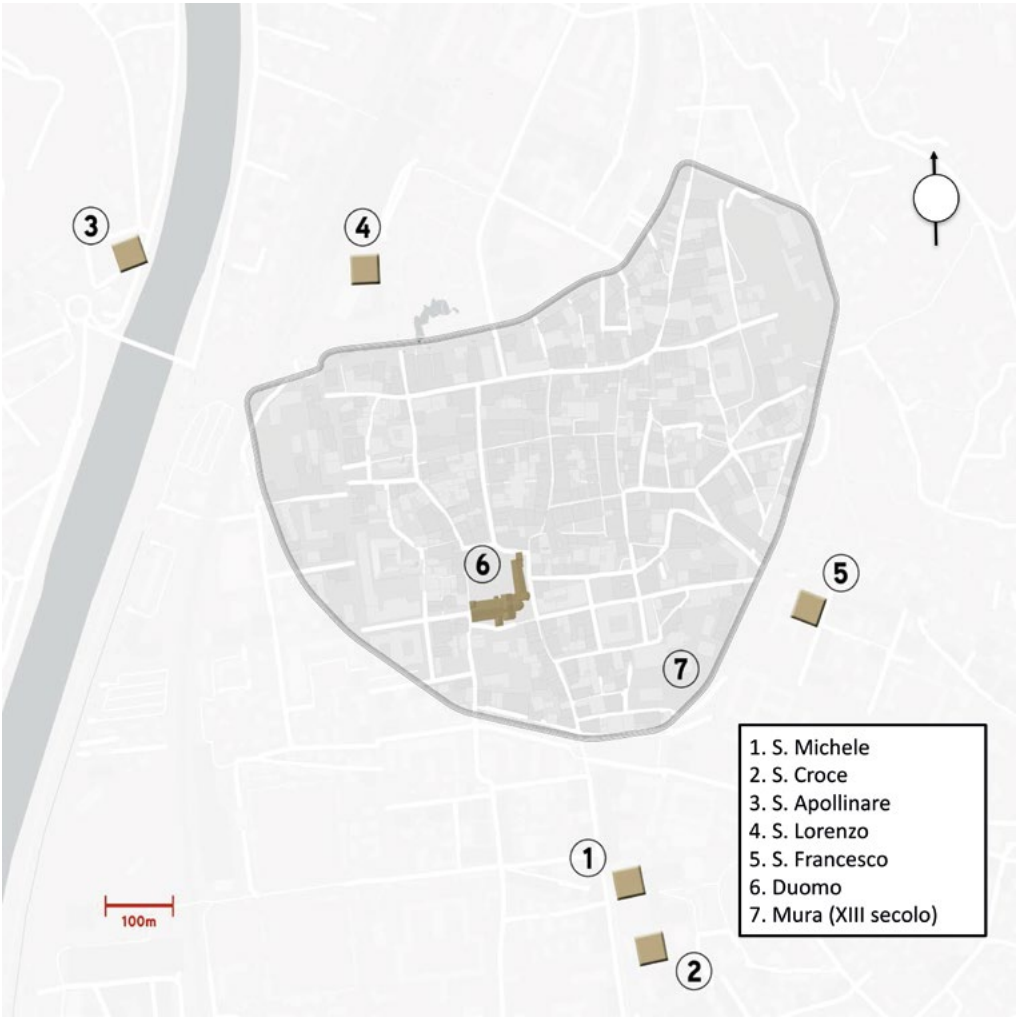
Verona e Trento il 18 agosto 1228 furono citati fra i primi ventiquattro complessi damianiti in Italia [Oliger 1912, 207-208]. È un dato fondamentale per attestare la rappresentatività dei due insediamenti per l'Italia settentrionale.
Il primo fu istituito in una Verona che proprio nel 1228, con il varo degli Statuti comunali, raggiunse un punto d'arrivo storicamente fondamentale. Nei decenni precedenti, assieme alla crescita economica, era principiata una nuova definizione dell'assetto urbano e gli abitanti erano aumentati sensibilmente. Si erano formati borghi e quartieri, sia intra che extra-murari, ciascuno con le proprie fabbriche religiose di riferimento e, grazie alle associazioni di arti e mestieri, le attività commerciali e produttive erano state organizzate strategicamente nelle varie zone della città [Zuliani 1978].
Fra queste, il Campomarzo, zona di suburbio esterno alle mura e sede di un mercato, era oggetto di sviluppo e qui fu istituita S. Maria delle Vergini: un'ubicazione «né casuale, né insignificante» [Varanini 1984, 101]. Sul piano sociale nel monastero confluirono delle donne provenienti da un'esperienza comunitaria dedicata all'assistenza ai lebbrosi in zona Basso Acquar, mentre su quello amministrativo il terreno di edificazione fu concesso al vescovo dal Comune. Una prassi che denota la volontà del potere civico di legare i punti di riferimento religiosi alla pianificazione territoriale [Rigon 2016, 127-143]. Si pensi che a Verona tale politica nella seconda metà del XIII secolo fu gestita da un apposito *consilium gastaldionum monasteriorum Veronae*, mentre già tra il 1211 e il 1212 il consiglio comunale aveva discusso sulla concessione di terreni del Campomarzo a enti religiosi [Rigon 2016, 133-134].




**1:** Carta dell'Almagià. Dettaglio dell'area del Campomarzo a Verona, 1465 [ASVe -Archivio di stato di Venezia].

Dalla metà del XII secolo il quartiere Maggiore fu ampliato verso sud-est oltre l'Adige [Zuliani 1987, 178] e S. Maria delle Vergini fu parte del processo. Nelle vicinanze si trovava un importante snodo viario, il Ponte delle Navi, che a sua volta si legava direttamente all'antico decumano attraverso Porta Leoni, da e verso la piazza delle Erbe e il palazzo comunale. Un fondamentale riferimento fu fissato quando nel 1261 i Minori si insediarono a S. Fermo Maggiore, anche ottenendo i diritti sulla vicina riva e sul porto [De Sandre Gasparini 2004, 109-110]. Allo stesso tempo i frati si avvicinarono alle consorelle di S. Maria delle Vergini, alle quali erano tenuti ad assicurare il loro supporto. Non a caso risale al 1238 una bolla papale che richiedeva di designare alla predicazione un frate ogni seconda domenica del mese per raccogliere le elemosine in favore del monastero damianita [Maccagnan 2000, 65-66]. La missiva parla di *predicatio generalis*, un'espressione che potrebbe essere ricondotta a un'attività svolta nello spazio pubblico limitrofo al monastero. Del resto il Campomarzo, per la presenza del mercato, poteva essere un luogo di aggregazione ideale per la predicazione che, oltre a essere un'attività distintiva dei mendicanti, spesso concorreva al mutamento degli spazi cittadini.
Con gli Scaligeri l'evoluzione di Verona proseguì, soprattutto con la costruzione di una nuova cinta muraria che entro il secondo decennio del XIV inglobò i fronti edilizi duecenteschi e i cui effetti sull'impianto della città sono apprezzabili nella carta dell'Almagià, realizzata intorno al 1465 dalla Serenissima di Venezia [Lodi 2014, 115-124]. Il Campomarzo fu suddiviso in Piccolo e Grande e, assieme a S. Maria delle Vergini, nel primo rientrò l'abitato che si era venuto a formare entro la seconda metà del XV secolo (Fig. 1). Quindi nei decenni seguenti all'istituzione del monastero damianita si verificò la formazione di un vero e proprio borgo ai cui estremi si trovavano Porta Vescovo in uscita dalla città e il Ponte delle Navi nei pressi di San Fermo per andare e venire verso il centro.

Il caso di Trento risponde a dinamiche ancor più evidenti. L'8 settembre 1229, il vescovo Gerardo donò a una comunità di religiose la chiesa di S. Michele, già appartenente ai canonici della Cattedrale e posta nelle vicinanze della chiesa di S. Croce dei crociferi, per istituirvi un monastero damianita. Stando a quanto raccontato dal Mariani e poi confermato dalla storiografia, prima la comunità era a S. Apollinare sotto la direzione dei benedettini come "collegio di vergini" senza obbligo di clausura [Mariani 1673, 142]. Gobbi ha definito tale esperienza «minoritismo indigeno» [Gobbi 1991, 14-16]. Dopo l'iniziale formazione spontanea il gruppo di donne fu quindi catalizzato dal movimento francescano. I Minori, giunti a Trento nel 1221, trovarono ospitalità proprio a S. Apollinare [Pamato 1996, 93-97] e ciò suggerisce che, per l'appunto, negli anni successivi avessero ricondotto le religiose alla forma di vita damianita.




**2:** Pianta di Trento con le indicazioni delle posizioni degli edifici religiosi[disegno dell'autore e di Enrico Brocca].

Lo stesso Gobbi ha affrontato in termini generali le implicazioni della nascita del monastero di S. Michele, rilevandone il posizionamento appena fuori dalle mura, la contiguità al quartiere del Borgonovo infittitosi nei primi decenni del Duecento e alla Porta Veronese, entro la quale si stanziarono le nuove classi di mercanti [Gobbi 1991, 17-20]. Ma si possono aggiungere ulteriori considerazioni.
Durante la prima metà del XIII, Trento (Fig. 2) raggiunse una conformazione unitaria con l'annessione dei borghi medievali alla città più antica, dove avevano sede la corte vescovile e il mercato. Nel 1212 il vescovo Federico Wanga (1207-1218) posò la prima pietra della nuova Cattedrale e di seguito avviò la costruzione di una nuova cinta muraria [Bocchi Orlandini 1983, 47-68; Curzel 2011, 86; Peroni 2012, 55]. Per la sua posizione di allacciamento fra l'entroterra veneto e il territorio tedesco, Trento si sviluppò in modo conforme verso due direttrici e questa strutturazione fu accompagnata dalla costruzione di fondazioni religiose intorno alle quali si formarono agglomerati suburbani. In tal senso furono determinanti S. Lorenzo a nord, fondato dai benedettini nel 1146 e passato ai Domenicani nel 1235, e quello di S. Croce a sud, eretto dai crociferi nel 1183. Il primo guidò la formazione del borgo di S. Martino, dove sorse un ospedale per chi proveniva e andava verso il Tirolo e che era una zona aggregante per i trasportatori e le corporazioni che basavano le proprie attività commerciali sull'Adige; il secondo era sede di un altro ospedale, che invece offriva assistenza e rifugio ai pellegrini e ai viandanti della strada atesina da e verso Verona, e stimolò la formazione del borgo di S. Croce, sviluppatosi in particolare nel corso del XIII secolo [Bocchi Orlandini 1983, 41-43].
La chiesa di S. Michele, ancor oggi contigua alla chiesa di S. Croce, fu fondata nel corso del XII secolo. Le damianite si stanziarono quindi in un'area urbana molto ricettiva. A tal proposito, è fondamentale sottolineare come in due documenti datati 1244 si trovi il riferimento all'esistenza di un ente con finalità assistenziali nato a fianco del monastero di S. Michele, nell'ambito del quale *fratres* e *sorores* avrebbero condiviso un'esperienza di carità destinata a dissolversi con l'irregimentazione istituzionale dell'esperienza minoritica femminile [Varanini 1994, 276-277; Polli 2014, 48-50]. È allora possibile che, almeno ai suoi inizi, la comunità fosse coinvolta nel cruciale dinamismo e nella ricettività della zona a sud a Trento.

## Il periodo dell'Osservanza, i casi di Mantova e Murano

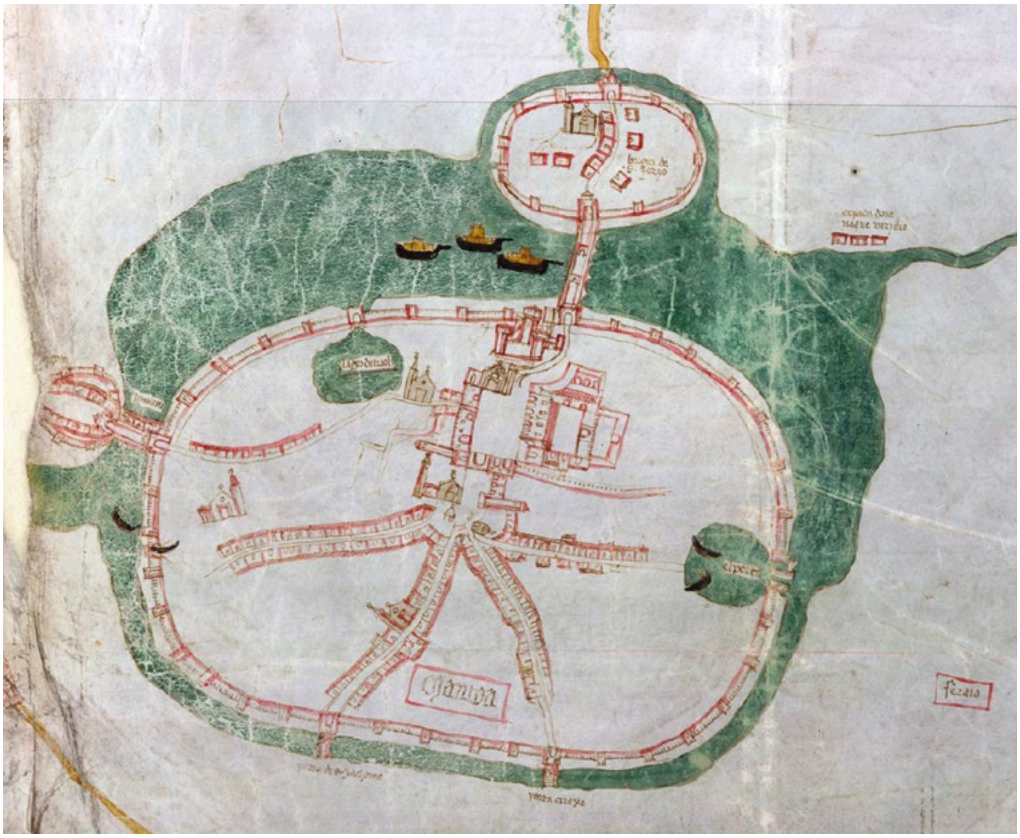
I casi di fondazioni di clarisse dell'Osservanza da inserire nel parallelismo di questo contributo potrebbero essere più numerosi, ma i due all'oggetto risultano di maggior interesse perché appartennero a dei territori complessi e il primo, S. Paola a Mantova, fu il punto di partenza della diffusione dell'Osservanza francescana femminile in Italia settentrionale.
Già Berzaghi ha in breve sottolineato come per la costruzione di questo monastero – intorno al 1430 il nucleo principale era concluso – fosse stata scelta un'area periferica e di nuova urbanizzazione, situata appena all'interno della nuova cinta muraria elevata da Francesco I Gonzaga agli inizi del Quattrocento, nonché di interesse economico perché era sede della fiera dei buoi, una destinazione d'uso perdurata fino alla metà dell'Ottocento [Berzaghi 2009, 80-81].




**3:** Catasto teresiano, dettaglio dell'area del monastero di S. Paola [ASMn - Archivio di Stato di Mantova].

Si consideri che i Minori osservanti, assolvendo alla ripresa dell'ideale eremitico delle origini, erano posizionati lontani dalla città presso il Santuario di S. Maria delle Grazie a Curtatone. A distanza di secoli, con la realizzazione del catasto teresiano, le cui rilevazioni furono mappate nel 1778 (Fig. 3)[1], l'impatto della chiesa sul tessuto urbano circostante risultava ancora riconoscibile ed è evidente quanto la sua presenza architettonica fosse dominante sul piazzale della fiera.
Dopo i due casi damianiti, è qui possibile di nuovo evidenziare una sinergia con gli spazi di aggregazione e riflettere sull'accostamento dei siti delle clarisse dell'Osservanza ai luoghi di rilevanza economica e alle dinamiche di ampliamento urbano.
Va detto che le singolari condizioni idrogeologiche dettate dal Mincio influenzarono la formazione di Mantova, il cui centro nevralgico, ovvero la zona dell'attuale piazza Sordello con Palazzo Ducale e la Cattedrale di S. Pietro per giungere fino alla Basilica di S. Andrea, fin dalle origini era concentrato a nord. Sulla carta dell'Almagià rientra anche una rappresentazione molto schematica della città. L'assetto urbano descritto appare quello determinatosi intorno al 1397 grazie alla riorganizzazione del territorio cittadino voluta da Francesco I Gonzaga. Spiccano i sistemi difensivi, ma soprattutto, a fronte di ampie porzioni intramurarie lasciate vuote, sono posti a riferimento tutti gli edifici più distintivi situati nell'area nord, come la Cattedrale, il Palazzo dei Gonzaga, la torre del Comune e S. Andrea (Fig. 4).

[1] ASMn, Carte, Catasto teresiano.




**4:** Carta dell'Almagià. Dettaglio della rappresentazione di Mantova, 1465 [ASVe – Archivio di Stato di Venezia].

La centralità di quest'ultima nella rappresentazione non è casuale, ma è indicativa del fatto che i principali assi viari vi confluivano determinando la suddivisione del tessuto urbano [Stefanini 1981, 32]. Il sistema rappresentato è infatti conforme alla riforma amministrativa prescritta da Francesco I nel 1401 per impostare quattro quartieri, S. Pietro, S. Jacopo, S. Andrea e S. Nicola, ciascuno dei quali era poi diviso in cinque contrade [Lazzarini 1994, 59-61].
S. Paola fu eretta a S. Nicola in contrada S. Maria di Betlem o della "nave", non lontano da Porta Cerese e dunque nell'area meridionale interna alle nuove mura.
All'inizio del Quattrocento, il quartiere S. Nicola era una realtà ben diversa dal centro nevralgico della parte settentrionale, non mancavano sacche di indigenza e la densità abitativa era esigua [Lazzarini 1994, 109-110].
Il basso costo dei terreni e la disponibilità di spazi attrassero gli investimenti dei dignitari Gonzaga e di altri aristocratici, mentre la contrada della nave fu quella meno abitata dal ceto politico perché vi si raggruppavano importanti strutture artigianali, il porto commerciale di Catena [Lazzarini 1994, 95-97] e la fiera. Sono aspetti rilevanti

che permettono di evidenziare la vocazione economica della zona di S. Paola e di comprendere il perché l'avvio del cantiere fu una scelta strategica rispetto alla pianificazione dello sviluppo della città. Del resto, l'organizzazione in quartieri voluta da Francesco I doveva favorire un definitivo accentramento del controllo amministrativo nelle mani del potere signorile, obiettivo raggiunto nel corso del Quattrocento [Lazzarini 1994, 59-61]. Si può perciò ritenere che l'istituzione di un monastero voluto e patrocinato dalla marchesa Paola Malatesta rientrasse in tale processo. Fin dalla sua partenza, il cantiere di S. Paola andò a incardinarsi nel substrato socio-economico del quartiere di S. Nicola, contribuendo, per la propria parte, a porne le basi dello sviluppo.

Analoghe riflessioni possono emergere dall'esame del monastero di S. Chiara a Murano, caso di riuso di un complesso benedettino femminile, detto S. Nicolò della Torre, già agostiniano maschile nel XIII secolo e situato in un territorio ancor più singolare del precedente, ovvero quello della laguna superiore di Venezia.

Qui un ruolo determinante fu esercitato dal senatore della Serenissima Stefano Trevisan, il cui impegno di promotore principale, già ricordato da Corner [Corner 1990, 648-650], è confermato da un documento specifico. È del 4 agosto del 1441 un atto notarile nel quale il Trevisan e tale Lorenzo Superanzio, in qualità di «procuratoribus loci et monasterii et conventus S. Nicolai a Ture de Muriano, Ordinis S. Clare de observantia diocesis Torcelane»[2], acquistano per trecento ducati d'oro un terreno «ad ampliandum dictum monasterium»[3]. Negli anni successivi l'istituzione divenne molto rappresentativa e da essa, grazie al trasferimento di una delegazione di monache, nacque anche la più celebre S. Maria dei Miracoli.

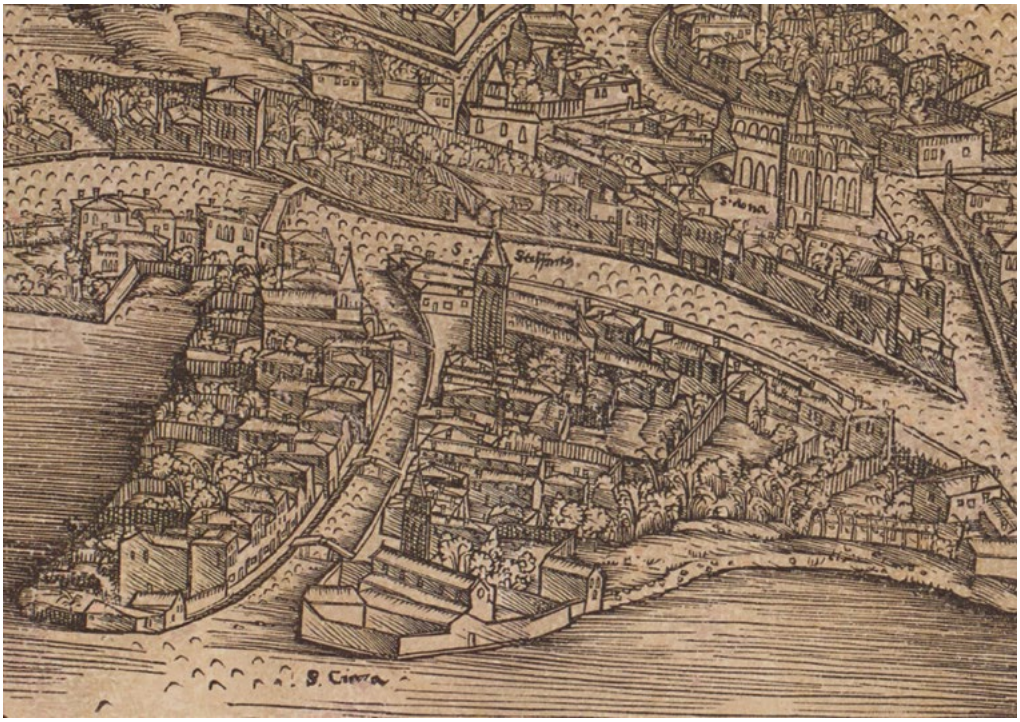
Ma perché fu scelta proprio Murano? Già dagli ultimi decenni del XIII secolo Venezia aveva intrapreso una politica di marginalizzazione delle attività artigianali pericolose e, a partire dal 1291, l'isola lagunare, era stata destinata a unico centro dove potevano essere utilizzate fornaci per la produzione di vetro [Ramelli 2000, 67]. Murano era sì un satellite periferico di Venezia, ma era fondamentale sul piano economico e tutelata con rigore [Ramelli 2000, 69]. Altrettanto non si potrebbe dire della sua centralità religiosa. Se da un lato la ricerca del "recupero delle origini" poteva trovare piena attuazione in un'area periferica, sulla scorta dello schema di prima diffusione degli Ordini mendicanti, dall'altro pare possibile ritenere che sullo sfondo della sostituzione di un sito di benedettine con un nuovo monastero di clarisse osservanti si celassero anche gli intenti strategici del senatore Trevisan.

A partire dal XIII secolo la laguna fu interessata da una costante regressione del mare accompagnata dall'abbassamento delle acque con l'emersione di zone paludose e di terre sulle quali Venezia avviò delle attività di bonifica ed edificazione. I nuclei abitativi sparsi nelle varie isole, orbitanti attorno a una chiesa o a un campo, spesso mal collegati, vennero lentamente saldati attraverso un processo di urbanizzazione che riempì le terre vacue [Ramelli 2000, 65-66].

---

[2] ASVe, S. Chiara a Murano, Pergamene, carta sciolta.

[3] *Ibidem*.




**5:** Jacopo De' Barbari, veduta di Venezia a volo d'uccello, 1500. Dettaglio del monastero di S. Chiara e del Rio dei Vetrai [https://repository.duke.edu/catalog/d405e086-a4cf-4bed-b1a2-37c44197fc42].

Tali trasformazioni interessarono profondamente anche Murano e progredirono piuttosto nel corso del Quattrocento. In particolare maturò una differenziazione tra la zona della Basilica dei SS. Maria e Donato, rimasta a vocazione agricola, e quella industriale del Rio dei Vetrai, avviata a uno sviluppo radicale per la presenza dell'attività vetraria [Ramelli 2000, 71]. L'insediamento delle clarisse fu organizzato proprio in quell'area.
L'osservazione dell'area del Rio dei Vetrai sulla veduta del De' Barbari consente di comprenderne lo sviluppo al 1500 (Fig. 5). Si nota quanto la concentrazione edilizia si fosse infittita sia sulla sponda occidentale che su quella orientale, dove tuttavia a sud-est, ovvero sulla riva dell'ancor oggi detto lago Basilio, permaneva l'assenza di costruzioni. Collocato sulla punta sud di questa parte di terra emersa, il monastero di S. Chiara guardava verso Venezia e dava avvio al percorso del Rio dei Vetrai ponendosi in simmetrico controcanto rispetto al convento dei Domenicani di S. Pietro Martire, situato a nord sulla sponda opposta del canale e la cui chiesa fu consacrata nel 1417 [Beorchia 1980, 34].
La distribuzione dei due centri religiosi risultava essere una cerniera all'area di produzione vetraria dell'isola. Alla luce di tali considerazioni, il sopracitato contratto del 1441 offre una serie di elementi utili a ragionare sul rapporto dell'insediamento clariano con la specificità di quello spazio urbano.
Nell'atto sono precisati i confini della proprietà del complesso e si possono evincere le caratteristiche dell'area. Questa da una parte, quella *anteriore*, confinava con la via che

corrispondeva al percorso sulla sponda del Rio dei Vetrai, mentre dall'altra, quella posteriore, era delimitata da *terra vacua* e palude.
Le fondamenta del monastero risultavano essere state gettate proprio nella parte posteriore *supra rivum sive paludem vocatum lago Baseio*. È un aspetto importante perché pare confermare quanto la costruzione rientrasse nelle dinamiche di occupazione della zona del Rio dei Vetrai. L'indizio è utile a sostenere l'ipotesi che l'operazione edilizia del Trevisan rispondesse a una convenienza strategico-economica e alla necessità politica di bonificare l'area con una fondazione da connettere allo sviluppo circostante. I lavori evolsero lungo due opposte direttrici: da un lato sul versante della laguna, dall'altro verso il canale dove il tessuto urbano andava incrementandosi. Sul primo furono organizzati gli spazi claustrali, mentre sul secondo, a prova della volontà di proiettare il complesso sul fronte edilizio in evoluzione, un cimitero secolare e la nuova navata della chiesa rivolgendo la facciata sul Rio dei Vetrai attraverso una rotazione dell'orientamento dell'aula preesistente di 180°.

## Conclusioni

Il campione di fondazioni esaminato dimostra la necessità di riconoscere anche al francescanesimo femminile un importante ruolo nelle dinamiche di sviluppo dello spazio urbano medievale. L'assunto è in particolare rafforzato dalla coerenza degli aspetti emersi grazie al parallelismo nei due diversi periodi affrontati. Sono quindi rintracciabili delle significative conseguenze del rapporto tra le clarisse e la città tanto nel periodo della prima diffusione duecentesca, quanto in quello osservante quattrocentesco, ed entrambi i momenti coincisero con gli apici del protagonismo e della diffusione del francescanesimo nella società. Un moto di reciprocità univa presenza religiosa e attività umana.
Al di là delle differenze fra gli attori che governarono la tendenza nelle due fasi, tutte e quattro le fondazioni analizzate paiono essere state parte integrante di specifiche modifiche all'assetto delle rispettive città. La concezione patriarcale della società medievale non può quindi limitare le opportunità di indagine e lo studio dei monasteri femminili merita di essere esteso anche ai processi di trasformazione dello spazio urbano.
Il contesto geopolitico della Marca fra i secoli XIII e XV, anche per le sue peculiarità territoriali, sembrò essere ben predisposto a tali dinamiche. Per questo motivo, dando seguito in prospettiva al campione esaminato, la ricerca pare meritevole di un approfondimento che allarghi il raggio delle comparazioni per la costruzione di un modello di valutazione più ampio e strutturale, anche geograficamente.

## Bibliografia

ALBERZONI, M. P. (1995). *Chiara e il papato*, Milano, Edizioni Biblioteca francescana.

BEORCHIA, G. (1980). *Murano, la Chiesa di San Pietro Martire*, Venezia, Tipografia commerciale.

BERZAGHI R. (2009). *La chiesa e il monastero di S. Paola, in Conventi e monasteri soppressi*, a cura di Rosanna Golinelli Berto, Mantova, Casandreasi, (Collana "Quaderni di S. Lorenzo, 7), pp. 79-103.

BOCCHI R., ORLANDINI C. (1983). *Trento*, Roma, Laterza, ("Le città nella storia d'Italia", 18).

BRUGNOLI, P. (1999), *Il trionfo cortese: la città scaligera, in Ritratto di Verona. Lineamenti di una storia urbanistica*, a cura di L. Puppi, Verona, Banca Popolare di Verona, pp. 213-225.

BRUZELIUS, C. (2014). *Preaching, Building and Burying. Friars and The Medieval City*, Yale University Press.

CALABI, D. (1997). *Le piazze centrali e la città, in Lo spazio nelle città venete (1348-1509). Urbanistica e architettura, monumenti e piazze, decorazione e rappresentazione*, Atti del I Convegno nazionale di studio (Verona, 14-16 dicembre 1995), a cura di E. Guidoni e U. Soragni, Roma, Kappa, pp. 158-169.

CORNER, F. (1758). *Notizie storiche delle chiese e dei monasteri di Venezia e di Torcello*, rist. anast., Bologna, Forni, 1990 ("Collana di bibliografia e storia veneziana", 18).

CURZEL, E. (2011). *Il* Medioevo, in Storia di Trento. Dall'antichità all'età contemporanea, a cura di G. Gullino, Verona, Cierre Edizioni, (Collana "Urbana", 3).

DE SANDRE GASPARINI, G. (2004). *Il convento di San Fermo tra Duecento e primo Quattrocento*, in *I Santi Fermo e Rustico. Un culto e una chiesa in Verona*, a cura di P. Golinelli, C. Gemma Brenzoni, Verona, Federico Motta editore, pp. 109-121.

GENNARO, C. (1980), *Chiara, Agnese e le prime consorelle: dalle "pauperes dominae" di S. Damiano alle clarisse*, in *Il monachesimo femminile nei secoli XII e XIII in Movimento religioso femminile e francescanesimo nel secolo XIII*, Atti del VII convegno internazionale (Assisi, 11-13 ottobre 1979), Assisi, Porziuncola, pp. 167-191.

GOBBI, D. (1991). *La "seconda" fondazione delle Clarisse di Trento nel secolo XIII, "domus iuxta ecclesiam Sancti Michaelis"*, in «Civis», n. 15, pp. 13-38.

GRUNDMANN, H. (1974). *Movimenti religiosi nel Medioevo. Ricerche sui nessi storici tra l'eresia, gli Ordini mendicanti e il movimento religioso femminile nel XII e XIII secolo e sulle origini storiche della mistica tedesca*, Bologna, il Mulino.

*Lo spazio dell'Umiltà* (1984). Atti del convegno di studi sull'edilizia dell'Ordine dei minori (Fara Sabina, 3-6 novembre 1982), Centro francescano di Santa Maria in Castello, Fara Sabina, Libreria Editrice Ossidiane.

GUIDONI, E. (1991). *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Roma, Laterza, 1991.

LAZZARINI, I. (1994). *Gerarchie sociali e spazi urbani a Mantova dal Comune alla Signoria gonzaghesca*, Pisa, ETS.

LODI, S. (2014), *Verona: lo spazio urbano e le emergenze edilizie*, in V*erona e il suo territorio nel Quattrocento. Studi sulla carta dell'Almagià*, a cura di S. Lodi, G. M. Varanini, Verona, Cierre edizioni, pp. 111-142.

MACCAGNAN, G. (2000). *Clarisse a Verona*, Giubileo dell'Incarnazione, Verona.

MARANI, E. (1980), *La realtà urbanistica nelle mappe catastali teresiane*, in *La città di Mantova nell'età di Maria Teresa*, a cura di M. Vaini, Mantova, Mantona, pp. 43-80.

MARIANI, M., (1673). *Trento con il sacro Concilio et altri notabili. Descrittion Historica*, rist. anast., Trento, Lito Velox, 1989.

MERLO, G. G. (2003). *Nel nome di san Francesco. Storia dei frati Minori e del francescanesimo sino agli inizi del XVI secolo,* Padova, EFR.

OLIGER, L. (1912). *De origine regularum ordinis S. Clarae (continuabitur)*, in «Archivium Franciscanum Historicum», n. 2, vol. V, pp. 181-209.

PAMATO, L. (1996). *Presenze francescane nelle diocesi di Trento e di Bressanone tra XIII e XV secolo*, in *Istituzioni monastiche medievali nelle diocesi di Trento e Bressanone,* Atti del Convegno

di studi (Trento, 19 aprile 1996), a cura di F. Dal Pino, D. Gobbi, Trento, supplemento «Civis», n. 12, pp. 87-106.

PELLEGRINI, L. (1984). *Insediamenti francescani nell'Italia del Duecento*, Roma, Laurentianum.

POLLI, G. (2014). *Le clarisse di S. Michele a Trento. Ricostruzione dell'archivio ed edizione dei documenti (1193-1500*), Trento, Società studi trentini.

RAMELLI, S. (2000). *Murano medievale. Urbanistica, architettura, edilizia dal XII al XV secolo*, Padova, Il Poligrafo.

RIGON A. (2016). *Antonio di Padova. Ordini mendicanti e società locali nell'Italia dei secoli XIII-XV*, a cura di M.T. Dolso, D. Gallo, Spoleto, Fondazione Cisam, ("Collana della Società internazionale di studi francescani", 18).

ROSSINI, E. (1977). *La città tra basso Medioevo e Età Moderna: l'evoluzione urbanistica* in *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, a cura di G. Borelli, Verona, Banca Popolare di Verona, I, p. 158.

PERONI, A. (2012). *Federico Vanga e l'architettura*, in *Un vescovo, la sua cattedrale il suo tesoro. La committenza artistica di Federico Vanga (1207-1218)*, catalogo della mostra (Trento, Museo Diocesano Tridentino, 15 dicembre 2012 – 7 aprile 2013) a cura di M. Collareta, D. Primierano, Trento, Temi, pp. 55-74.

STEFANINI, F. (1981). *Il Mincio e Mantova in una topografia del primo Quattrocento*, Mantova, Tipografia Stranieri.

VARANINI, G. M. (1984). *Per la storia dei Minori a Verona nel Duecento, in Minoritismo e centri veneti nel Duecento*, a cura di G. Cracco, supplemento «Civis», n. 7, pp. 92-125.

VARANINI, G. M. (1994). *Uomini e donne in ospedali e monasteri del territorio trentino (secoli XII-XIV)*, in *Uomini e donne in comunità,* Verona, Cierre edizioni, pp. 259-300.

VARANINI, G. M. (2015). *Là dove c'era l'erba, ora c'è una città. Lo spazio urbano di Veronetta dal tardo Medioevo al Rinascimento, in Santa Marta. Dalla provianda al Campus universitario*, a cura di V. Terrarioli, Verona, Cierre edizioni, pp. 1-4.

ZULIANI, F. (1978). *La città comunale, in Ritratto di Verona. Lineamenti di una storia urbanistica*, a cura di L. Puppi, Verona, Banca Popolare di Verona, pp. 173-208.

# GLI INSEDIAMENTI DOMENICANI E LE CITTÀ D'ABRUZZO TRA XIII E XIV SECOLO

Maria Antonietta Adorante

*Abstract*

*The goal of the paper is to analyse the general characteristics of the Dominican settlements in the cities of Abruzzo, with an extensive look at two emblematic realities: Teramo and Atri. The relationship between the Dominican buildings and urban forms is quite interesting, different from the buildings of other mendicant orders and characterised by a hierarchy of urban and suburban spaces in relation to the convent and its church.*

*Keywords*

*Dominican; Urban form; Abruzzo*

## Introduzione

Tra il XIII e il XIV secolo le città abruzzesi furono interessate da un evento che influì profondamente su di esse e sull'intero territorio, arrivando a determinare e modificare la forma dei centri urbani, le vie di collegamento tra di essi, l'economia e la vita sociale e culturale delle comunità abruzzesi. Parliamo dell'insediamento degli ordini mendicanti e, segnatamente, dell'ordine dei Domenicani.

Un territorio come quello abruzzese, profondamente disomogeneo per morfologia e cultura, con comunicazioni assai difficoltose al suo interno, non ha mai sviluppato un linguaggio culturale specifico e comune, rapportandosi per lo più, zona per zona, ad altre realtà vicine o comunque di riferimento, come la Puglia, Napoli, Roma e finanche, a causa delle maestranze per varie ragioni presenti sul territorio, con la Lombardia.

Le modalità insediative degli ordini mendicanti, e specificamente quelle dei Domenicani, hanno costituito un forte elemento unificante fornendo, in molti casi, la chiave di lettura delle trasformazioni urbane tra Duecento e Trecento.

Particolarmente incisiva rispetto a questo fenomeno è stata la presenza dei frati domenicani: infatti, a differenza dei Francescani che tendevano a collocare fin dall'origine i loro conventi ai margini della città, assumendo come riferimento il rapporto con Assisi e con gli altri centri francescani e, quindi, le strade che a essi si collegavano, i frati predicatori si insediavano inizialmente all'interno dei centri urbani, in edifici messi a loro disposizione dai signori del luogo, utilizzando chiese già esistenti per le celebrazioni sacre.

© Aisu International 2020

Questo ha fatto sì che si creasse da subito una intensa rete di rapporti tra convento e centro cittadino, rapporti che, non solo non si allentarono, ma crebbero e si arricchirono quando i Domenicani edificarono finalmente i loro conventi e le loro chiese, insediandosi nelle immediate adiacenze dei centro, in posizioni assolutamente strategiche, costituendo quindi una importante cerniera tra la città e le sue pertinenze, tra viabilità urbana ed extraurbana, tra la vita *intra moenia* e quella *extra moenia* con i rispettivi, diversificati poli di interesse.
Gli insediamenti Domenicani (Fig. 1) costituirono una rete che andò a strutturare il territorio della provincia di S. Caterina da Siena attraverso un insieme di rapporti, rimandi e relazioni, che spesso prese anche forma fisica con vie di collegamento prima inesistenti; e instaurò altresì un *milieu* culturale comune e condiviso.
L'influsso domenicano sulla città nell'Abruzzo storico – in quella che fu chiamata provincia domenicana di S. Caterina da Siena – fu in un certo senso globale, estendendosi a tutti gli aspetti del vivere cittadino: dalla cultura all'economia, dalla società all'arte e all'architettura. Fu per questo che l'influenza degli insediamenti domenicani sulla forma urbana ebbe quell'importanza e quelle conseguenze che tuttora si osservano.

## Situazione urbana nella Provincia domenicana di S. Caterina da Siena agli inizi del XIII secolo

La Provincia domenicana di S. Caterina da Siena comprendeva i conventi del Lazio e dell'Abruzzo storico (da intendersi come un vasto territorio che comprendeva l'attuale Abruzzo, il Molise e parte del Lazio). Le città erano organizzate con modalità molto simili, circondate da mura nelle quali si aprivano, in corrispondenza delle direzioni principali, le porte cittadine. Il centro urbano si sviluppava attorno ai due edifici simbolo: la Cattedrale e il Palazzo del governo cittadino; talvolta, soprattutto nei centri minori privi di una Cattedrale, il fulcro era rappresentato dal Palazzo signorile. Spesso la città medievale si sviluppava su un precedente nucleo romano e di conseguenza il nuovo assetto urbano si era sviluppato in rapporto a quello, con una semplice sostituzione di elementi-simbolo: sui templi erano state edificate le Cattedrali, sui Fori le piazze e le strade prendevano ordine e gerarchia dal decumano e dal cardo.
Con l'arrivo degli ordini mendicanti si ebbe una modifica di questo assetto: infatti, alcune zone periferiche della città, spesso al di fuori delle mura urbane e comunque ai limiti dell'abitato, videro sorgere i conventi francescani, diventando, quindi, un elemento di interesse e di valenza urbana. I Domenicani, al contrario, si insediarono per lo più all'interno del centro urbano con specifiche e peculiari modalità che verranno di seguito analizzate.

## Modalità d'insediamento

Alla base dell'influenza che i Domenicani esercitarono sulla vita cittadina di ogni centro in cui stabilirono i loro conventi vi è lo stretto rapporto che si instaurò fin dall'inizio tra i religiosi e le più importanti famiglie del luogo, rapporto generato dalla circostanza




**1:** Il territorio della provincia domenicana di S. Caterina da Siena (Teramo). In evidenza gli insediamenti domenicani [Archivio privato Adorante-D'Ignazio].

che, al suo arrivo, la comunità domenicana fu ospitata in palazzi e dimore messe disposizione dalle più potenti famiglie del luogo in attesa di poter edificare il proprio convento e chiesa. Le modalità di insediamento sono più o meno analoghe in tutte le città d'Abruzzo, con la sola importante eccezione di L'Aquila che essendo una città medioevale di fondazione, e dunque libera di organizzarsi secondo strategie e modalità indipendenti da riferimenti e stratificazioni di epoche passate, incluse l'insediamento domenicano fin dall'inizio tra i suoi poli di interesse. In tutti gli altri casi, all'arrivo degli ordini mendicanti, la città era già costituita e stratificata, aveva già identificato i propri riferimenti di interesse, e la propria struttura viaria, rapportata agli antichi decumano e cardo. È dunque a queste città che occorre guardare per analizzare le modalità di insediamento domenicano. E da questa analisi si evince che i complessi domenicani sorsero assai prossimi al centro, ma mai in prossimità di altri poli di interesse: si collocarono sempre su un asse viario importante e sempre *intra moenia*, tanto che in molti casi, a causa dell'espandersi del tessuto urbano, essi si ritrovarono ben presto in pieno centro, come, ad esempio, nel caso di Chieti, dove il complesso domenicano si ergeva addirittura lungo quel Corso Marrucino che dal Settecento in poi è la via principale della città.

## Effetti e conseguenze

Gli effetti dell'edificazione dei complessi domenicani sulla città furono molteplici: i conventi divennero ben presto centri di studi con grande valenza culturale, oltre che punto di riferimento sociale. I contatti e gli scambi con gli altri conventi dell'ordine, vicini ma anche assai lontani, generarono un via vai di religiosi che viaggiavano da un centro domenicano all'altro, e sostando spesso nei conventi che si trovavano sul cammino, portavano relazioni, rapporti, vivacità culturale. Fu proprio questo il principale motore che permise alle città d'Abruzzo di uscire dal loro atavico isolamento, di mantenere contatti con un contesto culturale più ampio, di relazionarsi con situazioni diverse e lontane. L'edificazione stessa dei conventi e più ancora delle chiese domenicane rappresentò un processo culturale di vastissima portata, ponendo in contatto, attraverso le maestranze che lavorarono all'edificazione, con le correnti artistiche che attraversavano la penisola. Queste, innestandosi e fondendosi con specificità locali, quali i materiali, le tradizioni artigiane, l'opera di scalpellini ecc., riuscirono a codificarsi in un vero e proprio linguaggio architettonico, che se da una parte rispettava ed evidenziava i canoni edificatori dell'ordine, dall'altra interpretava la tradizione locale attraverso l'uso di pietre locali, di mattoni preparati in loco, di elementi architettonici ispirati a forme già presenti e consolidate nell'architettura abruzzese, primi tra tutti i portali.
Quello dell'architettura mendicante, e particolarmente domenicana, rappresenta forse l'unico linguaggio comune e riconoscibile nell'Abruzzo del XIV secolo.
Importante è anche l'influsso esercitato dalla presenza dei domenicani sugli aspetti sociali ed economici delle città abruzzesi: infatti, il grande prestigio di cui da subito i complessi domenicani goderono li collocò tra le più importanti istituzioni culturali cittadine. Spesso rappresentarono l'unico luogo ove fosse possibile praticare e promuovere attività di tipo culturale. Si pensi, per esempio, all'efficienza degli *studia*, vere e proprie università aperte a chiunque volesse avvicinarsi o approfondire tematiche culturali di vario tipo: studio del latino e del greco, teologia, storia e materie scientifiche. Questo ebbe come conseguenza immediata – oltre al già ricordato via vai di viaggiatori e visitatori – anche la nascita di vere e proprie attività di tipo economico. Come conseguenza del grande prestigio riconosciuto ai complessi domenicani, i conventi stessi e le loro chiese divennero oggetto di lasciti e donazioni di ogni genere da parte delle famiglie più importanti: soldi, case e terreni furono destinati ai domenicani per abbellire la chiesa, consacrare cappelle, officiare sepolture e onorare il nome dei donatori. Ovviamente tutto questo portò a un fermento di iniziative che andavano dai lavori edilizi per erigere altari commemorativi, al restauro di immobili oggetto di lasciti con conseguenti affitti o vendite e all'apprestamento di orti e giardini officinali, i cui prodotti venivano poi lavorati dai frati e venduti al pubblico.
È da tutto questo che deriva l'effetto più visibile della presenza dei complessi conventuali domenicani nelle città: in altre parole l'influsso sulla forma urbana.
Le modalità di insediamento, prevedevano, dopo una prima fase, la costruzione del convento, lungo una importante direttrice che collegava la città a un polo di interesse extraurbano, sia pure lontano (in genere si prediligeva, ove possibile, la strada di

collegamento con Roma, ove aveva sede la Casa Generalizia dell'Ordine); si edificava il piano terra dell'edificio, attorno a un chiostro, in modo da avere subito disponibili gli ambienti più "aperti" alla città: quali lo studio, la biblioteca, le stanze di lavoro, la farmacia, il refettorio, frequentato anche dai molti viaggiatori che si recavano al convento o richiedevano ospitalità temporanea. Poi si realizzavano i dormitori e gli altri ambienti, elevando un altro piano dell'edificio. La chiesa aveva comunque la priorità assoluta: spesso se ne iniziava la costruzione quando ancora i frati erano privi di convento e ospiti di case offerte dalle famiglie facoltose. La chiesa significava prestigio e identità: avere una bella chiesa significava offrire un'immagine prestigiosa dell'ordine: così, spesso in gara con i Francescani, i Domenicani innalzarono chiese superbe, se pure rispettose della Regola, chiamando a rifinire i più importanti artisti locali o di luoghi vicini. Un esempio per tutti quello di Raimondo de Podio che realizzò lo stupendo portale della chiesa domenicana di Atri, preso addirittura come canone d'applicare nella costruzione di altri portali in molti luoghi d'Abruzzo[1].

Una volta completata la costruzione, la chiesa domenicana – mentre ancora si continuava ad ampliare e completare l'edificio conventuale – divenne subito un polo di interesse e di conseguente frequentazione per tutti gli abitanti della città. Si incominciò così a percorrere spazi inusitati per raggiungerla: si sistemarono spazi urbani vuoti e incolti trasformandoli in slarghi, piazzette e vie di collegamento tra il centro e il complesso conventuale: percorsi che fino a quel momento, non vi era stata ragione di fare, divennero frequentatissimi. La presenza delle case donate ai frati, quasi sempre situate in prossimità del convento, richiesero opere di urbanizzazione e collegamento col convento stesso e col resto della città. La farmacia conventuale, lo studio, la biblioteca aperta al pubblico richiesero vie di rapido accesso. Insomma, la città si rivolse al complesso conventuale come a un polo di interesse, piegando verso di esso i propri assi viari e al contempo realizzandone di nuovi; si trattò di una vera e propria appropriazione di quel nuovo luogo urbano attraverso una fitta rete di percorsi. Teramo e Atri serviranno da esempio per illustrare questo fenomeno.

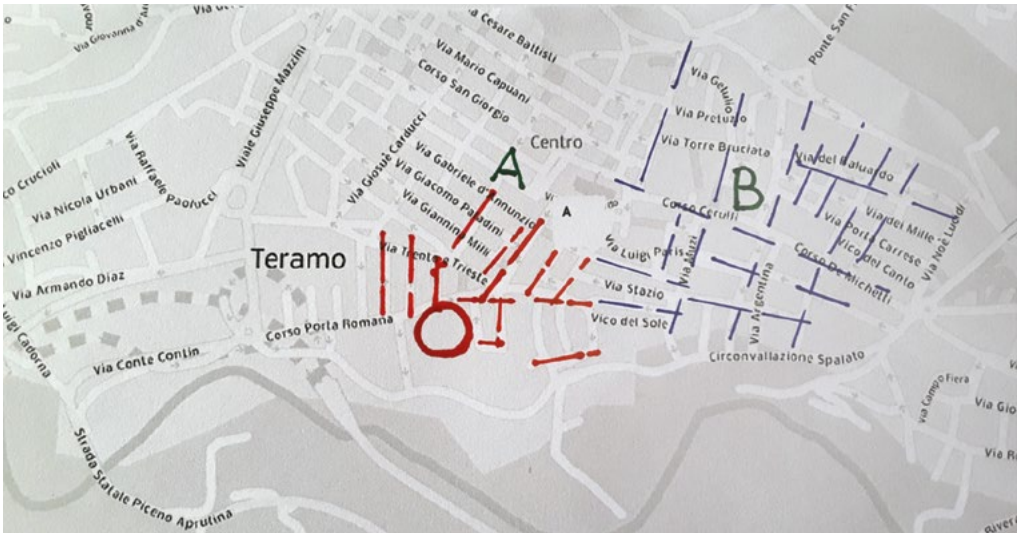
## Teramo e Atri: i complessi domenicani e la forma urbana

A riprova di quanto sopra affermato, analizziamo gli effetti che l'insediamento domenicano ha avuto sulla forma urbana in due delle principali città della provincia domenicana di S. Caterina da Siena: Teramo e Atri. I complessi conventuali di questi due centri sono tra i più antichi e importanti d'Abruzzo, e la loro presenza influenzò in modo deciso lo sviluppo e l'assetto della città.

L'insediamento domenicano a Teramo avvenne tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo[2] e il complesso conventuale si collocò in un luogo strategico, ovvero al confine tra la *terra vetus* e la *terra nova*, a sud-ovest della città, entro la cinta muraria urbana

[1] Atri, Archivio Capitolare, Pergamene e incunaboli, n 5, 6.

[2] Teramo, Archivio di Stato, Notarile, Tranquilli B.96 ff 7, 11, 31.




**2:** Teramo. In blu, la città all'epoca dell'insediamento domenicano e la sua maglia viaria; in rosso la maglia viaria realizzata dopo l'insediamento. Il cerchio rosso indica il complesso domenicano. La lettera A indica la terra nova, mentre B la terra vetus [Archivio privato Adorante-D'Ignazio].

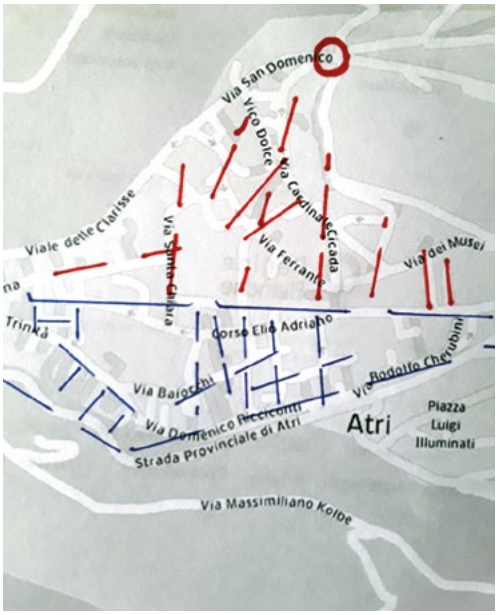


**3:** La Chiesa di S. Domenico a Teramo. Sul fianco sinistro, la via di Porta Romana che conduceva, collegandosi alla Via Coecilia, a Roma [Fotografia dell'autrice].

ma in prossimità della Porta romana attraverso cui si raggiungeva la via Caecilia, unico collegamento della città con Roma.
A quell'epoca la città insisteva sulle rovine dell'antica Interamnia, tra la Porta reale e il Palazzo vescovile, vero centro del potere cittadino, visto che il vescovo aprutino era anche conte della città ed esercitava il suo potere temporale al di sopra delle 48 famiglie che governavano sulla città. La nuova cattedrale, edificata dopo l'incendio della antica cattedrale di S. Maria Aprutiensis, stava per essere completata, spostando verso sud il fulcro urbano e creando le premesse per quell'espansione verso la *terra nova* che determinò lo sviluppo di Teramo nei secoli seguenti. È in questo delicato contesto che va a inserirsi l'insediamento domenicano. Mentre i Francescani si erano collocati lungo il principale asse urbano, nel cuore del centro cittadino e, pertanto, non avevano in nulla modificato l'assetto della città, il convento e la chiesa domenicani si posero subito come altro polo di interesse, individuando una linea direzionale ideale tra il fulcro cattedrale-episcopio-palazzo del governo e quella che immediatamente si propose come seconda chiesa della città, insieme al suo convento, nuovo e inedito centro culturale e di interesse. La frequentazione sempre più intensa del complesso domenicano da parte della cittadinanza, motivata non soltanto da ragioni religiose, ma anche prettamente civiche – essendo state attribuite ai Domenicani varie e importanti funzioni di controllo, arbitrato e gestione[3] – impose l'adeguamento della rete viaria urbana con la creazione di nuovi percorsi e la sistemazione dei collegamenti: fu necessario aggiungere agli assi viari, orientati in direzione est-ovest, nuovi tracciati verso sud, con l'evidente risultato che la maglia viaria fu ruotata di 90° verso ponente.
Qualcosa di analogo accadde ad Atri: infatti anche il complesso domenicano atriano, coevo a quello teramano, ebbe grande influenza su tutti gli aspetti cittadini: cultura, società, economia.
L'insediamento si collocò fin dall'origine in un luogo che presenta forti analogie con quello scelto per il complesso teramano[4]: al limite del centro cittadino, entro la cinta muraria, praticamente adiacente a una delle porte urbane, la cosiddetta "Porta dei morti", attraverso cui transitavano i cortei funebri. Oltre la porta una via extraurbana raggiungeva quel ramo della via Salaria che in epoca romana collegava Roma con il suo porto sul mar Adriatico, oltre i calanchi atriani, ai piedi del colle su cui sorgeva Hatria. Non lontano dal luogo ove si collocò l'insediamento domenicano, con il convento e la chiesa intitolata a San Giovanni Battista, a nord del centro cittadino, sorsero successivamente il convento e la chiesa delle clarisse, contribuendo a qualificare quella parte di città come polo di grande interesse. Il principale asse viario atriano, l'odierno corso Elio Adriano, correva sull'antico decumano, e determinava, con le vie che a esso si raccordavano, una rete viaria dalle maglie strette e fitte che percorrevano lo spazio urbano tra il corso e le mura meridionali. I principali elementi urbani della città medievale erano racchiusi in questa parte di città: la piazza, la cattedrale, il palazzo civico. Con la costruzione del

[3] Teramo, Archivio di Stato, Notarile, Di Febo B. 38 ff. 8, 13.

[4] Atri, Archivio Capitolare, Pergamene e incunaboli, n. 27, 29, 31.




**4:** Atri. In blu, la città all'epoca dell'insediamento domenicano e la sua maglia viaria; in rosso, la maglia viaria realizzata dopo l'insediamento. Il cerchio rosso indica il complesso domenicano [Archivio privato Adorante-D'Ignazio].



**5:** Atri. La chiesa domenicana di S. Giovanni Battista con la Porta dei Morti da cui si raggiungeva la Via Salaria, e, attraverso essa, Roma [Archivio privato Adorante-D'Ignazio].

complesso domenicano si creò un importante polo di interesse a ridosso della cinta muraria settentrionale[5]. E così anche qui, come a Teramo e in altre città, la forma urbana cambiò, si protese verso l'insediamento domenicano, riproponendosi oltre il corso, verso nord, con una nuova rete viaria che attraverso percorsi ortogonali al principale asse cittadino, andava a connettere al tessuto urbano la chiesa e il convento domenicani.

## Conclusioni

A conclusione di quanto sopra esposto possiamo e dobbiamo farci una domanda: almeno per quanto attiene all'Abruzzo, la città medievale è la città dei frati?
Non vi è alcun dubbio che molto dello sviluppo urbano delle città abruzzesi è da collegarsi direttamente alla presenza in esse degli insediamenti degli ordini mendicanti e, specificamente, dell'ordine domenicano. Essi diedero forma a spazi cittadini amorfi, edificando chiese, conventi, edifici di servizio, provocando modifiche nella viabilità urbana ed extraurbana, rafforzando o creando *ex novo* assi direzionali, collegamenti intra ed *extra moenia*, creando insomma una nuova gerarchia urbana che organizzava gli spazi

[5] Teramo, Archivio di Stato, Affari religiosi, B.7 ff. 6, 9, 25.

e li orientava verso i principali luoghi di interesse – e tra essi, il complesso domenicano era sicuramente egemone.
Forse mai, come nell'analisi dei cambiamenti urbani conseguenti agli insediamenti domenicani e mendicanti in genere hanno trovato evidenza le parole di Socrate che rispondendo all'amico e discepolo Fedro che lo invitava ad ammirare un panorama, rispose, come riferisce Platone, che preferiva guardare la città, perché attraverso essa capiva gli uomini. Guardando le città abruzzesi del XIII e XIV secolo, la loro forma urbana e le loro modalità di sviluppo, anche noi possiamo capire gli uomini che le abitarono, la loro cultura e il loro assetto sociale. E possiamo certamente concludere che ciascuna di esse fu la città dei frati.

## Bibliografia

ADORANTE, M.A. (2016). *L'architettura dei Domenicani in Abruzzo*, Pescara, Carsa edizioni.

ADORANTE, M.A. (1988). *Le chiese di S. Domenico e S. Chiara in Atri*, in «Opus», pp. 95-118.

CARBONARA, G. (1984). *Gli insediamenti degli ordini mendicanti in Sabina*, in «Lo spazio dell'umiltà: Atti del Convegno di studi sull'edilizia dell'Ordine dei Minori, Fara Sabina, 3-6 novembre 1982 Centro Francescano Santa Maria in Castello, Fara Sabina, pp.123-223.

CARDERI, B. (1964). *La Provincia domenicana d'Abruzzo*, in *Archivum fratrum praedicatorum*, pp.120-124.

*Cartulario aprutino domenicano* (1988), a cura di B. Carderi, L'Aquila.

GUIDONI, E. (1977). *Città e ordini mendicanti: il ruolo dei conventi nella crescita e nella progettazione urbana del XIII e XIV secolo*, in « Quaderni medievali », 4, p. 89.

*Testimonianze domenicane* (1970), a cura di B. Carderi, Teramo.

### *Elenco delle fonti archivistiche*

Atri. Archivio capitolare, Pergamene e incunaboli, nn 5, 6, 27, 29, 31.

Teramo. Archivio di Stato, Affari religiosi, B.7, ff. 6, 9, 25.

Teramo. Archivio di Stato, Notarile, Notaio Tranquilli B.96 ff.7,11,31; Notaio Di Febo B.38 ff.8,13.

Teramo. Archivio privato Adorante-D'Ignazio, Pianta Abruzzo storico.

# IL SISTEMA INSEDIATIVO FRANCESCANO IN *SANCTI FRANCISCI* PROVINCIA

Anna Rita Vagnarelli

*Abstract*

*Franciscan settlements in Umbria met preferential criteria for the choice of locations, though not absolute. Outside the city an array of primitive sites were dotted by daily excursions. These original centres hosted the first stops, often on the way to Assisi. The first monastic structures were in the immediate* extra civitate*, but moved* intra moenia *as the Franciscan Order fully entered city life.*

*Keywords*

*Umbria; Franciscan order; Settlement*

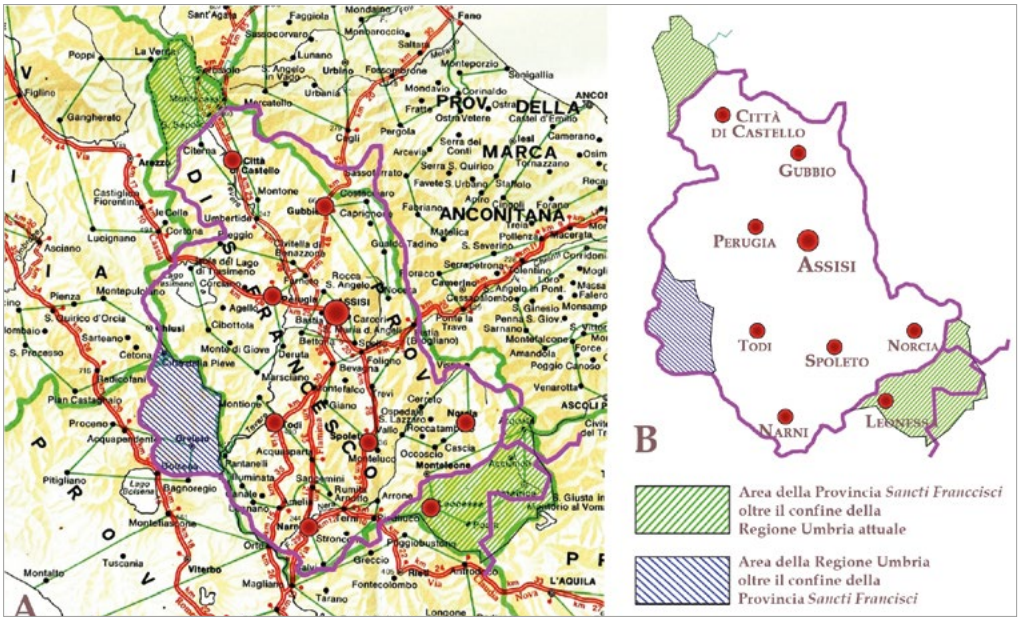
## Introduzione

L'indagine sull'organizzazione insediativa dell'ordine francescano nella provincia *Sancti Francisci* non può prescindere da una più vasta analisi urbanistica dell'area di riferimento, in larga parte coincidente con l'Umbria attuale. Per l'identificazione territoriale della provincia dei secoli XIII e XIV, si fa riferimento all'ampio studio e alla cartografia prodotti da Luigi Pellegrini [Pellegrini 1984] e all'elenco stilato da Paolino da Venezia nel *Provinciale Vetustissimum* (terzo decennio del sec. XIV), con integrazioni dello stesso Pellegrini, dal quale emerge la configurazione delle sedi ufficialmente registrate. Sono elencati nove raggruppamenti custodiali, che occupano buona parte del territorio provinciale, con settantaquattro sedi, tra insediamenti e capo custodie, a cui potrebbero aggiungersi sedi provvisorie e primitivi romitori non censiti (Fig. 1).
Insieme alle confinanti provincie *Marchiae Anconitane* e *Pinnensis*, la provincia di S. Francesco costituisce la superficie di maggior concentrazione insediativa da parte dei Francescani [Pellegrini 1984, 164]; un'area caratterizzata da piccoli e medi centri abitati, a ovest dell'appennino umbro-marchigiano.

## La provincia *Sancti Francisci*

Nella provincia *Sancti Francisci* si assiste a uno sviluppo dell'ordine minoritico per certi versi simile a quello avvenuto in altri luoghi, ma la provincia umbra ha insita una peculiarità che la rende unica in questo processo: è la terra di nascita del movimento, quella da cui tutto il sistema ha origine. È il territorio che per primo ospita siti francescani, secondo prassi che, per alcuni esempi, potremmo definire sperimentali.

© Aisu International 2020




**1:** "A" – La Provincia *Sancti Francisci* [in Pellegrini, 1984] e la delimitazione attuale della Regione Umbria; "B" – Le aree di territorio non coincidenti nei due perimetri [Disegno dell'autrice].

Una provincia apparentemente autonoma, nella sua organizzazione e nella delimitazione territoriale, rispetto alle dodici diocesi duecentesche. Tuttavia, è rilevabile una forte coincidenza tra i centri scelti come capo custodia e le sedi episcopali: le *civitates* di Città di Castello, Gubbio e Perugia, poi ancora Todi, Spoleto e Narni nell'area meridionale, assolvono entrambe le funzioni. Ma Francesco spinge i suoi compagni fino ai centri minori, ai *castra*, ai nuclei plebali, ai *loci remoti*, dove fondano sedi a carattere rurale come Caprignone (Custodia Euguvina), o romitoriale come Monteluco (Custodia Spoletina) e, a partire dai primi anni del XIII secolo, raggiungono una diffusione talmente capillare da divenire l'ordine religioso maggiormente insediato nella regione.
La presenza di Assisi come centro di propagazione del movimento e, allo stesso tempo, punto di convergenza appare evidente anche nel rapporto tra la realtà viaria medievale, utilizzata dai minoriti per i loro principali spostamenti, e le fondazioni relative ai primi decenni dell'ordine, che trovano collocazione proprio lungo questi tragitti (nel XIII secolo, il principale sistema viario umbro si sovrappone alle strade consolari romane Flaminia e Amerina, che rimangono assi fondamentali anche nei secoli del medioevo).
Nella scelta dei luoghi insediativi sono individuabili alcuni criteri preferenziali, ma soprattutto occasioni concrete stanno alla base di molte fondazioni, come le donazioni di terreni o fondaci, la presenza di strutture inutilizzate, la cessione in uso di locali.
Sono rilevabili tre successive fasi d'insediamento: la prima relativa a un periodo iniziale e riferibile prevalentemente ad aree extraurbane; una seconda fase di avvicinamento ai centri abitati e una terza d'ingresso ufficiale *in civitatem,* che corrisponde al periodo stanziale dell'ordine.

## Le prime sedi

Nella primissima fase di diffusione del gruppo, non ancora istituzionalizzato, si assiste a una sorta di territorializzazione delle aree extraurbane, soprattutto riscontrabile in un ampio intorno di Assisi (con qualche esempio ai limiti meridionali della provincia). Si attribuisce ai primi mendicanti la responsabilità di abitare la natura, trasformandola in territorio con valore antropologico. Un processo che potremmo mettere in relazione con l'uso diffuso di ricoveri provvisori, a carattere romitoriale, collocati anche nelle zone più impervie; a volte semplici anfratti nella roccia, semplicemente adattati alle soste notturne. Tra questi il romitorio del monte Cerbaiolo nella Custodia Castellana, lo Speco della Verna poco oltre il confine della provincia, nella Custodia Aretina, le prime grotte delle Carceri alle pendici del Subasio, l'eremo di Monteluco, lo Speco nei pressi di Narni e, oltre il confine meridionale, il Sacro Speco di Fontecolombo vicino Rieti e il romitorio di Greccio.
Quel primitivo gruppo di frati *in itinere*, ancora privo di luoghi propri, riconosce nella strada la propria identità, nel modo di praticarla; un'identità francescana che trova origine proprio nelle regole di comportamento della vita in strada, proposte da Francesco ai suoi seguaci. La dimensione itinerante, quindi, induce a una vita dislocata lungo i tragitti, che divengono luoghi precisi, riconoscibili nei *locis* e negli ospizi già esistenti lungo i percorsi. Essi costituiscono gli unici ricoveri dei frati, poiché le dimore stabili e il loro possesso non sono compatibili con la prima *fraternitas*. «Caveant sibi fratres, ubicumque fuerint, in eremis vel in aliis locis, quod nullum locum sibi approprient nec aliqui defendant […]» è scritto nella Regola non bollata.
L'esperienza del romitorio sembra appartenere soprattutto all'area umbro-marchigiana, ma anche qui, già nel secondo decennio del Duecento, un gran numero di sedi urbane e semi-urbane sono fondate o in via di fondazione; a piccoli gruppi i Francescani iniziano a stabilirsi nei luoghi maggiormente abitati e l'utilizzo dell'eremo sarà relegato ai momenti più intimi di preghiera.
Ben presto, nei dintorni di Assisi, sorgeranno dimore più organizzate come le Carceri e Rivotorto, fino alla Porziuncola, che costituisce un primo radicamento. La piccola chiesa è posta a sud di Assisi, a fondo valle ed è raggiungibile con la strada che esce da porta S. Pietro: fondamentale collegamento tra la città e l'importante arteria che congiunge Foligno e Perugia alla Toscana, proprio nei pressi della Porziuncola (attuale S. Maria degli Angeli) (Fig. 2).

## L'area settentrionale: il tragitto Assisi-Gubbio

Lungo la viabilità di collegamento tra Assisi e i territori limitrofi, è rilevabile, a tratti, una dislocazione delle sedi ritmata da tappe giornaliere di cammino; un ordinamento riscontrato, ad esempio, lungo il tragitto verso Gubbio, nella parte settentrionale della provincia. L'area è stata oggetto di studio, in occasione del Giubileo del 2000, con il ripristino del cosiddetto *Sentiero Francescano della Pace Assisi-Gubbio-La Verna*, ossia quel territorio molte volte percorso da Francesco, a cominciare dalle prime peregrinazioni nel contado di Assisi, fino ai viaggi a La Verna (Fig. 3).




**2:** "A" – Rivotorto (Assisi), Tugurio di S. Francesco, santuario di S. Maria di Rivotorto; "B" S. Maria degli Angeli (Assisi), la Porziuncola, basilica di S. Maria degli Angeli [Fotografie dell'autrice].

Un itinerario, attraverso zone boschive e aperta campagna, di cui non è certamente possibile poter ricostruire con precisione il cammino dei primi mendicanti, anche per il probabile mutare di esso nelle varie frequentazioni, soprattutto al variare delle stagioni. Sulla base dei dati a disposizione, sono state ipotizzate alcune soste in coincidenza di monasteri e ospizi già esistenti e definite le tappe documentate in modo certo.
Il territorio compreso tra Assisi e Gubbio in parte coincide con la valle del fiume Chiascio, che costituisce esso stesso una via percorribile, probabilmente utilizzata dagli stessi frati, ma, per la maggior parte, ha un andamento collinare. Una fitta rete d'insediamenti fortificati, collocati sui rilievi e a vista tra di loro, costituisce un primo presidio

a difesa delle città, fondamentale nei secoli del medioevo per questa terra di confine, stretta tra il Ducato di Spoleto e la Provincia romana e scenario di continue battaglie per assicurarsene il predominio. Un territorio difficile da attraversare, malsano per le paludi a fondo valle, spesso impervio nei versanti e pericoloso per la presenza di malviventi e gli insediamenti monastici costituiscono gli unici rifugi sicuri in grado di offrire ospitalità ai pellegrini e assistenza ai bisognosi.
Nel XIV secolo, una strada importante attraversa la valle del Chiascio, una via municipale di lunga percorrenza documentata dagli statuti comunali eugubini del 1371, che collega Assisi a Gubbio e prosegue a sud fino a Foligno – forse un diverticolo della Flaminia. La documentazione di alcuni toponimi, tuttora esistenti, ne ha reso possibile, a tratti, una ricostruzione: uscendo da Assisi da porta S. Giacomo, risale in direzione nord passando per pieve S. Nicolò e, oltre Valfabbrica, per il fortilizio di Coccorano, proprietà dei Bigazzini di Gubbio, amici di Francesco e probabile tappa dei mendicanti. Procedendo, la strada segue il Chiascio fino alla collina di Biscina su cui si erge il castello omonimo.
A poca distanza raggiunge il colle di Caprignone: una sosta importante dei frati, ai quali verrà donato il terreno in cima alla collina, per ricostruire una chiesa e una residenza, sulle rovine di una struttura preesistente. La costruzione, di cui oggi rimane in piedi la




**3:** Il contesto Storico Artistico: cartografia elaborata nell'ambito del progetto per il ripristino del Sentiero Francescano della Pace Assisi-Gubbio-La Verna - Primo tratto Assisi - Gubbio [Gaetano Rossi e Anna Rita Vagnarelli].

chiesa e pochi resti del convento, ripropone l'impianto e le dimensioni tipici dei conventi minoritici extraurbani. La chiesa, a nave unica con tetto a capanna, rappresenta uno dei tipi più ripetuti nel quadro dell'edilizia mendicante della regione: le cosiddette chiese-fienile [Bozzoni 1982, 143-9]. È un volume unitario e compatto, dal quale emerge solo l'abside volta a oriente e sormontata dal campanile a vela.
Un luogo importante questo, perché potrebbe essere proprio Caprignone a ospitare il primo capitolo generale dei Francescani, celebrato all'aperto, fuori da Assisi, alla presenza di trecento frati [Vagnarelli 1998, 238-239].
Avanzando ancora verso nord, si raggiunge il monastero benedettino di S. Pietro in Vigneto, che è anche ospedale e l'abbazia di Vallingegno, altra sosta documentata dei Francescani, anch'essa in mano ai benedettini.
La via Municipale, infine, arriva a Gubbio, dove sono presenti i benedettini, dai quali Francesco ottiene in uso la piccola chiesa di S. Maria ad Victorias, detta Vittorina, alle porte della città e ne fa la prima sede dei minori [Bartolomasi 1810]. Ser Guerriero Berni (da Gubbio) nella sua Cronaca racconta «A questo tempo (1213) etiam fo el glorioso Francesco d'Asesi, in onore del quale fo dato el loco de Victorina in prima à suoi frati» [Mazzatinti 1902, 48]. Sono gli *Annales Camaldulenses* che fissano al 1213 la prima sede minoritica alla Vittorina. Essa rappresenta un insediamento ancora provvisorio, relativo all'ultima fase itinerante dell'ordine.
Nel 1240, i Francescani della Vittorina si trasferiranno nel nuovo convento.

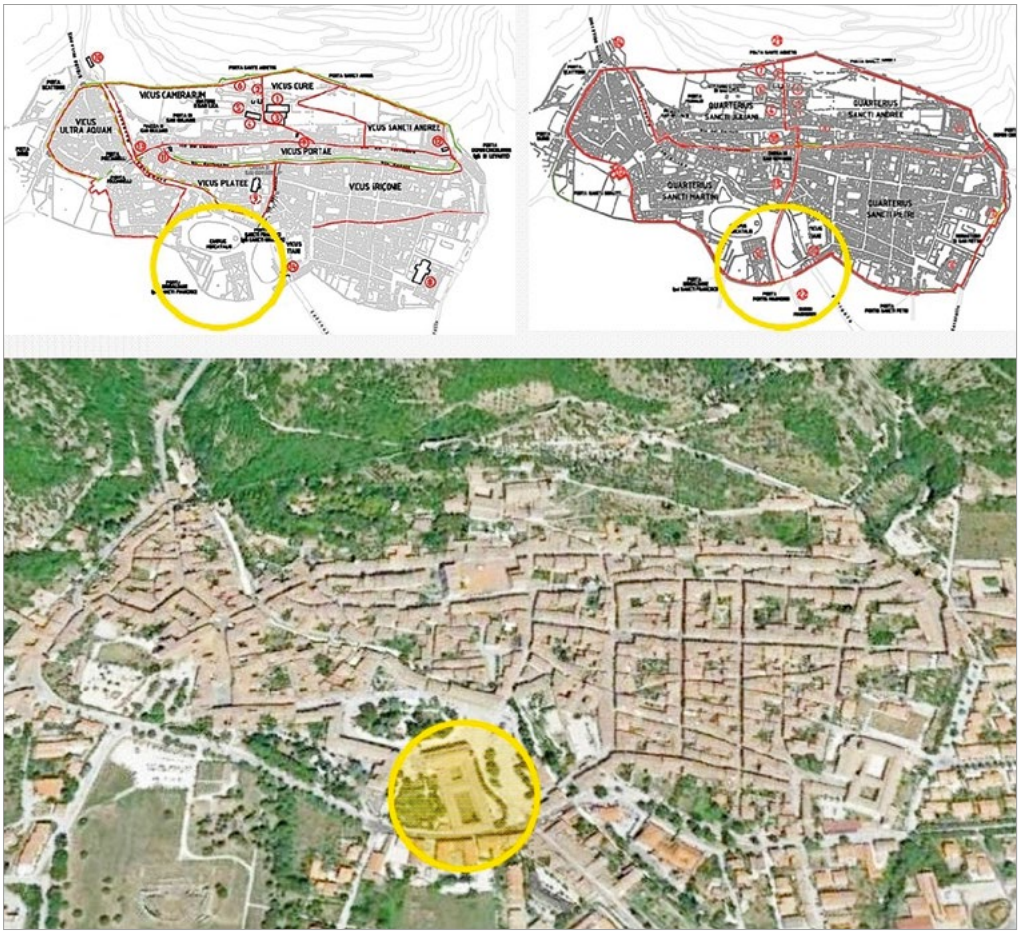
## L'esempio di Gubbio

Nella prima metà del XIII secolo, mentre Gubbio inizia a definire le caratteristiche predominanti della città medievale, i mendicanti si apprestano ai primi impatti con la realtà cittadina, instaurando con essa nuovi rapporti sociali.
Nella *platea Mercatali*, si costruisce un grande convento con il quale i Francescani vogliono dare un'impronta importante a questa città considerata la seconda patria del loro fondatore, quella che l'ha accolto dopo la fuga da Assisi (Fig. 4). Il convento sorge a ridosso del preesistente fondaco degli Spadalonga, al quale sono attribuibili le strutture murarie rinvenute sotto la pavimentazione della chiesa ed è verosimile ipotizzare un diretto condizionamento di queste sull'orientamento della chiesa stessa. L'unica immagine nota del fondaco ci viene da due affreschi trecenteschi, un tempo esistenti nel convento. Il padre Bartolomasi, nella sua *Cronaca*, ne dà un'accurata descrizione [Bartolomasi 1810, 50-51]. Nei due dipinti, la *Platea* o "Campus Mercatalis" all'inizio del Duecento è un'ampia area inedificata e non pavimentata, esterna alla cinta muraria.
L'ampliamento tardo duecentesco delle mura, edificato a valle della prima cerchia, inglobando il convento francescano, ne sancisce di fatto la collocazione *intra moenia,* e ratifica il definitivo inserimento dell'ordine nella vita cittadina, in una situazione di raggiunta stabilità di rapporti con la popolazione, le autorità e il clero. Siamo nel secondo e terzo decennio del secolo XIII, qui come in altri centri della provincia si assiste all'organizzazione delle prime strutture conventuali urbane e al riconoscimento di uno stato sociale della nuova compagine religiosa.

L'insediamento francescano, fondato tra il 1230 e il 1240, è inizialmente esterno alle mura cittadine e solo dopo l'ultimo ampliamento viene inglobato all'interno. Forse è proprio la sua presenza a determinare l'estensione del perimetro urbano nella parte bassa della città, dove si trova, appunto, la chiesa di S. Francesco, la quale, con il convento annesso, costringe la cerchia delle mura a disegnare una sporgenza protesa verso la pianura a sud, nella direzione di Assisi e di Perugia. Rimanendo in questa seconda lettura si ripropone lo stesso rapporto che la basilica assisana ha con la sua città (Fig. 5).
A Gubbio il convento dei minori rappresenta il punto d'incontro tra l'insediamento altomedievale più arroccato sul versante del monte e il contado, con funzione di apertura fisica e ideale, che può attribuirsi anche alle altre due chiese mendicanti sorte nello stesso periodo: S. Domenico e S. Agostino. I tre ordini scelgono zone opposte della città, posizioni che presuppongono una spartizione equa non solo del centro abitato, ma anche del territorio.
Sono senz'altro questi gli episodi che più incidono sull'assetto urbano di Gubbio nel XIII secolo, che, mentre si appresta alla costruzione del suo palazzo pubblico conservando il polo accentratore nella *platea publica*, assume con gli insediamenti mendicanti un'organizzazione tripolare nel rapporto con l'extra urbano. L'analisi topografica conferma l'importanza dell'ubicazione delle tre chiese, anche nel rapporto con le porte urbiche che si trovano nelle immediate vicinanze e alle quali temporaneamente hanno dato il nome. Porta Pontis Marmorei e Brigaldine sono quelle più prossime al S. Francesco: entrambe, situate ai margini dell'area di pertinenza del convento, isolano il tratto di mura intermedio, rendendolo più partecipe all'edificio minoritico. La seconda porta rappresenta contemporaneamente asse di penetrazione alla città e alla chiesa dall'ingresso ovest, rafforzando l'atteggiamento aperto al territorio che i frati adottano nei confronti delle aree limitrofe, alle quali si appoggiano per la sussistenza materiale. Non a caso, dalle tre porte scelte dai mendicanti partono gli assi viari principali verso la pianura che determinano le direzioni di estensione dell'abitato. Questo è riscontrabile anche in altri centri: Perugia ad esempio con S. Francesco al Prato nei pressi dell'attuale porta S. Susanna.



**4:** Gubbio, la chiesa e il convento di S. Francesco nella *platea mercatalis*.




**5:** Pianta della città di Gubbio: "A" La città all'inizio del XIII secolo; "B" La città alla fine del XIII secolo. Si nota, in basso, la sporgenza delle mura urbiche in corrispondenza del convento francescano e l'ampia area inedificata, occupata, nel XIII secolo, dalla *platea mercatalis* [in Vagnarelli, 1998].

Anche quando l'espansione della Gubbio medievale raggiunge il suo assetto definitivo con l'inserimento dei sobborghi all'interno delle mura e con la saturazione dei tracciati interni ormai definiti da quinte edilizie continue, il complesso mendicante rimane l'unico episodio isolato e autonomo rispetto al perimetro degli altri edifici. Questo, grazie alla presenza del *Campus Mercatalis* intorno alla chiesa: l'unica grande area inedificata della città. Il S. Francesco rappresenta per Gubbio l'elemento più in vista dell'espansione a valle. Una posizione rilevante per l'aspetto estetico e per quello sociale, di contatto con il territorio, che avviene principalmente tramite il convento, con la sua funzione di accoglienza. Ciò si riscontra nella sequenza degli spazi: centro urbano, chiesa, convento, contado.
Nonostante l'inurbamento dei conventi, i Francescani continuano a seguire anche proprie regole, mantenendo una qualche autonomia dal governo vescovile e soprattutto mantengono forti rapporti con il contado e con Assisi.

L'area urbana, quindi, risulta l'ambito preferenziale nello stanziamento francescano, quale luogo privilegiato per la questua e per le richieste di ammissione all'ordine. Per il primo *locus*, relativo all'ultima fase itinerante, i frati scelgono luoghi poco lontani dalla città, generalmente lungo un percorso nella direzione di Assisi, come avviene a Gubbio per la Vittorina. Immediatamente *extra civitate*, le prime strutture conventuali del periodo stanziale, collocate in prossimità di sobborghi o nelle ampie aree inedificate a disposizione; anch'esse, spesso, nell'orientamento di Assisi. Scelta, questa, che potrebbe individuarsi anche per altri centri come Nocera Umbra (riferendosi al primitivo *locus*), o Todi dove la situazione sembra diversa, ma in una più ampia verifica dell'esistenza di una primitiva sede nell'area del cimitero vecchio, a nord della città, anche per Todi potremmo ipotizzare un primo *locus* alle porte del centro abitato, nella direzione di Assisi.
L'edificazione dei conventi all'interno delle mura costituisce il punto d'arrivo dell'inurbamento francescano e sarà proprio la loro presenza a determinare l'estensione del perimetro cittadino. A Gubbio, ma anche a Perugia, Spoleto, Todi, gl'insediamenti mendicanti riescono a modificare la forma urbana delle aree inglobate nelle ultime cinte, spingendo l'edificazione in direzioni precise.

## Conclusioni

Nella provincia *Sancti Francisci*, un'accentuata presenza del francescanesimo si riscontra nei centri economicamente più avanzati o in via di sviluppo, l'ampliamento delle cerchie murarie in corrispondenza delle nuove strutture conventuali ne dà evidente conferma. I conventi si collocano lungo le principali vie di comunicazione (Città di Castello, Gubbio, Perugia, Todi, Spoleto) o in coincidenza di importanti nodi stradali (Foligno, Narni, Terni). A Perugia e ad Assisi si verifica la moltiplicazione delle sedi. All'interno dell'ordine non scompare l'aspetto eremitico, pur restando un elemento trascurabile sul piano numerico [Czortek 2009, 268].
I Francescani instaurano forti relazioni con la *civitas*, che garantisce loro sussistenza materiale e, allo stesso tempo, se ne assicura la permanenza all'interno delle mura. Diventeranno la nuova componente sociale, a cui va attribuita la capacità di dare avvio a diversi ordinamenti culturali ed economici. Inediti si rivelano gli equilibri politici che ne derivano e rivoluzionari gli adattamenti che la loro presenza impone all'assetto urbano dei centri abitati, fino a modificarne, in parte, la forma.
I nuovi conventi urbani, sede dei Mendicanti, sorgono negli stessi decenni (del secolo XIII e inizio XIV), in cui si riorganizzano i centri direzionali del potere laico ed ecclesiastico in forme monumentali. Accanto alle nuove *plateae communes*, le chiese mendicanti con i loro ampi sagrati, costituiranno nuovi spazi pubblici.

## Bibliografia

BARTOLOMASI, B. (1810). *Notizie storico-critiche concernenti al convento e chiesa dei minori conventuali di Gubbio*, ms.

BOZZONI, C. (1982). *Le tipologie, in Francesco d'Assisi - Chiese e Conventi*, Milano, Electa, pp. 143-149.

*Bullarium Franciscanum*, Studio et labore SBARALEAE, J. H., (1759-1768), Roma v. IV.

*Cronaca Di Ser Guerriero Da Gubbio Dall' Anno MCCCL All' Anno MCCCCLXXII* (1902), a cura di G. Mazzatinti, in "RR.II.SS.", Città di Castello, S. Lapi, tomo XXI, parte IV.

CZORTEK, A. (2007). *Frati Minori e comuni nell'Umbria del Duecento*, in *I Francescani e la politica. Atti del Convegno internazionale di studio* (Palermo, 3-7 dicembre 2002), a cura di Alessandro Musco, I, Palermo, Officina di studi medievali, pp. 237-269.

DOMINICI, G. (1942). *La chiesa di San Francesco a Nocer*a, Verona, Società Editrice Arena (Riproduzione anastatica del 2015).

FORTINI, A. (1959). *Nova vita di S. Francesco*, II, Assisi, Edizioni Assisi.

GALLETTI, A. I. (1977) *Insediamenti degli ordini mendicanti nella città di Perugia. Prime considerazioni e appunti di ricerca,* in «Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes», tome 89, n.2, pp 587-594.

GRASSI FIORENTINO, S. (1982). *Strutture urbane e rappresentazioni topografiche*, in *Francesco d'Assisi - Chiese e Conventi*, Milano, Electa, pp. 34-64.

MANSELLI, R. (2002). *San Francesco D'Assisi – Editio maior*, Cuneo, Edizioni San Paolo.

MISTRETTA, M. B. (1983). *Francesco Architetto di Dio,* Roma, Città Nuova.

NICOLINI, U. (1978). *La struttura urbana di Assisi, in Assisi al tempo di San Francesco*, Atti del V Convegno Internazionale della Società internazionale di Studi Francescani, Assisi, Università degli Studi di Perugia, pp. 247-270.

PELLEGRINI, L. (1982). *L'espansione del francescanesimo nella società medievale umbra*, in *Francesco d'Assisi - Storia e Arte*, Milano, Electa, pp. 53-63.

PELLEGRINI, L. (1984). *Insediamenti francescani nell'Italia del Duecento*, Roma, Laurentianum.

PELLEGRINI, L. (2010). *I luoghi di frate Francesco*, Milano, Edizioni Biblioteca Francescana.

RIGHINI, F. A. (1771). *Tabula topografica omniu locob et conven. Provinciae Umbriae seu Sancti Francisci ord. Minor. con.,* Roma Biblioteca Apostolica Vaticana, Ex Codice Bibliotheca Vaticana, n. 1960, f. 23.

ROSATI, F. (1983). *Chiesa di S. Francesco – Gubbio*, Città di Castello, Biblioteca San Francesco Gubbio.

ROSATI, F. (1989). *Chiesa di S. Francesco. Gubbio, raccolta documentario-bibliografica (secc. XIII-XX),* Gubbio, Biblioteca San Francesco Gubbio.

RUSCONI, R. (1982). *"Provincia Sancti Francisci": le istituzioni minoritiche nella società umbra*, in *Francesco d'Assisi - Storia e Art*e, Milano, Electa, pp. 64-68.

SALVATORI, M. (1982). *Quadro storico geografico, in Francesco d'Assisi - Chiese e Conventi*, Milano, Electa, pp. 13-22.

SALVATORI, M. (1982). *Rapporto tra conventi e città nell'evoluzione del fenomeno francescano*, in *Francesco d'Assisi - Chiese e Conventi*, Milano, Electa, pp. 32-33.

SCHENKLUHN, W. (2003*). Architettura degli Ordini Mendicanti*, Padova, Editrici Francescane.

SENSI, M. (2005). *Assisi da città-santuario a città dei santuari*, in «Mélanges de l'Ecole française de Rome. Italie et Méditerranée», tome 117, n. 2. 2005: http://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_2005_num_117_2_10461

SPAGNOLI, L., GALLIA, A. (2017*). Il libro delle province francescane: uno speciale atlante per la storia del territorio. La Marca Anconitana nei secoli XIV-XVIII*, in «Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia», n. 160, pp. 104-121.

VAGNARELLI, A. R. (1998). *Il sentiero francescano da Valfabbrica a Gubbio, in Itinerari del sacro in Umbria*, a cura di M. Sensi, Firenze, Octavo, pp. 235-248.

VAGNARELLI, A. R. (1998). *Le trasformazioni dello spazio pubblico a Gubbio dall'insediamento romano alla fine del XIII secolo*, Tesi di Dottorato in Storia dell'Architettura, Università di Roma "La Sapienza", XII ciclo.

## *Elenco delle fonti archivistiche*

Gubbio, Archivio Francescano. BARTOLOMASI, B., Notizie storico-critiche concernenti al Convento e Chiesa dei Frati Minori della città di Gubbio. Scritte in Gubbio l'anno 1810, aumentate nel 1813, sez. ms., n.

## *Sitografia*

La Valnerina e la valle Castoriana: http://www.fratellofrancesco.org/www.fratellofrancesco.org/pdf/valnerina_orme.pdf [giugno 2019]

# WANDERING AROUND THE PROVINCE OF DALMATIA AND ITALY: MOBILITY OF FRANCISCANS FROM THE 13TH CENTURY ONWARDS

Sanja Miljan


## Abstract

*The mobility of friars from the Province of Dalmatia is examined. First, the paper presents the examples of friars obtaining higher education outside their own province, mainly in Italy. Second, the text looks at the connection between friars from different convents of Dalmatia with Italian friars, based on the table of the distribution of friars in three-year periods from 1271 to 1403 in the convent of Zadar.*



## Keywords

*Franciscans; Mobility; Education*


## Introduction

One of the most significant characteristics of the Franciscan order, besides voluntary poverty, was their continuous mobility from one town to another, not only within their own province, but also beyond it. This movement and exchange of manpower also broadened their influence and ideas on every layer of society in medieval city, making them a focal point of the community. In this paper, I will examine the distribution and mobility of friars of and in the Province of Dalmatia (stretching from Trieste in Italy to Durrës in Albania, but with its core in Dalmatia) until the first half of the 15th century, that is, how did the friars move from one convent to another within the Province, and also what were the reasons for them to reside outside it, mainly for educational purposes, such as going abroad to study. Furthermore, I will reflect on the offices within the Order and prominent friars who were obtaining them, and whether obtaining it meant larger mobility of these individuals within the structures of the order itself. Mobility not only "exported" friars from Dalmatia to other provinces, but also foreign friars came to Dalmatia, and it is no surprise that the most foreign friars come from Italian Provinces, since the similarities between Dalmatian and Italian cultural area are vast in general, therefore this connection should not be omitted. The case of the Franciscans of Dalmatia will contribute to better understanding of the order on both theoretical but even more so on the practical level.

© Aisu International 2020

## Educational mobility

Franciscan school network was established by the end of the thirteenth century. The education was the main reason for the relocation of the friars outside the Province, which will be examined from the first examples of friars from Dalmatia who were sent to universities from the second half of the 14th to the mid-15th century.

**Table 1.** List of Dalmatian friars in Bologna [Author's survey]

| Year | Friars | Status |
|---|---|---|
| 1356 | Benedict from Zadar | |
| 1357 | Benedict from Zadar | |
| 1370 | Peter from Trogir | |
| | Nicholas from Dürres | |
| 1373 | Nicholas from Dürres | |
| 1375 | Peregrin from Sclavonia | |
| 1376 | Frederick from Zadar | |
| | Stitius from Dürres | |
| 1378 | Frederick from Zadar | |
| | Ambrose from Koper | |
| | Andrew from Dürres | |
| | Marin from Trieste | |
| 1383 | Nicholas from Zadar | |
| 1388 | Louis from Dubrovnik | master of the Bible |
| | Nicholas from Trieste | |
| 1389 | Nicholas from Trieste | |
| | Francis from Zadar | |
| | Michael from Dürres | |
| | John from Poreč | |
| 1392 | John from Poreč | |
| | Nicholas from Shkodër | |
| 1397 | John from Poreč | |
| | Francis from Trieste | |
| 1398 | Michael from Dubrovnik | |
| 1400 | Francis from Trieste | |
| 1426 | Andrew from Dürres | |
| 1427 | Bartholomew from Dürres | |
| 1440 | George from Zadar | |
| 1445 | George from Zadar | |
| | Matthew from Dubrovnik | doctor |
| 1448 | John from Trieste | |
| 1449 | Jerome from Šibenik | doctor |
| 1450 | John from Trieste | |

The first university for friars of Dalmatia was Bologna, where 24 friars studied from mid-14th to mid-15th century. The university was more popular for our friars in the second half of the 14th century up to the beginning of the 15th century. Precisely, from 24 friars in this period, 18 were in Bologna prior to the 15th century. Brothers from all over the Province would reside in Bologna: those from Trieste, Koper, Poreč, Zadar, Šibenik, Trogir, and Dubrovnik, Shkodër and Dürres. Also, during a certain period there were several brothers from the Province in Bologna convent at the same time, 4 in 1378 (Frederic from Zadar[1], Ambrosius from Koper[2], Andrew from Dürres[3] and Marin from Trieste)[4], and 4 in 1389 (Nicholas from Trieste[5], Francis from Zadar, Michael from Dürres, and John from Poreč)[6]. In the cases of several friars we find records on them in Bologna on several occasions, which shows their continued connection and involvement in everyday life of the convent in Bologna and Italy in general during their education. In most cases the educational status of friars was not specially emphasized, with the exceptions of Louis from Dubrovnik, who was recorded as *magister Bibliae* in 1388[7], Matthew from Dubrovnik in 1445[8], and Jerome from Šibenik in 1449[9], who were both recorded in the sources as doctors.

**Table 2.** List of Dalmatian friars in Padua [Author's survey]

| Years | Friars | Status |
|---|---|---|
| 1376 | Peter from Trogir | |
| 1378 | Nicholas from Zadar | |
| | Simon from Sclavonia | |
| | John from Krk | lower orders |
| 1379 | John from Krk | subdeacon |
| 1384 | Minor from Dürres | |
| 1391 | Andrew from Dürres | |
| | John from Zadar | master of theology |
| | George from Sclavonia | |
| | Louis from Dubrovnik | |
| 1400 | Nicholas from Shkodër | |

[1] Chartularium studii bononiensis S. Francisci (saec. XIII-XVI). Analecta Franciscana, vol. 11. Ed. by Piana, Caelestinus. Florence: ex Typographia Collegii S. Bonaventurae, 1970, (henceforth AF 11), p. 262.

[2] AF 11, p. 203.

[3] Archivio Sartori. Documenti di Storia e Arte Francescana, vol. I-III. Ed. By Luisetto, Giovanni. Padua, 1983-1986, (henceforth: SART), p. 990, nr. 31.

[4] AF 11, p. 266.

[5] AF 11, p. 272.

[6] AF 11, p. 273.

[7] AF 11, p. 47.

[8] AF 11, p. 397

[9] AF 11, p. 97.

| Years | Friars | Status |
|---|---|---|
| 1401 | John from Trieste | |
| | Nicholas from Kotor | |
| 1405 | Nicholas from Shkodër | doctor sacrae paginae |
| 1406 | Michael from Dürres | |
| 1408 | Francis from Trieste | |
| 1409 | Francis from Trieste | |
| | Simon from Krk | |
| 1412 | John from Šibenik | |
| 1414 | Peter Sarda from Piran | |
| | Nicholas from Dürres | lector of the Bible in *Colegium Pratense* |
| 1415 | Nicholas from Dürres | |
| 1416 | Francis from Dubrovnik | novice master |
| 1417 | George from Dürres | |
| 1418 | Francis from Krk | |
| | Andrew from Dürres | tonsure and lower orders |
| 1422 | Anthony from Poreč | |
| 1424 | Anthony from Poreč | |
| 1427 | Gregory from Šibenik | |
| 1429 | Andrew from Dürres | bachelor de Vescovado |
| | Francis from Kotor | subdeacon |
| 1430 | Andrew from Dürres | |
| | Augustine from Dürres | |
| | Francis from Kotor | subdeacon |
| | Dominic from Dürres | |
| | Simon from Dubrovnik | |
| 1433 | Simon from Dubrovnik | |
| | Andrew from Nin | |
| 1436 | Nicholas from Koper | deacon |
| 1437 | Simon from Dubrovnik | |
| | Gregory from Šibenik | |
| | Thomas from Koper | subdeacon |
| 1438 | Andrew from Cres | tonsure and lower orders |
| | Matthew from Dubrovnik | tonsure and lower orders |
| | Leonard from Trieste | subđakon |
| 1439 | Anthony from Koper | tonsure and lower orders |
| 1440 | Paul from Lezhë | tonsure and lower orders |
| 1441 | Anthony from Koper | |
| 1442 | George from Trieste | tonsure and lower orders |

| Years | Friars | Status |
|---|---|---|
| 1443 | Benedict from Zadar | |
| | Paul from Lezhë | subdeacon |
| 1444 | Simon from Dubrovnik | licenciatus + doctorate |
| 1445 | Blase from Cetina | tonsure and lower orders |
| | Thomas from Šibenik | tonsure and lower orders |
| | Zachary from Trieste | tonsure and lower orders |
| 1446 | John from Zadar | subdeacon |
| 1452 | Peter from Trogir | licenciatus |

The second university mentioning friars from Dalmatia is Padua. The number of student friars is almost twice as high as those in Bologna, namely 43 friars. University of Padua had increasing number of student friars in the period when the number of them in Bologna decreased, that is, in the first half of the 15th century. The first friar from the Province mentioned in Padua was Peter from Trogir in 1376 [Žugaj, 1993, 91]. Since the number of friars was significantly larger, they originate from more towns in the Province – Trieste, Piran, Koper, Poreč, Cetina, Krk, Cres, Nin, Zadar, Šibenik, Trogir, Dubrovnik, Kotor, Shkodër and Dürres, which can be seen as a consequence of an increasing interest and openness to education not only from bigger convents, but also in the smaller ones. Two years that record the largest number of friars in one year, are 1391 and 1430. In 1391 there were 4 student friars from the Dalmatian Province in Padua: Andrew from Dürres[10], John from Zadar[11], George from Sclavonia[12] and Louis from Dubrovnik[13]. In 1430, there were five friars present in Padua: another Andrew from Dürres[14], Augustine from Dürres[15], Francis from Kotor[16], Dominic from Dürres[17], Simon from Dubrovnik[18]. The situation with their status of education is quite different from Bologna. In Padua friars are found in various levels of their education, with different degrees. Some are present there receiving their tonsure and being ordained as *sub deacons* (in the largest number), some as bachelors and others as masters of theology, but some even in the process of licentiate and doctorate.

[10] SART 1, p. 1269 nr. 8.

[11] SART 1, p. 990 nr. 31; p. 1269 nr. 8.

[12] SART 1, p. 1269 nr. 8.

[13] SART 1, p. 990 nr. 31; p. 1269 nr. 8.

[14] Archivum Franciscanum Historicum, Periodica publicatio cura PP. Collegii S. Bonaventurae (Roma), Annus 55, Editiones Collegii S. Bonaventurae ad Claras Aquas, 1962 (henceforth: AFH 55), p.185 nt. 2

[15] AFH 55, p. 184.

[16] SART 3, p. 739 nr. 20.

[17] SART 1, p. 1271 nr. 22.

[18] AFH 55, p. 184.

The office which implied frequent relocations, and which was for the purpose of studies was those of a lector as a teacher of theology. However, besides the lectors, there is one office that could imply a certain degree of education of the person who performed it but was not its necessary precondition. The position in question is that of novice master, which has a more upbringing than educational purpose. Novice master resided in a convent and estimated if friars were adequate for entering the Order, and if so, he would guide and prepare them in the beginning of their career, and if necessary, in further education. This office also implied mobility, mainly outside the province. The first friar who obtained this service was Mark from Krk, who was novice master in Assisi in 1388, who continued to reside there for at least another year [Žugaj 1993, 70]. He was also the guardian in Zadar long before that, in 1379[19], so the office of novice could be considered as a promotion for him. Since Assisi is the capital city of the Order, it is not uncommon that friars gravitate towards it, and some of them surely picked it as the place where they enter the Order and that is why the service of novice master is needed. The same goes for Padua, and it is no wonder that there were two novice masters from the province of Dalmatia. They were Francis from Dubrovnik, who was mentioned performing his duty in 1416[20] and Raymond from Albania in 1418[21]. Other Italian convents also employed friars as teachers from the Province of Dalmatia. Matthew from Kotor was teaching in the convent of Venice in 1443 as bachelor[22], and this is only further evidence that Dalmatian friars were maintaining close relations with friars in Italy, especially in the matters of education and studies.

## Zaratin convent

In order to understand the organisation of the Order and the connection of friars within the Province and outside it, I have compiled a list of friars who resided in Zadar at a certain point of their life in the Order. A complete list is impossible to compile, since rarely do documents mention more friars at once, except in depositions that the Franciscans received some bequests or in other transactions that had to be proclaimed in the Chapter where all friars from the friary had to be present there. Below is a table of friars in the 3-year terms, because there is an assumption that the regular mobility of friars was determined by the Provincial chapters where the new administration was elected. The names are included in the table only if it was possible to confirm the presence of those friars in Zadar.

[19] Zadar, Državni arhiv, Bilježnici Zadra, Petrus Perencanus, b. II, fasc. 11, fol. 35-35'.

[20] SART 3, p. 334 nr. 4.

[21] SART 1, p. 994 nr. 64.

[22] SART 2, p. 1887, nr. 7.

**Table 3.** List of Zaratin friars according to the three-year periods (1271-1403) [Author's survey]

| | | |
|---|---|---|
| **1271-1274** | Provincial (vicar) | Girolamo Masci |
| | Guardian (vicar) | Benedict (1271) |
| **1274-1277** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar (from 1276) |
| **1277-1280** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar (1278 in Zadar) |
| **1280-1283** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar |
| | Lector | Jerome (1280) |
| **1283-1286** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar |
| | Other friars | Marin de Formino (1284) |
| **1286-1289** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar (until 1288) |
| | Other friars | Gualfredo (1288); George (1288) |
| **1289-1292** | Provincial (vicar) | John de Agnania (from 1291)<br>Nicholas from Zadar |
| | Guardian (vicar) | Simon from Koper (1289) |
| | Other friars | Gualfredo (1292) |
| **1292-1295** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar |
| | Other friars | Thomas de Salbe (1294) |
| **1295-1298** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar |
| | Guardian (vicar) | Rinald |
| | Other friars | Andrew de Sorgo, Marin de Formino, Anastasius from Bologna, Thadeus, Zanin from Bologna (1296) |
| **1298-1301** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar |
| | Other friars | Benedict (1298), Bonmerkato (1301) |
| **1301-1304** | Provincial (vicar) | Pax (from 1302, when he was in Zadar) |
| | Guardian (vicar) | George (1301 and 1302) |
| | Other friars | Hugolin Arpinelli (1301), Anthony from Pula, Nicholas from Zadar (1302); Bonmerkato (1304) |
| **1304-1307** | Provincial (vicar) | Pax |
| | Lector | Andrew (1307) |
| | Other friars | Bonmerkato, Elias de Lemesio (1304); James from Zadar (1304 and 1306) |
| **1307-1310** | Provincial (vicar) | Pax (until 1308) |
| | Other friars | Elias from Paris, Peter from Bologna, James from Zadar, Prodole from Krk (1308) |
| **1310-1313** | Provincial (vicar) | Anthony from Pula (from 1311) |
| **1313-1316** | Provincial (vicar) | Anthony from Pula |
| **1316-1319** | Provincial (vicar) | Anthony from Pula |
| **1319-1322** | Provincial (vicar) | Fabian |
| **1322-1325** | Provincial (vicar) | Fabian |
| **1325-1328** | Provincial (vicar) | Francis from Trieste |

| | | |
|---|---|---|
| **1328-1331** | Lector | Bartholomew from Zadar (1328, Necrologue) |
| | Provincial (vicar) | Fabian (second time?) |
| **1331-1334** | Provincial (vicar) | Michael from Poreč |
| **1334-1337** | Provincial (vicar) | Martin |
| **1337-1340** | Provincial (vicar) | Vicar<br>Martin (inquisitor) (1337) |
| | Other friars | Mark, Francis (inquisitor) (1337) |
| **1340-1343** | Provincial (vicar) | Silvestre |
| **1343-1346** | Provincial (vicar) | Silvestre |
| | Other friars | Gregory from Ugljan (1346) |
| **1346-1349** | Provincial (vicar) | Silvestre |
| | Guardian (vicar) | Quirinus from Krk (former guardian, 1348) |
| **1349-1352** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar |
| **1352-1355** | Provincial (vicar) | Michael from Zadar (1354 in Zadar) |
| **1355-1358** | Guardian (vicar) | Peter Gizda from Kotor |
| **1358-1361** | Provincial (vicar) | Emmanuel (1361 in Zadar) |
| | Other friars | Marin called Cuneies? (1361) |
| **1361-1364** | Provincial (vicar) | John Marzari from Trieste (?) |
| **1364-1367** | Provincial (vicar) | John Marzari from Trieste (?) |
| | Other friars | Michael from Zadar (1366) |
| **1367-1370** | Provincial (vicar) | John Marzari from Trieste (?) |
| | Custos | Paul from Šibenik (1368) |
| | Guardian (vicar) | vicar Doimus from Bar (1370) |
| | Other friars | Dominic from Pag, Francis from Split (1370) |
| **1370-1373** | Provincial (vicar) | Dominic from Saron, vicar Peter Gizda from Kotor (1373) |
| | Guardian (vicar) | Matthew from Zadar (1373) |
| | Other friars | Dominic from Pag, Dominic from Trogir, Francis from Split, Marin from Zadar, (1370);<br>Kršul Mamolić from Zadar (1372);<br>John from Cres, Stephen from Zadar (1370 and 1373);<br>Doimus from Split, Martin from Split (1373) |
| **1373-1376** | Provincial (vicar) | Dominic from Saron |
| | Guardian (vicar) | vicar George from Zadar (1373) |
| | Other friars | Benedict from Zadar (inquisitor), Cosmas from Zadar (inquisitor), Francis from Split, John from Cres, Michael from Split, Nicholas from Šišan, Stephen from Zadar, Vitus from Zadar (1373) |
| **1376-1379** | Provincial (vicar) | Minor from Durazzo (1377 and 1379 in Zadar) |
| | Guardian (vicar) | Anthony from Split (1377) |
| | Other friars | Chrysogonus from Zadar, Peter, son of Nadreča, Doimus from Split (1377) |

| | | |
|---|---|---|
| **1379-1382** | Provincial (vicar) | Minor from Durazzo |
| | Guardian (vicar) | Mark from Krk (1379) |
| | Other friars | John from Cres, Frederick Jurjević, Dominic from Trogir (1379) |
| **1382-1385** | Provincial (vicar) | Minor from Durazzo |
| | Custos | Nicholas from Split (1384) |
| | Guardian (vicar) | Nicholas from Trogir (1384) |
| | Lector | Benedict from Zadar (1382, 1384 and 1385) |
| | Other friars | Damian Tugomirić (1383); John from Cres, Nicholas from Zadar, John from Klis, Marin from Split, Paškvalin from Zadar (1384); Augustin from Zadar (1385) |
| **1385-1388** | Provincial (vicar) | John de Janua (from 1386) |
| | Custos | Paul from Šibenik (1387) |
| | Guardian (vicar) | John from Klis (1387) |
| | Lector | Anthony from Trogir (1387) |
| | Other friars | Benedict from Zadar (1385 and 1388); Francis from Zadar (1386); Michael from Zadar (1387); John from Zadar, Vitus from Zadar, Berengar and Peregrin (1388) |
| **1388-1391** | Provincial (vicar) | John Marzari from Trieste (second time?) |
| | Guardian (vicar) | Benedict from Zadar (1390) |
| | Other friars | Marin from Split, Nicholas from Zadar (1390) |
| **1391-1394** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar (from 1392) |
| | Custos | Benedict from Zadar (1394) |
| | Guardian (vicar) | Nicholas from Split (1391 and 1392); Benedict from Zadar (1393), vicar Jerome from Split (1393) |
| **1394-1397** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar (vicar Benedict from Zadar, 1395) |
| | Other friars | Michael from Šibenik (1396) |
| **1397-1400** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar |
| | Guardian (vicar) | Dominic from Trogir (1400) |
| **1400-1403** | Provincial (vicar) | Nicholas from Zadar (1403 in Zadar) |
| | Guardian (vicar) | Dominic from Trogir (1401-1402) |

Considering the mobility of friars, we can see several interesting patterns. First is concerning the office of the provincial, where we can see that there were friars which would originate from Zadar, or those which would originate from the Dalmatian Province, but not from friary of Zadar, and those that would originate from other Provinces, that is, from Italy. Some would either way reside in Zadar during a certain period of their service, and some would not. Here I would emphasize a special group of friars, those that come from Trieste, which technically belonged to the Province of Dalmatia, but in practice they would be considered as Italian friars: Francis from Trieste in 1320s [Žugaj 1989, 43], John Marzari from Trieste in the 1360s and probably at the end of the 1380s [Žugaj 1989, 44]. However, we also have provincials who were originating from outside the Province of Dalmatia, also from Italy. Such are the

examples of these provincials: John from Anagni (custody of Campagna) in the end of the 13th century, Dominic from Saronno (province of Milan) in the 1370s (working along with his vicar, Peter Gizda from Kotor), John from Genoa in the 1380s, and also Girolamo Masci, the first noted provincial of Dalmatia, for whom it is not written where he is from [Žugaj 1989, 44].

There were not only provincials which were originating from Italy, but also other, "regular" friars which were residing in Zadar, such as: Marin de Formino (1284 and 1296)[23], Gualfredo (1288 and 1292)[24], Thomas de Salbe (1294)[25], those from Bologna (Anastasius and Thadeus in 1296[26], Peter in 1308)[27], and it is interesting to observe that after the 1310s, there is practically no Italian friars residing in the convent of Zadar, although there were Italian provincials of Dalmatia, but their paths did not cross there. The reason for not having Italian friars residing in Zadar in the 14th century (even those from Trieste) could be seen in the practical functioning of the Province, where part of Italy might have been adjacent to Dalmatian one, and connection with Italy was maintained more consistently in the beginning, but during time they separated and were quite distinctive each from another.

On the mobility of friars from the Province of Dalmatia from the example of the convent of Zadar, we can see certain patterns. As the number of friars from Italy declines in the 14th century, we can see that the friars from geographically further places, such as Trieste, Koper, Durrës and Kotor were not present in the convent of Zadar in general, although they belonged to the Province, and Zadar is considered its centre. The origin of the friars themselves could have an impact whether they would reside in the convent of their origin, but it was not a rule. The number of friars from Zadar increased in the end of the 14th century, especially in the category of "regular" friars, and besides them, the largest number of them are also from Split and Trogir, which is no wonder considering their vicinity. It is interesting to notice that the convent in Zadar did not only attract friars from mainland, but also from islands, such as Krk, Cres, Ugljan, Pag. Those from Dubrovnik were, however, lacking; it is very rare to see those originating from Dubrovnik to reside in Zadar, or elsewhere in the Province.

---

[23] Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije. Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, ed. by Smičiklas, Tadija, vol. 6. Zagreb, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1908, p. 463 nr. 385; Spisi zadarskih bilježnika Henrika i Creste Tarallo: 1279-1308. Notariorum Jadrensium Henrici et Creste Tarallo acta quae supersunt: 1279-1308, ed. by Mirko Zjačić, Spisi zadarskih bilježnika. Notarilia Jadertina, vol. 1. Zadar, Državni arhiv u Zadru, 1959 (henceforth SZB 1), doc. 48, pp. 85-90.

[24] SZB 1, doc. 13, pp. 50-51; SZB 1, doc. 35, pp. 67-69.

[25] SZB 1, doc. 40, pp. 74-75.

[26] SZB 1, doc. 48, pp. 85-90.

[27] Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije. Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, ed. by Smičiklas, Tadija, vol. 6. Zagreb, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1908, doc. 169, p. 188.

## Conclusion

To summarise, two main reasons for relocation and mobility of friars of Dalmatia are education outside of the Province and obtaining office within the Province. Bologna was the main choice for education in the period prior to the 15th century, to be taken over by Padua. Friars who resided in Bologna were also from the smaller convents of the Province. There were also friars who attended not just one, but two, three, or even four different institutions of higher education. On these studies quite a substantial number of friars from the Province received not only educational degrees, but also their ecclesiastical orders, or were ordained there. Mobility of friars within the Province mainly depended on their offices, but not all offices would require the same level of mobility. From the example of the convent of Zadar, we can a visible connection with Italian friars, but this connection was decreasing from the first half of the 14th century, when Dalmatian friars would soon start attending universities in Italy. This topic requires further research, in both geographical and chronological sense, however even these patterns show that Franciscans were wandering around the Province of Dalmatia and Italy, from the beginning of the organisation of the Order in these areas.

## Bibliography

COURTENEY, W. J. (2002). *Academic Formation and Careers of Mendicant Friars. A Regional Approach*, in *Studio e studia: le scuole degli ordini mendicanti tra XIII e XIV secolo*, Spoleto: Centro italiano di studi sull'alto medioevo, pp. 197-217.

GOLUBOVIĆ, J. (1908.) *Series provinciarum ordinis fratrum minorum saec. XIII et XIV. Arhivum franciscanum historicum 1*, pp. 1-22.

MILOŠEVIĆ, J. (1908.) *De provincia Sclavonie. In Arhivum franciscanum historicum 1*, pp. 235-237.

MILJAN, S., MILJAN, S. (2018). *Bequests to the Franciscans of the City Commune of Zadar (Dalmatia) in the Fourteenth Century: A Study of Piety, Family Ties and Class Solidarity*. In *L'économie des couvents mendiants en Europe central: Bohême, Hongrie, Pologne*, v. 1220-v. 1550, ed. by Marie-Madeleine de Cevins and Ludovic Viallet, Presse Universitaire Rennes, Rennes, pp. 297-312.

ROEST, B. (2000), *A History of Franciscan Education (C. 1210-1517),* Leiden – Boston – Köln, Brill.

ROEST, B. (2002). *The Role of Lectors in the Religious Formation of Franciscan Friars, Nuns and Tertiaries*, in *Studio e studia: le scuole degli ordini mendicanti tra XIII e XIV secolo*, Spoleto: Centro italiano di studi sull'alto medioevo, pp. 85-115.

VELNIĆ, J. (1980). *Samostan sv. Frane u Zadru – Povijesni prikaz njegova života i djelatnosti* [The friary of St. Francis in Zadar. Historical review of its life and activity], in *Samostan sv. Frane u Zadru* [The friary of St. Francis in Zadar], ed. by Velnić, Justin. Zadar: Samostan sv. Frane, pp. 25-101.

VIALLET, L. (2010). *Le role du gardiens dans le couvents Franciscains au XV siècle*, in *Franciscan Organisation in the Mendicant Context*, ed. by Robson, Michael – Röhrkasten, Jens, 225-251. Berlin: LIT Verlag.

ŽUGAJ, M. (1989). *Hrvatska provincija franjevaca konventualaca (1217-1559)* [The Croatian Province of Franciscans Conventuals (1217-1559)], in *Hrvatska provincija franjevaca konventualaca nekad i danas* [The Croatian Province of Franciscans Conventuals once and today], ed. by Maračić, Ljudevit, 11-56. Zagreb: Provincijalat franjevaca konventualaca.

ŽUGAJ, M. (1993). *Nomenklator franjevaca konventuala hrvatske provincije Sv. Jeronima 1217-1559* [The nomenclator of the Franciscans Conventuals of the Croatian Province of St. Jerome 1217-1559], Zagreb, Marijan Žugaj.

## *List of archival or documentary sources*

Archivum Franciscanum Historicum, Periodica publicatio cura PP. Collegii S. Bonaventurae (Roma), vol. 55, Editiones Collegii S. Bonaventurae ad Claras Aquas, 1962.

Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije. Dodaci. Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae. Supplementa, ed. by Barbarić, Josip et al., 2 vols. Zagreb: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, 1998.-2002.

Archivio Sartori. Documenti di Storia e Arte Francescana, vols. I-III. Ed. by Luisetto, Giovanni. Padua, 1983-1986.

Chartularium studii bononiensis S. Francisci (saec. XIII-XVI). Analecta Franciscana, vol. 11. Ed. by Piana, Caelestinus. Florence: ex Typographia Collegii S. Bonaventurae, 1970.

Bullarium Franciscanum Romanorum pontificum constitutiones, epistolas ac diplomata continens tribus ordinis Minorum, Clarissarum, et Poenitentium a seraphico patriarcha Sancto Francisco institutis concessa, vols. 4-7. Ed. by Sbaralea, Ioannis Hyacinthi. Roma: Typis Sacrae congregationis de propaganda fide, 1759.-1804.

Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije. Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, vol. 4-18. Ed. by Smičiklas, Tadija et al. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1907.-1990.

Spisi zadarskih bilježnika Henrika i Creste Tarallo: 1279-1308. Notariorum Jadrensium Henrici et Creste Tarallo acta quae supersunt: 1279-1308. Ed. by Zjačić, Mirko, Spisi zadarskih bilježnika. Notarilia Jadertina, vol. 1. Zadar, Državni arhiv u Zadru, 1959.

Zadar, Državni Arhiv, Zadarski Bilježnici: Petrus Perencanus, Articutius de Rivignano, Vannes quondam Bernardi de Firmo, Vannes Dominici de Firmo, Petrus de Sercana.

# INSEDIAMENTI CONVENTUALI NEI PRIMI ANNI DEL XIV SECOLO NELLA *CIVITAS SANCTAE MARIAE*, ODIERNA LUCERA

Arianna Carannante

*Abstract*

*In August 1300, Lucera was subjected to a "depopulation" of the Muslim inhabitants with the concurrent destruction of the buildings symbolising their faith. A new cathedral was built and the churches of four convents of* Luceria Saracenorum *in the* Civitas Sanctae Mariae *were transformed. Indeed, the urban layout of these churches seems to correspond to a precise will, that is, they seem to be arranged on the sides of a square circumscribed by the walls, at the centre of which is the cathedral.*

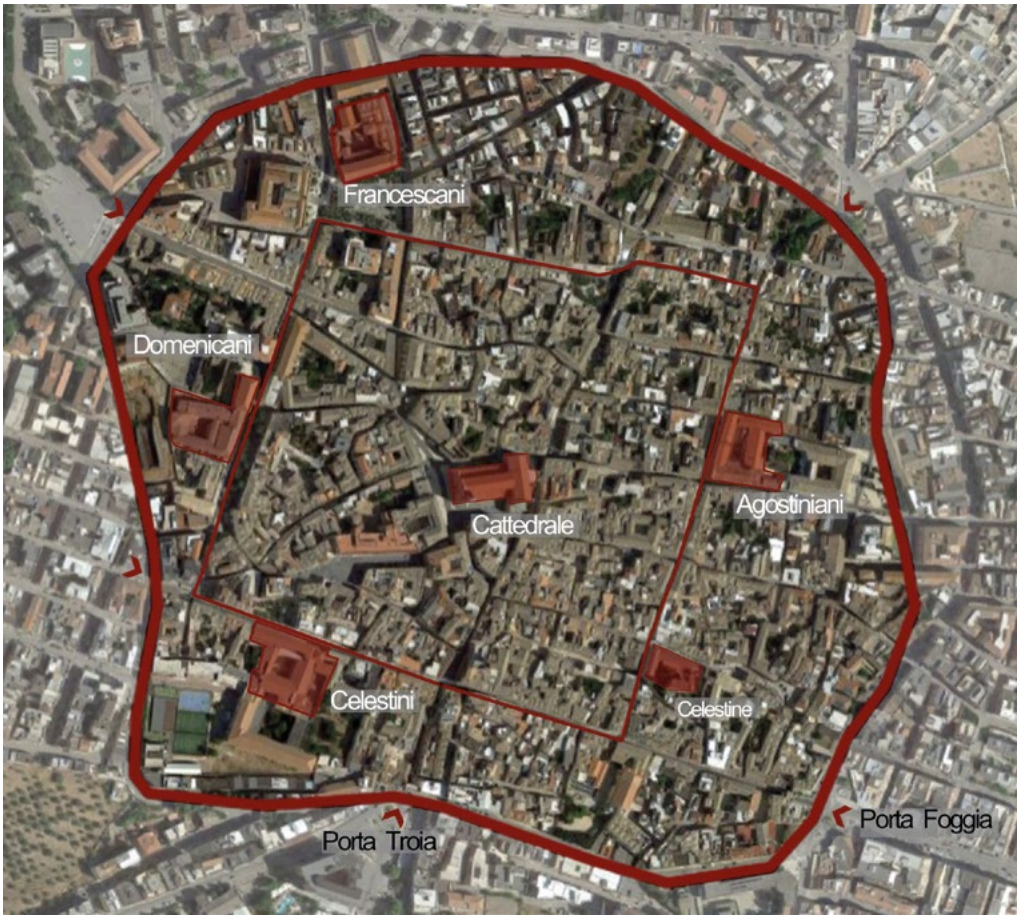
*Keywords*

*Gothic architecture; Charles II of Naples; Apulia*

## Introduzione

Probabilmente, la città di Lucera doveva avere una grande estensione in epoca romana, occupando tanto i tre colli che ora la circondano quanto l'area della fortezza Svevo-Angioina. L'abitato conobbe una fase di splendore durante il regno Federico II di Svevia, il quale decise, tra il 1224 e il 1246, di confinare in questo piccolo centro della Capitanata – non distante da Foggia – un'*enclave* mussulmana [Staccioli 2012]. Il successo di questa operazione garantì una costante fedeltà al sovrano che, perpetuata anche sotto la dominazione angioina, ne decretò la condanna. Infatti, dopo alcuni tentativi fallimentari di arginamento del potere e la costruzione di una cittadella cristiana intorno a palazzo Svevo, la nuova dinastia regnante decise di epurare l'abitato dalla presenza araba. Nell'agosto del 1300 Carlo II d'Angiò (1254-1309) distrusse la colonia saracena. L'esercito fu guidato da Giovanni Pipino da Barletta, *Magister Rationalis Curiae Regis Caroli*, che divenne poi il rettore della città. L'eliminazione dell'etnia fu accompagnata dalla distruzione degli edifici simbolo del potere e della fede saracena. Di qui, si procedette a un ripopolamento della stessa, che avvenne nel giro di pochi mesi [Egidi 1911-1912-1913-1914]; si eresse a simbolo del passaggio dalla *Luceria Saracenorum* alla *Civitas Sanctae Mariae* la cattedrale dedicata a Santa Maria Assunta, segno tangibile del nuovo potere regnante. Protagonisti nella trasformazione del volto della comunità furono le comunità dei frati minori, predicatori ed eremitani di Sant'Agostino nonché un ordine non mendicante quale i celestini [Belli D'Elia 2005, 415].

© Aisu International 2020




**1:** Vista aerea con indicazione rettangolo cattedrale e conventi [Elaborazione dell'autrice].

A tal proposito la posizione delle chiese e dei relativi conventi sembrerebbe non essere casuale ma frutto di una precisa volontà del sovrano: un programmatico riordino indirizzato all'occupazione di alcuni punti strategici lungo il perimetro urbano per mezzo dell'edificazione di conventi asserviti alle nuove intenzioni di governo (Fig. 1).
È interessante osservare che tutte le chiese costruite sotto il regno di Roberto d'Angiò (1277-1343) si collocano al di fuori del quadrato determinato da quelli che si potrebbero definire "assi regolatori", in particolare tra questo e le nuove mura[1] [D'Amelj 1861, 227-243]. Si realizza quindi intorno alla chiesa cattedrale un'area libera da edifici ecclesiastici che permane – salvo qualche eccezione – sino ad oggi.

[1] Codice Diplomatico dei Saraceni di Lucera 1917. (da ora in poi CDSL), CDLS, doc.828 (16 febbraio 1341).

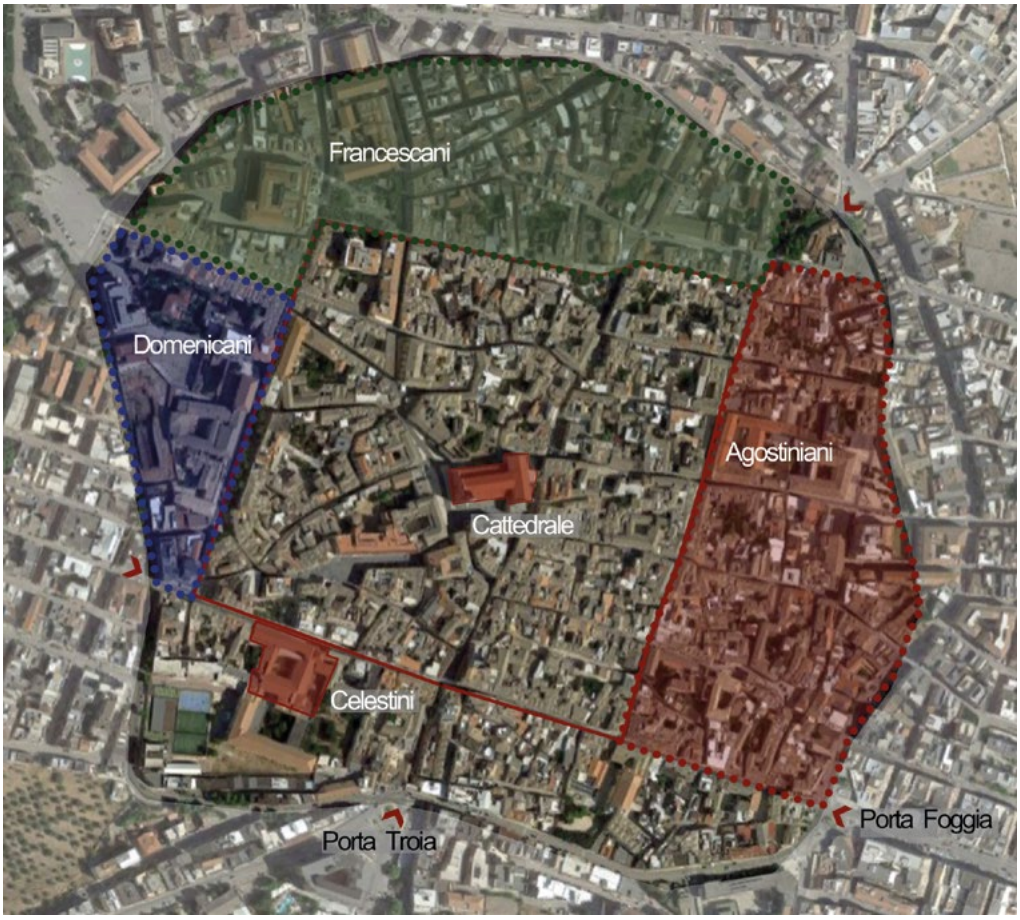
## Persistenze e trasformazioni dell'abitato lucerino in epoca angioina

L'impianto urbano della città angioina – con la conformazione a cerchio irregolare – è rimasto invariato sino al XIX secolo, escludeva la fortezza che occupa il colle Albano, a ovest dell'abitato. L'intervento – effettuato all'inizio del XIV secolo – portò ad una riorganizzazione del tessuto urbano in parte condizionata dalla preesistenza.
In particolare, il quadrante est dell'abitato è ancora oggi caratterizzato dalla presenza di una maglia stradale regolare che porta alla formazione di grandi isolati, dovuti ad un riordino fatto molto probabilmente alla fine del XIII secolo o alla preesistenza dell'abitato di epoca romana. È però possibile notare che questi al loro interno sono connotati perlopiù da piccoli vicoli o da cortili residenziali, spesso chiudibili. Pertanto, si potrebbe dunque parlare di una sorta di reminiscenza di alcuni *aziqqa* o vicoli ciechi presenti anche in altre città pugliesi (quali – ad esempio – Altamura e Martina Franca) in cui è stato riconosciuto un influsso di modelli di matrice islamica [Guidoni 1992].
Viceversa, il quadrante ovest e in particolare quello sud-ovest sono contraddistinti da alcune strade dall'andamento tortuoso, che sfuggono alla logica razionale propria invece del versante orientale. Più nello specifico, nella parte meridionale della piazza della cattedrale è possibile notare un tessuto labirintico. Si può quindi ipotizzare che, in questo lato della città, l'intervento angioino si sia concentrato solo nell'introduzione di due elementi regolarizzanti: l'attuale via IV novembre, lungo la quale si era insediato il monastero dei celestini (Chiesa di San Bartolomeo) e via di San Domenico dove esiste tutt'oggi l'omonima chiesa.
È possibile pertanto riconoscere tre elementi di continuità rispetto alla struttura mussulmana dell'abitato [Guidoni 1991, 73]: la centralità dell'edificio sacro principale rispetto alla cinta muraria, la presenza di un solo asse principale – associabile all'odierna via Gramsci – e il tessuto residenziale "labirintico", che permane a tutt'oggi nel quadrante sud-est. Pertanto, parrebbe assai plausibile il condizionamento della preesistenza sull'intervento "regolarizzatore" angioino.

## Installazione dei nuovi insediamenti conventuali

La costruzione dei nuovi edifici ecclesiastici risponde ad una scelta precisa[2], quella di costruire un numero di chiese proporzionato alla quantità dei cittadini e favorire l'installazione degli ordini mendicanti per permettere un controllo del territorio. Questo atteggiamento di Carlo II è ravvisabile in molte città; la costruzione e ricostruzione di chiese rientrava in una più ampia strategia di consolidamento del potere in Italia meridionale. Relativamente alla città di Lucera le evidenze storiche riportano la donazione da parte del re, nell'ottobre del 1300, di quattro campane poste nel castello alle chiese che «que inibi construuntur» dei frati predicatori, minori, eremitani di Sant'Agostino

[2] CDSL, doc. 611 (22 agosto 1301), p. 90 e IDEM, doc. 654, p. 654 (10 gennaio 1302).




**2:** Vista aerea con possibile indicazione dell'area di pertinenza dei conventi [Elaborazione dell'autrice].

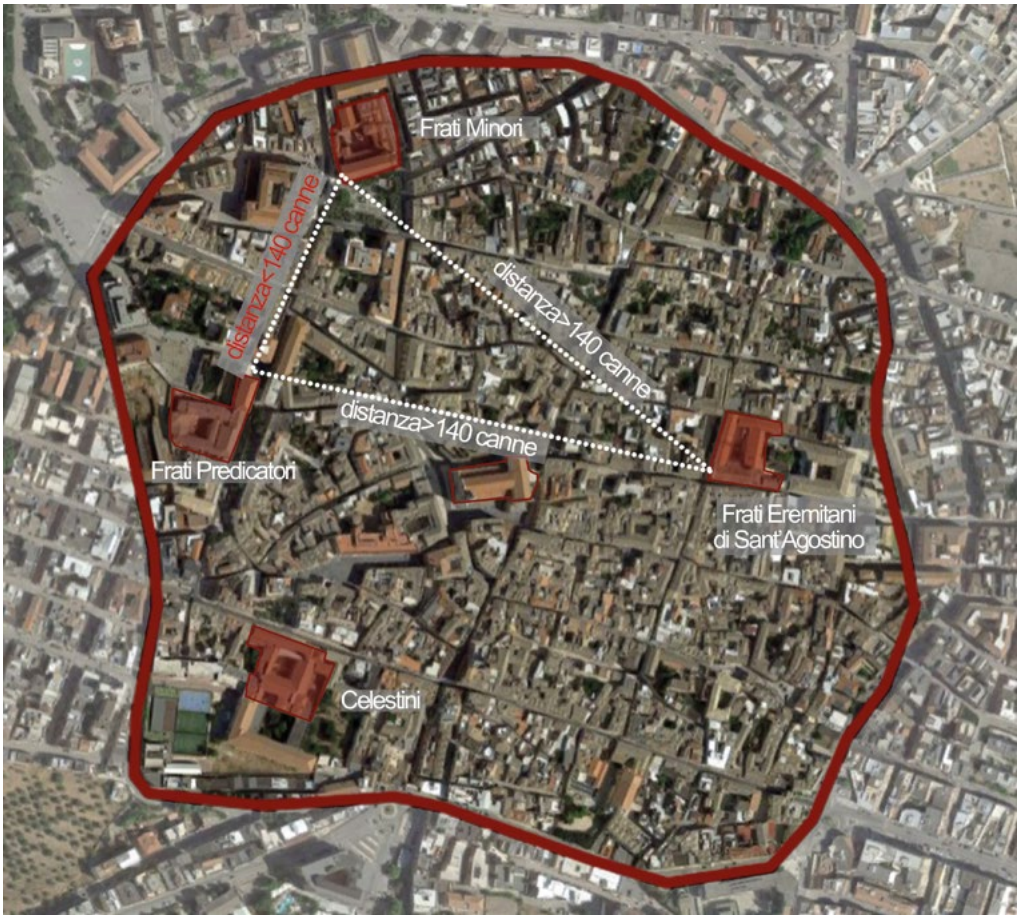
nonché per la nuova cattedrale[3] [Egidi 1917] (Considerando le trasformazioni subite dai complessi conventuali nel corso dei secoli il contributo prenderà in esame solamente la questione degli edifici ecclesiastici annessi ai conventi degli ordini citati).
Il ruolo dei tre ordini installati contemporaneamente nella città doveva essere sia quello di riorganizzare il tessuto urbano sia quello di favorire il ripopolamento intorno a determinate aree garantendone la regolarità delle operazioni annonarie e fiscali (Fig. 2).
La contemporanea installazione nella città dei differenti conventi per intenzione del regnante è confermata inoltre da diversi documenti in cui sono citati i frati predicatori,

[3] «Karolus II Castellano Lucerie [...]. Intelleximus noviter quod in quodam loco prenominati castri quamplures campane [...] pro maiori eccl. et ex reliquis tres alias fratribus minoribus, predicatoribus et augustianis pro locis eorum qui inibi construuntur…» CDSL, doc. 392, p. 186 (21 ottobre 1300).

minori e gli eremitani di Sant'Agostino, già a partire dal 1300[4] (questo non esclude che gli ordini mendicanti fossero già presenti in città nel corso del XIII secolo [Vitolo 1998, 6]). Da quest'ultimo documento si evince il ruolo degli ordini mendicanti nella rinascita della *Civitas Sancta Mariae*, implicati nelle operazioni di misurazione e gestione dei terreni.
In Puglia la diffusione dei frati minori – iniziata già nel XIII secolo – diviene capillare nel corso del XIV secolo [Pellegrini 1982, 62-69, 77-80]. Nella città di Lucera la prima informazione relativa all'istallazione permanete dell'ordine all'interno dell'abitato è una bolla del 1301, tale documento riguarda la licenza per la costruzione del cenobio dell'ordine e – più nello specifico – tratta la questione della cessione di un'area allo scopo di far installare e gestire una parte del territorio lucerino ai frati minori[5].
L'importanza della chiesa di San Francesco all'interno della città emerge non solo per la sua posizione ma anche per le sue caratteristiche planimetriche [Tocci 1982, 175-194; Bruzelius 2005, 124]. È noto il legame del re Carlo II con l'ordine dei frati minori soprattutto dopo la rinuncia del figlio Ludovico (Brignoles, 1274 - 1297) al trono e la presa delle vesti francescane [Vauchez 2005].
Al contrario delle altre fondazioni mendicanti della città, la chiesa si pone in posizione parallela alla cattedrale, liberando uno spazio per l'inserimento di una piazza adiacente al prospetto longitudinale. Inoltre, è interessante notare che la distanza tra la facciata dell'edificio ecclesiastico dei frati minori e quella dei frati predicatori (posta a ovest) non rispetta la prescrizione fatta dalla bolla papale del 5 maggio 1268, secondo la quale la distanza tra le facciate delle chiese degli ordini mendicanti non poteva essere minore di 140 canne (290 metri circa) [Villa 2017,73]. Considerando che questa prescrizione doveva essere in vigore all'epoca della costruzione delle chiese oggetto di questo contributo, si potrebbe ravvedere, nella scelta di non seguire la bolla papale, una conferma del ruolo prioritario assunto dai frati minori (Fig. 3).
A livello icnografico l'organismo ecclesiastico non segue il modello delle altre chiese patrocinate dagli stessi frati nella regione pugliese, che presentano un coro quadrato coperto con volta a crociera su costoloni (Bitonto (1283-84), Bari (1306-1321 circa); la chiesa ha un'unica navata, coperta da capriate lignee, che si conclude in un'abside voltata e dalla forma poligonale (Figg. 4-5). Questa soluzione è paragonabile a quella realizzata nella chiesa di Santa Maria Donnaregina (1307-1320) a Napoli (quest'ultima era anch'essa un'architettura destinata all'ordine dei frati minori – seppur femminile – patrocinata da un membro della famiglia reale, la regina Maria D'Ungheria moglie di Carlo II. In tutti i due casi infatti si nota la presenza in più punti degli stemmi della casata angioina).
Nella chiesa di San Francesco si trovano degli immediati richiami alla cattedrale di Santa Maria Assunta (1304-1317) non solo nella soluzione geometrica dell'abside con

[4] CDSL, doc. 347, p. 156 (27 settembre 1300).

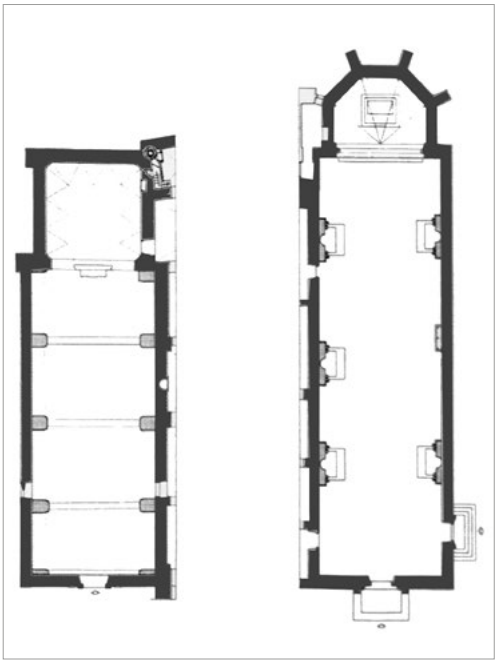
[5] «praefati Regis copiosa benignitas, vobis dictis Ordinis quasdam domos infra eiusdem civitatis limites consistentes, ut in eiusdem Ordinis professores moram…». CDSL, doc. 470, pp. 22-t-225 (28 febbraio 1301)




**3:** Vista aerea con indicazione approssimativa delle distanze tra i conventi [Elaborazione dell'autrice].

volta a crociera su pianta poligonale a 5/10 e costolonata ma anche nella soluzione del capitello della semicolonna dell'arco trionfale che si estende oltre questa sul muro adiacente e infine nella presenza di una nicchia (*piscina*) posta nella stessa posizione, anche se con soluzioni stilistiche leggermente diverse.
La chiesa ha subìto un importante intervento di restauro tra il 1945-64[6], che ha portato alla riconfigurazione della facciata a profilo rettangolare (che ritroviamo nelle chiese aquilane dal XIII secolo) [Abate 1998, II, 66] ad una a capanna e alla ricostruzione del tetto e del rosone. Originariamente l'apparato decorativo della facciata a coronamento rettilineo era riservato al portale strombato e al rosone. Il portale principale è a sesto acuto con timpano rialzato, al centro – in alto – è possibile notare lo stemma della casata

[6] Bari. Archivio Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari. Lucera, B. Chiesa di San Francesco, ff. 3/A.



**4:** Pianta della chiesa di San Domenico e San Francesco a Lucera. [in Tomaiuoli 1999, 105].



**5:** Veduta verso l'abside della chiesa di San Francesco a Lucera. Esterno e interno [Fotografie dell'autrice].

angioina. Le soluzioni stilistiche sono paragonabili a differenti elementi di dettaglio dei portali della cattedrale lucerina (in seguito all'analisi delle modanature e dei capitelli è stata ipotizzata la presenza di maestranze autoctone e abruzzesi) [Rossi 2015, 47; Bruzelius 2005, 124].

Il portale secondario si apre sul prospetto sud-est ed è la semplificazione di quello principale; sullo stesso prospetto si aprono quattro monofore ogivali. La presenza di questo portale conferma l'ipotesi dell'esistenza – già all'epoca della costruzione – di un'ampia piazza sul fianco dell'edificio. Questo dato dimostra ulteriormente il ruolo prioritario assunto dai frati minori all'interno dell'abitato, per la posizione della chiesa e l'ampia piazza adiacente, che sfugge alla regola, seguita dagli altri ordini di posizionamento lungo gli assi regolatori della città.

Al contrario di quest'ultima la chiesa di San Domenico occupa, con il complesso conventuale, il versante ovest della città, si sviluppa in maniera parallela di uno degli assi, creando una piccola piazza rettangolare di fronte alla facciata (Fig. 1).

L'organismo ecclesiastico si configura come una sala rettangolare coperta da soffitto ligneo e con presbiterio quadrato (Fig. 4), inserendosi all'interno di un modello utilizzato per le fondazioni mendicanti, che, nella città di Lucera, è seguito dalle altre chiese che si descriveranno successivamente. Questa scelta icnografica era dovuta alla necessità di realizzare edifici di massima capienza in maniera rapida e senza dispendio di numerose risorse economiche [Tocci 1978, 27]. Nonostante il legame tra la dinastia regnante e l'ordine dei frati predicatori – appurato dalla storiografia – la chiesa di San Domenico di

Lucera si distingue ben poco da quella dell'altro ordine mendicante presente in città – i frati eremitani di Sant'Agostino – sia a livello icnografico che urbanistico.
L'abside è coperta da una volta a schifo lunettata che potrebbe essere il frutto dei restauri avvenuti tra XVII e XVIII secolo, epoca in cui l'edificio subì una radicale trasformazione per permettere un adeguamento stilistico. La presenza di colonnine – appartenenti con molta probabilità alla fase trecentesca – poste negli angoli potrebbe far presupporre la presenza in origine di una volta a crociera costolonata crollata o demolita. Alcuni elementi messi in luce durante i restauri degli anni '70 del Novecento aiutano meglio a ricostruire la *facies* dell'edificio nel XIV secolo [Tomaiuoli 1983, 305-309]. Sono state scoperte tre monofore su via san Domenico, molto semplici e senza alcun dettaglio decorativo. Di grande interesse risulta essere, invece, la monofora rinvenuta nella parete del coro che presenta una strombatura esterna articolata da differenti modanature con un oculo centrale, ma è molto probabilmente incompleta. La facciata – seppur modificata rispetto all'aspetto originario – presenta, come quella di San Francesco, un coronamento rettilineo.
Continuando la disamina delle fondazioni mendicanti è necessario citare la chiesa di San Leonardo, che con l'annesso convento occupava il versante est della città. La facciata dell'edificio fatto costruire dai padri eremitani è direttamente prospiciente la strada e lo sviluppo della chiesa avviene in maniera ortogonale all'asse viario (Fig. 1). In questo caso la chiesa si pone all'interno di un asse dovuto alla regolarizzazione del tessuto urbano che con molta probabilità venne realizzata durante il regno di Carlo d'Angiò quando furono costruite le mura della città.
La presenza dell'ordine è attestata nel 1300[7]; nel 1303[8] viene menzionato frate Paulus *heremita* che si occupa di reperire il materiale lapideo e gli uomini per la costruzione dell'Ospedale, ed è quindi presumibile che la chiesa fosse già in costruzione.
L'aspetto attuale dell'organismo ecclesiastico non fornisce molti indizi sul suo aspetto originario. Si tratta di un edificio ad unica navata con semipilastri in corrispondenza delle capriate, probabilmente da attribuire alla fase trecentesca. La soluzione absidale è paragonabile a quella della chiesa di San Domenico, infatti presenta una volta a schifo con pennacchi archi acuti. È dubbio che questa possa essere originaria; è più probabile che sia frutto di un restauro del XVIII secolo. La presenza delle colonnine poste negli angoli potrebbe far pensare – dopo un confronto con gli esempi superstiti nella regione – alla presenza di una volta a crociera con nervature trecentesca poi demolita (si veda la citata chiesa di San Francesco a Bari). È necessaria però, a discredito di questa ipotesi, una considerazione: l'ipotesi della volta costolonata archiacuta presupporrebbe la presenza di un arco trionfale anch'esso acuto e non a tutto sesto come è possibile vedere oggi. D'altro canto, non si può però escludere il rifacimento di questo tra seicento e settecento.

---

[7] Vedi nota 3

[8] «…Karolis II [...] fr. Paulus heremita, lator presentium, qui, ut accepimus, in Civitate n. S. Marie[...]fundare disponit et construere hospitale, et quem circa opus huiusmodi sub n. protection recepimus, elegit per loca discurrere ad prosecucionem dci operis elemosinas petiturus…» CDSL, doc. 721e doc. 722. (13 gennaio 1303)

Dalle foto storiche è possibile ipotizzare che in origine la chiesa presentava una facciata rettangolare, similmente alle altre sopracitate. Potrebbe essere presumibile che il timpano sia stato aggiunto nel XVIII secolo. La facciata ha subìto un rimaneggiamento nel corso del XX secolo. L'unico elemento che conserva in parte l'aspetto originario è il portale, costituito da un arco a sesto leggermente acuto con poche strombature e capitello continuo. Allo stato degli studi non è possibile fare altre considerazioni su questa fabbrica, che presenta ben poco del suo aspetto medievale.
Infine, è doveroso citare la chiesa e l'annesso convento dei celestini che occupavano il quadrante meridionale dell'abitato lucerino (Figg. 1-2). Attualmente la chiesa e il convento sono stati inglobati nel complesso architettonico che ospita il Convitto Nazionale Statale "R. Bonghi". È possibile riconoscere lo sviluppo ad unica navata diviso da quattro archi trasversali; nell'ultima campata del lato ovest è stato ricavato lo spazio per un altare. La posizione della chiesa di San Bartolomeo, con il lato longitudinale adiacente ad uno degli assi che formano il quadrato di cui si è parlato, riprende quella della chiesa di San Domenico.
L'organismo ecclesiastico presenta un rivestimento barocco e si potrebbe supporre che in corrispondenza dell'ultima campata vi fosse l'accesso all'abside, ad immagine delle chiese di San Domenico e San Leonardo.
Il complesso venne eretto per volere di Giovanni Pipino [Bruzelius 1999 e 2005, 185-193] (il committente patrocinerà anche la costruzione della chiesa di San Pietro a Majella a Napoli [Bruzelius 1999; Pagano 1987; Filangeri 1884], chiesa dell'ordine celestino nel quale poi verrà sepolto) in onore di San Bartolomeo per ricordare la grazia ricevuta dal santo per la vittoria sui Saraceni di Lucera. Questa informazione è nota grazie alla bolla papale del 14 marzo 1301 in cui il pontefice Bonifacio VIII concede l'indulgenza per la «costruenda» chiesa in onore del santo [Digrad 1935, IV, 88, n. 4070]. Del 24 luglio dello stesso anno è, invece, l'atto di consegna dell'indulgenza straordinaria concessa dal pontefice in occasione della consacrazione della chiesa [Leccisotti 1940, 36].
In un documento del marzo 1301[9] si trovano una serie di condizioni fatte dal *Magister Rationalis Curiae* all'atto della donazione, fra queste: il numero minimo di sacerdoti, conversi e chierici che dovevano dimorare perennemente nell'edificio e alcuni obblighi da rispettare relativi all'officio delle messe. A questi ultimi si contrapponeva la dotazione iniziale fatta da Pipino al convento, che comprendeva una serie di beni immobili in Lucera per un reddito annuo di 12 once d'oro. Il monastero, invece, venne fondato nel settembre del 1302[10].
La mancata citazione di questa chiesa nella donazione delle campane fatta dal sovrano angioino nel 1301 potrebbe essere relativa al fatto che il complesso fu patrocinato da un suo diretto sottoposto, uomo di fiducia nonché rettore e garante dell'ordine nella città di Lucera. Pertanto, si può presupporre che essa rientri pienamente nel programma edilizio voluto dal re di cui il *Magister Rationalis Curiae* non era che l'esecutore.

[9] CDSL, doc. 478a, p. 228 (14 Marzo 1301).
[10] CDSL, doc. 698, p.355 (12 settembre 1302)

## Conclusioni

In conclusione sembra potersi affermare che la creazione di alcuni rettifili, che si vanno a conformare forzando il tessuto preesistente, e la collocazione nei quattro punti cardinali delle chiese e relativi conventi dei frati minori nord, eremitani ad est, celestini a sud e predicatori ad ovest, devono esser stati il frutto di una precisa pianificazione (è necessario citare un altro edificio monastico, costruito sotto il patrocino di Carlo II sul lato est, il monastero di Santa Caterina dell'ordine delle Celestine [Di Iorio 2007, 25]).
Si potrebbe, dunque, parlare di un vero e proprio *instrumentum regni* del sovrano angioino per dotare la città di strutture culturali cattoliche del quale era priva. È inoltre doveroso notare che tra questi ordini e la monarchia angioina si era creato un sodalizio che potremmo paragonare a quello compiuto dai normanni, nel XI secolo, con i monaci benedettini allo scopo di garantirsi un controllo del territorio.
Infine, la monarchia – attraverso la costruzione o ricostruzione di cattedrali – e gli ordini mendicanti – per mezzo della costruzione dei complessi conventuali – furono i principali canali di diffusione del linguaggio stilistico d'oltralpe in Italia meridionale tra la fine del XIII e l'inizio del XIV secolo (linguaggio che si era già in parte diffuso attraverso l'architettura dei monaci cistercensi e la corte di Federico II di Svevia, ma che nel caso lucerino mostra – per la sua provenienza – un contatto con l'architettura prima napoletana e poi francese). Un collegamento con gli edifici francesi della seconda metà del XIV secolo, pur producendo risultati formali molto diversi, è attestato dalla presenza alla corte di Carlo I d'Angiò (1226-1285) di maestranze e *protomagisteri* francesi [Bertaux 1905; Egidi 1911-14; Bruzelius 1991, 2005, 2008].
In definitiva, la città di Lucera si presenta come un *unicum* nel panorama delle città pugliesi – in carenza di studi specifici sul tema – per la riorganizzazione del tessuto edilizio esistente nel quale si inseriscono contemporaneamente cinque edifici conventuali e la cattedrale.
È interessante in ultimo confermare il ruolo dei mendicanti come interlocutori privilegiati nonché esecutori delle volontà della monarchia reggente.

## Bibliografia

ABBATANTUONO, A. (1931). *I Saraceni in Puglia*, in «Japigia», II, pp. 318-39.

ABBATE, F. (1998). *Storia dell'arte nell'Italia meridionale- ll Sud angioino e aragonese*, II, Roma, Donzelli.

ALTRUI, G. (1993). *Lucera antica: l'età preromana e romana ; atti del IV convegno di studi storici; Lucera, 15 gennaio 1993.* Foggia, Leone Editrice.

BELLI D'ELIA P. (2005). *Dalla Luceria saracenorum alla Civitas Sanctae Mariae in Medioevo: immagini e ideologie,* a cura di A. C. Quintavalle, Mondadori Electa, Milano, pp. 401-420.

BERTAUX, É. (1905). *Les artistes français au service des rois de Naples*, in «Gazette des Beaux-Arts», 32, pp. 265-281; 34, pp. 89-115; 34, pp. 313-325.

BONELLI, R. (1990). *Nuovi sviluppi di ricerca sull'edilizia mendicante*, in *Gli ordini mendicanti e la città*, a cura di J. Raspi Serra, Milano, Guerini, pp.15-26.

BOZZONI, C. (2006). *Centoventi anni di studi sull'architettura degli Ordini mendicanti*, in *Arnolfo di Cambio e la sua epoca. Costruire, scolpire, dipingere, decorare, Atti del Convegno internazionale di studi* (Firenze, Colle Val d'Elsa, 7-10 marzo 2006), a cura di V. Franchetti Pardo, Roma, Viella, pp. 47-54.

BRUZELIUS, C. A. (1991). *Ad modum Franciae: Charles of Anjou and Gotich architecture in the Kingdom of Sicily*,in «Journal of the Society of the Architectural Historians», 50, pp. 402-420.

BRUZELIUS, C. A. (1999). *Giovanni Pipino of Barletta: the butcher of Lucera as patron and builder,* in *Pierre, lumière, couleur*, a cura di F. Joubert et D. Sandron, Paris, Presses de l'Univ. de Paris-Sorbonne, pp. 255-267.

BRUZELIUS, C. A. (2008). *A rose by another name: the 'not Gothic enough' architecture of Italy*, *Reading gothic architecture,* a cura di M. M. Reeve, Turnhout, Brepols, pp. 93-109.

BRUZELIUS, C. A. (2009). *Brevi appunti sull'architettura degli Ordini Mendicanti nel contesto sociale ed economico del Regno di Napoli*, in *Il Francescanesimo in Calabria*, a cura di A. M Spanò (Atti del I Convegno internazionale di studio (Siderno-Gerace, 26-27 maggio 2006)), Soveria Mannelli (Catanzaro), Rubbettino, pp. 179-186.

BRUZELIUS, C.A. (2016). *Predicare, costruire, seppellire: gli ordini mendicanti e la morte*, in *Territorio, insediamenti e necropoli fra tarda antichitá e alto medioevo*, a cura di C. Ebanista e M. Rotilli, Napoli, Rogiosi, pp. 591-602.

CASTELLANO, A. (1982). *Sulle orme di Frate Francesco a Bitonto: insediamenti francescani in Puglia*, Bitonto, Addante.

CATTANA, V. (1974). *Voce Celestini*, in *Dizionario degli Istituti di Perfezione* a cura di G. Pelliccia e G. Rocca, vol. II, Roma, Edizioni Paoline, colonne 732-735.

D'AMELJ, G. B. (1861). *Storia della città di Lucera*, Lucera, Scepi, pp. 227-243.

DI IORIO, F. (2007). *La cittadella dello spirito: la chiesa e il monastero di Santa Caterina nella storia di Lucera,* Foggia, C. Grenzi, pp.11-25.

DI MEGLIO R. (2004). *Ordini mendicanti e città: l'esempio di San Lorenzo Maggiore di Napoli* in *Le chiese di San Lorenzo e San Domenico*, a cura di S. Romano e N. Bock, Napoli, Electa, pp. 15-26.

DI MEGLIO, R. (2013). *Ordini mendicanti, monarchia e dinamiche politico-sociali nella Napoli dei secoli XIII-XV*, Raleigh, NC, Aonia edizioni.

EGIDI, P. (1909-1910). *Carlo I d'Angiò e l'abbazia di S. Maria della Vittoria presso Scurcola*, in «Archivio storico per le province napoletane», 35, pp. 252-291, 732-767.

EGIDI, P. (1911, 1912, 1913, 1914). *La colonia saracena di Lucera e la sua distruzione*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», XXXVI (1911). pp. 597 ss.; XXXVII (1912), pp. 71 ss., 664 ss.; XXXVIII (1913), pp. 115 ss., 681 ss.; IX (1914), pp. 132 ss., 697 ss.

EGIDI, P. (1917). *Codice Diplomatico dei saraceni di Lucera*, Napoli, Pierro & Figlio.

ESPOSITO, L. G. (1998.). *I domenicani in Puglia e in Basilicata: ricerche archivistiche*, Napoli, Editrice Domenicana Italiana.

FORTE, D. (1981). *Lucera Francescana*, Lucera, Catapano.

GRODECKI, L. (1978). *L'architettura gotica*, Milano, Electa.

GUIDONI, E. (1977). *Città e ordini mendicanti. Il ruolo dei conventi nella crescita e nella progettazione urbana del XIII e XIV secolo*, in «Quaderni medievali»,4, pp. 69-106.

GUIDONI, E. (1985). *L'espansione urbanistica di Rieti nel XIII secolo e le città nuove di fondazione Angioina*, in *La Sabina medievale*, a cura di M. Righetti Tosti-Croce, Cinisello Balsamo, Milano, Pizzi, pp.156-187.

GUIDONI, E. (1988). *Dal rilievo al progetto. Misurazione e invenzione dello spazio urbano nel tredicesimo secolo*, in «XY, dimensioni del disegno», pp. 6-7, pp. 29-34.

GUIDONI, E. (1989). *La città dal medioevo al Rinascimento*, Roma, Laterza.

GUIDONI, E., SALADINI C.M. (1980), *Sistema feudale e urbanistica borghese in una "città del sud": lo sviluppo di Teramo dal XII al XV secolo*, in *Atti del XIX Congresso di storia dell'architettura,* a cura di E. Guidoni e C.M. Saladini, Roma, Centro di Studi per la Storia dell'Architettura, pp. 419-437.

LECCISOTTI T. (1940). *Documenti di Capitanata: fra le carte di S. Spirito del Morrone a Montecassino*, in «Japigia», pp. 27-44.

PELLEGRINI L. (1982). *Criteri insediativi e strutture territoriali dei francescani in Capitanata e Molise nel secolo XIII* in *I francescani in Capitanata*, a cura di T. Nardella, Bari, Adda, pp. 39-85.

PELLEGRINI L. (1988). *Centri dell'organizzazione religiosa e urbanizzazione della Puglia settentrionale nei secoli XIII-XIV*, in *V Convegno sulla Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia (San Severo, 9-11 dicembre 1983)*, San Severo, pp. 83-84.

RASPI SERRA, J. (1900). *Gli Ordini mendicanti e la città. Aspetti architettonici, sociali e politici,* Milano, Guerini, pp. 13-14, 27-59, 107-132, 179-193.

ROMANINI A. M. (1978). *L' architettura degli ordini mendicanti: nuove prospettive di interpretazione*, in «Storia della città», 3, 9, pp. 5-15.

ROMANO, S. (2005). *Le chiese di San Lorenzo e San Domenico: gli ordini mendicanti a Napoli* (atti della II Giornata di Studi su Napoli, Losanna, 13 dicembre 2001), Napoli, Electa.

ROSSI, M.C.(2015). *Raimondo del Poggio e Rainaldo d'Atri*, in *Atri e la sua cattedrale prima degli Acquaviva* a cura di A. Madonna e M. C. Rossi, Pescara, Edizioni ZiP, pp. 40-49.

RUOCCO, G. (1938). *Documenti francescani dai regesti angioini e spagnoli del Regno di Napoli* (anni 1267-1307; 1488-1633), in *Miscellanea francescana. Rivista trimestrale di scienze teologiche e di studi francescani*, Roma, p. 87;

SCHENKLUHN, W. (2003). *Architettura degli ordini mendicanti: lo stile architettonico dei Domenicani e dei Francescani in Europa*, Padova, EFR.

STACCIOLI, G. (2012). *L'ultima città musulmana: Lucera,* Bari, Caratteri mobili.

TOCCI, M. (1978). *Architetture mendicanti in puglia*, in «Storia della città», 3, pp. 24-27.

TOMAIUOLI, N. (1983). *Chiesa di San Domenico a Lucera*, in *Restauri in Puglia*, a cura di L. De Venere, M. G. Di Capua, Fasano-Brindisi, Schena, pp. 305-311.

TOMAIUOLI, N. (1999). *Lucera svevo-angioina* in *Lucera. Topografia storica Archeologia Arte* a cura di E. Antonacci Sanpaolo, Bari, Adda, pp. 103-135.

TRACHTENBERG, M. (1991), *Gothic/Italian "Gothic": Toward a Redefinition*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 50, pp. 22-37.

VAUCHEZ, A. (2005). *Voce Ludovico d'Angiò*, *santo* in *Dizionario Biografico degli Italiani*, a cura di A. M. Ghisalberti, Roma, vol. 66.

VILLA, G. (2018). *Le fondazioni urbane della Montanea Aprutii tra XIII e XIV secolo nel panorama europeo: dinamiche territoriali, modelli e tecniche d'impianto*, in *Amatrice e il suo territorio. Storia, arte e cultur*a, a cura di A. Viscogliosi, Cinisello Balsamo, Milano, Silavana Editoriale, pp. 60-75.

VILLETTI, G. (2003). *Studi sull'edilizia degli ordini mendicanti*, Roma, Gangemi.

VITOLO, G. (1998). *Ordini mendicanti e dinamiche politico-sociali nel mezzogiorno angioino-aragonese,* in «Rassegna Storica Salernitana», XV, 1, pp. 67-101.

WADDING, L. (1732). *Annales Minorum Seu Trium Ordinum A. S. Francisco Institutorum* Romae: Typis Rochi Bernabò, VI, p.416 .

WAGNER-RIEGER, R. (1956-57). *Die italienische Baukunst zu Beginn der Gotik,* 2 vols., Graz-Köln, H. Böhlau.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Bari. Archivio Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari. Lucera, B. Chiesa di San Francesco, ff. 3/A.

# *DE ALIQUO LOCO IDONEO ET APTO RELIGIONI EORUM*. I FRATI MINORI A LODI: ARCHITETTURA E COLLOCAZIONE URBANA

Jessica Ferrari

*Abstract*

*Rarely the focus of critical studies on the relationship between Mendicant Orders and the city, Lodi is nevertheless an interesting case study: historical and architectural developments of the local Franciscan complex allow us to analyse the evolution of a Minorite monastery imposed by papal decisions and to observe its collocation in the urban and social context of an imperial "new town".*

*Keywords*

*Lodi; Franciscans; Urban layout*

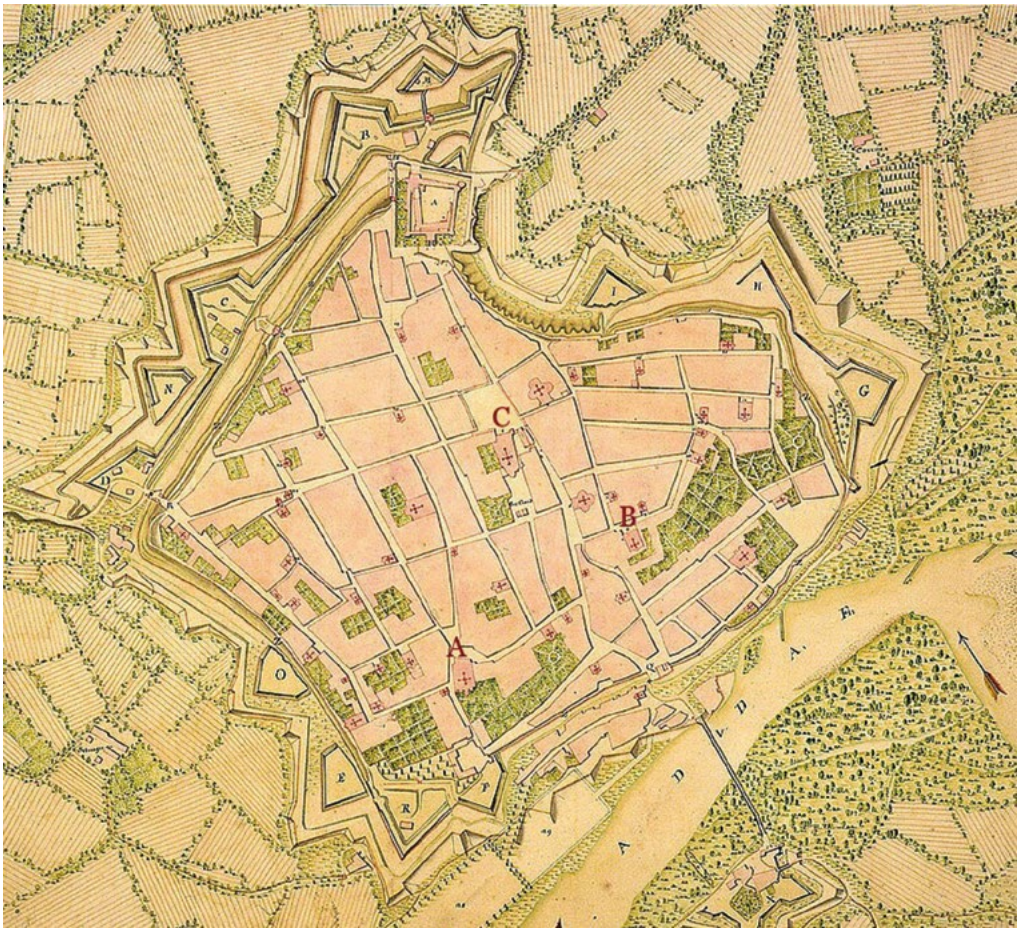
## Introduzione

Città imperiale, in perenne conflitto con la potente Milano, Lodi seppur nelle sue modeste dimensioni rappresenta un caso peculiare sotto diversi aspetti per lo studio del rapporto tra ordini mendicanti e città. L'inserimento in particolare dei Frati Minori nella realtà laudense costituisce un *unicum* per la sua origine impositiva da parte dell'autorità papale, in stretta connessione con le vicende storiche e politiche locali a loro volta indissolubilmente legate all'Impero.

Si ricordi infatti che Lodi fu rifondata nel 1158 a seguito di un distruttivo attacco milanese che pose fine alla storia della antica *Laus*, fiorente centro di origini romane sul fiume Lambro, scomodo rivale commerciale per la politica espansionistica milanese [Schiavi 2016, 143-144]. Ricostruita con il sostegno e il contributo del Barbarossa – presente non solo all'atto di fondazione con il tracciamento del perimetro urbano [Samarati 1989a, 199-202], ma anche nel 1163 alla solenne processione di traslazione delle reliquie del santo patrono Bassiano dalla Lodi vecchia al nuovo Duomo insieme all'antipapa Vittore IV, l'abate di Cluny e altre personalità [Samarati 1989a, 203-204] – essa sorse sulla più difendibile e militarmente strategica area del *Mons Guzonis* sulle rive del fiume Adda, presso cui già esisteva un porto fluviale fondamentale per le comunicazioni con il Po [Caretta 1967; Aldini 2002, 107].

La presenza minoritica nella realtà laudense permette dunque una riflessione su un insediamento mendicante in un contesto urbano di recente formazione. La conformazione

© Aisu International 2020




**1:** E. Vives, *Descritione della città di Lodi*, 1753. A: San Francesco; B: San Domenico; C: Cattedrale [Lodi, Archivio Storico Comunale, Fondo Biblioteca].

urbanistica della nuova città (Fig. 1), sviluppata attorno al nucleo della piazza centrale porticata, è stata da tempo avvicinata alla configurazione delle più tarde *bastides* francesi [Aldini 2002, 111-112; Aldini 2003, 158-159] e in particolare al loro prototipo di Montauban, fondata in Occitania nel 1142 dal conte di Tolosa [Guidoni 1981, 108. Si è anche evidenziato, come per le realtà francesi, un possibile ruolo attivo nella sua realizzazione da parte delle maestranze cistercensi [Aldini 2003, 161-162], presenti nel lodigiano con la filiazione di Chiaravalle milanese presso Cerreto. Se non è questa la sede per affrontare la questione, che andrebbe sicuramente rivista in un tentativo di attenuare il ricorso a una classificazione di stampo tipologico per approfondire il possibile rapporto già ipotizzato [Giordano 2010, 178] con le realtà nord italiane di origine romana – si pensi quale esempio alla *forma urbis* di Parma [Catarsi 2009, 397-401; Morigi 2009, 659-674], città ben nota al Barbarossa che vi fece innalzare un *palatium* nel 1160

[Greci 2010, 126-128] –, interessa tuttavia sottolineare come, al momento dell'insediamento minoritico, l'impianto urbanistico fosse ormai definito nelle sue componenti essenziali [Schiavi 2016, 144-145], essendosi portato a compimento nei primi anni '20 del XIII secolo anche il perimetro della cinta muraria [Caretta 1957].

## Per una storia dei Minori a Lodi: le origini

I Francescani erano forse già presenti a Lodi nel terzo decennio del secolo, durante l'episcopato di Ottobello Soffientini [Caretta 1984, 164-165; Samarati 1989b, 51], i cui legami con i Frati Minori sono già stati evidenziati dagli studi [Alberzoni 1988, 43]. La prima testimonianza certa del loro stanziamento presso *Laus* risale tuttavia al 1234, quando un decreto podestarile, conservato in trascrizione seicentesca [Agnelli 1919, 45-46], attesta che il possesso da parte dei Frati di una *ecclesia* ubicata all'esterno della cinta muraria, forse da identificarsi con un oratorio oggi distrutto dedicato a San Giovanni Battista *extra muros*, in località Costa del Pulignano a nord-ovest della città [Granata 1983, 341, n. 5]. Si verifica dunque anche in territorio laudense quella tendenza tipica della prima fase della storia minoritica in cui si prediligevano insediamenti nei pressi delle città, terreno fertile per l'azione missionaria dell'Ordine, e al contempo esterni a esse per rispondere all'opposta, ma sempre connaturata aspirazione alla vita peregrina (e all'eremitismo) [Salvatori 1984; Bruzelius 2014, 113].
La presenza minoritica a Lodi, tuttavia, fu fortemente segnata dalle travagliate vicende cittadine nel periodo di scontro tra l'imperatore Federico II e il papato: Lodi, dilaniata da lotte intestine [Caretta 1983], arresasi a Federico II nel dicembre 1237 [Caretta 1983, 80], si vide privare negli anni Quaranta del secolo della dignità episcopale, cadendo vittima di un interdetto lanciato da Papa Gregorio IX in seguito alle violenze perpetrate dalla fazione ghibellina nei confronti del clero, compresa la messa al rogo di un frate e il conseguente allontanamento dell'intera comunità minoritica. Così è ricordato nel breve di Innocenzo IV del 1252 con cui il pontefice perdonò Lodi a seguito della morte dello Svevo e della sconfitta della fazione ghibellina bandita dalla città [Ferrari 2014, 60-61]. Il documento non accenna purtroppo alla causa della brutale violenza imputata a dei *ministros impietatis*: si potrebbe forse pensare a un'attività di zelante predicazione del frate contro l'imperatore scomunicato, essendo gli Ordini Mendicanti tra i principali attori della politica di contrasto all'imperatore svevo già di Gregorio IX e soprattutto di Innocenzo IV [Pisanu 1968, 37-46]. Non sarebbe da escludere tuttavia anche un possibile coinvolgimento di comunità eterodosse locali, tendendo ben presente che vi era in questo periodo la tendenza a riconoscere e di conseguenza perseguire come "eretico" chiunque fosse ritenuto «un avversario politico della chiesa romana» [Grado Merlo 1996, 105]. Oltre al diffuso atteggiamento di tali comunità di confondersi tra le fila delle fazioni cittadine fedeli all'impero [Violante 1977, 200] e all'impiego dei Minori come collaboratori dei Predicatori nell'attività inquisitoria [Benedetti 2011, 307-308], occorre ricordare che i catari dovettero costituire, a discapito delle misere notizie giunteci [Caretta 2009], una presenza forte in Lodi se un atto notarile del 1220 registra la presenza di *catheri*

nel territorio[1]. La città risulterebbe inoltre menzionata nelle carte dell'inquisizione di Carcassonne e Tolosa tra quelle (insieme a Piacenza) in grado di offrire asilo ai «buoni dualisti esuli» [Violante 1977, 197]; e ancora, nel 1229 si tenne in città un concilio provinciale convocato dal legato papale Goffredo Castiglioni non solo in contrasto alla corruzione della vita del clero ma anche alle eresie [Rossi 2011, 272].
Al di là di tali supposizioni, rimane certo comunque l'abbandono dell'insediamento lodigiano da parte dei Minori nel periodo di interdetto della città, priva anche di un vescovo dopo la morte di Ottobello nel 1243 fino alla riammissione della stessa nella Chiesa dopo la morte del sovrano svevo.

## Il rientro forzato in città e la scelta del sito

Con la revoca dell'interdetto nel 1252 e la contestuale nomina a nuovo vescovo del «dilectum filium Bonum Johannem Laudensem» membro della potente casata guelfa dei Fissiraga, Innocenzo IV decretò anche il ritorno in Lodi dei «dilecti filii fratres minores» e ordinò a Bongiovanni «de aliquo loco idoneo et apto religioni eorum […] provvidere» [Vignati 1885, 345, doc. 342]. Prestando fede a quanto richiesto, il vescovo assegnò dunque ai Frati la «ecclesia sancti Nicolai cum horto, domibus ipsius ecclesie in quibus clerici soliti sunt habitare» [Vignati 1885,348-349, doc. 348], già patronato di un'altra nobile famiglia lodigiana, i Pocalodi [Martani 1876, 41-42]. Eccezionale dunque il caso lodigiano nel quadro del progressivo inurbamento dei conventi minoritici, promosso sotto il generalato di Bonaventura, e del loro posizionamento nei pressi di mura e di accessi viari alla città [Salvatori 1982; Salvatori 1984]. Si deve infatti a una "imposizione" papale l'assegnazione ai Frati Minori della chiesa con edifici annessi all'interno del perimetro urbano quale risarcimento per i torti subiti oltre che segno concreto della redenzione e reintegrazione nella Chiesa della *civitas*, liberata dallo *scandalum* e dall'*infamia* [Todeschini 2007].
L'edificio del San Niccolò, sul cui sito sorgerà poi il tempio dedicato a Francesco, si affacciava sull'antica *platea de' Sacchis*, che prendeva nome dalla nobile famiglia laudense che qui aveva il proprio palazzo [Caretta 1983, 44]; un luogo dunque adatto alle esigenze di predicazione dell'Ordine. Era inoltre collocata nei pressi delle mura e in particolare di uno dei più antichi accessi alla città, la Pusterla di Salvagreca [Caretta 1957, 8], lungo una strada che saliva al centro cittadino dalla zona portuale sull'Addasenza tuttavia rappresentare l'asse viario principale di collegamento tra la piazza cittadina, sede dei poteri civile e religioso, e il fiume (Fig. 1). Osservando inoltre la localizzazione dei conventi medievali in Lodi [Granata 1983, 330], compresa anche l'altra fondazione mendicante duecentesca, il San Domenico (si ricordi che i Predicatori giunsero in città nel 1253 e iniziarono l'edificazione della chiesa dal 1271 [Gelmetti 1990]), si potrebbe riconoscere una sorta di politica di dislocazione in città delle strutture monastiche e conventuali

[1] Lodi, Archivio Storico Diocesano di Lodi, Fondo della Mensa Vescovile, serie Pergamene, doc. 485 (722/Gavazzi).

secondo un preciso criterio: risulta evidente la disposizione di essi lungo una linea che si colloca all'estremità orientale della città a cingere la piazza centrale, assecondando il percorso della cinta muraria verso le zone basse che fiancheggiavano il fiume.
Quesito legittimo il domandarsi cosa determinò la scelta puntuale del luogo: se la collocazione "periferica è per così dire usuale per gli insediamenti minoritici [Bruzelius 2014, 116-118], a Lodi entrano probabilmente in gioco altri fattori, in particolare di natura politica. Risulta infatti singolare l'operazione del vescovo Bongiovanni che sostanzialmente confiscò una chiesa a una famiglia, quella dei Pocalodi, che non risulta tra quelle di fazione ghibellina [Caretta 1983, 46]. Subentrarono forse interessi personali: occorre ricordare infatti che la famiglia minoritica godette a Lodi della protezione e munificenza dell'intera famiglia Fissiraga, in particolare del nipote di Bongiovanni, Antonio, potente figura sulla scena politica non solo cittadina [Grossi 1985] e fondatore nello stesso periodo, con la moglie Flora de' Tresseni, anche del monastero delle Clarisse in Lodi [Vittani 1913; Pensa 2012]. I possedimenti urbani di famiglia si collocavano nei pressi dell'antica *platea*: non si potrebbe escludere pertanto una dimostrazione di forza da parte di coloro che in quegli anni governavano di fatto la città (la stessa Mensa vescovile, in grave crisi economica, dipendeva dalle elargizioni dello stesso Antonio [Samarati 1989b, 54-55]), attuando una politica familiare di affermazione territoriale.
Da non sottovalutare infine la relazione con le aree suburbane lungo il fiume, ipotizzando dunque a una scelta non casuale degli edifici assegnati ai Frati nei pressi di una strada secondaria, strettamente connessa sia con il centro cittadino sia soprattutto con i borghi *extra mura* nei lungo il fiume, inglobati nel perimetro solo con l'allargamento delle mura tra il XIII e il XIV secolo successivo all'insediamento mendicante [Caretta 1983, 122, n. 16] e che provocatoriamente si potrebbero anche pensare quali possibili aree di presenza eterodossa, riconosciuta la preferenza da parte delle comunità eretiche per insediamenti in zone suburbane [Violante 1977, 200].

## Dal San Niccolò al San Francesco: questioni di architettura

Ancora oggi non è chiaro quando sia avvenuto il passaggio dall'*ecclesia Sancti Nicolai* al tempio di San Francesco: si protrassero nel tempo infatti le rimostranze dei Pocalodi contro la decisione vescovile e solo nel 1286 si giunse alla concessione alla famiglia da parte di Bongiovanni della possibilità di ricostruire una nuova chiesa di S. Nicolò[2], consolidata ormai l'assegnazione ai Minori dell'edificio esistente [Granata 1983, 330; Ferrari 2014, 162]. Verso la fine degli anni Ottanta del secolo dovette dunque prendere avvio il cantiere per la costruzione *ex novo* del nuovo Tempio minoritico (Fig. 2). Si deve evidenziare infatti sia in pianta che nell'alzato l'assenza di grosse sfasature o una netta differenziazione tra le parti che possano far pensare a un mantenimento con riadattamenti del costruito esistente; la stessa apparecchiatura muraria non mostra variazioni significative nelle dimensioni e nella conformazione dei laterizi [Ferrari 2014, 181-182].

[2] Milano, Archivio di Stato, Fondo Religione, Parte Antica, Lodi - Convento San Francesco, cart. 5057.

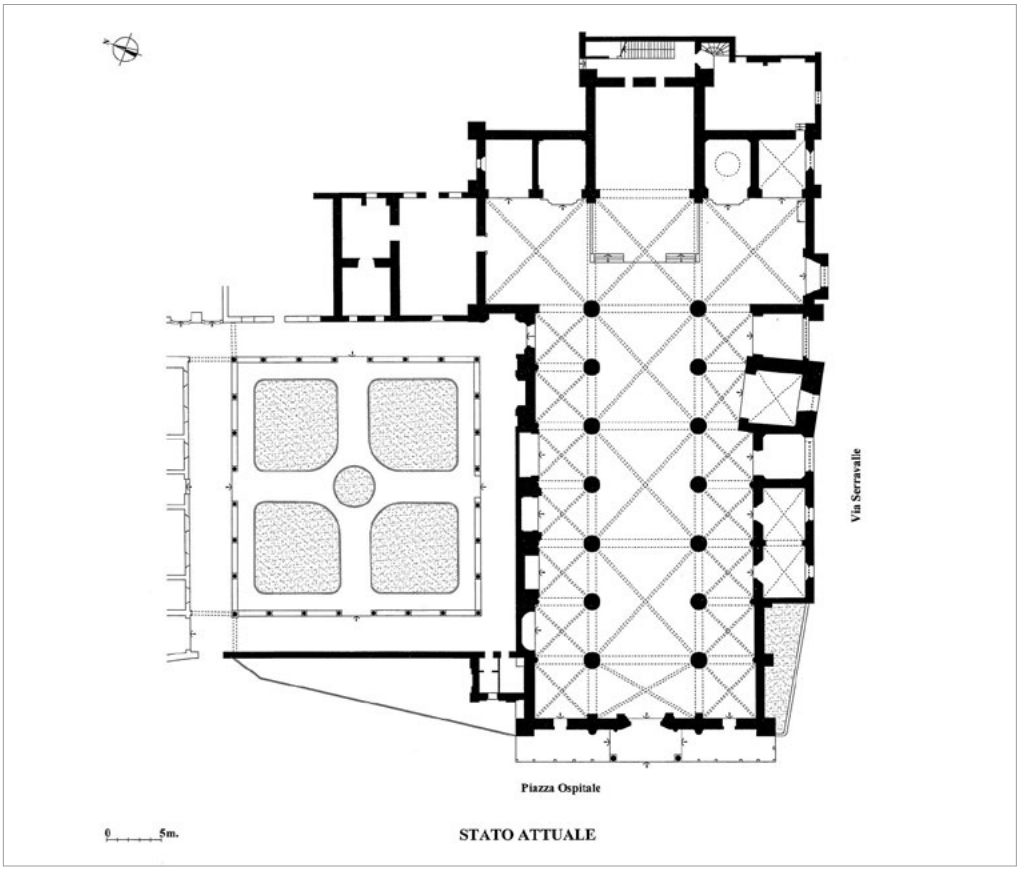


**2:** Lodi, Tempio di San Francesco, facciata [Fotografia dell'autrice].



**3:** Lodi, Tempio di San Francesco, Cappella di San Bernardino – esterno [Fotografia dell'autrice].

Esistono nondimeno anomalie ben riconoscibile nella nuova costruzione, in particolare l'odierna cappella di San Bernardino (Fig. 3) che si inserisce nella navatella meridionale con una leggera rotazione rispetto l'asse della chiesa in quanto ricavata nella parte inferiore di una preesistente torre gentilizia, forse parte del palazzo dei Pocalodi che si innalzava nelle immediate vicinanze – diversamente dall'interpretazione ipotizzata in passato quale parte della cinta urbica [Caretta 1983, 122, n. 16]. Utilizzata in un primo tempo come campanile e in seguito mozzata [Martani 1876, 41-42], ne rimane ora visibile all'esterno lo zoccolo lapideo [Granata 1983, 335, 338; Ferrari 2014, 172].
La nuova chiesa, a tre navate con transetto (Fig. 4), rappresenta architettonicamente uno «schietto prodotto dell'arte lodigiana» [Romanini 1964, p. 213]: l'articolazione strutturale con la scansione per campate in sistema alternato su piloni cilindrici uniformi impiega il medesimo linguaggio architettonico che caratterizza la chiesa madre della nuova *Laus*, la cattedrale di Santa Maria costruita subito dopo la fondazione della città dal 1158-59 [Schiavi 2016]. L'impianto generale evidenzia forti somiglianze con la chiesa francescana di Pavia [Romanini 1954, 493; Ferrari 2014, 172-173], ma soprattutto un'impronta decisamente cistercense sia nel ricorso al *plan bernardin*, con la




**4:** Lodi, Tempio di San Francesco, Planimetria [Disegno dell'autrice].

terminazione absidale piatta, cappelle allineate sul transetto e lo sviluppo per moduli quadrati, sia negli elementi di articolazione dell'elevato, seppur come accennato ormai parte integrante di un maturato linguaggio architettonico locale, quali i piloni cilindrici o il sistema contrafforti-muri di spina nei sottotetti. Non si può a tal proposito dimenticare la presenza delle fondazioni di Cerreto, Chiaravalle milanese e anche Chiaravalle della Colomba a brevi distanze.

## Conclusioni

Si conferma dunque quello lodigiano un contesto urbano e architettonico improntato su modelli cistercensi: dall'impostazione regolare dell'urbanistica centrata sulla grande *piazza-chiostro* centrale [Aldini 2003, 161-162] al ricorso ancora nel tardo XIII secolo a un impianto di matrice bernardina per l'edificio minoritico, probabilmente opera di maestranze locali che si affidarono nelle scelte costruttive a una tradizione ormai consolidata.

Concludendo, è possibile affermare che la particolare storia del convento minoritico laudense mette in evidenza quanto la questione della collocazione urbana delle realtà mendicanti non rappresenti solo una questione di scelta più o meno consapevole da parte dell'Ordine stesso [Bernardi 2012], ma anche e forse soprattutto un adattamento a situazioni contingenti, legate alle singole realtà storiche e sociali, come mostra del resto l'assorbimento di un consolidato linguaggio architettonico locale. Una piccola realtà, dunque, quella di Lodi che permette tuttavia di verificare e consolidare l'idea della rete territoriale dell'Ordine minoritico, protagonista nel ritessere il tessuto urbano, ma anche gli strappi spirituali di una travagliata comunità sottoposta a scomunica.

## Bibliografia

AGNELLI, G. (1919). *Monasteri Lodigiani. Ordine dei Minori*, in «Archivio storico lodigiano», fasc. 1, pp. 45-59.

ALBERZONI, M. P. (1988). *Chiesa e comuni in Lombardia. Dall'età di Innocenzo III all'affermazione degli ordini mendicanti*, in *La Lombardia dei Comuni*, Milano, Credito Commerciale, pp. 33-52.

ALDINI, S. (2002). *La fondazione e il primo impianto di Lodi, in Città medievali: orientamenti e metodi di ricerca,* in *Storia dell'urbanistica*, Annuario/5, 1999, Roma, Kappa, pp. 107-116.

ALDINI, S. (2003). *La piazza del mercato di Lodi e la tipologia progettuale delle bastides*, in, *La Torre, la Piazza, il Mercato. Luoghi del potere nei borghi nuovi del Basso Medioevo*, a cura di C. Bonardi, Cherasco, Centro Internazionale di studi sugli insediamenti medievali, pp. 155-165.

BERNARDI, P. (2012). *L'implantation en ville: une question de moyens?*, in «Mélanges de l'École française de Rome - MoyenÂge», vol. 124-1, pp. 137-146.

BRUZELIUS, C. (2014). *Preaching, building, and burying: friars and the medieval city*, New Haven and London, Yale University Press.

CARETTA, A. (1957). *Le mura di Lodi e un podestà milanese*, in «Bollettino Banca popolare di Lodi», pp. 6-12.

CARETTA, A. (1967). *Exercitus Fossati De Laude*, in «Archivio storico lodigiano», s. 2, vol. XV, pp. 65-99.

CARETTA, A. (1983). *La lotta tra le fazioni di Lodi nell'età di Federico II (1199-1251)* (Quaderni di Studi Lodigiani, 2), Lodi, Archivio Storico Lodigiano.

CARETTA, A. (1984). recensione: "Il francescanesimo in Lombardia. Storia e arte", in «Archivio Storico Lodigiano», s. 2, vol. CIII, pp. 164-165.

CARETTA, A. (2009). *Ortodossi ed eretici nella Lodi duecentesca, in Il Convento di San Domenico*, a cura di S. Garufi, Città di Castello, GESP, pp. 33-34.

CATARSI, M. (2009). *Storia di Parma. Il contributo dell'archeologia*, in *Storia di Parma*, vol. II, Parma romana, a cura di D. Vera, Parma, MUP, pp. 366-499.

FERRARI, J. (2014). *"Secundum loci conditionem". Storia e architettura della chiesa di San Francesco a Lodi*, in «Archivio Storico Lodigiano», s. 2, vol. CXXXIII, pp. 159-200.

GELMETTI, S. (1990). *Storia del convento e della chiesa di San Domenico*, in M. Crespi, M. Gellari, S. Gelmetti, *Il complesso conventuale di S. Domenico in Lodi* (Quaderni di Studi Lodigiani, 6), Lodi, Archivio Storico Lodigiano, pp. 31-44.

GIORDANO, L. (2010). *Spazi urbani della nuova Lodi, in, Lodi tra il Barbarossa e la Lega lombarda*. Atti del Convegno. Lodi 8-15-22 novembre 2008 (Quaderni di Studi Lodigiani, 10), a cura di L. Samarati, Lodi, Archivio Storico Lodigiano, pp. 167-188.

GRADO MERLO, G. (1996). Contro gli eretici. La coercizione all'ortodossia prima dell'Inquisizione, Bologna, il Mulino.

GRANATA, E. (1983). *Insediamenti e conventi francescani a Lodi*, in *Il Francescanesimo in Lombardia. Storia e arte*, Milano, Silvana Editore, pp. 183-196.

GRECI, R. (2010). *Origini, sviluppi e crisi del Comune*, in *Storia di Parma*, vol. III, t. 1, Parma medievale. Poteri e istituzioni, Parma, MUP, pp. 114-167.

GROSSI, M. (1985). *Antonio Fissiraga Signore di Lodi (1253c.a.- 1327)*, (Quaderni di Studi Lodigiani, 3), Lodi, Archivio Storico Lodigiano.

GUIDONI, E. (1981). *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Roma-Bari, Laterza, 1981.

MARTANI, B. (1876). *Lodi nelle sue antichità e cose d'arte*, Milano, Tip. Wilmant [ristampa anastatica, Lodi, Lodigraf, 1990].

MORIGI, A. (2009). *La città dentro la città: le trasformazioni della Parma antica*, in *Storia di Parma*, vol. II, Parma romana, a cura di D. Vera, Parma, pp. 658-693.

PACIOCCO, R. (2007). *Innocenzo IV e la santità*, in *Martire per la fede: San Pietro da Verona domenicano e inquisitore* (Collana Domenicani 29), a cura di G. Festa, Bologna, EDS-Edizioni Studio Domenicano, pp. 248-275

PAOLINI, L. (2007). I "buoni cristiani" dualisti nella pianura padana a metà del XIII secolo, in Martire per la fede: San Pietro da Verona domenicano e inquisitore (Collana Domenicani 29), a cura di G. Festa, Bologna, EDS-Edizioni Studio Domenicano, pp. 17-50.

PENSA, F. (2012). *Santa Chiara Nuova di Lodi. Storia e arte di un monastero di Clarisse*, in «Archivio Storico Lodigiano», s. 2, vol. CXXXI, pp. 347-404.

ROMANINI, A. M. (1954). *L'architettura milanese del secolo XIII*, in *Storia di Milano*, vol. IV, Milano, Fondazione Treccani degli Alfieri, 1954, pp. 431-518.

ROMANINI, A. M. (1964). *L'architettura gotica in Lombardia*, Milano, Ceschina.

PISANU, L. (1968). *Innocenzo IV e i Francescani (1243-1254)*, Roma, Edizioni Francescane.

ROSSI, M. C. (2010). *Gregorio IX, i frati e le Chiese locali*, in *Gregorio IX e gli ordini mendicanti*. Atti dei Convegni della Società internazionale di studi francescani e del Centro interuniversitario

di studi francescani (n.s. 21), Spoleto, Fondazione Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, pp. 259-292.

SALVATORI, M. (1982). Rapporto tra convento e città nell'evoluzione del fenomeno francescano, in Francesco d'Assisi. II. Chiese e conventi, Milano, Electa, pp. 33-35.

SALVATORI, M. (1984). Le prime sedi francescane, in Lo spazio dell'umiltà. Atti del Convegno di studi sull'edilizia dell'Ordine dei Minori (Fara Sabina, 3-6 novembre 1982), Fara Sabina, Centro Francescano Santa Maria in Castello, pp. 77-106.

SAMARATI, L. (1989a). Lodi. L'età medievale e moderna, in Lodi. La Storia dalle origini al 1945, vol. I, Lodi, Banca Popolare di Lodi, 1989, pp. 197-291.

SAMARATI, L. (1989b). Dalla fondazione di Lodi Nuova alla Riforma tridentina, in Diocesi di Lodi(Storia religiosa della Lombardia, 7), a cura di A. Caprioli, A. Rimoldi, L. Vaccaro, Brescia, La Scuola, pp. 47-56.

SCHIAVI, L. C. (2016). Lodi, 1158: la costruzione di una città e di una cattedrale, in Dalla res publica al comune: uomini, istituzioni, pietre dal XII al XIII secolo, a cura di A. Calzona, G. M. Cantarella, Verona, pp. 143-166.

TODESCHINI, R. (2002). Guardiani della soglia. I Frati Minori come garanti del perimetro sociale (XIII secolo), in, I Francescani e la politica (secc. XIII- XVII). Atti del Convegno internazionale di studi (Palermo, 3-7 dicembre 2002), a cura di G. Musotto, A. Musco, vol. II, Palermo, 2007, pp. 1051-1068.

VIGNATI, C. (1885). *Codice Diplomatico Laudense*, vol. II, Lodi Nuova, Milano, F.lli Dumolard.

VIOLANTE, C. (1983). *Eresie urbane e eresie rurali in Italia dall'XI al XIII secolo*, in *Medioevo ereticale*, a cura di O. Capitani, Bologna, il Mulino, pp. 185-212.

VITTANI, G. (1913). *L'Archivio del Monastero di S. Chiara Vecchia in Lodi*, in «Archivio Storico Lodigiano», f. 2-3, pp. 121-146.

## *Elenco delle fonti archivistiche*

Lodi, Archivio Storico Diocesano di Lodi, Fondo della Mensa Vescovile, serie Pergamene, doc. 485 (722/Gavazzi).

Milano, Archivio di Stato, Fondo Religione, Parte Antica, Lodi - Convento San Francesco, cart. 5057.

# THE CONSTRUCTION OF THE CONVENT OF SAN FRANCESCO IN FERENTINO IN LIGHT OF POLITICAL DYNAMICS AND ARCHITECTURAL PRACTICES IN THE SECOND HALF OF THE 13TH CENTURY

Emanuele Gallotta

*Abstract*

*The paper deals with the arrival of the Friars Minor in Ferentino, in southern Lazio, and compares the architecture of their convent with the church of Santa Maria Maggiore, which was instead commissioned by the bishop. The purpose here is to contemplate architectural practices in the 13th century that, linked to the subject of burials and the "death market", could clarify the assignment of a specific intra moenia area to the friars in the urban planning.*

*Keywords*

*Ferentino; 13th century; Order of Friars Minor*

## Introduction

The convent of Friars Minor dedicated to San Francesco and the secular church of Santa Maria Maggiore in Ferentino – ancient episcopal city of southern Lazio, seat of the rectory of the ecclesiastical province of Campagna and Marittima established by Innocenzo III (1198-1216) – are participants in that 13th-century renewal of the abovementioned city, mostly known in literature, which has triggered new processes of urban development [VV.AA. 1980a; VV.AA. 1980b]. On the basis of a program of restructuring both religious and civil architecture, supported by the episcopal authority and the municipality, the medieval Ferentino overlapped to the Roman town reusing the main topographical elements to recompose a new configuration [Avagnina 1980; Garibaldi 1980; Gallotta 2017]: the city walls, some streets and, above all, the acropolis, where the cathedral of the SS. Giovanni e Paolo stands (1108). The two churches of S. Francesco and S. Maria Maggiore are located on the edge of the town, respectively on the western and southeastern areas, near some urban gates (Fig. 1).They were not built *ex novo* because their constructions started from pre-existing structures: in the site of S. Francesco, in fact, there is still today a Romanesque bell tower, probably of 12th century [Serafini 1927, 135]; in S. Maria Maggiore's site, instead, the archaeological

© Aisu International 2020




**1:** S. Francesco and S. Maria Maggiore in the urban context of Ferentino [Author's re-drawing of the Giacone, Zannella 1974, p. 200].

excavations conducted in the '80s brought to light a more ancient church, whose fragments of sculptural decoration have oriented archaeologists towards a dating to the 9th century [Ungaro, Motta 1986; Veloccia Rinaldi 1986].
Buildings erected in the south of Rome – a territory where the architectural tradition still derived by paleochristian basilicas was overcome only at the early 13th century thanks to the reconstruction of the monasteries of Fossanova (1208) and Casamari (1217) [VV.AA.

1978] – their architecture seems to take up some solutions adopted by Cistercian monks. These include the adoption of the groin vaults, the modular sequence of quadrangular bays and certain decorative details, such as the double ring of the arches or the external cornice under the roof flaps. The stylistic analogy of some architectural elements (e.g. the type of certain windows), which at times verges on coincidence (the above-mentioned roof cornice or the rose windows on the façade), suggests an unmistakable interaction of the workers, thus justifying the comparison between the two churches. But the aim of my contribution is to propose some reflections on architectural practices in the 13th century in southern Lazio and on the interaction between mendicant and secular buildings through a multiscale approach, from architectural detail to the city and vice versa.

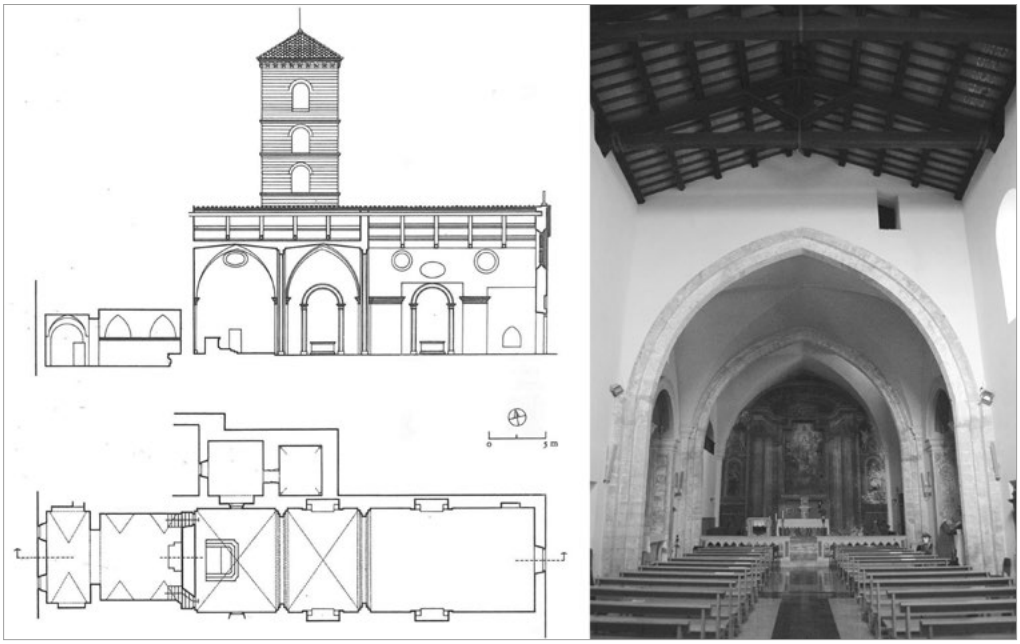
## The arrival of Friars Minor in Ferentino and the construction of their convent

The troubled events that led to the arriving of Friars Minor in Ferentino are well documented by sources, accurately interpreted by various studies [Battelli 1944, Zannella 1978, Ilari 1979].

The community of the friars would have been installed initially in an *extra moenia* possession, before their request to Cardinal Rainaldo di Jenne – the future pope Alexander IV (1254-1261) – to move to the city. Their arrival, favored by the Franciscan bishop Giacomo of Velletri, had to take place before 1257 occupying pre-existing structures; in that year, in fact, Alexander IV granted a hundred days of indulgence to visitors of their church on the feasts of San Francesco of Assisi, Sant'Antonio of Padua and Santa Chiara [Theuli 1648, 159]. Similar donations continued later, when it was decided to build a new convent that, however, vexed the secular clergy, now led by bishop Matteo. If at first the construction works did not meethis opposition, soon the situation precipitated: already begun in 1258, they were suspended a first time in 1263 on the initiative of Matteo and the local clergy, complaining of failure to comply with urban planning rules.

The construction resumed again thanks to the intervention of Cardinal Pironti, rector of the ecclesiastical province, but a second interruption occurred the following year. It was prompted by the Municipal Judge and a commission of citizens who appointed Orlanduccio, son of Landone of Montelungo, Captain of the People. When the Pope declared the election null, the secular clergy participated in the revolt destroying the possessions of the friars, while the same builders of convent of San Francesco were excommunicated by the bishop in 1267. Meanwhile, Clement IV (1265-68) ordered the reparation of the damages and allowed the friars to continue with the construction of the convent, that proceeded in a troubled way also in the following years. The definitive turning point took place in 1278 with the *commissio* of Niccolò III (1277-1280) addressed to the rector, the bishop and the clergy of Ferentino to put an end to the events that had long forbidden the presence of Friars Minor within the city walls[1]. In

[1] Regesta Pontificum Romanorum (ab 1198 ad 1304), edited by A. Potthast, vol. II, Berlin 1875, n. 21321.



**2:** Plan and section of S. Francesco in Ferentino [in Zannella 1980, p. 309] and view of the interior [Author's photo].

conjunction with a weakening of the Ghibelline forces, the friars were finally able to be reintegrated into the life of the town, definitively passed from the Guelph side, and thus complete their convent.

The architecture of San Francesco, still little investigated, is quite simple (Fig. 2). There is a dualism between the presbytery, consisting of two quadrangular bays with groin vaults, and the single nave which, initially designed with the same covers, was completed with a simple timber roof [Pomarici 1993]. The abrupt termination of the semi-pillars at the limit between the two parts of the church reveals the original intention to adopt groin vaults for the whole construction, as in the case of the Franciscan church of San Lorenzo in Priverno [Enlart 1894, 115].

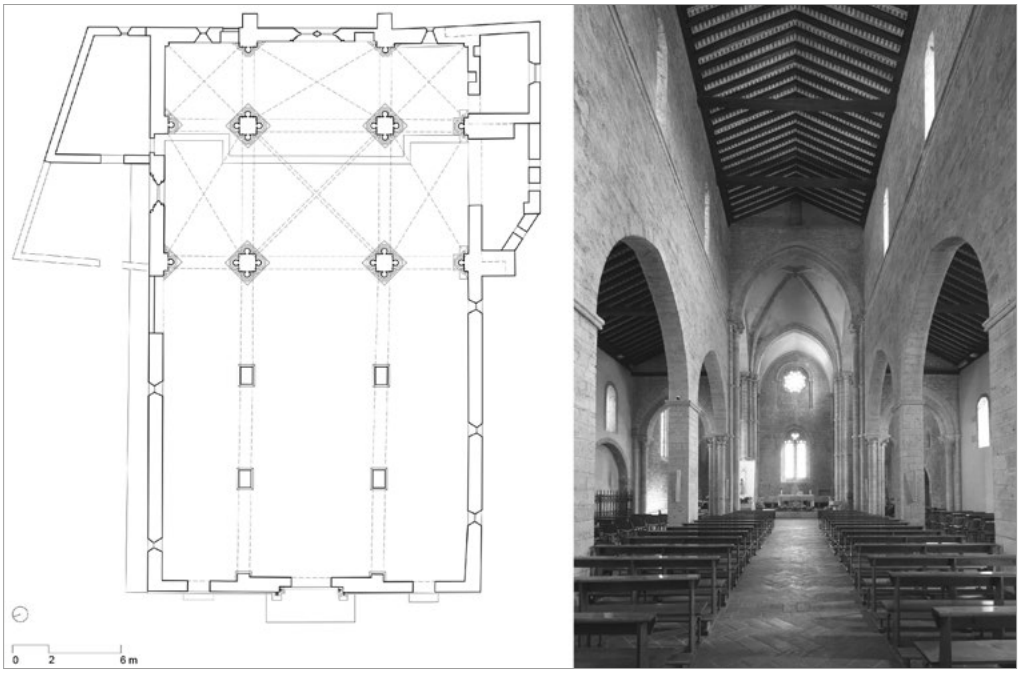
Actually, the double use of timber roof and vaults is one of the more significant characteristics of many conventual churches of the 13th century, generally built by the friars *secundum loci conditionem*. The constitutions of Narbonne, in fact, allowed the vaults to cover only the major chapel or, in any case, the presbytery [Bihl 1941, 45-46; Villetti 2003, 58]. In the Franciscan convent of Ferentino the abandonment of the initial project was probably linked to the political vicissitudes of the friars and, consequently, to the need to complete in the shortest possible time a construction that proceeded from the apse towards the façade, as usual in medieval religious architecture. The hypothesis of a design adaptation to the constitutions of Narbonne «per un'esigenza di attualità piuttosto che per condizionamenti tecnici» [Pomarici 1993, 110] seems less likely. In conclusion, it should be considered that, although on several occasions, the choir of the

Franciscan church of Ferentino was built from 1257-1258 to 1278 approximately and that the conclusion of the works (the nave and the facade) is attributable to the period immediately following (probably not later than the early '80s of the 13th century).
While documentary sources, properly associated to the direct analysis of the building, help to clarify the development of the construction, on the other hand they remain silent about the reasons that led the municipal authority to entrust the site on which the convent was built to Friars Minor. Firstly, a significant element appears to be the low density of the urban area. The possibility of having a free space in front of the church, a medium-sized piazza, facilitated the preaching of the friars, that was often carried out outdoors thanks to the use of mobile pulpits, as shown by the published studies [Bruzelius 2014]. Secondly, the choice of the site for friars could have been motivated by the need to avoid conflicts with the clergy of other churches in Ferentino and, therefore, this article will put forward a hypothesis starting from the comparison with S. Maria Maggiore.

## The interaction with other buildings under construction: the church of S. Maria Maggiore

The architecture of S. Francesco and its decorative details reveal a stylistic language that goes beyond the mid-13th century, corroborating the information deduced from documents. This leads to the conclusion that its construction works are almost contemporary to those of the church of S. Maria Maggiore, the most important building under construction of Ferentino [Righetti Tosti-Croce 1980; Gallotta 2019]. However, the erection of this last house of worship, whose first documentary quote dates back to 1251 [Scarpignato, Motta 1980, 156][2] must have started a little earlier and, more precisely, after the war victory of Ferentino against the nearby town of Alatri in 1245 [Ilari 1979, pp. 33-34; Scarpignato, Motta 1980, p.146].
From an architectural point of view, the plan of S. Maria Maggiore is rectangular and its transept is not protruding from the perimeter (Fig. 3). The three naves are separated by simple pillars in support of ogival arches and are covered by a timber roof, contrasting sharply with the characters of the presbytery. Here, in fact, groin vaults are supported by poly-style pillars and semi-pillars while the central bay presents a rib vault and is surmounted by a bell tower. The masonry surfaces are articulated by cornices, as well as by elegant windows (roses, bifore, monofore, etc.) making the presbyterial space richer than the naves, where the narrow monofore of the clerestory are the only light source. The adoption of two stylistic codes so different in the choir and in the transept on the one hand and, on the other, in the naves corresponds to different building phases, according to construction dynamics recognized in S. Francesco. Actually, regardless of the common employment of the vaults, the rich presbytery of S. Maria Maggiore does not pursue austerity as in the mendicant church, where this was required consistently with the spirit of the Friars Minor. After the erection of the presbytery (phase I) the

[2] *Les registres d'Innocent IV (1243-1254)*, edited by E. Berger, Paris 1884-1885, n. 4994.



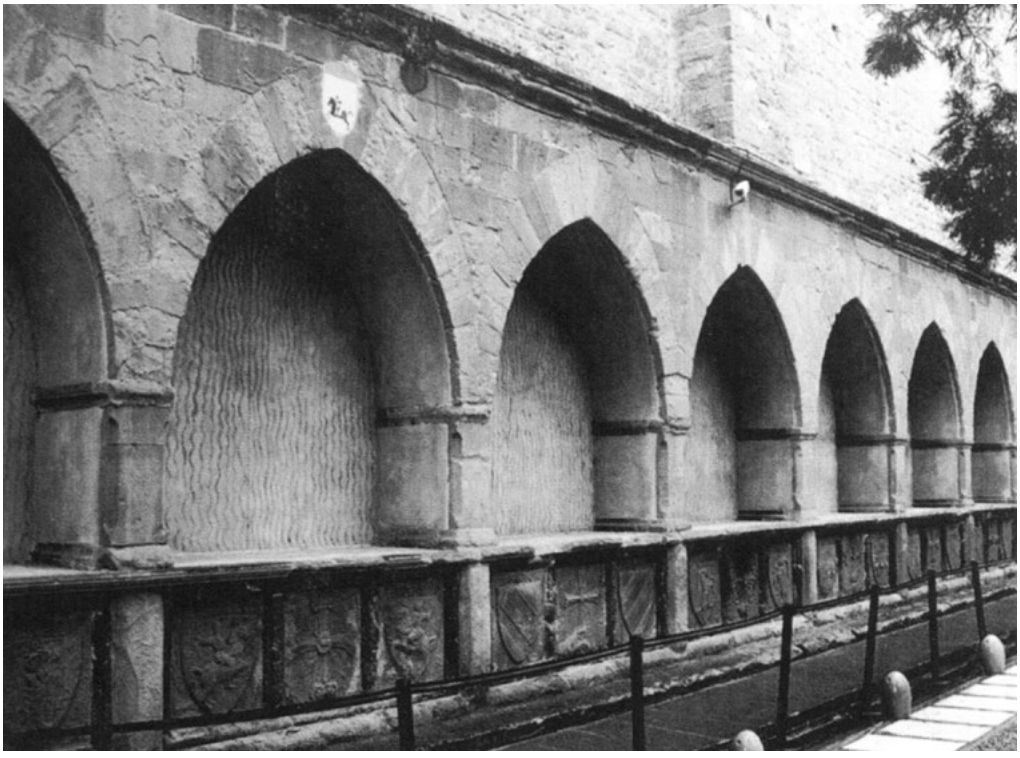

**3:** The plan of S. Maria Maggiore in Ferentino [Author's drawing] and view of the interior [Guglielmo Villa's photo].

building process of S. Maria Maggiore must have been interrupted at an unspecified moment, probably in the seventies of the 13th century in conjunction with the definitive affirmation of the papal power in Ferentino. This probably resulted in a loss of interest for a building which, on the other hand, was expression of both the bishop and the municipality of Ferentino. These institutions, in fact, were the losers in their search for autonomy from the Holy See.

The documentary research conducted for S. Maria Maggiore has stimulated further reflections on the dynamics between mendicant and secular churches in Ferentino. In the statute of the Confraternita and Ospedale dello Spirito Santo of 1677 it is stated that «nell'anno del Signore 1259, nel Pontificato di Alessandro IV, si ritrovavano in questa antichissima città di Ferentino due Ospedali: uno sotto l'invocazione del Santissimo Spirito Santo, e di S. Margherita l'altro» [Valeri 1981, 35; Catracchia 1986]. Slightly after the middle of the 13th century, therefore, an important lay congregation was operating. It carried out charitable activities and cooperated with the clergy in the *cura animarum*. The most interesting information deduced from the document, however, is the indication inside S. Maria Maggiore of a chapel, administered directly by the Confraternita dello Spirito Santo; Although the origin of this patronage is not specified, it is probable to trace it back to ancient times.

As is well known, among the various works attributable to the lay confraternities was the erection of hospitals, orphanages, hospices for the poor and pilgrims but also of

churches, oratories and monuments, contributing greatly to social, artistic and economic development of the towns during the Middle Ages [Boaga 2015]. Knowing now that the Confraternita dello Spirito Santo managed its own space within S. Maria Maggiore, it is possible to assume that the concession of this patronage by the secular clergy was connected to economic donations, or to a direct participation of the confreres in the construction of the building, according to a policy that will become systematic among the mendicant orders [Bruzelius 2007, p. 203].These considerations are interwoven with the ideological change in late medieval age of the conception of burial – moreover, no longer obligatory inside cemeteries– and with the commercial traffics related to it, which benefited both the secular clergy and the minor friars and preachers, having consequent architectural implications in the design of the churches. In fact, since the mid-13th century, the religious and sociocultural belief in Purgatory and the aspiration of the new middle class for its post-mortem attainment led to donations *ad pias causas*, in payments made to receive prayers from canons or friars and, above all, in bequests to have a burial place as close as possible *ad sanctos et apud aecclesiam*. Moreover, this economic speculation had to be supplemented by revenues from funeral offerings and burial fees. The consistent amount evidently justifies disputes between the secular clergy of cathedrals, collegiate and parishes on the one hand and mendicant orders on the



**4:** Il chiostro dei morti a S. Maria Novella in Florence [in Bruzelius 2007, p. 208].

other [Bruzelius 2011].These social changes and, above all, the new locations of burials – no longer exclusively in cemeteries – also had as a consequence in the field of building design new architectural solutions, most of the times unfortunately lost. The ever more monumental dimensions of the mendicant churches of the second half of the 13th century justified the need to hold as many faithful as possible for preaching. But also, they made possible to house a large number of burials and, in this way, to obtain revenues both for the subsistence of the friars and for the continuation of church constructions.
Externally, however, the frequent construction of arches in the side walls served to create niches to house the lucrative burials of lay people. The porticos with ogival arches in S. Maria Novella in Florence (so-called Chiostro dei morti) or in the left side wall of S. Domenico in Prato (Fig. 4) still conserve tombs and are today among the best preserved examples, together with other architectural devices adopted, for example, in the new choir of S. Maria Maggiore in Barletta or, beyond the Alps, in the portico of the collegiate church of Beaune [Bruzelius 2007, 208 and 218].
Although they investigate specifically the mendicant orders, these studies are also valid in the context of a secular clergy in need of income – that of S. Maria Maggiore in Ferentino – and the complex mechanisms of financing a long-term building construction. In fact, on the northern perimeter wall of the church are externally imprinted traces of ogival arches, of modest dimensions, perfectly coeval to the masonry (Fig. 5). These could be interpreted as the remains not of a six-bay portico but of a sequence of niches, where the most prestigious burials could have been housed, taking into account that the cemetery of S. Maria Maggiore was located just north of the church. The hypotheses of a cloister linked to a supposed community of Cistercian monks [Enlart 1894, 129] or of a «loggia di pesi e misure» [Seno 1985, pp. 52-53]would be refuted despite the need for a stratigraphic excavation to clarify the height of the 13th century floor level and, consequently, the real dimensions of a possible portico, which appear very modest. Moreover, since the arches belong to the first construction phase from a stratigraphic point of view (perimeter of the building and presbytery)and only apparently seem secondary, their erection already in the first steps of the works could be justified by the need to accommodate those burials from which the clergy would have obtained important financing for the continuation of the construction. Tombs were certainly also inside the church, on the floor level, as witnessed by multiple documents (e.g. apostolic visits) but also by two fragments of a funeral plate dismantled at the end of the 18th century, today preserved at the Episcopal Seminary of Ferentino [Gallotta 2019].
The theme of the burial in the context of a secular church carries meaning for the urban history of the city, in reference to the case of S. Francesco. In fact, since S. Maria Maggiore was clearly managing the "death market" on the southern side of Ferentino, it is probable that the Friars Minor were introduced *intra moenia* by granting them pre-existing structures, far enough away from the cathedral on the acropolis, which dominated the entire central nucleus of the city, as well as the main ecclesiastical buildings. In addition to S. Maria Maggiore, in fact, it is necessary to mention the important church of S. Maria Gaudenti, still little known: located to the north, at the end of *via Consolare* and next also to a city gate, the first documentary quotes date back to 1249



**5:** S. Maria Maggiore in Ferentino, left side wall [Pietro Scerrato's photo].

[Scarpignato, Motta 1980, p. 155][3] in line with the architectural renewal of Ferentino. In terms of urban planning, on which studies are now obsolete [Giacone, Zannella 1974], the construction of S. Francesco and S. Maria Maggiore, associated with the erection of S. Maria Gaudenti north of the town, makes clear the need to respect a minimum distance between the buildings of worship. The latter, in fact, had been established by a series of papal measures, including the well-known Bull of Clement IV of 1265 [Guidoni 1989, 306-319].

## Conclusion

The comparison of S. Francesco with the church of S. Maria Maggiore in Ferentino, whose construction was started shortly before and concluded shortly after the convent of the Friars Minor, has made it possible to establish the belonging of the respective workers to the same cultural milieu of the 13th century. Although the formal outcomes are distinct in the various building phases recognized, except for the (almost) coincidence of some architectural decoration elements that could suggests the employment of the same workers, the construction process is almost the same. Going beyond the architectural scale of the two buildings, the interaction between mendicant and secular

[3] *Les registres d'Innocent IV (1243-1254)*, edited by E. Berger, Paris 1884-1885, n. 4632.

churches in the same municipal area has had repercussions also for urban planning. If the arrival of friars in Ferentino has encountered political difficulties typical of several other local realities (cf. Tivoli), not only Italian, it may have taken into account the site under construction of S. Maria Maggiore. The latter, in fact, constituted the most important urban church after the cathedral, having the task of managing the *cura animarum*, therefore the economic rents, of the southern side of the city. Therefore, at the time of the assignment to the friars of an *intra moenia* area, the municipal authority had to respect the location of other places of worship. The need for an area of respect was aimed at avoiding financial conflicts between secular clergy and mendicant orders, very frequent in medieval times as demonstrated by Caroline Bruzelius. In Ferentino they were related not only to S. Maria Maggiore but also to the cathedral and to the church of S. Maria Gaudenti.

All this may have led the municipality and Bishop Giacomo from Velletri to entrust to the Friars Minor pre-existing structures in the western area of Ferentino that, in addition to being close to an urban gate and in a free area from buildings to encourage preaching outside, they seem to respect those rules on the minimum distance between churches imposed by Clement IV.

## Bibliography

AVAGNINA, M. E. (1980). *Persistenze e innovazioni dell'assetto viario medievale*, in «Storia della città», 15-16, pp. 59-66.

BATTELLI, G. (1944). *Il comune di Ferentino e i francescani nei secoli XIII e XIV*, in «Archivio della R. Deputazione Romana di Storia patria», 67, pp. 361-369.

BIHL, M. (1941). *Statuta generalia Ordinis edita in capitulis generalibus celebratis Narbonae an. 1260, Assisii an. 1279 atque Parisiis an 1292*, AFH, XXXIV.

BRUZELIUS, C. (2007). *The dead come to town. Preaching, burying, and building in the Mendicant Order*, in *The year 1300 and the creation of a new European architecture*, edited by A. Gajewski, Zoë Opačić, Turnhout, Brepols, pp. 203-224.

BRUZELIUS, C. (2011). *I morti arrivano in città: predicare, seppellire e costruire; le chiese dei frati nel Due-Trecento*, in *Colloqui di architettura 2. Architettura pittura e società tra Medioevo e XVII secolo*, eds. by C. Bozzoni, A. Roca de Amicis, Rome, pp. 11-48.

BRUZELIUS, C. (2014). *Preaching, building, and burying. Friars and the medieval city*, New Haven and London, Yale University Press.

CATRACCHIA, B. (1986). *Gli Ospedali e gli Ordini Ospedalieri di Ferentino nel Medioevo*, in «La Provincia di Frosinone», n. 1-2, February-April, pp. II-XV.

ENLART, C. (1894). *Origines françaises de l'architecture gothique en Italie*, Paris, Thorin&Fils éditeurs.

GALLOTTA, E. (2017). *Il rinnovamento edilizio della città di Ferentino nel XIII secolo: l'architettura civile*, in *III Ciclo di studi medievali - Atti del convegno* (Florence, 8 - 10 September 2017), Florence, pp. 382-397.

GALLOTTA, E. (2019). *La chiesa di S. Maria Maggiore a Ferentino e gli echi "cistercensi" nell'architettura duecentesca del Lazio meridionale*, Ph.D. thesis in History of Architecture, Sapienza University of Rome and Sorbonne University of Paris.

GARIBALDI, V. (1980). *La cinta muraria della città medievale*, in «Storia della città», 1980, 15-16, pp. 51-58.

GIACONE, P., ZANNELLA, C. (1974). *Ferentino: vescovo e francescani nel sistema delle chiese urbane*, *in Città, contado e feudi nell'urbanistica medioevale*, eds. by E. Guidoni, Rome, Multigrafica Editrice, pp. 197-210.

GUIDONI, E. (1989). Storia dell'urbanistica. Il Duecento, Rome-Bari, Edizioni Laterza

VV.AA. (1978). *I Cistercensi e il Lazio - Atti del convegno*, Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Roma (Rome, 17-21 May 1977), Rome, Multigrafica Editrice.

ILARI, A. (1979). *Il mandato di Niccolò III per i frati minori di Ferentino (15 maggio 1278). I benedettini Sublacensi e Cassinesi*, in *Ferentino: la diocesi e gli apporti francescani – Atti del convegno* (Ferentino, 11-12 November 1978), Frosinone, Centro di studi storici ciociari, pp. 18-62

POMARICI, F. (1993). *La chiesa di San Francesco a Ferentino*, in *Storia e arte francescana a Ferentino – Atti del convegno* (Ferentino, 26 - 27 May 1990), eds. by B. Valeri, Casamari, pp. 109-116.

RIGHETTI TOSTI-CROCE, M. (1980). *S. Maria Maggiore, l'architettura: proposte per una rilettura critica*, in «Storia della città», 15-16, pp. 125-130.

SCARPIGNATO, M. A., MOTTA, R. (1980). *Ferentino*, in *Lazio medioevale: ricerca topografica su 33 abitati delle antiche diocesi di Alatri, Anagni, Ferentino, Veroli*, eds. by I. Belli Barsali, Rome, Multigrafica Editrice, pp. 145-166.

SENO, G. (1985). *Il restauro di Santa Maria Maggiore in Ferentino: considerazioni*, in *Territorio e ricerca- Atti del convegno* I Celestini a Ferentino (Ferentino 1982), Casamari, pp. 51-56.

SERAFINI, A. (1927). *Torri campanarie di Roma e del Lazio nel Medio Evo*, Roma, Arti grafiche e fotomeccaniche Sansaini.

VV.AA. (1980a). *Storia della città. Rivista internazionale di storia urbana e territoriale*, n. 15 Milano, Electa Periodici.

VV.AA. (1980b). *Storia della città. Rivista internazionale di storia urbana e territoriale*, n. 16 Milano, Electa Periodici.

THEULI, B. (1648). *Apparato Minoritico, istoria della Provincia Romana dei Minori Conventuali*, Velletri.

UNGARO, L., MOTTA, R. (1986). *Lo scavo di Santa Maria Maggiore*, in «Quaderni di storia», 2, Frosinone, pp. 7-13.

VALERI, B. (1981). *La Confraternita dello Spirito Santo in Ferentino: origine e caratteristiche*, in «Quaderni del Centro di Ricerca e Studio sul Movimento dei Disciplinati», n. 21, Perugia, pp. 3-62.

VELOCCIA RINALDI, M. L. (1986). *Strutture archeologiche della Basilica di S. Maria Maggiore di Ferentino: risultanze delle ricerche*, in «Quaderni di storia», 3, Frosinone, pp. 19-24.

VILLETTI, G. (2003). *Studi sull'edilizia degli ordini mendicanti,* Rome, Gangemi.

ZANNELLA, C. (1978). *L'inserimento dei francescani a Ferentino*, in «Storia della Città», 9, pp. 39-43.

## *Sitography*

BOAGA, E. (2015), Entry "Confraternite laicali – vol. I", in the online historical dictionary *La Chiesa in Italia* of the Associazione italiana dei Professori di Storia della Chiesa (AIPSC): http://www.storiadellachiesa.it/glossary/confraternite-laicali-e-la-chiesa-in-italia/ [May 2019].

## *List of archival and documentary sources*

Les registres d'Innocent IV (1243-1254), edited by E. Berger, Paris 1884-1885, n. 4632

Les registres d'Innocent IV (1243-1254), edited by E. Berger, Paris 1884-1885, n. 4994

Les registres de Nicolas IV (1288-1292), edited by E. Langlois, Paris 1886-1888, n. 1478

Regesta Pontificum Romanorum (ab 1198 ad 1304), edited by A. Potthast, vol. II, Berlin 1875, n. 21321

# FRANCISCAN ITINERANCIES: FROM EUROPE TO BRAZIL, TRANSCULTURAL URBAN AND ARCHITECTONICAL EXPERIENCES

Maria Angélica Da Silva, Pier Giorgio Massaretti


## Abstract

*The paper presents a comparative study of historical Franciscan convents starting from Brazilian examples through some previous experiences in Europe, particularly in Portugal and Italy where the philosophical and architectonical experience of the Seraphic Order came from. The study focuses on the urban placements of such convents, thoroughly investigated via primary archival sources, especially the iconographical items, but also through structured field work.*



## Keywords

*Brazilian Franciscan convents; Brazil; Urban comparative studies*


## Introduction

The studies of Franciscan convents outlined here, did not arise from a research which original objective was to investigate religious architecture. They are the outcome of work carried out within the domain of urban history which was aimed at analysing the shape of the first settlements, villages and towns in the North-East region of Brazil where the colonization of the country basically began, in the 16th century.

The studies were conducted through field research and iconography sources, the essential tools employed by the *Research Group Studies of the Landscape*[1]. During the visits, it was proved the important role the convents played in the historic centres of the towns. Following this, there was a cartographic analysis on historical maps that corroborate it. These results encouraging to set foot inside the conventual buildings and seek a better understanding of Franciscanism and Franciscan architecture.

During the studies, it became clear why a decision had been made to build these convents in urban places. Another point which cannot be ignored is that the Order founded by Saint Francis always laid stress on the importance of itinerancy. This gave rise to the fact that the Order, from its earliest origins, played an intercultural and globalizing

[1] www.fau.ufal.br/grupopesquisa/estudosdapaisagem/

© Aisu International 2020

role. It also explains its willingness to undertake overseas expansionary ventures, later on, during the 16th and 17th centuries: the very first Portuguese vessels that docked in Brazil included Franciscan friars among their crew.
That itinerant character of the Order led the research, which had originally concentrated on Brazilian buildings, to investigate the origins of the conventual houses in Portugal and subsequently in Italy. The purpose of this was not only to seek for continuity but also for breaks in tradition and the differences that emerged during the dispersal of these buildings - starting from Assisi and extending to the rest of the world.
The article will particularly focus on the relationship between the convent and the town, both with regard to their locality and the way they were constructed. It will cover different historical eras and take account of significant facts that occurred since the life of Saint Francis of Assisi (1181/1182 - 1226). In addition, it will briefly examine episodes of the history of the Order in Portugal which, according to tradition, was already involving the construction of convents since the journey of the saint across the Iberian Peninsula.
The context of the arrival of the Portuguese in the lands of the future Brazil in 1500, coincided with a dramatic period for the Order in Europe. Among other questions, that of "apostolic poverty" and its relations with the ecclesiastical hierarchy, in particular with the papacy, determined what path the Order would follow and culminated in the official divisions that broke out in 1517 with its disintegration into different religious families. These memories of what occurred in Europe would resonate in future episodes of the history of the Franciscans when they began to take shape on the American continent.

## Whether to have a house or be a hermit?

On the question of building, it is known that in the early stages of the history of the Franciscans in Europe, Saint Francis reconstructed churches with their own hands. But later, he understood that the churches should be erected in the heart of the people and thus in towns. From then on, several facts characterized the history of the Franciscans with regard to architecture which were rejected in principle when it was a question of providing a fixed dwelling for their followers. The very first references about Franciscan settlements did not mention convents but *locus*, or in other words, how one is physically placed in the world. It was a key issue in the history of the Seraphic Order and in fact encompassed their doctrinaire beliefs.

> As understood by the Franciscans, the word *locus* has a plurality of meanings, and can be used to express many kinds of reality, since the *fratres* [friars] conducted their search for evangelical perfection in a wide range of different ways: *conversatio* with lepers; residence in the house of a person of considerable status, whether ecclesiastical or not; in the capacity of servants or workers, commitment to occasional humble activities to ensure what was essential for survival; missionary itinerancy as well as temporary retirement in the hermitages. Wherever the *fratres* met each other, this was the *locus*! [Merlo 2005, 53-54; translated by the author].

The question of where they should be sited is tied up with other related issues such as itinerancy and the need to be disencumbered from material goods. This condition of being pilgrims meant that they should protected themselves in shelters that were offered. The friars also came to request and be granted material support from other religious orders. For example, the Benedictine monastery of Mount Subasio provided their first residence in Porziuncola. This set a trend for the friars to be given hospitality in a large number of monasteries [Robson 2009, 42].

However, owing to the success of the Order and the exponential expansion of its followers, the experience of the *locus* moved on to the construction of effective conventual buildings. In the decree of the General Chapter of 1239, the number of provinces of the Order was fixed at 32, half situated in the eastern and half on the western side of the Alps. The former was mainly located on the Italian peninsula, as well as on the Holy Land, Dalmatia and Greece. The second covered the areas of the Iberian Peninsula and the British Isles, stretched to the German-speaking countries and Scandinavia. The *Provinciale ordinis frateum minorum vetustissimum* lists the Franciscan "custodies" and places of residence in around 1500 units and shows a geographical expansion in quantitative terms that had never previously been attained by other monastic and religious orders [Merlo 2005, 138-139].

In the beginning, the Franciscan convents were placed on the outskirts of the towns. Sometimes they dwelt in locations that had previously been designated for other Orders, as can be seen in Bologna, where, in 1230, the friars were given accommodation in *Santa Maria delle Pugliole*, an old abandoned religious site [Maioli, Gianaroli 1995, 25]. However, in 1235, the lack of security led to the building of a new site, with the erection of the current church of Saint Francis, which is regarded as the first one built in honour of the Saint [Fini 2007, 71].

The convents extended their urban responsibilities beyond their limits though preaching, that was one of the key activities of the Franciscans. Notably in the case of Portuguese friar, Saint Anthony of Padua, who had been an exceptional orator. There are records that he preached in Assisi, Bologna, Perugia, Poggio and Terni [Robson 2009, 20]. In addition, there are cases such as that of Friar Gherardo, narrated in the chronicles of Salimbene, who built a wooden platform so that he could preach wherever he wished to be [Di Parma 1987, 108].

Despite the index of references in the Constitutions of Narbonne (1260), which required the convents to be humble and simple, in other words, free from ornamentation, superfluity and anything directly opposed to poverty, they acquired a greater expressiveness with an emphasis being placed on their churches. As the Order was greatly concerned with preaching, the long nave was a distinctive feature.

> In contrast with mediaeval monastic "temples" (Benedictine, Cistercian etc.), which were at first reserved for the private use of their religious communities (designated churches for the clergy), the Franciscan church offers a warm welcome to everyone from outside and public and common worship for the faithful, or in other words, it undertakes apostolic duties and is responsible for the ministry of souls. Since it is a building within a

> large-scale and centralized hierarchy and represents a dignified statement of the conventual system as a whole, it distinguishes and reiterates the character of the Order and the principles of its founder [Jorge 2011, 101-102; translated by the author].

The literature mentions that the Cistercian model offered guidelines for the Franciscan buildings but, in reality, they followed another path, specially about the church which acquired greater prominence in the urban landscape and even competed with those of the cathedrals. They sought to offset the huge size with a simplicity of form [Bonelli in Serra 1990, 21-24].
The controversy about poverty was one of the points which led to the disintegration of the Order in the 16th century, that was divided in "Cloistral" or "conventual" and "Observants". In fact, the idea of the cloister has been discussed on numerous occasions throughout the centuries and been understood in various ways. These include a belief that the cloister and Franciscanism were incompatible notions since the cloister means being separate from the world while, in an opposite interpretation, the cloister means the world, thus, the place expected for the Franciscans to be.
When the friars came to Brazil, the Observant branch was established in Portugal. Friars affiliated to the province of Saint Anthony, would be transported to Brazil.

## The wild and the house of the friars in Brazil

When the Franciscans reached Brazil, there were no towns along the coastline where the first vessels docked. It was found only nomadic indigenous tribes which were designated by the new arrivals as «without faith, without law, without a king» [Gandavo 2008, 66]. The conditions were definitely very harsh and there was a pressing need to create settlements for those who arrived, including the friars. In a short time, they began to build small chapels and to put the missionary vocation of the Order into practice among the native people.
However, it was only decades later that they would be able to erect buildings of a perennial character. One of the chronicles that features prominently among the primary sources is that of Friar Antônio de Santa Maria Jaboatão. He calls his book *Novo Orbi Seráfico* (New World of the Seraphic Order), and lays emphasis on the journey of the friars in tropical wilderness. His pages allow us to accompany the time when the friars ceased to be «wandering lights» [Jaboatão 1858-II, 54], owing to the foundation of the first convents. This took place in 1585, in Olinda, a small settlement which had been elevated to the status of a village in 1537. Altogether, it has almost thirty convents dating back to the 16th and 17th centuries which closely accompanied the rise of the first urban settlements.
What were called *missões*, places were the friars provided support for the indigenous people, Jaboatão lists fourteen of these in the North-East of Brazil [Jaboatão 1858-II, 204]. The missionary work was a task which the Franciscans shared with the Jesuits, an order that reached Brazil in 1549. Add with the Benedictines and Carmelites, they complete the set of the four main one's present in the new land.

If in Europe the hermitages were the first dwellings occupied by the friars, in the colony, loneliness could be everywhere. Hence, the settlement, village and town would be the dwelling for the friars since it was where a few inhabitants lived together, as well as the fact that they formed the only shelters in times when the colony was still at the mercy of invaders and there were continuous skirmishes with the indigenous people.
On the other hand, in the wilderness, the friars saw themselves as the authorized recipients of the settlements by the inhabitants since they offered a wide range of useful services of a civil kind and not just religious. And one of the duties was teaching. It had been fallen behind, the controversy within the Franciscans about the notion that virtue and learning were incompatible. The acceptance of the studies formed the basis of the rapid canonization on the 30th May 1232 of Saint Anthony of Padua who began his career as a teacher in Bologna.
In fact, Franciscan convents were obliged to perform a series of charitable acts. The convents in Brazil followed the pattern of European ones in taking on responsibility for numerous civic practices. They provided hospital services while also acting as a pharmacy, guesthouse and registry office.
It includes a willingness to act as mediators in times of conflict. In a hostile climate of invasions, such as those of the Dutch in the 17th century, the friars followed the events of warfare closely. Even a number of convents were attacked and plundered. With regard to this, there are some accounts involving miracles such as the case of the convent of Igarassu, where the intervention of Saints Cosma and Damiano persuaded the Dutch not to destroy the church. This achievement has become well known through a donated painting.



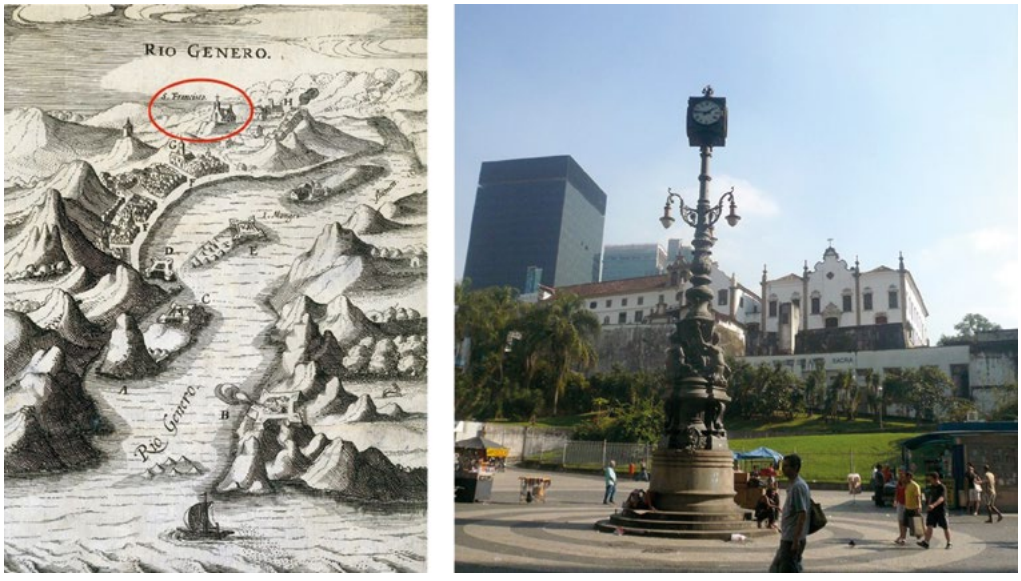
**1:** Detail of the donated painting at the convent of Igarassu [Collection of the *Research Group Studies of Landscape*].

About the question of whether the convents should be situated inside or outside the urban perimeter, city walls were not often built in the colony and when this occurred, they were usually left uncompleted or did not last for a very long time. The situation differed from mediaeval times in so far as the logistics of attack and defence had radically altered. The new alternative was the fortified bastions situated in strategic positions which practically dispense the old walls.

Hence in Brazil, the wall ceased to be the benchmark for the best position of the conventual building. In reality, since the urban centres were still being formed, there were few features that could determine the ideal position of the Franciscan convent, thus, far fewer constraints than had been the case in Europe.

On the basis of in *loco* observations of these houses, as well as by what has been indicated from primary sources, there was a set of decisions that seems to have guided the way that the buildings were established. They sought places that were clearly visible and sites that were spacious enough for putting up the building in a convenient way. With regard to their topographical features, they selected sloping land that was provided with a spring of drinking water and had the benefit of a small pond or lagoon at the bottom which could assist the domestic activities of the convent or else act as a port, because waterways stood out as the best alternative both for people to travel about and for the transport of goods.

Another finding is that the Franciscan convents in Brazil are not hidden in the landscape, although they are not always placed in a prominent position, that happened only on the grounds of defence due the urban norms adopted by the Portuguese that required a high location. Thus, the surroundings could be observed, including the sea from where they could be assisted but, at the same time, also threatened.




**2:** On the left, the conventual building of Saint Francis here red-circled in the engraving map of Rio Genero, 1624 [*Reys-boeck van het rijcke Brasilien, Rio de la Plata ende Magallanes*]; on the right, the convent of Rio de Janeiro in 2008 [Wikimedia Commons, retrieved October 2019].

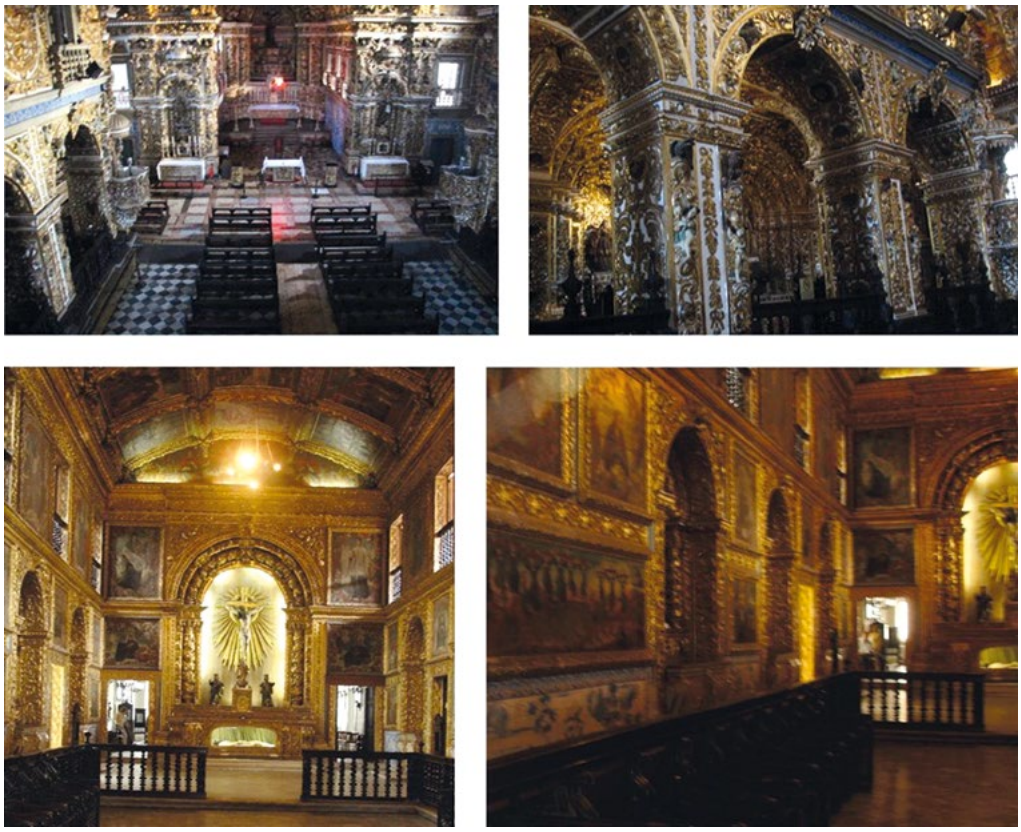


**3:** Views and implantation schemes of the four convents of Marechal Deodoro, Salvador, Penedo and Igarassu [Collection of the *Research Group Studies of Landscape*].



**4:** The convent of Penha in Vila Velha [Collection of the *Research Group Studies of Landscape*].

This was the case of Rio de Janeiro, established as a small village on the flat plains but a short time afterwards, in response to the need to defend themselves against the French privateers, the inhabitants were forced to dwell on the hillsides. In 1567, the town centre changed its place and was surrounded by bulwarks and the most significant religious buildings being built high up. In 1607, the Franciscans were given permission to become established on the hillside in a place known as Saint Anthony [Fridman 2017, 29].



**5:** The interiors of Salvador church and the Third Order of Saint Francis of Recife chruch [Collection of the *Research Group Studies of Landscape*].

There was another strategy to attempt to figure prominently in the town by choosing a position which would ensure that they were plainly visible. For example, there are the conventual houses of Marechal Deodoro, Salvador, Penedo and Igarassu. They were no prominent features with regard to height but through the lines of perspective that had been wisely conceived. This meant that the pathways and the eyes of the faithful were necessarily directed towards them. Added to this, the adoption of the churchyards that act a visual space in the form of a cone, allowed them to be viewed and admired from a long distance away.

There is a single case being solved in terms of height that incline towards hermeticism, in accordance with the report by Friar Jaboatão. This is the Convent of Penha, which escarpments are still climbed, as they were in the past, by those making a pilgrimage.

With regard to the churches, they were not as vast as their European counterparts but the interiors of those that were altered when the Baroque Style prevailed, show a lavishly decoration. That is the case of the churches of the convent of Salvador and the Third Order of Saint Francis of Recife.

## Overlaps, trajectories and suppressions

The cases of Subasio and Bologna illustrate the recovery of the constructions and sites from what in the Middle Ages were called "new religious orders". This phenomenon was also experienced in Portugal, but it hardly ever took place in Brazil since the religious orders all arrived practically together and the buildings were constructed from scratch. Another factor that should be borne in mind is that the procedure involved a group of convents that were much smaller than the number in Portugal, which reached in 1834, almost 180 [Ribeiro 1946, 26-31].

In addition, they were built over a period of 135 years and not of around 800, as in the case of various in Europe. It explains why they shared common architectural features, and, to a certain extent, they can be regarded as belonging to a single family [Bazin, 1956].

One of the traits that influenced the urbanism and architecture of the colony was the Portuguese cultural ability to adapt to widely differing contexts. Added to this, in the case of the Franciscan buildings, was the very flexibility which was enshrined in the underlying principles of the Order. Its governing legislation was not categorical with regard to these assumptions, stated that «it was the prerogative of the friars to harmonize the requirements of the ideals of the Order» (*zelare sacratissimam paupertatem*) with the wide range of realities and opportunities found in the tradition and culture that was established in the time to which they belonged (*secundum loci conditionem*). This faculty was, to a great extent, responsible for their strongly autochthonous and eclectic character and the visual appearance and shape of their churches which were consolidated in different devotional scales and environments [Jorge 2011, 103].

In Brazil, the buildings of the friars were well adapted to their sites insofar as they took advantage of their waterways, the direction of the sun and steep slopes. Nonetheless, they diverged from the eclectic character of Portugal mentioned above and imitated each other in terms of their ground plan, the arrangement of the rooms, the question of whether to fill spaces with ornamental objects or leave them empty and in the funds spent on the façade and decorations.

Another factor that should be noted is the political effects that resulted from the suppression of religious orders following the French Revolution and the rise of Liberalism. In Italy, during the period of the Napoleonic invasions (1792-1802) many religious buildings were destroyed. Again, these building either had to agree to serve different purposes or face ruin following the suppression that was enacted by the Italian government years later.

In Portugal, the expulsion of the Jesuits by Marquis of Pombal happen in 1759. The conventual buildings were affected by the Royal Decree of the 30th May, 1834 which declared their exclaustration, i.e. freedom from perpetual vows. As a result, from most of the convents remained only the churches.

In Brazil following the separation of the church and State in 1890, the religious orders were suppressed. However, this only lasted a short time. Furthermore, the country was not afflicted by wars or to many natural disasters, unlike much of Europe which underwent a seismic upheaval and colossal damage from the two World Wars.

Nowadays, in Brazil, the main obstacle was of another kind, however, still linked to "Liberalism": the lack of a religious vocation which made it impractical for the convents to act as a potent force in urban life, as had formerly been the case. In reality, these convents find refuge in their status as listed monuments and national treasures.

## Conclusion

The seraphic experiences have been intertwined by different historians in Italy, Portugal and Brazil, while at the same time, they have shown how diverse the architecture can be even the religious principles which initially bound them to the same origin. Nonetheless, in all cases, the "sons" of Saint Francis can be viewed as urban friars, that wrote a history in which the town or city was the essential feature.

## Bibliography

### *Monograph*

BAZIN, G. (1983). *A arquitetura religiosa barroca no Brasil*, Rio de Janeiro, Record.

DI PARMA, S. A. (1987). *Cronaca*. Radio Tau, Bologna.

FINI, M. (2007). *Bologna sacra: tutte le chiese in due millenni di storia*, Bologna, Edizioni Pentagron.

FRIDMAN, F. (2017*). Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Zhar.

GÂNDAVO, P. M. (2008). *Tratado da Terra do Brasil, Brasília, Edições do Senado* Federal.

JABOATÃO, A. S. M. (1858). *Novo Orbe Seráfico Brasílico […]*, Rio de Janeiro, Typographia Brasiliense de Maximiano Gomes Ribeiro.

LOPES, F. F. (1990). *Colectânea de Estudos de História e Literatura - Fontes Históricas e Bibliografia Franciscana Portuguesa*, Lisbon, Academia Portuguesa da História.

MAIOLI, G., GIANAROLI, O. (1995). *Monasteri e conventi francescani in Emilia Romagna*, Bologna, Carisbo.

MERLO, G. G. (2005). *Em nome de São Francisco*, Petrópolis, Vozes.

RIBEIRO, B. (1946). *Guia de Portugal Franciscano Continental e Insular*, Leixões, Residência de Leixões.

ROBSON, M. (2009). *The Franciscans in the Middle Ages*. Suffolk & New York, Boydell Press.

SERRA, J. R. (1990). *Gli Ordini Mendicanti e la città*. Milano, Edizioni Angelo Guerini.

SCHENKLUHN, W. (2003). *Architettura degli Ordini Mendicanti: Lo stile architettonico dei Domenicani e dei Francescani in Europ*a, Padova, Editrici Francescane.

### *Journal article*

DA SILVA, M. A. (2017). *Como conventos desenham cidades*, in «Oculum Ensaios», Campinas PUCCAMP, v. 14, pp. 403-421.

JORGE, V. F. (2011). *As igrejas medievais dos franciscanos em Portugal*, in «Boletim Cultural da Assembleia Distrital de Lisboa», v. 96, n ., pp. 99-126.

# THE RECOVERY OF THE CITY AND THE CONTRIBUTION OF THE MENDICANTS. FRANCISCANS AND DOMINICANS IN 13TH CENTURY LÜBECK

Frederik Felskau

*Abstract*

*The Franciscans and Dominicans arrived in Lübeck during the 1220s as the town took shape. The ascent of the peninsula between the Trave river and the Wakenitz tributary and the enlargement of the harbour made it a focal point for mercantile relations and missionary actions. Both Orders contributed to the stabilisation of the Christianity and the spiritual well-being of the locals. They strengthened the common good and supported the poor within the town.*

*Keywords*

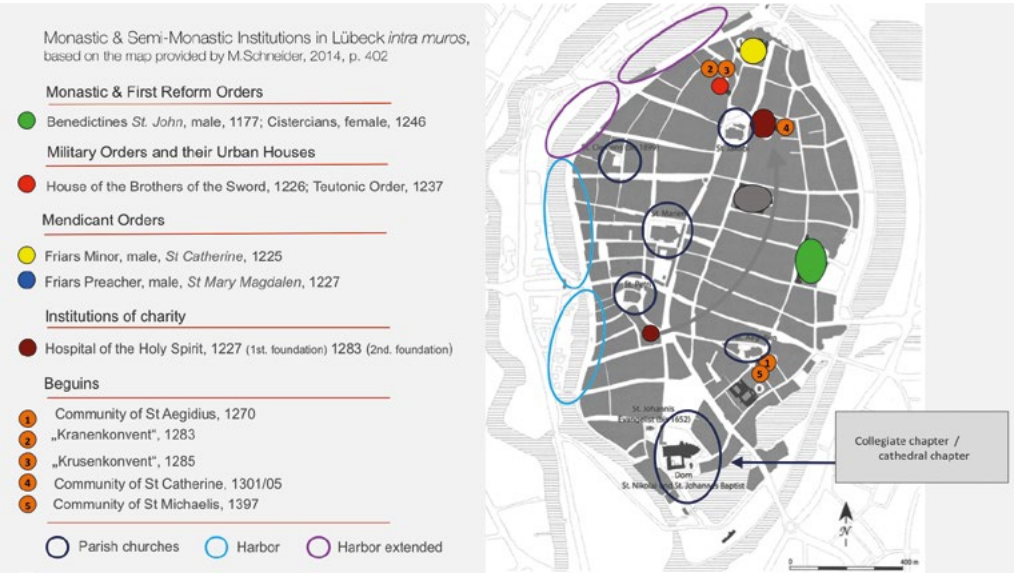
*Mendicant Orders; Lübeck; Urban development*

## Implementation – strategic goals and driving forces

Common documentary records of the two mendicant houses in Lübeck reach back to 1233[1], but the arrival of the first friars who were in charge of building up the establishment took place a couple of years earlier (1225, 1227), in a decisive phase of urban development towards inner and outer autonomy [v. Ditfurth/Hillebrand/Kümper 2019; Dormeier et al. 2019]. During the phase of the Danish rulership over Lübeck from 1201, when the town council is mentioned for the first time, the peninsula between the river Trave and the tributary Wakenitz saw a phanatic phase of upswing. The economic flourishing attracted new settlers (*cives novae*) from Southern regions of the Roman Empire, prevailingly from the Rhinelands and Westfalia who became part of the developing patriciate [von Brandt 1974]. The political leaders of the town sought do get rid of the Danish rulership and requested an imperial letter of liberty (*Reichsfreiheitsbrief*) granted by Emperor Frederic II (1220-1250) in 1226. One year later, on July, 22nd 1227 (day of saint Mary Magdalen) at the battle of Bornhöved, the Danish troops of Waldemar and his allies were defeated by a coalition of the regional dukes, the archbishop of Bremen, and a military contingent of the towns Lübeck and Hamburg [Auge 2012].

[1] Codex diplomaticus Lubicensis. Urkundenbuch der Stadt Lübeck. Vol. I, Lübeck, Aschenfeld, 1843, pp. 63s., 67s., nr. 54 (15.3.1233), 59 (15.3.1234), henceforth: CDL.

© Aisu International 2020




**1:** Urban positioning of the Franciscans and Dominicans and other Monastic and Semi-Monastic Institutions [Author's drawing].

According to the chronicle of the Clarissan monastery of Ribnitz composed in the 1320s, the Friars Minor «received a house»[2] in Lübeck in 1225 [Trost 2006, 24s.]. The initiative for expansion, though much promoted by the local burghers [Jakobsen 2014], seems to have been carried out by the friars themselves who had settled in 1223 in Magdeburg and parallel to Lübeck in Bremen. The patrocinium of the church, i.e. Saint Catherine, the major saint of the crusaders, indicates in which political and religious contexts this foundation was embedded [Jestrzemski 2010, 69]. The friary which pertained till 1256 latest to the province Dacia [Rasmussen 2001, 72][3], was added to an ecclesiastical infrastructure consisting of four parish churches (St Mary, St Peter, St Giles, St James) and the cathedral chapter with St John Baptist [Hoffmann 1997, 57; Bünz 2013].

That the former and partially destroyed castle at the Norther-Eastern exit of Lübeck after the battle of Bornhöved 1227 was handed over to the Friars Preachers – a gesture taken by the victorious counselors of the town[4] and supported by the Teutonic knights paying a debt on the acquired house as we get known from the earliest charter of 1236[5]– stood much in line with the role attributed to the Mendicants within the broader

[2] *Die Chroniken des Klosters Ribnitz*, ed. by Fr. Techen, Schwerin, Bärensprungsche Hofbuchdruckerei, 1909, pp. 6s. (Mecklenburgische Geschichtsquellen, 1); cf. *Chronik des Franciscaner Lesemeisters Detmar*, ed. by F.H. Grautoff, Hamburg, Friedrich Perthes, 1829, p. 101 (henceforth: *Detmar-Chronik*).

[3] CDL I, pp. 89s., nr. 86.

[4] *Die* Chronica novella *des Hermann Korner*, ed. by J. Schwalm, Göttingen, Vandenhoek & Ruprecht, 1895, pp. 12s., 155.

[5] CDL I, p. 82s., nr. 75.

program of incorporating the Baltic Lands into the *societas christiana* [Elm 1989]. They dwelled there since 1229 latest[6] [Scheftel 2005; Mührenberg 2003].

## Embedment and integration – urban tasks and roles and mendicant organization

The local patriciate was a strong ally and promoter of the Mendicants from the initiations onwards. That the council requested from both institutions in the 1230s to renounce to future extensions of their urban estate, a regulation infringed by the Friars Minor in 1256 through a charter issued by the first Franciscan bishop of Lübeck, John II of Diest (1254-1259) [Thomson 1975, 52-57][7], was most probably related first of all to financial reasons [Rüther 2003, 130]. The friaries in Lübeck became a base for further foundations, in the closer region East- and Northwards, like in Schleswig[8], Rostock, and Stralsund for the *praedicatores* [Ulpts 1995, 81 and 87] as well as "far away from home" like in Riga/Tallinn in case of both Orders (1234, 1238)[9]. With the establishment of provincial und sub-provincial entities, both houses obtained important positions: before 1276, the Lübeckian friary of the Franciscans became the headquarter of the custody which included the houses of Wismar, Rostock, Schwerin, Stralsund, Greifswald and Riga within the province *Saxonia* (founded 1230) [Schmies/Rakemann, 1999, 21-23], while the *Burgkloster* of the Friars Preachers was of prominent positioning with the *natio Slaviae*, established 1271 or shortly later, as part of the province *Teutonia* [Hoyer 2016, 71; Springer 1999, 11].

The Mendicants' integration was also shaped for a good deal by the local tasks they carried out in town. They took over assignments which became municipal ones only during the 14th/15th centuries: for instance, the Dominicans had to clean the main road adjacent to their terrain which connected the Northern exit, the main market and the Eastern *Mühlentor*, the crucial street which historians have labelled *via regia* [von Brandt 1951]. We may assume that to them were also assigned, rather implicitly, protective roles, like the control of passing transports and people during day or the night watch[10]. In general, friaries and their inhabitants could function as an accompanying measure to avoid social conflicts, particularly in towns like Lübeck, cities continuously *in statu crescendi* during the central decades of the 13th century [Chr. Herrmann 2015, 186; Ertl 2002]. Apart from that, there existed also some very practical aspects of profiting from the *religiones novae*. Their houses occasionally served not only as a location for provincial chapters or, rather rarely documented custodial meetings [Bünger 1919;

[6] Mecklenburgisches Urkundenbuch, vol. 2, ed. by Verein für Mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde, Schwerin, Stiller, 1864, pp. 71s., nr. 761.

[7] CDL I, p. 213, nr. 229.

[8] CDL I, p. 278s., nr. 290.

[9] Diplomatarium OP Dacie I, ed. online by J.J. Jakobson, p. 28, 1254 8/9; henceforth: DOPD.

[10] E.g. DOPD II, [nr. 1], around 1300 (Nidaros).





**2-3:** Façade and interior medieval remnants of the Franciscan church in Lübeck, after 1301-1350 [in the flyer of the Saint Anne Museum Lübeck: https://museumskirche.de/klosterkirche-im-weltkulturerbe].

Honemann 2015, 850-856]. The friars offered their space as «multifunctional rooms for various religious and secular occasions» [Frank 1996]. The protocol of a solemn agreement between bishop James Erlandson of Roskilde (rul. 1249-1253) and the advocate (*Vogt*) of Lübeck, the council and the commune of the town in 1253 for instance was fixed in the chapter room (*capitolio*) of the local Friars minor[11]. The interest in using the facilities of the monastic communities was, to some extent, triggered by the need of space for conventions, especially since the early city hall next to the central market was under construction in the years 1230/40 [Rörig 1921, 135s.].

The alliance between the friars and the leading groups of the town still worked quite well till the mid of the 13th century which is proven by many observations. The council occasionally commissioned friars as envies or legates (e.g. 1247: consultations between Papal legate Peter Capocci, cardinal deacon and papal legate [† 1251], and the local Dominican sub-prior Hermann on the war against the Danish king) [Riis 2003])[12], while the latter defended the city's claims against exterior authorities like in 1257 when

[11] CDL I, p. 187, nr. 203.

[12] E.g. DOPD I, p. 24, 1247, 3/9; cf. CDL 1, p. 124, nr. 126.



**4:** The so-called Long Hall of the Dominican friary in Lübeck, built ca. 1228 [https://www.hansemuseum.eu/dachterasse/].

the influential councilor Alexander of Soltwedel († 1291) repeats in the presence of the cathedral chapter, the Dominicans, and the Franciscans a protest campaign against the Margraves John (1220-1266) and Otto of Brandenburg (1220-1267) as appointed advocates of the town [Hoffmann 1997, 121-125][13]. Last but not least the houses offered assistance for burghers or pilgrims who were travelling to places far away to the East, but also to the South like Rome. That it was prevailingly Mendicants as issuer of such letters indicates that they knew the risks and demands of travelling and they were perceived by the petitioners as experts who could provide written protection[14]. Finally, the friars were involved, probably not only as testimonials, in the displacement of the Benedictines of the inner-urban monastery St John (close to the river banks of the Wakenitz) to Cismar and their substitution by Cistercian nuns in the mid of the 1240s, a complex transaction supervised by the Papal legate and bishop of Livonia, Estonia and Prussia, Albert II Suerbeer (appointed 1246, † 1273/74) [Grassmann 2019, 188-193; Selart 2007][15].

[13] CDL I, p. 219s., nr. 234 (17.5.1257),

[14] E.g. CDL I, p. 153, nr. 166. (ca. 1250).

[15] E.g. CDL I, pp. 112-114, 179s., nr. 114s., 193.

Mendicant preaching, not seldomly performed outside of the churches [Bruzelius 2014] and presented in an illustrative manner which entailed narratives of exemplary pattern were innovations fostered by a prospering, in its core commercial community which the parish clergy wasn't able to offer at this point [Schiewer 2002]. Mendicant preaching and mercantile ethic established an affinity from which both parties benefited [Kümper 2018]. The capabilities of the pragmatic visionaries in terms of theological knowledge and preaching skills were brought forth through the implementation of educational requirements, i.e. the general studies (*studium generalium*) the regional or custodial studies (*studium particulare* resp. *custodiale*) [Jakobson 2016, 130s.; Şenocak 2012, 224s.], and finally the local studies (*Hausstudium*). In Lübeck, documentary evidence of the presence of trained friars, usually called *lectores* [Felder 1904, 358-379], dates back for the Friars Preachers to 1246[16]. One year before, the records mention a former scholar, *scolasticus*, from the Order (context: transfer of the Benedictines to Cismar)[17]. And there are indications that at least at the late 1250s/early 1260s the Friars Minor had cought up[18].

In terms of subsistence of the friaries, their close connection to the urban patriciate and the local burghers was of utmost importance, but not the only source of regular income. Though much of information is missing and is handed down to us in a very scattered manner for the 15th century if at all, we know that both houses maintained begging districts, *terminationes*, with a centralized collecting place on the countryside [Jakobson 2015]. While documentation for the local Franciscans did not survive for this century, the Dominicans possessed in Guben and then in Dassow, ca. 25 kilometers East of Lübeck (here they purchased a house there in the late 14th century), begging stations for the collection of revenues [Riedel 2014, 213][19].

A corner stone of the close relationship between the municipal leading strata of Lübeck and the local Mendicants, which is not at least reflected in the overlaps of yet mostly unexplored personal networks [Strenga 2007], represents their common piety related to the carrying for the poor [Thiele 1984]. The merchants of the town continued to request a strong responsibility for the public welfare which left its manifold imprints apart from traditional works of mercy each lay person was asked to conduct. While burghers – with some striking resemblances of the crusaders' camp at Akkon 1189/90 – had founded in 1227 a first hospital of the Holy Spirit next to the square *Klingenberg* at the Southern part of the city, the Dominicans took over, on the request of the town, the obligation of a regular feeding of the poor at least at Mary Magdalene's feast day (22.7.); they kept this obligation, long before assistance for the poor became part of confraternal activities and public distributions of alms at selected places were established [Rabeler 2007], till their dissolution during Reformation[20]. The Franciscans, who in comparison referred to

[16] CDL I, pp. 115s., nr. 117.

[17] CDL I, pp. 102-14, nr. 104.

[18] CDL II, pp. 21s., 29s., nr. 29, 33s.

[19] CDL IV, p. 740s., nr. 653 & 655 (24.9. & 27.9.1397).

[20] *Detmar-Chronik*, p. 106.

a stronger hospitalitarian tradition during their early decades, maintained an even more intense affection towards the impoverished parts of population; an indication for that can be seen in their involvement in the promulgation of a rule which bishop John gave to the community of infirmed sisters at the nearby village Schwartau in 1260[21].
The friars' function for the integration of impoverished townspeople met very well with a mercantile ethic as for instance reflected in the forged regulations on the council's elections (*Ratswahlordnung*) of the late 13th century which stress that rich and poor have to be treated equally especially by those who enter the Lübeckian council[22] [Jäschke 2017]. Such a caring for the *pauperes* as an indispensable element of the patriciate's duty is impressively echoed in the last wills of the burghers [Poeck 1991]. The donations to these groups as well as to caritative institutions usually exceeded in amount what was given to ecclesiastical and monastic communities, became a common prominent position in the hereditary dispositions and legacies of the burghers which survived in remarkable abundancy from the late 1270 onwards [Selch Jensen 2004][23].
The basically harmonic relation between Mendicants and the citizens [Hecker 1981], which included the parish clergy and the local cathedral chapter characterizes mostly the politics of inner-urban and external affairs up to the 1260s in Lübeck[24]. This prevailingly peaceful coexistence was brought to an end in two phases of confrontation between the first two and the latter during the last decades of that century: The struggle between the parish clergy and the friars about the funeral rites of the Mendicants in Lübeck during the late 1270s and the so called "Big dispute" from 1299-1317 [Ulpts-Stöckmann 2003; Ulpts 1992]. After a process in Rome convened at the instigation of Pope Nicolas III (1277-1280), the sentence in October 1280 was passed with a decision on three crucial issues under discussion: First, the Mendicants could claim the complete rights of funeral, second the citizens where free to choose the place of their funeral, and third, before being buried, the exequies had to be hold in the Parish church of the deceased[25]. The second conflict between town and bishop initiated with discussions on demarcation and possession in 1298 which the local *custos* of the Friars Minors, the prior of the Friars Preachers, and the abbot of the Benedictine monastery of Reinfeld tried to settle as arbitrators[26]. The council requested the support of the Mendicants after which

[21] *Urkundenbuch des Bisthums Lübeck, Theil 1: 1151-1341. Codex diplomaticus Lubecensis. Lübeckisches Urkundenbuch des Vereins für lübeckische Geschichte*, ed. by W. Leverkus, Oldenburg, 1856, reprint Neumünster, Wachholtz, 1994, pp. 142s., nr. 149 (Schleswig-Holsteinische Regesten und Urkunden, 35); henceforth: UBL.

[22] *Die Urkunden Heinrichs des Löwen, Herzogs von Sachsen und Bayern,* ed. by K. Jordan, Weimar, Böhlau, 1949, p. 92s., nr. 63 (Monumenta Germaniae Historica, C3, 2); cf. CDL I, p. 5s., nr. 4a.

[23] *Regesten der Lübecker Bürgertestamente des Mittelalters. 2 vols.*, ed. by A. von Brandt, Lübeck, Schmidt & Römhild, 1964, 1973 (Veröffentlichungen zur Geschichte der Hansestadt Lübeck, 18 & 24), here vol. 1, p. 15, nr. 1s.

[24] CDL I, p 172-175. Nr. 188 (6.1252).

[25] UBL, p. 271-276, nr. 282.

[26] CDL I, pp. 610s., 612-614, nr. 678, 680.

bishop Burchard disallowed them to perform any action of pastoral care. The conflict, again carried out with juristic means at Rome and after the famous bull *Super cathedram* of Boniface VIII (rul. 1294-1303) in 1300[27], led after many years of interruption and continuation to an agreement, first between diocese and town in March 1317, and then with the two Mendicant friaries in 1317, respectively 1319 [Radtke 2004][28].

## Conclusions

The embedding of the two biggest Mendicant orders in Lübeck in the phase of the constitution of political autonomy was of fundamental relevance for the subsequent development of the town during the 13th century [cf. Ozola 2018]. Throughout this period, the coastal city lived in economic, social and political terms a climate of continuous prosperity. Lübeck as a port city became the neuralgic base for missionary activities in the Eastern regions of the Baltic sea. Mendicants, townspeople, merchants and the Teutonic Order [Grassmann 1987] could display, beyond any possible friction or diverging goals in detail and particular situations, crucial converging interests. Similarities in terms of importance, structure, and internationality between the political and economic network of the developing Hansa towns on the one hand and the network of the friars on the other [Jahnke 2012] strengthen the opinion that the economic, political and religious players of that epoch had much in common which gave ground to their mutual promotion and support. With regards to the reciprocal benefits, the friars' mobility was more than a favorable precondition, but a constitutive element of this alliance.
For the Franciscan and Dominicans of Lübeck, the amalgamation of spiritual welfare, missionary ambitions, and the Orders' own proliferation in the Baltic region became a convincing combination which did not weaken throughout the century. The struggle with the parish clergy from the late 1270s onwards could therefore only consolidate the coalition between the two Orders and the townspeople established in the beginning. That the cog, the type of ship much in use by the Lübeckian and other merchants within the Baltic trade, became the symbol of the flourishing town as perceivable in the town seal from 1224 and, to some extent, of its upcoming leading role within the Hanseatic organization [Gläser 2015] reflects the dominant character of the town. Evidences of the local Mendicants' involvement into the launching of new ships or the accompaniment of the outgoing boats, even as a matter of spiritual protection in a context of growth threatened by the pirates and dangers of the sea, derive only from the very end of the Middle Ages [Friedland 2000, 31]. The current depiction of a Dominican preacher on board of such a ship is certainly not a misleading remembrance of shared commitments within a mercantile, maritime world.

[27] UBL I, pp. 430-434, nr. 367.

[28] CDL I, p. 441, nr. 374; CDL II, p. 306s., 468-470, nr. 355, 396; *Detmar-Chronik*, p. 331s.

## Bibliography

AUGE, O. (2012). *Konflikt und Koexistenz. Die Grenze zwischen dem Reich und Dänemark bis zur Schlacht von Bornhöved (1227) im Spiegel zeitgenössischer Quellen*, in *1200 Jahre deutsch-dänische Grenze: Aspekte einer Nachbarschaft,* Neumünster, Wachholtz, pp. 71-94 (Zeit und Geschichte, 28).

VON BRANDT, A. (1974). *Die gesellschaftliche Struktur des spätmittelalterlichen Lübeck*, in *Untersuchungen zur gesellschaftlichen Struktur der mittelalterlichen Städte in Europa*, ed. by Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte, Sigmaringen, Thorbecke, 2nd ed., pp. 215-239 (Vorträge und Forschungen, 11).

VON BRANDT, A. (1951). *Königstraße = Via Regia? Zu einigen Problemen der lübeckischen Frühgeschichte*, in «Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde», nr. 32, pp. 70–86.

BRUZELIUS, C. (2014). *Preaching, building, and burying: friars and the medieval city*, New Haven, Yale University Press.

BÜNGER, FR. (1919). *Beiträge zur Geschichte der Provinzialkapitel und Provinziale des Dominikanerordens*, Leipzig, Harrassowitz (Quellen und Forschungen zur Geschichte des Dominikanerordens, 14).

BÜNZ, E. (2013). *... in dem Lande des Schreckens und der wüsten Einöde...". Zur Genese und Gestalt der mittelalterlichen Sakrallandschaft nördlich der Elbe*, in *Klöster, Stifte und Konvente nördlich der Elbe: zum gegenwärtigen Stand der Klosterforschung in Schleswig-Holstein, Nordschleswig sowie den Hansestädten Lübeck und Hamburg*, ed. by O. Auge, Neumünster, pp. 49-84 (Quellen und Forschungen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, 120).

V. DITFURTH, J., HILLEBRAND, K., KÜMPER, H. (2019). *Lübeck. Dominikaner*, in *Klosterbuch Schleswig-Holstein und Hamburg. Klöster, Stifte und Konvente von den Anfängen bis zur Reformation, 2 vols*., ed. by O. Auge and K. Hillebrand, Regensburg, here vol. 2, pp. 6-70.

DORMEIER, H. ET AL. (2019). *Lübeck. Franziskaner*, in *Klosterbuch Schleswig-Holstein und Hamburg. Klöster, Stifte und Konvente von den Anfängen bis zur Reformation, 2 vols*., ed. by O. Auge and K. Hillebrand, Regensburg, here vol. 2, pp. 71-123.

ELM, K. (1989). *Christi cultores et novelle ecclesie plantatores. Der Anteil der Mönche, Kanoniker und Mendikanten an der Christianisierung der Liven und dem Aufbau der Kirche von Livland*, in *Gli Inizi del cristianesimo in Livonia-Lettonia, Atti del colloquio internazionale di storia ecclesiastica in occasione dell'VIII centenario della Chiesa in Livonia 1186-1986*, ed. by M. Maccarrone, Città del Vaticano, pp. 127-170 (Pontificio Comitato di Scienze Storiche, Atti e documenti, 1).

FELDER, H. (1904). *Geschichte der wissenschaftlichen Studien im Franziskanerorden bis um die Mitte des 13. Jahrhunderts*, Freiburg i.Br., Herdersche Verlagshandlung.

FRANK, I. (1996). *Bettelordenskirchen als multifunktionale Kulträume. Ein Beitrag zur Bettelordensgeschichtsforschung*, in *«Wissenschaft & Weisheit»,* n. 59, pp. 93–112.

FRIEDLAND, KL. (2000). *Maritime Law and Piracy,* in *Ships, Guns and Bibles in the North Sea and the Baltic States, ca. 1350-c.1700*, ed. by A.I. Macinnes et al., East Lothian, Tuckwell Press, pp. 30-38 (Proceedings of the Northern European Historical Research Network., 1).

GLÄSER, M. (2015). *The Development of Lübeck into a medieval metropolis*, in *Medieval Archeology in Scandinavia and Beyond. History, Trends and Tomorrow*, ed. by M. Sv. Kristiansen et al., Aarhus, Aarhus University Press, pp. 335-354.

GRASSMANN, A. (2019). *Between Reclusion and Integration: Monasteries and Convents in Medieval Lübeck*, in *A Companion to Medieval Lübeck*, ed. by C. Jahnke, Leiden/Boston, Brill, pp. 166-184 (Brill's Companion to European History, 18).

GRASSMANN, A. (1987). *Lübeck und der Deutsche Orden. Möglichkeiten zu neuen Forschungen*, in *Werkstatt des Historikers der mittelalterlichen Ritterorden. Quellenkundliche Probleme und Forschungsmethoden*, Toruń, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, pp. 33-47 (Universitas Nicolai Copernici, Ordines militares Colloquia Torunensia Historica, 4).

HERRMANN, CHR. (2015). *Bettelorden*, in *Mittelalterliche Architektur in Polen: Romanische und gotische Baukunst zwischen Oder und Weichsel*, ed. by idem and D. von Winterfeld, Petersberg, Imhof, pp. 186-266.

HOFFMANN, E. (1997). *Lübeck im Hoch- und Spätmittelalter: Die große Zeit Lübecks*, in *Lübeckische Geschichte*, ed. by A. Graßmann, Lübeck, Schmidt & Römhild, 3. ed., pp. 79-340.

HONEMANN, V., ed. (2015). *Von den Anfängen bis zur Reformation*, Paderborn, Ferdinand Schöningh (Geschichte der Sächsischen Franziskanerprovinz von der Gründung bis zum Anfang des 21. Jahrhunderts, 1).

HOYER, W. (2016). *Die deutschen Dominikaner im Mittelalter*, in *Mehr als Schwarz und Weiß. 800 Jahre Dominikanerorden*, ed. by E.H. Füllenbach, Regensburg, Pustet, pp. 63-88.

JAHNKE, C. (2012). *Zu Ehren Gottes und zum Wohle der Kasse. Religiöse und soziale Netzwerke in den spätmittelalterlichen Hansestädten und deren Funktion*, in *Raumbildung durch Netzwerke? Der Ostseeraum zwischen Wikingerzeit und Spätmittelalter aus archäologischer und geschichtswissenschaftlicher Perspektive*, ed. by S. Kleingärtner and G. Zeilinger, Bonn, Dr. Rudolpf Habelt, 2012, pp. 165-182 (Zeitschrift zur Archäologie des Mittelalters, Beiheft, 23).

JAKOBSON, J. K. K. (2016). *Friars Preachers in frontier provinces of medieval Europe*, in *Medieval East Central Europe in a Comparative Perspective: From Frontier Zones to Lands in Focus*, ed. by G. Jaritz and K. Szende, London, Routledge, pp. 123-136.

JAKOBSON, J. K. K. (2015). *'Them Friars Dash About': Mendicant Terminario in Medieval Scandinavia*, in *Travels and Mobilities in the Middle Ages*, ed. by M. O'Doherty and F. Schmieder, Turnhout, Brepols, pp. 3-30 (International medieval Research, 21).

JAKOBSEN, J. K. K. (2014). *Who ordered the Dominicans? Initiators behind Dominican Convent Foundations in Northern Europe, c. 1216-1350*, in *Monastic Culture. The Long Thirteenth Century. Essays in Honor of Brian Patrick McGuire*, ed. by Lars Bisgaard et al., Odense, University of Southern Denmark, 2014, pp. 241-267 (University of Southern Denmark studies in history and social sciences, 480).

JÄSCHKE, J. (2017). *Wechsel in der Führungsgruppe? – Der Lübecker Rat und die gefälschte Ratswahlordnung Heinrichs des Löwen*, in *Vorderfflik twistringhe unde twydracht: städtische Konflikte im späten Mittelalter*, ed. by R. Holbach and D. Weiss, Oldenburg, Verlag der Carl von Ossietzky Universität, pp. 149-162 (Oldenburger Schriften zur Geschichts-wissenschaft, 18).

JESTRZEMSKI, D. (2010). *Katharina von Alexandrien: Die Kreuzritter und ihre Heilige*, Berlin, Lukas-Verlag.

KÜMPER, H. (2018). *„... wente eyn kopman heft eyn varlyk ampt": Hansische Kaufmannschaft und dominikanisches Wirtschaftsdenken im Spätmittelalter*, in *Hansische Identitäten*, ed. by K. Petermann et al., Petersberg, Imhof-Verlag, pp. 125-136 (Coniunctiones – Beiträge des Netzwerkes Kunst und Kultur der Hansestädte, 1).

MÜHRENBERG, D. (2003). *„... und alsbald auf die wüste Stätte ein herrliches Kloster zu bauen..." oder wie aus der Lübecker Burg das Marien-Magdalenen-Kloster wurde*, in *Klöster und monastische Kultur in Hansestädten*, ed. by Cl. Kimmminus-Schneider and M. Schneider, Rahden/Westf., Marie Leidorf, 2003, pp. 27-40 (Stralsunder Beiträge zur Archäologie, Geschichte, Kunst und Volkskunde in Vorpommern, 4).

POECK, D. (1991). *Totengedenken in Hansestädten*, in Vinculum Societatis. *Joachim Wollasch zum 60. Geburtstag*, ed. by Franz Neiske et al., Sigmaringen, Thorbecke, 1991, pp. 175-232.

RABELER, SV. (2007). *Zur Sozialgeschichte der Armenfürsorge in den Städten des südlichen Ostseeraums (13. – 16. Jahrhundert)*, in «Hansische Geschichtsblätter», n. 125, pp. 187-197.

RADTKE, CHR. (2004). *Si non facietis voluntatem nostram ... Zum Lübecker Kirchenkampf im 13. Jahrhundert*, in *Bischof und Bürger. Herrschaftsbeziehungen in den Kathedralstädten des Hoch- und Spätmittelalters*, ed by U. Grieme et al., Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, pp. 165-184 (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, 206; Studien zur Germania Sacra, 26).

RASMUSSEN, J. N. (2001). *Die Franziskaner in den nordischen Ländern im Mittelalter*, Kevelaer, Butzon & Bercker (Franziskanische Forschungen, 41).

RIEDEL, P. (2014). *Termineien im „Bettelordensland" Brandenburg*, in *Das Mittelalter endet gestern. Beiträge zur Landes-, Kultur- und Ordensgeschichte. Heinz-Dieter Heimann zum 65. Geburtstag*, ed. by S. Bütow et al., Berlin, Lukas-Verlag, pp. 191-223 (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte, 16).

RIIS, TH. (2003). *Das Gesandtschaftswesen im mittelalterlichen Nordeuropa*, in *Gesandtschafts- und Botenwesen im spätmittelalterlichen* Europa, ed. by R. C. Schwinges and Kl. Wriedt, Ostfildern, Thorbecke, pp. 169-190 (Vorträge und Forschungen, 60).

RÖRIG, FR. (1921). *Zur Bau- und Wirtschaftsgeschichte des Lübecker Marktes. Ältestes Rathaus, Gewandhaus und Rathaus*, in «Mitteilungen des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertumskunde», n. 14, pp. 135-150.

RÜTHER, ST. (2003). *Prestige und Herrschaft. Zur Repräsentation der Lübecker Ratsherren in Mittelalter und Früher Neuzeit*, Köln/Weimar/Wien, Böhlau (Norm und Struktur, 16).

SCHEFTEL, M. (2005). *„Lübeck 1229" eine Inschrift auf dem Chorgestühl der St. Nikolaikirche zu Röbel. Zur Gründung des St. Marien-Magdalenen Klosters der Dominikaner in Lübeck*, in *Das Gedächtnis der Hansestadt Lübeck. Festschrift für Antjekathrin Graßmann zum 65. Geburtstag*, ed. by R. Hammel-Kiesow and M. Hundt, Lübeck, Schmidt & Römhildt, pp. 45-54.

SCHIEWER, H.-J. (2002). *Predigt als Textsorte. Bettelorden und volkssprachliche Prosa im 13. Jahrhundert*, in *Textsorten deutscher Prosa vom 12./13. bis 18. Jahrhundert*, ed. by Fr. Simmler, Bern etc., Peter Lang, pp. 275-287.

SCHMIES, B.; RAKEMANN, K. (1999). *Spuren franziskanischer Geschichte. Chronologischer Abriss der Geschichte der Sächsischen Franziskanerprovinzen von ihren Anfängen bis zur Gegenwart,* Werl, Dietrich-Coelde-Verlag (Saxonia Franciscana).

SELART, A. (2007). *Die Bettelmönche im Ostseeraum zur Zeit des Erzbischofs Albert Suerbeer von Riga (Mitte des 13. Jahrhunderts)*, in «Zeitschrift für Ostmitteleuropa-Forschung», nr. 56, pp. 475-499.

SELCH JENSEN, C. (2004). *Remembering the Dead and Caring for the Poor. Aspects of the religious life among the people of late medieval Lübeck*, «Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertum», nr. 84, pp. 35-52.

ŞENOCAK, N. (2012). *The Poor and the Perfect. The Rise of Learning in the Franciscan Order, 1209-1310*, Ithaca/London, Cornell University Press.

SPRINGER, KL.-B. (1999). *Die deutschen Dominikaner in Widerstand und Anpassung*, Berlin, Akademie-Verlag (Quellen und Forschungen zur Geschichte des Dominikanerordens, N.F., 8).

STRENGA, G. (2007). *„Bidden vor myner sele." The Dominicans as Intercessors between Townspeople and God in Late Medieval Reval*, in «Annual of Medieval Studies at CEU», nr. 13, pp. 58-70.

THOMSON, W.R. (1975). *Friars in the Cathedral. The First Franciscan Bishops 1226-1261*, Toronto, Pontifical Institute of Medieval Studies (Studies and Texts, 33).

TROST, H. (2006). *Die Katharinenkirche in Lübeck. Franziskanische Baukunst im Backsteingebiet. Von der Bettelordensarchitektur zur Bürgerkirche*, Kevelaer, Butzon & Bercker (Franziskanische Forschungen, 47).

ULPTS, I. (1995). *Die Bettelorden in Mecklenburg*, Werl, 1995, Dietrich-Coelde-Verlag, (Saxonia Franciscana, 6).

ULPTS, I. (1992). *Zur Rolle der Mendikanten in städtischen Konflikten des Mittelalters. Ausgewählte Beispiele aus Bremen, Hamburg und Lübeck*, in *Bettelorden und Stadt. Bettelorden und städtisches Leben in Mittelalter und früher Neuzeit*, ed. by D. Berg, Werl, Dietrich-Coelde-Verlag, 1992, pp. 131-151 (Saxonia Franciscana, 1).

ULPTS-STÖCKMANN, I. (2003). *Die Mendikanten als Konkurrenz zum Weltklerus zwischen Gehorsamsgebot und päpstlicher Exemption*, in «Wissenschaft und Weisheit», n. 66, pp. 190-227.

# MAKING SPACE: FRIARS AND SISTERS IN LATE MEDIEVAL AMIENS

Margriet Hoogvliet

*Abstract*

*The article examines the presence of mendicant friars and sisters in late medieval Amiens, a town situated at the norther border of the French kingdom. A spatial analysis of their urban implantation shows that the houses were mostly situated in a circle outside the old town centre, thus surrounding the town from all sides. Further study of the Mendicant Orders in the social space of the urban network shows close connections between the lay inhabitants and the mendicants.*

*Keywords*

*Mendicants; Amiens; Urban analysis*

When driving on the motorway A29 along the northern French town Amiens, the modern traveler might get a few glimpses of the famous gothic cathedral dating from the 13th century. However, the Tour Perret, a high rising concrete skyscraper from the early 1950s, might actually stand out more. In reality Amiens cathedral is only one of the very few medieval buildings in the town to have survived the battles of the two World Wars that ravaged this part of Western Europe. As a consequence of the rebuilding of Amiens in Modernist style after 1945, most of its medieval street plan has disappeared, too.

The only surviving and still visible architectural memory of the mendicant orders' presence in late medieval Amiens is the skeleton of the former church of the Franciscan convent [de Guyencourt 1891; Chatellain 2013, 53] (Fig. 1). Although the original medieval church was demolished in 1585 and rebuilt afterwards, the remaining ruins occupy their original site and some parts of the walls might even contain fragments of the earlier medieval building.

In the absence of further architectural remains dating from the Middle Ages of the mendicant order's presence in Amiens, we have to turn to written documentation instead of the built urban environment in order to obtain further information. In this short article I will give first a chronological overview of the settlement of the mendicant orders' different branches in France and in Amiens, based on existing historiography. I will also turn to a cartographical reconstruction of the town as it must have been in the 15th century for a spatial analysis of the mendicant presence in the urban townscape. In addition, the accounts of the discussions by the town's aldermen and a surviving bifolium

© Aisu International 2020



**1:** The remains of the church of the Franciscan convent in Amiens [Author's photo].

from the late 15th century will be the starting point for a further analysis of the relations between the inhabitants of Amiens and the mendicant orders, most notably the latter's close connections to the social spaces of the urban population.

Within the present-day limits of the geographical territory that is now called *République Française* the earliest presence of Franciscans and Dominicans is documented in its southern half [Le Goff 1973]. According to some legends Saint Francis himself would have travelled through the Provence and Languedoc on his way to the Iberian Peninsula, probably during the years 1211 to 1214. Because of the dense urbanisation of southern France and its proximity to Italy and Tuscany, Franciscan Friars were probably already present during Saint Francis's lifetime. The first documented convents date from the 1220s, for instance in towns as Arles, Montpellier, Mirepoix, and Toulouse. The

Dominican order was founded in southern France itself, starting around 1205 with the preaching activities against the dissenting Cathars by Dominic de Guzmán from Burgos. The first Dominican convent was built in Toulouse in 1215 [Hasquenoph 2009; Le Goff 1968; Le Goff 1970; Moines et religieux 2008, 223-491; L'ordre des Prêcheurs 2001; Les mendiants en pays d'Oc 1973; Vauchez 1982; Vauchez 1993].
A specific feature of the history of the mendicant orders in France is the active promotion by the French kings and their families. Saint Louis (1214-1270), his mother Blanche de Castille (1188-1252), and his sister Isabelle de France (1225-1270) all had close ties to the Franciscans and the Dominicans: some Dominican friars had influent positions at the royal court; Saint Louis probably entered the Franciscan Third Order; and Isabelle de France was instrumental in the foundation of the convent of Poor Clares in Longchamp Abbey near Paris in 1255, where she also spent most of her live [Allirot 2013; Gaposchkin 2008]. The royal support of the mendicant orders probably continued throughout the following centuries with varying degrees of intensity. Towards the end of the 15th century, for example, king Louis XI (1423-1483) and his son Charles VIII (1470-1498) protected the Italian mendicant preacher Saint Francis of Paola (1416-1507), helped him to create a religious community in the royal castle of Plessis-lès-Tours, and actively contributed to the foundation of the Order of the Minims and its implantation in the towns of France [Fiot 1975].
Turning to the town of Amiens, situated in northern borderlands of the late-medieval kingdom of France, Franciscan friars were most likely present there as early as 1232 [Moorman 1983, 19], but they did not start the construction of their convent before 1243-1244, when the Dominicans also started building their chapel and house. Both mendicant convents were situated to the south of the town and as elsewhere in France, outside the city walls: the Franciscans near the north-south travel axis running through the town and the Dominicans near Saint-Denis cemetery [Volti 2003, 187-220; de Calonne 1899, 232-234; Hubscher 1986, 72, 94-95; Bayard 1999]. In 1264 the Dominicans did have plans for the construction of a convent *intra muros*, in the western part of town near the city gate Saint-Firmin-au-Val, helped by donations from the Beguines and a lay woman. However, this project had to be abandoned because of the fierce opposition by the Premonstratensian canons of Saint-Jean Abbey (situated nearby, to the west of the town), because of their rights to service the nearby parish churches Saint-Firmin-à-la-Porte and Saint-Germain-des-Écossais [de Calonne 1899, 233].
In the following centuries communities of friars and sisters of several other mendicant branches moved into Amiens. Firstly, a convent of Augustinian hermits was built to the east of the cathedral, just outside the city walls in 1309. Later, in 1392 a community of Celestines was created in Amiens with the support of king Charles VI (1368-1422). At first the friars lived a house in the western part of town, near the Porte Saint-Firmin-au-Val. In 1399 the town donated the Hôtel de Mailly, a former hospital in the northernmost part of town, near the town gates Montrescu and Saint-Pierre. The mendicant convents outside the city walls were later absorbed by the town, when the fortified urban area was enlarged by the building campaigns of new city walls during the uncertain times of the Hundred Years War in 15th century [Bayard 1999, 206].

The first female mendicant order in Amiens was founded between 1440 and 1445 thanks to the efforts of Saint Colette herself, coming from the nearby Abbey of Corbie. Supported by Philippe de Saveuse, the representative of Burgundian ducal power in Amiens, she obtained permission to build a convent for a community of Poor Clares of the Colettine Reform. Their convent was built in the industrial northern part of town, along the main north-south travel axis and facing the hospital Saint-Jacques [de Calonne 1899, 398- 399; Lopez 1994, 72, 378; Bliaux 1977].

In 1477, the council of aldermen allowed a group of six *soeurs grises*, Franciscan sisters of the Third Order who had had to flee from Montreuil, to settle in Saint-Jacques hospital that was owned and managed by the town and its inhabitants. The sisters promised to pray continually the Hours of the Divine Office for the benefit of the town and that they would earn their living by spinning, sewing, working silk, educating young girls, visiting the sick and taking care of them[1]. In 1486 the group of sisters moved to the hospital Saint-Nicolas-en-Coquerel, situated in the old part of town, where another group of *soeurs grises*, these coming from Hesdin, were living since 1481 [Dinet-Lecomte 2014, 93, 101-102]. Later during the sixteenth and 17th centuries the community of *soeurs grises* in this hospital adopted a stricter rule and claustration.

There were more lay female religious in Amiens who were closely related to the mendicants, such as recluses. One of them was Eve Bourge, who, after spending years in an anchorage on the cemetery of Saint-Jacques chapel, took on the Augustinian rule and moved in with the Augustines in 1489 [Pilorget 2013][2].

Another group of male mendicants was founded by request of king Charles VIII in a letter from 1497. At first the aldermen were reluctant to accept a community of Minims (referred to as the *bons hommes*) and they complained that the town was already supporting financially many poor friars and sisters, next to a huge group of destitute people[3]. In spite of their objections, in 1499 the Minim friars could start building their convent in the Hôtel d'Épagny, situated in the northern part of town, not far from the convent of the Colletine sisters [De Calonne 1899, 468].

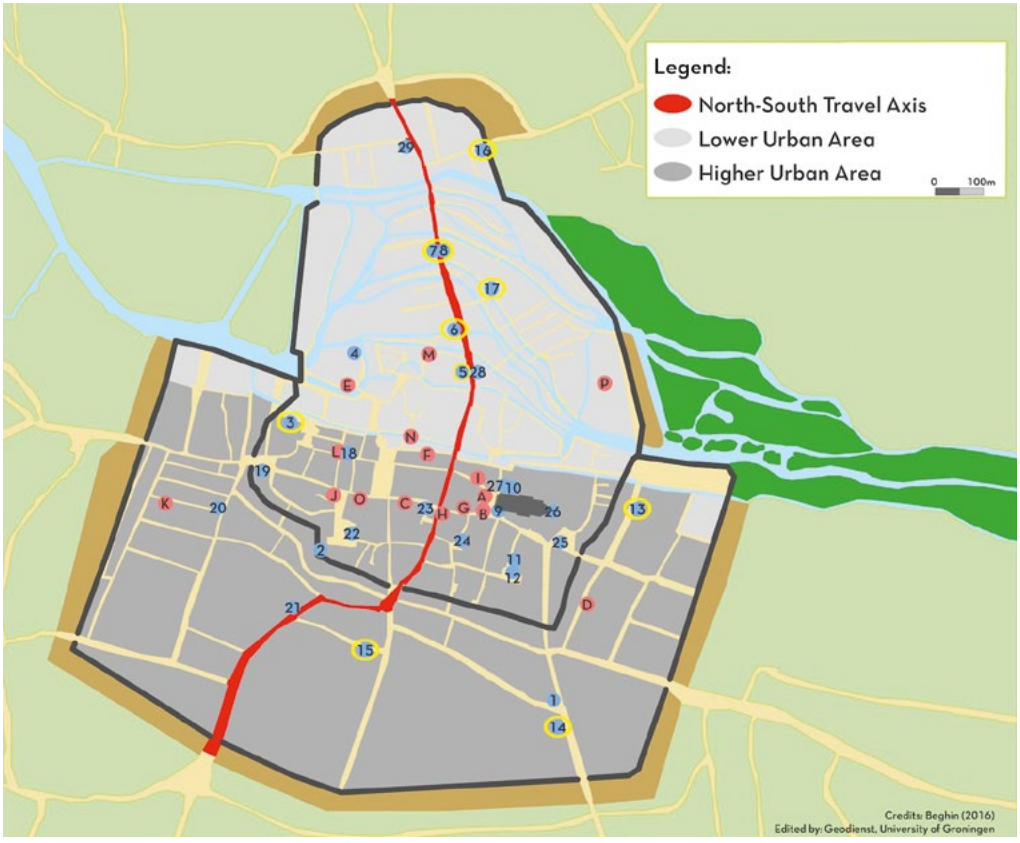
A last group of mendicants, unfortunately not well documented, were the lay brothers and sisters serving in the four hospitals of Amiens: the Hôtel-Dieu, the Hôpital Saint-Julien, the Hôpital Saint-Jacques, and the Hôpital Saint-Nicolas-en-Coquerel. Usually these lay brothers and sisters would have taken the vows of poverty and chastity, possibly in combination with entering one of the mendicant Third Orders or by following their rules in a more informal manner. Because these vows were probably more personal than institutionalised, they have not left any documentary traces and we can only make an educated guess about their presence.

When we plot the locations of the mendicant institutions on a map of 15th-century Amiens a general pattern emerges (Fig. 2): there is a distinct absence of mendicants

[1] Amiens, Archives communales, BB 13, f. 53.

[2] Amiens, Archives communales, BB 16, f. 44v.

[3] Amiens, Archives communales, BB 17, f. 176v.




**2:** A reconstruction of Amiens in the 15th century, with the houses of the mendicant orders and hospitals here yellow-highlighted [Beghin, 2016].
**Legenda:** (3) Hôpital Saint-Nicolas-en-Coquerel, (5) Hôpital Saint-Julien, (6) Hôtel-Dieu, (7) Colletines, (8) Hôpital Saint-Jacques, (13) Augustinians, (14) Dominicans (Jacobins), (15) Franciscans (Cordeliers), (16) Celestines, (17) Minimes.

in the centre of the old town, where the cathedral, the canon's quarters were located and also civic institutions as the town hall, the cloth hall, and the belfry with the prison. The only exception is the community of *soeurs grises* in the hospital Saint-Nicolas-en-Coquerel. The other mendicant houses are encircling the old town from all sides: the Franciscans, Dominicans and Augustinians in the south, and most notably the Colletines, Celestines, and Minims in the north. As already touched upon above, this northern part of town was situated in the lower riverbed of the River Somme. This area was marked by the presence of relatively poorer people and many industrial activities powered by the numerous watermills present there. In combination with the presence of no less than three hospitals, it can be inferred that this northern part of Amiens had the specific interest of the mendicant orders.
Having studied the spatial implantation of the mendicant orders in Amiens, it is important to proceed to a further analysis of the mendicant's presence by studying their social interaction with the lay population of the town. Fortunately, the Municipal Archives

of Amiens preserve an almost uninterrupted series of reports of the meetings of the town's aldermen, starting in 1406[4]. The aldermen discussed various subjects relevant to the government of the town, including occasionally matters relating to the mendicant orders. These discussions are a rich source of information about the relations between the lay inhabitants of Amiens and the various mendicant orders present there. These archival sources are also important because they give an image of the mendicants from the perspective of the urban society. Broadly speaking, two main topics came up regularly: Firstly, requests by the mendicants for financial donations by the town, and secondly, preaching activities by mendicants intended to promote the religious education of the urban population.

One of the first entries in the surviving accounts of the discussions by the aldermen is a request from 1408 by the *freres meneurs* for financial assistance for the rebuilding of their church. The aldermen decided that town will donate because the new church of the Franciscans will be a decoration of the town and the divine service will be enhanced [Chase 1992, 91-96][5].

The relations between town and mendicants were, however, not always without tensions. Taxation of wine was one of the main sources of income for the management of the urban institutions and very regularly the aldermen were discussing the legal actions to take against the mendicants, most frequently the Dominicans and the Augustinians, who sold wine in their convents that was exempted from local taxes. In some cases, the commercial activities of the mendicants went so far that they were accused of behaving as lay people running a pub, instead of as professed religious. For instance, in 1456 the aldermen complained that:

> They were running a public tavern, seated drinkers and people of all conditions, they served them at their tables, sold bread, wine, and meat, received gold coins and counted the money, as if they were merchants and innkeepers[6] [translated by the author].

But most contacts between the town and the mendicants were of a more religious nature. Even the strictly enclosed Colletines asked regularly for donations by the town. A remarkable request was made in 1500 for a donation to build in their church a chapel with the Holy Sepulchre, similar to the one in Jerusalem, which could move the hearts of the people visiting the chapel to devotion [Hoogvliet 2017][7]. Although the aldermen rejected this request, it is very informative about the Colletine sisters' intentions to attract lay people to their church in order to support their participation in religious life.

The accounts of the aldermen's discussions contain a broad documentation of the preaching activities by members of the mendicant orders and their activities in order

[4] *Les délibérations des échevins*, Amiens, Archives communales, série BB.

[5] Amiens, Archives communales, BB 1.

[6] Amiens, Archives communales, BB 8, f. 109.

[7] Amiens, Archives communales, BB 19, f. 103.

to improve the religious education of the laity. Each year, the aldermen donated money and clothes to mendicant friars for their preaching activities during the Easter period. For instance, in 1444 the town donated to «frere Jehan Loir, augustin et a frere Jehan Sarrasin, frere prescheur» for their daily sermons during the preceding Easter period, in which they taught the people about the faith of Our Lord and about Sacred Scripture [Chase 1992, 76-89, 377-389][8].

Sermons and other activities of religious instruction were by no means limited to Sunday's Masses and the Easter periods. In 1486 the Augustinians informed the aldermen that their church and convent were becoming too small to contain all people that came to listen to their sermons[9]. That is why they asked the aldermen a donation for the construction of a large and spacious assembly room. They also requested the town to pave the rue Saint-Michel, because the street was always very crowded with people walking each day to the convent of the Augustinians for their devotions[10].

For the religious education of the laity, the mendicant orders also made use of written texts, that were either read aloud by the friars and sisters to the laity, or that were read by literate lay men, women, and children themselves. A rare example of the surviving written texts is a paper bifolium with three rhyming versions of the Ten Commandments in French, together with other short religious texts in French and in Latin[11]. According to the signature the texts were copied by A. Ogart in 1489 (Fig. 3). Two notes in the margin give more information about the identity of the copyist and the context of use of the texts:

> [Albert?]us Ogart, priest, owns me. After my death I give it to the church or convent of the order of Saint Francis [translated by the author].
>
> Joannes Clabault, deacon, owns me and after his death he gives it to the convent of the order of Saint Francis in the town of Amiens [translated by the author].

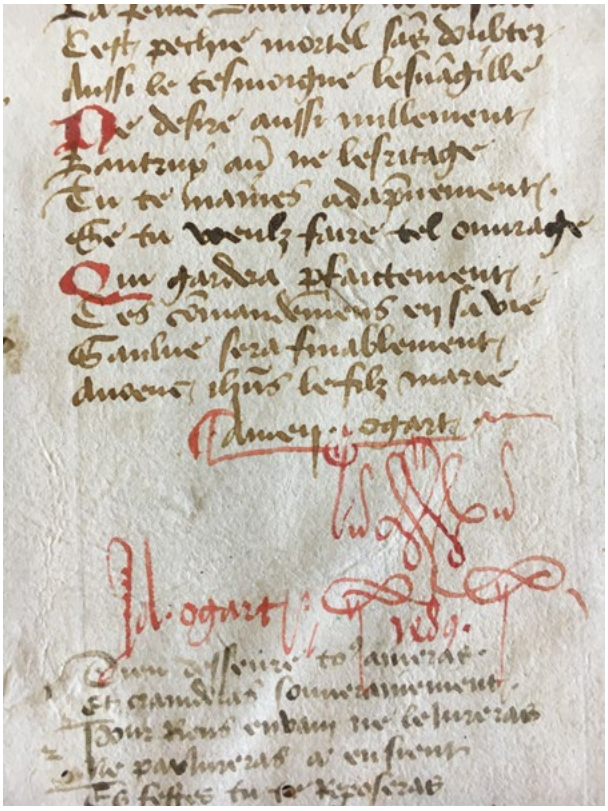
To sum up, the mendicant friars and sisters in Amiens mainly settled in the periphery of urban space, but as a group they surrounded the old town centre from all sides. Entirely in keeping with the importance the mendicants attached to poverty, several communities were situated in the lower and poorer northern part of town, most likely in order to provide spiritual guidance to the people of a very modest income living there. From a social perspective, however, the mendicant orders were deeply integrated in the urban networks of Amiens, receiving regularly financial support from the town and providing the inhabitants with religious education.

[8] Amiens, Archives communales, BB 5, f. 206v.

[9] Amiens, Archives communales, BB 15, f. 38v.

[10] Amiens, Archives communales, BB 15, f. 53v.

[11] Amiens, Bibliothèque municipale, Ms 919.



**3:** Manuscript 919; copied in 1489 by A. Ogart and later bequeathed to the Franciscan convent in Amiens [Amiens, Bibliothèque municipal].

## Bibliography

ALLIROT, A. H. (2013). *Lonchamp and Lourcine: The Role of Female Abbeys in the Construction of Capetian memory (Late Thirteenth to Mid-Fourteenth Century),* in *Memory and Commemoration in Medieval Culture*, ed. E. Brenner, M. Cohen, M. Franklin-Brown, London, Routledge, pp. 243-260.

BAYARD, D. (1999). *Amiens*, in «Revue archéologique de Picardie», n. 16, pp. 199-214.

BLIAUX, F. (1997). *Les Saintes-Claires d'Amiens au XVIIIe siècle*, in «Revue du Nord», n. 79/319, pp. 101-118.

CHASE, M. J. (1992*). Popular Piety in Sixteenth-Century Picardy: Amiens and the Rise of Private Devotions, 1500-1540*, Ph.D. diss. New York, Columbia University.

CHATELAIN, C. (2013). *Amiens médiéval, ville du roy, de l'évêque et des bourgeois*, in *Histoire d'une ville*, ed. X. Bailly, J.-B. Dupont, Amiens, Académie d'Amiens, pp. 47-65.

DE CALONNE, A. (1899). *Histoire de la Ville d'Amiens*, vol. 1, Amiens, Piteux Frères.

DE GUYENCOURT, M. R. (1891). *Mémoire sur l'ancienne église des Cordeliers d'Amiens et les fouilles qui suivirent sa démolition,* Amiens, Yvert et Tellier.

DINET-LECOMTE, M.-C., MONTAUBIN, P., eds. (2014). *Les hôpitaux de Picardie, du Moyen âge à la Révolution: répertoire et guide des sources*, Amiens, Encrage.

FIOT, R. (1975). *L'art, expression de la spiritualité aux XVe et XVIe siècles, et les Minimes à l'heure de la Renaissance*, in *Histoire religieuse de la Touraine*, G.M. Oury, Tours, C.L.D., pp. 135-147.

GAPOSCHKIN, C. (2008) *The Making of Saint Louis: Kingship, Sanctity, and Crusade in the Later Middle Ages*, Ithaca, Cornell University Press.

HASQUENOPH, S. (2009). *Histoire des ordres et congrégations religieuses en France du Moyen Âge à nous jours*, Paris, Champ Vallon.

HOOGVLIET, M. (2017). *Mesurer et recréer les espaces de la Passion dans la France du Moyen Âge tardif*, in *Orbis disciplinae: hommages en l'honneur de Patrick Gautier Dalché,* ed. N. Bouloux, A. Dan, G. Tolias, Turnhout, Brepols, pp. 183-198.

HUBSCHER, R. (1986). *Histoire d'Amiens*, Toulouse, Privat.

LE GOFF, J. (1968). *Apostolat mendiant et fait urbain dans la France médiévale: l'implantation géographique et sociologique des ordres mendiants (XIIIe-XVe siècles),* in «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», n. 23/2, pp. 335-352.

LE GOFF, J. (1970). *État de l'enquête sur les Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale*, in «Annales. Annales. Économies, Sociétés, Civilisations», n. 25/4, pp. 924-946.

LE GOFF, J. (1973). *France du Nord et France du Midi dans l'implantation des ordres mendiants au XIIIe siècle*, in «Les mendiants en pays d'Oc au XIIIe siècle, Cahiers de Fanjeaux», n. 8, pp. 133-140.

*Les mendiants en pays d'Oc au XIIIe siècle* (1973), in «Cahiers de Fanjeaux», n. 8.

LOPEZ, E., (1994). *Culture et sainteté: Colette de Corbie, 1381-1447*, Saint-Étienne, Université de Saint-Étienne.

*L'ordre des Prêcheurs et son histoire en France méridionale* (2001), in «Cahiers de Fanjeaux», n. 36.

*Moines et religieux dans la ville (XIIe-XVe siècle)* (2008), in «Cahiers de Fanjeaux», n. 44.

MOORMAN, J. R. H. (1983). *Medieval Franciscan houses*, New York, St. Bonaventure.

PILORGET, J. (2013). *Recherche de la paix intérieure et réclusion féminine: l'exemple d'Amiens à la fin du Moyen Âge,* in «Questes. Revue pluridisciplinaire d'études médiévales», n. 26, online publication: http://journals.openedition.org/questes/1364

VAUCHEZ, A., ed. (1984). *Mouvements franciscains et société francaise XIIe - XXe siècles: études présentées à la table ronde du CNRS*, 23 octobre 1982, Paris, Beauchesne.

VAUCHEZ, A. (1993). *Les ordres mendiants et la reconquête religieuse de la société urbaine*, in *Histoire du christianisme des origines à nos jours*, vol. 5: Apogée de la papauté et expansion de la chrétienté (1054-1274), ed. A. Vauchez, Paris, Desclée, pp. 767-793.

VOLTI, P. (2003). *Les couvents des ordres mendiants et leur environnement à la fin du Moyen Âge: le nord de la France et les anciens Pays-Bas méridionaux*, Paris, CNRS.

## *List of archival sources*

Amiens, Archives communales, BB 1.

Amiens, Archives communales, BB 5, f. 206v.

Amiens, Archives communales, BB 8, f. 109.

Amiens, Archives communales, BB 13, f. 53.

Amiens, Archives communales, BB 15, f. 38v, f. 53v.

Amiens, Archives communales, BB 16, f. 44v.

Amiens, Archives communales, BB 17, f. 176v.

Amiens, Archives communales, BB 19, f. 103.

Amiens, Bibliothèque municipale, Ms 919.

# ORDINI MENDICANTI E URBANISTICA NEL TARDO MEDIOEVO: IL CASO DI VERCELLI

Simone Caldano

*Abstract*

*The paper examines the role of Mendicant Orders in the definition of urban space in Vercelli in the late Middle Ages. The documentation is relatively abundant and even today it is possible to analyse the churches of the Dominicans (San Paolo), the Franciscans (San Francesco) and the Eremitani di Sant'Agostino (San Marco). The urban integration of the convents, the relations with the main hubs of the urban fabric and some problems of architectural history are examined.*

*Keywords*

*Mendicant Orders; Urban planning; Vercelli*

## Introduzione

A Vercelli lo sviluppo urbano del XIII secolo fu prorompente. Tra il 1202 e il 1210 almeno due estesi isolati, oggi a ridosso del lato nord-orientale della piazza maggiore (l'attuale Piazza Cavour) furono interessati dalla costruzione del palazzo comunale [Tosco 1999, 516-518; Frati 2015, 283-284]. In origine la nuova sede dell'autorità civile si trovava poco a sud-ovest del prestigioso complesso della chiesa canonicale di Santa Maria Maggiore, demolita nel 1777, che comprendeva altri due edifici religiosi – Santissima Trinità e San Nazario – e in precedenza era la sede privilegiata per lo svolgimento delle assemblee cittadine [Verzone 1934, 70-77; Campisi 2003].
Il 19 febbraio 1219 fu posata la prima pietra della nuova chiesa di Sant'Andrea [Schilling 2004, *Sant'Andrea* c.d.s.], fulcro di una canonica regolare fondata per volontà del cardinale Guala Bicchieri, il quale già nel 1223 espresse l'intenzione di istituire un nuovo ospedale [Ferraris 2003, 49-58; Andenna 2009]. La costruzione di quest'ultimo, a quanto pare, fu avviata nell'immediato e le pertinenze della chiesa – che fu terminata intorno al 1230-1235 – si ampliarono di molto, fino a riconfigurare completamente il comparto nord-occidentale della città.
Il tessuto urbano "ribolliva" di iniziative private, che portarono alla costruzione di palazzi, spesso qualificati da una torre, che in alcuni casi comportarono la rimodellazione di interi isolati, come hanno mostrato gli studi sull'edilizia residenziale [Gullino 1987]. Il Comune era in una fase di prosperità, che garantì una salda proiezione sul territorio. Questa si concretizzò soprattutto attraverso la fondazione di circa venti borghi franchi,

© Aisu International 2020

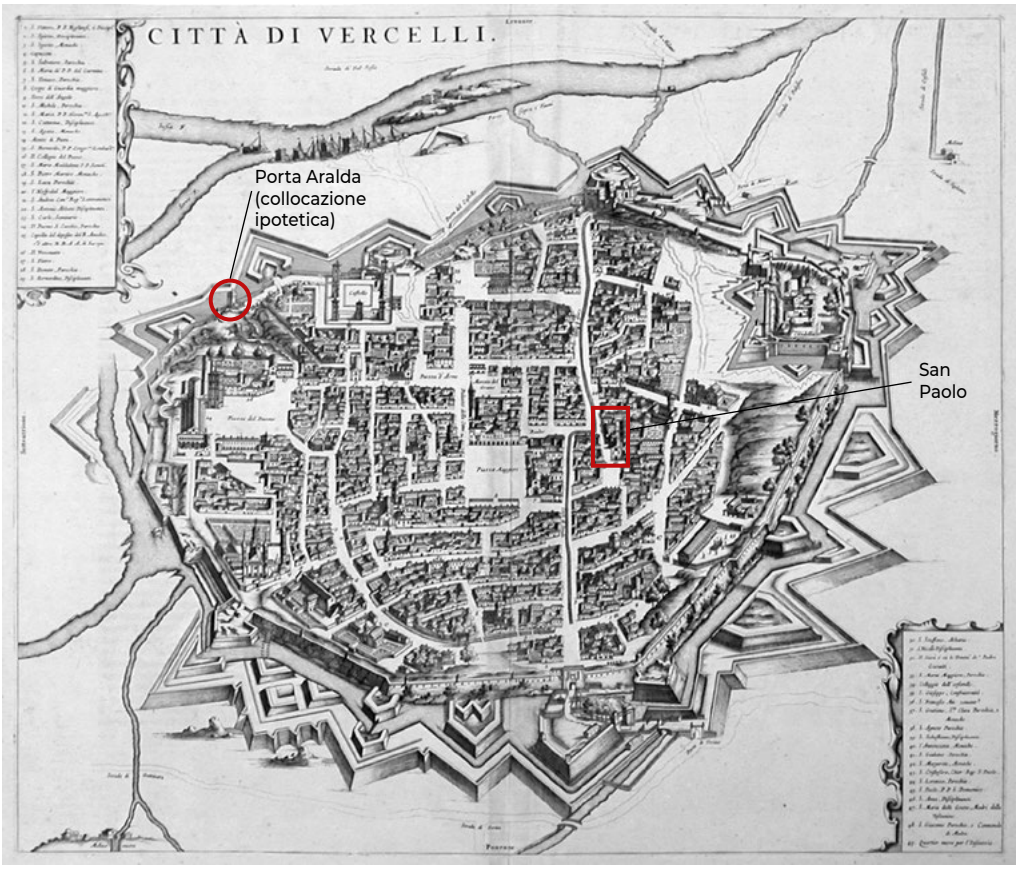
da Villanova (Monferrato), nel 1197, a Borgo d'Ale, nel 1270 [Panero 1988, 43-132; Rao 2002; Rapetti 2002, 313-318; Marzi 2012, 113-171].
Le fondazioni degli ordini mendicanti nacquero in questo contesto. Si tenterà quindi di cogliere le dinamiche di relazione tra i frati e una città che stava attraversando una fase di rigoglioso sviluppo.

## I conventi: trasferimenti e inserimento urbano

I Predicatori [AA.VV. 1976, 51-87] furono probabilmente i primi a stabilirsi in città. Il loro insediamento è documentato per la prima volta nel testamento di Giacomo Carnario, allora arcidiacono della cattedrale di Sant'Eusebio (13 novembre 1234). Egli era amico personale di Giordano di Sassonia [Rozzo 1977], successore di San Domenico, il quale aveva predicato a Vercelli tra il 1224 e il 1228, creando forse le condizioni favorevoli per la fondazione. La comunità dei frati cambiò sede due volte: inizialmente si trovavano presso San Pietro della Ferla [Ferraris 1995, 144-145, nota 129], una chiesa preesistente, attestata per la prima volta nel 1167. Il sito è stato individuato in corrispondenza dell'attuale Piazza Edoardo Arborio Mella, pochi metri a sud del complesso episcopale [ivi, 27]. La chiesa era fuori dalle mura, nei pressi di Porta Aralda. Il Carnario, vescovo di Vercelli tra il 1236 e il 1241, accordò il suo sostegno ai frati Minori, ai Predicatori e alle Umiliate (Rozzo 1977), e proprio a lui Marco Aurelio Cusano attribuisce l'iniziativa della fondazione di un convento (il secondo, ma il Cusano non conosceva la fondazione precedente), poco lontano: anche questo si trovava fuori dalle mura e nei pressi di Porta Aralda [Cusano 1676, discorso 77, 210]. Ne dà conferma il documento del 1255 con il quale i frati si impegnarono a utilizzare le 1000 lire ricavate dalla vendita della seconda sede, lì situata, alla beata Emilia Bicchieri, per trasferirsi in città [Chicco 1982; Schiavi 2014, 535]. I Predicatori si insediarono poco a sud della principale arteria est-ovest della città, attuale Corso Libertà. Non è chiaro se i lavori siano iniziati immediatamente dopo il 1255: ancora nel settimo decennio del XIII secolo si acquistavano case, allo scopo di demolirle *pro construenda ecclesia* [Schiavi 2014, 535]. Allo scadere del secolo almeno la chiesa era stata costruita.
Veniamo ai Frati Minori [AA.VV. 1976, 43-50], i quali fin dalla loro comparsa in città ebbero cariche importanti, anche in ambiti che esulano da quello della predicazione e dell'indirizzamento sulla via della fede di quel variegato tessuto sociale che certamente anche a Vercelli si assiepava nel suburbio: penso in particolare a frate Enrico da Milano, che nel 1235 riformò gli Statuti del Comune:

> *Hec sunt statuta et ordinamenta que frater Henricus Mediolanensis de ordine fratrum Minorum statuit et ordinat de cetero in perpetuum inviolabiliter observanda in civitate Vercellarum et eius finita et districtu* [Merlo 1985, 210; Bordone 2003].

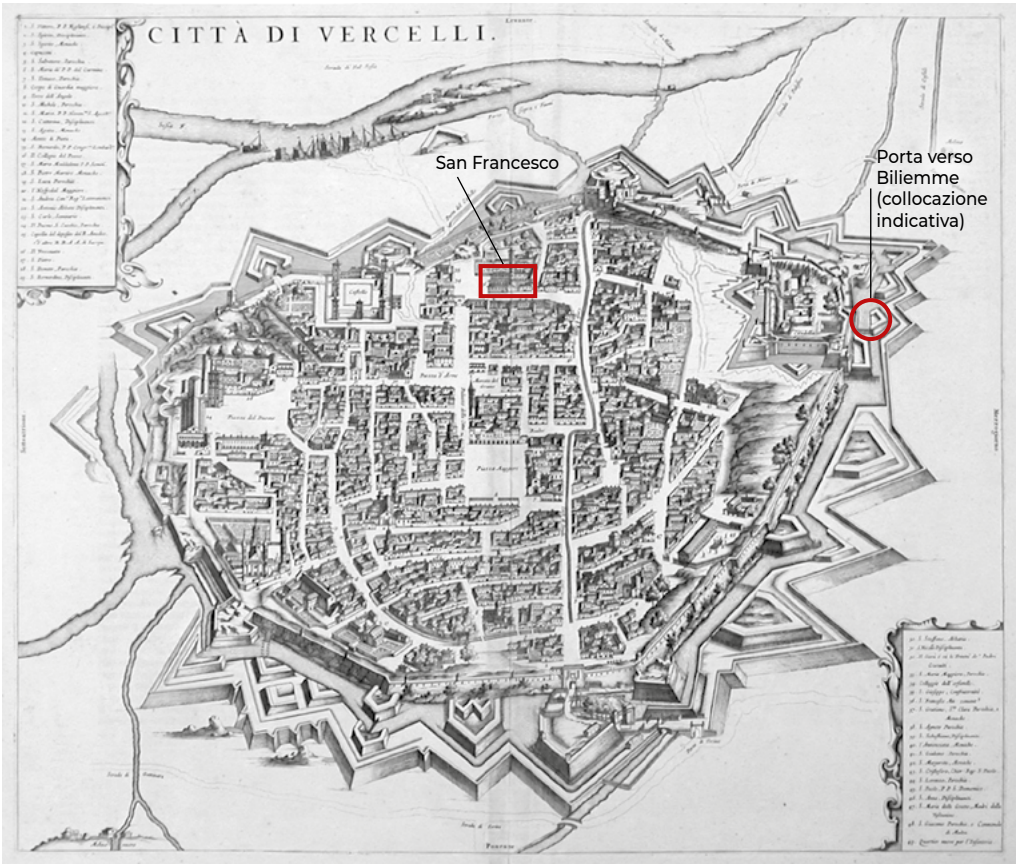
Nulla autorizza a credere che Enrico appartenesse a una *domus* vercellese, così come nulla corrobora la tesi di Vittorio Mandelli, a detta del quale la fondazione del convento di San Matteo si dovrebbe collocare verso il 1220 [Mandelli 1857, XLV]. Al momento




**1:** Vercelli, il trasferimento dei Predicatori dalla sede suburbana a quella urbana [*Theatrum Sabaudiae*, 1682].

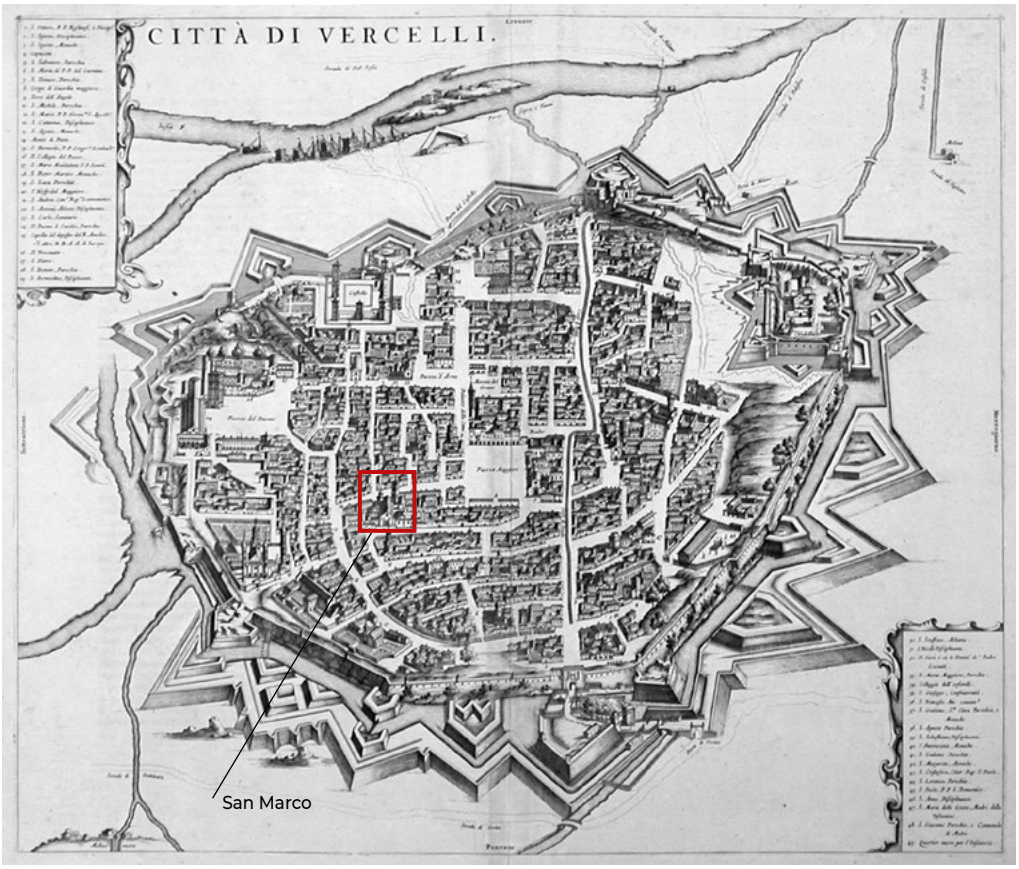
[Ferraris 1995, 129, nota 80] non si rintracciano attestazioni sicure anteriori all'8 luglio 1250, quando Guglielmo di Mugarone, arciprete della cattedrale di Vercelli, stabilì un lascito di 60 lire pavesi per la chiesa di San Matteo, *ordinis fratrum Minorum*. Tre anni dopo è documentato un «guardianus Ordinis fratrum Minorum ecclesie Sancti Mathei iuxta fossata civitatis Vercellarum» [Merlo 1985, 218; Bordone 2003]. Con ogni probabilità il primo insediamento minorita risale ad alcuni anni prima. Si trattava di una fondazione suburbana, situata nei pressi del fossato che lambiva il lato sud-orientale delle mura urbane, verso Biliemme. In seguito, i Minori si spostarono nel tessuto urbano, a meno di 200 metri a est del palazzo comunale. Come vedremo, il nuovo cantiere dovette essere aperto nel 1291-1292.

Ancora differenti furono le dinamiche che portarono all'insediamento degli Eremitani di Sant'Agostino [AA.VV. 1976, 88-101; Dell'Aprovitola 2010, 555-563; AA.VV. 2010]. Le premesse per la fioritura di questa comunità devono essere cercate in un atto del 1212: i fratelli Nicola e Guglielmo Bellini vendettero "una casa murata e solariata, con aia, corte e orto, posta nella città di Vercelli presso la Barbacana" ai padri Varnerio,




**2:** Vercelli, il trasferimento dei Frati Minori dalla sede suburbana a quella urbana [*Theatrum Sabaudiae*, 1682].

Andrea e Ottone, che si definivano *pauperes catholici* e agivano a nome dei loro confratelli. Nacque quindi una *domus* intitolata a San Marco. Già nel 1246 i frati supplicarono il vescovo Martino Avogadro di Quaregna di autorizzarli a costruire una chiesa, delegando Lantelmo, prevosto della cattedrale, alla posa della prima pietra. L'Avogadro diede il consenso, ma non ci furono conseguenze pratiche. In seguito, la fondazione confluì nella nuova congregazione degli Eremitani, fondata nel 1256. Dieci anni dopo (19 agosto 1266) fu finalmente posata la prima pietra della chiesa e il 15 marzo 1268 papa Clemente IV promulgava una bolla che decretava l'indulgenza plenaria per tutti coloro che avessero fatto offerte per l'avanzamento dei lavori. Nulla suggerisce che questa chiesa fosse terminata quando fu avviato il cantiere che, lentamente, portò alla costruzione dell'edificio che tuttora vediamo: i lavori iniziarono nel 1344 e terminarono nel 1479. Il convento si trovava lungo la tortuosa direttrice nord-ovest/sud-est che collegava (e collega) il complesso di Sant'Andrea e la piazza principale, più o meno a metà strada. L'isolato occupato dalla *domus* degli Eremitani era individuato a nord da una *via fratrum*, documentata nel 1320 [Pistan 2018, 552].




**3:** Vercelli, la sede degli Eremitani di Sant'Agostino [*Theatrum Sabaudiae*, 1682].

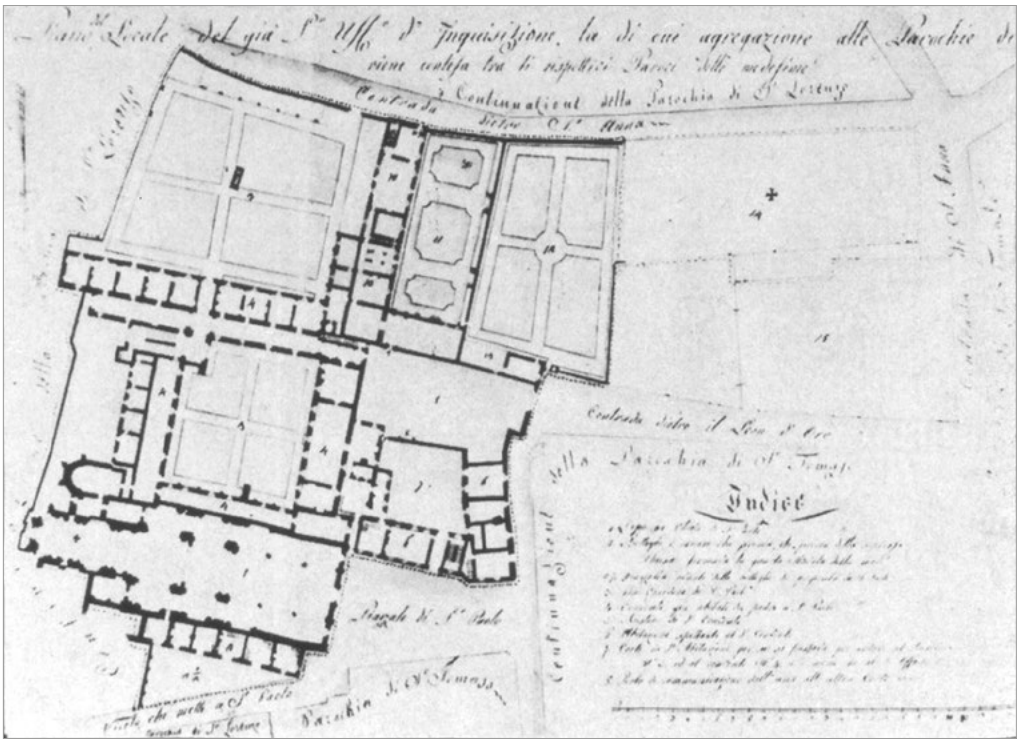
Tre ordini, tre chiese tuttora esistenti, tre dinamiche diverse di fondazione: due trasferimenti per i Predicatori, uno per i Minori, il progressivo ampliamento della sede per gli Eremitani, senza che la comunità si trasferisca. Per i Predicatori i documenti non permettono di seguire nel dettaglio le vicende degli spostamenti della comunità, ma nel caso dei Minori i documenti attentamente analizzati da Giuseppe Ferraris [1995, 129-130, nota 80] chiariscono che il trasferimento non fu pacifico: in particolare la cessione ai frati della chiesa di San Salvatore *de mercatello*, attestata fin dal 1175, direttamente sottoposta all'arcidiacono della cattedrale, fu molto problematica. Furono necessari alcuni interventi diretti di papa Niccolò IV, a sua volta appartenente all'ordine dei Minori: benché già il 18 maggio 1290 avesse ingiunto al vescovo di Vercelli di cedere la chiesa ai frati, ancora l'anno dopo (10 maggio 1291), precisato che i Minori non potevano «edificare in loco eorum ecclesiam et alias officinas eis necessarias sine ecclesia sancti Salvatoris de Mercatello, platea et domibus suis loco predicto contiguis», il pontefice nominò tre arbitri per dirimere la controversia. L'arcidiacono fece ricorso, ma qualche mese dopo (28 dicembre 1291) Niccolò IV lo invitò a cedere la

chiesa. Determinante fu la bolla *Pridem dilectis filiis* (15 gennaio 1292), con la quale il papa assegnò all'arcidiacono la chiesa di Sant'Emiliano di Villanova (Monferrato) in cambio di quella di San Salvatore. Il cantiere era già in corso: il 10 marzo dello stesso anno si specificava che, in mancanza della cessione di San Salvatore e delle sue pertinenze (piazza, cimitero, case) frate Daniele, guardiano del convento, non poteva fare sì che la costruzione avanzasse. Evidentemente l'arcidiacono opponeva ancora resistenza, ma in definitiva dovette risolversi a rispettare le prescrizioni del papa: già la *ratio decimarum* del 1298-1299 documenta che la chiesa di San Matteo era ormai sottoposta ai Gerosolimitani.
Un altro fatto deve essere messo nella giusta luce: la Chiesa vercellese evitava attentamente il sovraffolamento di fondazioni religiose nel tessuto urbano. Penso a un provvedimento del vescovo Uberto Avogadro (circa 1310-1328), il quale scomunicò "chi fabbricava la chiesa di S. Leonardo nella contrada di S. Bernardo, in pregiudizio dei frati di S. Marco" [Corbellini 1643, 86]. Del resto, fin dall'origine il complesso di San Marco venne a trovarsi a est della chiesa di San Bernardo, costruita poco dopo la metà del XII secolo, fulcro di una comunità di canonici del Monte Giove, che passò agli Agostiniani della Congregazione di Lombardia nel 1522. Come ha già evidenziato Dell'Aprovitola, l'esito fu il rispetto della bolla *Quia plerumque* del 1268, con la quale papa Clemente IV decretò che i conventi degli Ordini Mendicanti non dovessero distare l'uno dall'altro meno di 300 canne a volo d'uccello (500 metri). Questa situazione, però, fu presto sovvertita dai Carmelitani, giunti in città allo scadere del XIII secolo, sotto il vescovo Aimone di Challant (1273-1303), i quali si insediarono nell'area corrispondente all'attuale Piazza Risorgimento: la chiesa, distante circa 300 metri da San Marco, fu iniziata nel 1288 e consacrata dall'anti-vescovo Giacomo Cavalli il 13 dicembre 1394 [Orsenigo 1909, 124]. In seguito, il beato Amedeo di Savoia e sua moglie Jolanda incoraggiarono una ricostruzione della chiesa, che si svolse tra il 1457 e il 1472: questa chiesa fu dotata di un'importante decorazione pittorica [Manchinu 2002]. Le ricerche su questa fondazione sono suscettibili di notevoli approfondimenti ma, purtroppo, sono complicate dalla demolizione di chiesa e convento.
A Vercelli, quindi, si verificò "un'attrazione centripeta" degli principali Ordini Mendicanti, che finirono per innervarsi in poli significativi del tessuto urbano. Sarebbe però scorretto credere che l'attuale piazza maggiore sia stata il *baricentro* che in qualche modo regolò la dislocazione degli insediamenti. Le fonti sono concordi sul fatto che a partire dall'inizio del XIII secolo il vero fulcro della città e del suo potere è stato il palazzo comunale [Frati 2015, 83-84; Pistan 2018, 556-557] e la piazza antistante, a ridosso del lato est (*platea Sancte Marie*, oggi Piazza d'Azeglio), nella quale i documenti tardomedievali attestano frequentemente il commercio di grano, pane e fieno. Non solo: le prime attestazioni dell'area corrispondente all'attuale Piazza Cavour (*merchato novo* nel 1341, *forum novum* nel 1347) invitano a ritenere che l'apertura della piazza sia stata un'iniziativa dei Visconti, che avevano sottomesso la città nel 1335. Peraltro, il cantiere si protrasse per moltissimo tempo: ancora nel 1463 il Comune deliberava il pagamento degli artigiani di Caresanablot che avevano prodotto i laterizi sagomati destinati alla pavimentazione della piazza [Pistan 2018, 558].

In confronto a San Marco, San Francesco e San Paolo si trovano a una distanza lievemente minore dal principale centro di potere civile. In nessuno dei tre casi, comunque, si può parlare di insediamenti situati in una posizione di cerniera tra la città e il suburbio, e non si tratta di un caso isolato: restando in area subalpina, penso alle fondazioni dei Predicatori di Alba e di Casale. Anche a Torino i Predicatori (soprattutto) e i Minori si insediarono a poca distanza dal palazzo comunale.

## Un avvio all'indagine storico-architettonica

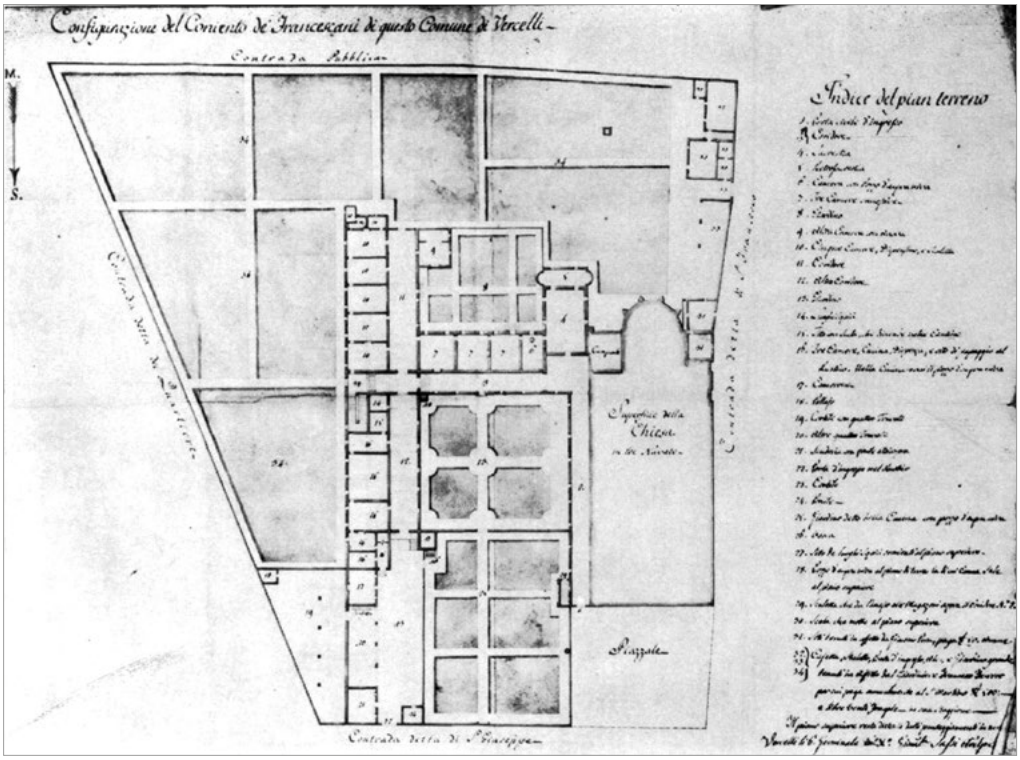
Analogamente a una buona parte degli edifici dei secoli XIII e XIV della Lombardia storica, negli ultimi decenni San Paolo, San Francesco e San Marco hanno suscitato un interesse relativamente limitato da parte degli storici dell'architettura. È un fatto perlomeno singolare, se si considera che Vercelli è stata la città piemontese meno sfortunata in fatto di demolizioni delle chiese degli Ordini Mendicanti: la lunga serie di perdite che hanno avuto luogo tra XIX e XX secolo nel territorio subalpino è tristemente nota [Tosco 2003, 161-178].
Un'eccezione è il saggio di Luigi Schiavi su San Paolo [2014]. Suddivisa in tre navate e priva di transetto, la chiesa a sala "a gradoni" mostra ancora la suddivisione tra l'*ecclesia interior*, completamente rimodellata a partire dal 1792, e *l'ecclesia exterior*: in quest'ultima è leggibile l'originaria articolazione tramite due coppie di piloni cilindrici in laterizio, sui quali si innestano le arcate longitudinali, le arcate trasversali e le volte a sesto acuto. Ma questo non era l'assetto originario delle coperture: a Schiavi l'esplorazione del sottotetto ha permesso di individuare il muro di concatenazione tra il tetto e il tramezzo che separava l'*ecclesia interior* dall'*ecclesia exterior* e di restituire la sequenza dei sistemi di copertura della seconda: prima capriate lignee, poi una volta a carena di nave, soluzione decisamente inconsueta nel panorama subalpino, infine le volte attuali, che comunque non dovrebbero essere più tarde del XIV secolo inoltrato. Nelle navate laterali il tramezzo era rinfiancato dai tratti di muro, tuttora esistenti, che si sviluppano sopra le arcate trasversali, che quindi hanno le chiavi a quota notevolmente più bassa e garantiscono una "gerarchizzazione" dello spazio interno che non sarebbe stata possibile con le chiavi a ridosso dei *formeret*: una soluzione frequente nelle chiese a sala e nelle chiese a sala "a gradoni". E all'esterno quei setti si collegano a contrafforti molto sporgenti, con la sommità di andamento diagonale: è ancora ben leggibile quello a sud. L'intervento di fine Settecento ha preservato la parte inferiore dell'abside pentagonale, scandita da contrafforti "a cappuccio". Nella facciata a capanna, con paramento murario in laterizi sagomati dal modulo regolare e tripartizione della superficie per mezzo di sottili lesene a spigolo vivo che tagliano la cornice ad archetti pensili a sesto acuto, si deve segnalare il rosone, pertinente alla prima fase, «con rosette nei pennacchi e un clipeo centrale ove piatte protomi antropomorfe si alternano a foglioline frastagliate» [Cervini 2007, 80].
A San Francesco, chiesa della stessa tipologia con orientamento sud-nord, il restauro di Edoardo Arborio Mella [Morgantini 1985] preclude molti accertamenti. L'esterno è meglio leggibile, e penso si possa azzardare l'ipotesi che l'alto transetto non sporgente sia stato annesso in seconda istanza all'invaso: si veda lo spigolo del cleristorio verso



**4:** Nicola Nervi, pianta del convento di San Paolo, 1802. Piano del Locale del già S.Uff. d'Inquisizione, la di cui agregazione alle Parochie di S Lorenzo, o di S. Tomaso viene contesa tra li rispettivi Parroci delle medesime [in *Storia e architettura* 1976, p. 60]

l'abside, tagliato dal muro nord del braccio trasversale, ma anche il disallineamento delle archeggiature, a quota un poco più bassa nel transetto, le diverse tipologie di archetti pensili – trilobati nel corpo longitudinale, intrecciati a tutto sesto nel transetto – e di cornici: nel transetto si ha una fila in più di losanghine e un ulteriore listello, ma questo incremento non è sufficiente per uniformare la quota dell'attacco del tetto. Fu quindi necessario introdurre un lieve sopralzo. Anche qui, comunque, il cantiere della chiesa non dovette prolungarsi oltre il XIV secolo inoltrato. L'invaso, interamente coperto da volte a crociera costolonata, è articolato da un sistema di sostegni che prevede l'alternanza di pilastri quadrilobi (con colonnine tra due riseghe angolari in corrispondenza degli spigoli) e di piloni cilindrici. La navata centrale è terminata da una slanciata abside pentagonale, coperta da una volta a ombrello.

A San Marco, a sua volta a tre navate e a sala "a gradoni", la lettura del costruito è condizionata dalla conversione ottocentesca a mercato pubblico, che tra l'altro comportò la perdita della facciata. Al momento sfuggono le soluzioni di continuità, che certamente furono inevitabili in un cantiere così lungo, perciò in futuro saranno necessari esami approfonditi. Basti per ora segnalare la precisa distinzione tra *ecclesia interior* ed *ecclesia exterior*. La prima è scandita da sostegni disposti a sistema alternato: i pilastri forti sono cruciformi,




**5:** Giambattista Sassi, configurazione del convento de' Francescani di questo Comune di Vercelli, 1802 [da *Storia e architettura* 1976, p. 45].

senza riseghe angolari, quelli deboli sono quadrangolari. Le volte della navata principale sono pensili, quindi si può valutare la possibilità che siano state aggiunte in seconda istanza. La seconda è ripartita in quattro campate per navata, scandite a sistema uniforme da piloni cilindrici. Anche qui la navata maggiore ha un'abside pentagonale.

Infine, un cenno ai campanili. Non credo che in origine la torre a sezione ottagonale, situata presso lo spigolo sud-orientale di San Marco, avesse funzione campanaria: si vedano la struttura molto compatta, snellita da poche aperture; il coronamento a merli, probabilmente capitozzati, disposti in corrispondenza degli spigoli, quindi ad angolo ottuso; le concessioni scarse alla modulazione decorativa della parete: mi riferisco alle lesene d'angolo e all'unica cornice orizzontale di archetti pensili intrecciati a tutto sesto. Nulla, però, prova in modo certo l'appartenenza della torre alla famiglia degli Avogadro, spesso sostenuta anche in pubblicazioni non localistiche [Brizio 1935, 176]: già Maurizio Cassetti [AA.VV. 1976, 89] ha osservato che questa associazione potrebbe essere stata suggerita dalle numerose donazioni della famiglia al convento. Poiché una datazione non anteriore al XIII secolo inoltrato – ma potrebbe essere anche più bassa – è suggerita dalle monofore dell'ultimo piano, con terminazioni a sesto ribassato, inquadrate da archi ciechi a sesto acuto (tipologia ben documentata a Vercelli e nel suo territorio per tutto il tardo

medioevo), ma anche dall'uso di una quantità notevole di mattoni stracotti, mi chiedo se non si possa ipotizzare che fin dall'origine la torre sia stata in relazione con il convento. I campanili quattrocenteschi di San Francesco e di San Paolo, invece, sembrano essere le tappe conclusive delle vicende costruttive tardomedievali dei rispettivi conventi. Le due torri sono molto simili nella modulazione parietale e nella distribuzione delle aperture: si vedano la bipartizione delle specchiature tramite sottili lesene, che si raccordano a cornici ad archetti intrecciati a tutto sesto, e i fusti traforati da aperture anguste e rade, con l'eccezione del penultimo (monofore della stessa tipologia già analizzata a San Marco) e dell'ultimo piano (bifore incorniciate da arcate: a pieno centro a San Paolo, a sesto acuto a San Francesco). Queste stringenti assonanze possono suggerire che il campanile di San Paolo non sia stato costruito in un momento molto lontano dal 1423, anno al quale un'epigrafe riferisce la costruzione del campanile di San Francesco [Orsenigo 1909, 92].

## Conclusioni

In futuro dovranno essere percorse due principali linee di ricerca: l'approfondimento delle indagini sull'architettura, qui appena abbozzate; l'individuazione di dati che permettano di stabilire, almeno in modo approssimativo, se e in quale misura le singole fondazioni portarono a una rimodellazione del tessuto viario ed edilizio circostante. A questo proposito le trasformazioni che si sono avvicendate nel corso dei secoli non sono d'aiuto e le planimetrie complessive dei conventi che sono pervenute fino a noi non risalgono oltre il primo XIX secolo. Novità di grande interesse potrebbero derivare da un incrocio con le fonti catastali, da nuovi sondaggi nella ricca documentazione medievale vercellese e, ovviamente, da indagini archeologiche.

## Bibliografia

ANDENNA, G. (2009). *Guala Bicchieri, i Vittorini e il concetto di caritas all'origine dell'hospitalis Sancti Andree,* in *E divenne maggiore: aspetti della storia dell'ospedale di Sant'Andrea in Vercelli*, a cura di M. C. Perazzo, Novara, Interlinea, pp. 15-38.

BORDON, R. (2003). *Prime attestazioni della presenza degli Ordini Mendicanti nei comuni di Asti e di Vercelli*, in «Bollettino storico-bibliografico subalpino», 101, 2, pp. 515-533.

Brizio, A. M. (1935). *Vercelli,* Roma, La Liberia dello Stato (Catalogo delle cose d'arte e di antichità d'Italia, 8).

CAMPISI, S. (2002). *Giovanni Antonio Ranza e l'antica basilica di S. Maria Maggiore in Vercelli*, in *Giovanni Antonio Ranza nel bicentenario della morte (1801-2001)*, Atti del convegno (Vercelli, 24 novembre 2001), Vercelli, Associazione Vercelli Viva, pp. 135-159.

CERVINI, F. (2007). *Scultura a Vercelli nel XIII secolo, in Arti figurative a Biella e a Vercelli: il Duecento e il Trecento*, a cura di V. Natale, A. Quazza, Biella, Eventi e Progetti, pp. 61-82.

CHICCO, G. (1982). *La chiesa ed il convento di S. Paolo in Vercelli attraverso i secoli*, Vercelli, Edizioni Libreria Scalone.

CORBELLINI, A. (1643). *Vite dei vescovi di Vercelli*, Milano, G.B. et G.C. fratelli Malatesti.

Cusano, M. A. (1676). *Discorsi historiali concernenti la vita, et attioni de' vescovi di Vercelli, Vercelli, per Nicola Giacinto Marta stampator episcopale.*

DELL'APROVITOLA, V. (2010). La *forma urbis di Vercelli nel XIV secolo: edifici pubblici e religiosi dalla fine dell'esperienza comunale alla signoria viscontea, in Vercelli nel secolo XIV* - Atti del quinto Congresso Storico Vercellese (28-30 novembre 2008), a cura di A. Barbero, Vercelli, Società Storica Vercellese, pp. 553-586.

FERRARIS, G. (GIANMARIO) (2003). *L'Ospedale di S. Andrea di Vercelli nel secolo XIII: religiosità, economia, società, Vercelli*, Società Storica Vercellese.

FERRARIS, G. (GIUSEPPE) (1995). Le chiese "stazionali" delle rogazioni minori a Vercelli dal sec. X al sec. XIV, a cura di G. Tibaldeschi, Vercelli, Società Storica Vercellese.

FRATI, M. (2015). La definizione della piazza del comune nelle città medievali del Piemonte orientale, in Fare urbanistica tra XI e XIV secolo, a cura di C. Bonardi, «Storia dell'urbanistica», 7, pp. 273-288.

AA.VV. (2010). *La chiesa di San Marco in Vercelli*, a cura di M. C. Perazzo, Vercelli.

MANCHINU, P. (2002), *La chiesa di Santa Maria del Carmine a Vercelli: ricerche sulla decorazione pittorica*, in «Bollettino storico vercellese», 58, pp. 27-57.

MANDELLI, V. (1857). *Il Comune di Vercelli nel medio evo: studi storici*, vol. 1, Vercelli, Tipografia Guglielmoni.

MARZI, A. (2012). *Borghi nuovi e ricetti nel tardo medioevo: modelli piemontesi, fondazioni liguri e toscane*, Torino, Nuova Trauben Editrice.

MERLO, G. G. (1985). *Minori e Predicatori nel Piemonte del Duecento: gli inizi di una presenza*, in *Piemonte medievale: forme del potere e della società. Studi per Giovanni Tabacco*, Torino, Einaudi, pp. 207-226.

MORGANTINI, F. (1985). *L'attività di Edoardo Arborio Mella a Vercelli: i restauri alla parrocchiale di S. Agnese e S. Francesco*, in «Bollettino storico vercellese», 24, pp. 69-103.

ORSENIGO, R. (1909). *Vercelli sacra*, Como, Unione Tipografica.

PISTAN, F. (2017). *Gli assetti urbanistici fra medioevo ed età moderna, in Vercelli fra Quattro e Cinquecento*, Atti del settimo Congresso Storico Vercellese (30 novembre – 2 dicembre 2017), a cura di A. Barbero, C. Rosso, Vercelli, Società Storica Vercellese, pp. 519-627.

RAO, R. (2002). *Proprietà allodiale civica e formazione del distretto urbano nella fondazione dei borghi nuovi vercellesi (prima metà del XIII secolo)*, in *Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale*, a cura di R. Comba, F. Panero, G. Pinto, Cherasco-Cuneo, Società per gli Studi Storici, Archeologici e Artistici della Provincia di Cuneo, pp. 357-381.

RAPETTI, A. M. (2002). *I borghi franchi del Piemonte centro-settentrionale: Novara*, Vercelli, Ivrea, ivi, pp. 307-328.

ROZZO, U. (1977). *Carnario, Giacomo, in Dizionario Biografico degli Italiani*, XX, consultato nell'edizione on-line: http://www.treccani.it/enciclopedia/giacomo-carnario_(Dizionario-Biografico)/.

SCHIAVI, L. C. (2014). *I Domenicani a Vercelli: l'articolazione duecentesca della chiesa di San Paolo*, in *L'officina dello sguardo: scritti in onore di Maria Andaloro*, vol. 1, I luoghi dell'arte, a cura di G. Bordi, I. Carlettini, M. L. Fobelli, M. R. Menna, P. Pogliani, Roma, Gangemi, pp. 535-540.

AA.VV. (1976). *Storia e architettura di antichi conventi, monasteri e abbazie della città di Vercelli*, Catalogo della mostra documentaria, a cura di M. Cassetti, G. Giordano, A. Cerutti, U. Bertagna, Vercelli, Archivio di Stato.

TOSCO, C. (1999). *Potere civile e architettura: la nascita dei palazzi comunali nell'Italia nord-occidentale*, in «Bollettino storico-bibliografico subalpino», XCVIII, pp. 513-545.

TOSCO, C. (2003). *Architetture del medioevo in Piemonte*, Torino, Gribaudo.

# IL CONVENTO DEI FRATI MINORI NEL CONTESTO DELL'ESPANSIONE URBANA DI BRESCIA

Filippo Gemelli

*Abstract*

*The paper addresses the relationship established between Mendicant Orders and the municipality of Brescia. This relationship was key to the relocation of convents inside the expanding urban area, whose expansion was brought about by the municipality during the second half of the 13th century. The case of the convent of the Friars Minor will provide a framework to understand the motives behind the decision of including the mendicant communities in a project of such exceptional dimensions.*

*Keywords*

*Friars Minor; Brescia; Urban planning*

## Introduzione

Il convento di San Francesco di Brescia è uno dei meglio conservati fra i complessi minoritici fondati nel Duecento (Fig. 1). Oltre alla chiesa, anche il chiostro conserva ancora ampie porzioni murarie della fase duecentesca, compreso l'accesso alla sala capitolare, in contraddizione con quasi tutti i conventi minoritici medievali ancora esistenti in Lombardia, e non solo. La sua importanza ai fini della storia dell'architettura mendicante risiede anche nella possibilità di recuperarne idealmente l'aspetto originario grazie alla scarsità degli interventi che ne caratterizzarono la storia costruttiva successiva [Volta *et alii* 1994; Sabatucci 2004; Rossetti 2018]. Questi ultimi, tutti ben ricostruibili, furono concentrati soprattutto nel Quattrocento, quando fu ristrutturato il chiostro duecentesco e fu ampliata la cappella maggiore costruendo l'attuale abside poligonale, in concomitanza con una riforma degli spazi liturgica della chiesa. In particolare, è testimoniata dalle fonti la rimozione di un pontile dotato di cappelle che divideva le navate in senso trasversale, in modo da separare la zona meridionale destinata ai frati da quella settentrionale per i laici. Anche i restauri che nella prima metà del Novecento eliminarono il sistema di volte realizzato in una fase settecentesca sono ottimamente documentati, anche grazie a un cospicuo fondo fotografico[1].

[1] Archivio della Soprintendenza per i Beni ambientali e Architettonici di Brescia, Mantova, Cremona, b. San Francesco.

© Aisu International 2020



**1:** San Francesco di Brescia, facciata [Fotografia dell'autore].

Oltre a questi elementi, di grande utilità per chi volesse tracciare la storia architettonica dell'Ordine in Nord Italia, l'importanza del convento risiede anche nel ruolo fondamentale che, assieme agli altri insediamenti mendicanti bresciani (molto più compromessi da un punto di vista conservativo), il complesso assunse nell'ambito della monumentale addizione urbana che coinvolse la città lombarda nella prima metà del XIII secolo.

## L'espansione urbana di Brescia nel Duecento

Il comune di Brescia negli anni '30 del Duecento viveva un momento storico di consolidamento ed espansione della propria autorità senza precedenti. Nei primi decenni del secolo, il conflitto fra la fazione popolare, filo-milanese, e quella aristocratica, filo-cremonese, entro cui si giocava controllo del contado fra l'autorità comunale e consorterie aristocratiche che vi detenevano diritti signorili, si concluse con la supremazia della *pars populi* [Bosisio 1963, 648-655; Koenig 1986, 422-430; Grillo 2007, 8]. Uno dei mezzi più

efficaci in mano al Comune in questa contesa erano i borghi franchi: centri abitati, spesso fortificati, dotati di potere giurisdizionale e in rapporto vassallatico con il Comune. Borghi franchi furono fondati dal Comune soprattutto nella fascia meridionale del distretto bresciano, anche in funzione anti-cremonese, a partire dalla fondazione di Orzinuovi (1193), fino al villaggio di Castrezzato (1220) [Grillo 2002, 67-68, 75-77]. Gli strumenti in mano al Comune nel governo del territorio non si limitarono tuttavia ai borghi franchi. Dal 1220 è documentata un'attività investigativa annuale destinata a censire e controllare la gestione dei beni comunali sparsi per il contado [Rao 2003, 187-189]. Si trattò di un processo di lunga durata, raffinatosi nella seconda metà del secolo, con la compilazione *Liber potheris* del comune, la stesura definitiva di un'imponente raccolta di atti di varia natura riguardanti i diritti patrimoniali comunali [*Liber potheris* 1899].

Il successo nel campo politico-militare e l'efficienza raggiunta nella gestione dei beni comunali furono alla base della monumentale opera di espansione urbanistica che prese avvio sotto l'egida comunale proprio nel 1237 per concludersi alla metà del secolo [Guidoni 1977; Guidoni 1981, 90-96]. L'addizione raddoppiò la superficie urbana tramite il prolungamento della cinta difensiva lungo le fasce meridionale e occidentale della città (Fig. 2). L'impegno del Comune nell'incoraggiare la crescita demografica all'interno di questo immenso spazio, inizialmente per buona parte occupato da colture, è testimoniata dalle leggi comunali della metà del Duecento che favorivano l'immigrazione dal distretto bresciano [*Statuti bresciani* 1876, 1584/112-113]; tuttavia la fiducia nell'espansione demica fu disattesa a causa dalla crisi di metà Trecento, tanto che la mole ambiziosa di questo ampliamento si sarebbe rivelata sufficiente a contenere ogni ulteriore accrescimento della popolazione urbana addirittura fino al Settecento [Andenna 2004, 31]. La nuova cinta difensiva era costituita da un fossato e un terrapieno a ridosso dei quali vennero tracciate due strade, una interna e una esterna. Lo spazio contenuto fra le vecchie mura e il nuovo limite fu organizzato su direttrici viarie ortogonali che si originavano dal tessuto stradale della città vecchia, prolungandolo verso il nuovo territorio, organizzato in un reticolo a *insulae* entro il quale si sarebbe organizzata la costruzione del nuovo abitato. Nel piano di tracciamento delle nuove strade, tutte di 8,5 m di larghezza, e delle nuove strutture difensive non vennero considerate le preesistenze, tanto che si dovette procedere inizialmente con una cospicua campagna di espropri: quasi cinquecento proprietà fra terreni e abitazioni, minuziosamente descritti nei documenti d'estimo, permettono di ricostruire un paesaggio suburbano composto soprattutto da terreno non edificato nel quale si erano sviluppati piccoli insediamenti spontanei [Gianfranceschi 1983, 256]. La premessa e il banco di prova dell'intera operazione è probabilmente da ricercarsi nelle soluzioni adottate per i borghi nuovi fondati da comune tra il XII e il XIII secolo, caratterizzate dall'adozione di una maglia viaria ortogonale, di cui un caso paradigmatico è costituito da Orzinuovi [Palleschi Gorni Silvestrini 1972]. L'esperienza dei borghi nuovi fu alla base delle conoscenze necessarie all'impresa, di ben più ampio respiro, nella città; tuttavia, per realizzare un'opera di tali eccezionali dimensioni e caratterizzata da una regolarità e coerenza progettuale che ne permise la realizzazione senza sbavature anche sul lungo periodo, fu comunque necessaria da parte del Comune una inedita e sorprendentemente moderna capacità di programmazione.




**2:** L'espansione urbana di Brescia nel XIII secolo con gli insediamenti dei Frati Minori (in rosso), dei frati predicatori (in blu) e degli eremitani (in verde) [in Guidoni 1981].

## Il ruolo dei mendicanti

In tale contesto si decise il trasferimento dei conventi dei Domenicani, dei Frati minori e degli Eremitani dalle loro prime sedi all'interno delle mura alla fascia meridionale della nuova espansione urbana [Gianfranceschi 1983], in contraddizione con la casistica che vede quasi sempre lo spostamento verso il centro delle prime sedi periferiche dei mendicanti (Fig. 2).

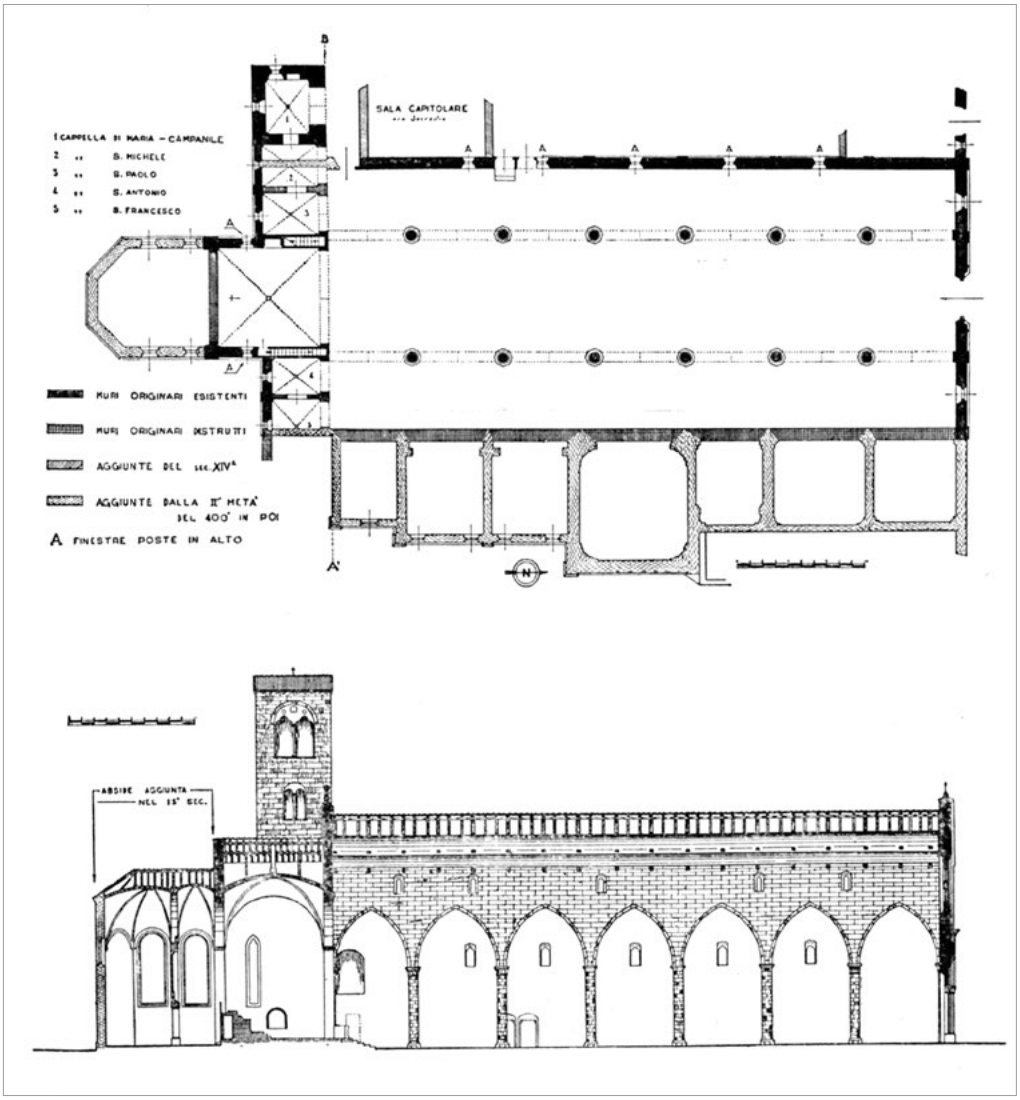
I Domenicani erano presenti in città all'inizio degli anni Venti, presso la chiesa di San Faustino *ad Sanguinem*. Il 29 marzo del 1234, mentre l'ex priore domenicano del convento di Brescia era vescovo della città, il comune di Brescia concesse ai frati predicatori un terreno acquistato dal privato Bonapace *de Castello*, sito nel suburbio di San Lorenzo, a sud della città, entro il tracciato meridionale delle nuove mura che sarebbero state iniziate quattro anni dopo, al fine di costruire una nuova e più ampia sede [Cossandi 2010, 439-441]. Si trattò del primo di una serie di atti che dimostrano una sorta di patronato pubblico sul nuovo insediamento domenicano: tra il 1245 e il 1247, infatti, sempre il Comune provvide a parte delle spese di costruzione e a realizzare una conduttura d'acqua per servire il convento, oltre a fornire materiale edile [Cossandi 2010, 440; Gianfranceschi 1983, n. 27.]. Di una funzione "pubblica" del convento sembra fossero consapevoli gli stessi frati, i quali rivolgevano all'autorità comunale le loro petizioni (quasi sempre accolte peraltro), come nel caso della richiesta di un muro lungo l'argine del Garza, sottolineando nei documenti il fatto che la «domus Praedicatorum fratrum est constructa et facta per comune Brixie ad honorem Dei et beati Dominici et ad utilitatem comunis et singularum personarum civitatis et districtus Brixie»[2]. Anche nel caso della cospicua cessione di terreno, limitrofo all'insediamento, effettuata dai canonici della cattedrale nel 1234, il passaggio non fu diretto, ma mediato proprio dall'autorità cittadina, alla quale venne venduta tutta la terra al prezzo di trecento lire imperiali; subito dopo il delegato del podestà la concesse ai frati predicatori. Il procedimento è abituale nella documentazione degli ordini mendicanti, i quali formalmente non potevano avere proprietà, ma costituisce uno dei casi, relativamente rari, in cui il proprietario nominale del terreno non era un privato o un'istituzione ecclesiastica, ma il comune.

La presenza minoritica in città è documentata per la prima volta da un passo del cronista Tommaso da Eccleston, nel quale viene raccontato l'episodio di un frate di Brescia ritrovato illeso fra le macerie della sua chiesa, distrutta durante un terremoto nel 1222 [Tommaso da Eccleston 1983, 2039]. La chiesa citata dovrebbe essere quella del primo insediamento dei Frati Minori, che l'erudizione locale identifica con la chiesa di San Giorgio, costruita nella seconda metà del XII [Breda, Gallina 2011]. Anche se tale tradizione non trova in realtà alcun riscontro documentario, il cronista quattrocentesco Jacopo Malvezzi, che la riporta per la prima volta, è in genere piuttosto attendibile [Malvezzi 1729, cap. VIII, col. 921]. La posizione eccentrica della chiesa di San Giorgio, sebbene all'interno delle mura del primo ampliamento urbano degli anni '70 del XII secolo [Gnaga 1936, 170-179; Breda 1993], e in una zona socialmente emergente [Andenna 1992, 101-103; Andenna 1993, 239-241], è coerente in effetti con le consuetudini dei primi stanziamenti minoritici.

Al contrario del convento domenicano, la cui costruzione dovrebbe essere terminata nel 1255, stando a un'epigrafe sopravvissuta alla demolizione del convento (e il cui testo sottolinea il valore civico dell'opera) [Cossandi 2010, 442], la fondazione minoritica è

[2] Archivio di Stato di Brescia, Fondo Ospedale Maggiore, S. Domenico, c. 7, libro S, f. 110v (15 luglio 1276).

più tarda, 1254, ma comunque precoce per un convento francescano: se escludiamo il caso milanese, è il più antico in Lombardia.
Come per i Domenicani, il protagonista dell'operazione fu il Comune. Già negli anni precedenti il governo cittadino era intervenuto per favorire la comunità dei Frati Minori; negli statuti comunali venne infatti inserita nel 1252 l'esenzione dai dazi su vitto e vestiario per i frati su tutto il territorio urbano e del distretto [Gianfranceschi 1983, 262]. Nell'autunno del 1254 procedette all'acquisto di alcuni sedimi situati nella località Campibassi, non lontano dal borgo suburbano di San Nazaro, sempre all'interno della fascia meridionale della nuova espansione urbana, più precisamente a ridosso dell'angolo sud-ovest delle vecchie mura di XII secolo [*Liber potheris* 1899, col. 713]. I terreni, come vent'anni prima per i Predicatori, furono messi a disposizione dei Frati Minori per l'edificazione del nuovo convento. Gli uomini del comune nel giro di pochi giorni conclusero 14 atti di acquisto, tutti inseriti nel *Liber potheris* [*Liber potheris* 1899, coll 712-733]. I possidenti maggiori erano i fratelli *Priazonus*, Zanebono e Bonifacio, che vendettero rispettivamente 52 e 22 tavole di terra, ma soprattutto Guglielmo de Bulgaro, che vendette complessivamente 92 tavole di terra, delle quali la grande maggioranza già affittate in piccoli appezzamenti di 2 o 4 tavole. In affitto era anche tutta la terra del capitolo del battistero di Brescia, che vendette al Comune 52 tavole. La maggioranza dei numerosi lotti in cui erano ripartite le diverse proprietà erano affittate da privati, in buona parte abitanti del borgo di San Nazaro, specialmente artigiani che, possiamo ipotizzare, tenevano delle terre a coltivo per le necessità di sussistenza, ma anche abitanti entro le vecchie mura cittadine che, come gli stessi Zanebono, avevano investimenti nel suburbio. Pertanto, a ogni atto "maggiore" contenente la vendita di un blocco di terreni e dei diritti livellari, ne seguono sempre altri con fitti elenchi dei locatari dei singoli livelli e dei compensi riservati a ciascuno di essi. Insomma, si trattò di un'operazione di proporzioni imponenti, sia per la dimensione complessiva del terreno acquistato, sia per la sua complessa suddivisione patrimoniale preesistente. Si trattava probabilmente in massima parte di terre coltivate, anche se solo in pochissimi casi il dato è esplicito, vista la sostanziale uniformità dei prezzi di vendita (in media una lira per tavola), che permette di ipotizzare terreni edificati (e quindi più costosi) solo per pochi casi. Sorprende la vastità complessiva dell'area: ben 288 tavole di terra, acquistate dalle casse comunali per 243 lire, equivalenti a 9.360 metri quadri. Una cifra notevolmente alta, corrispondente all'intera superficie non solo dall'attuale convento, ma dell'intero isolato in cui è inserito. Quasi nulla sappiamo dei possidenti maggiori, che compaiono anche come testimoni nei vari atti, anche se Guglielmo de Bulgaro era probabilmente parente di Girardo, anche lui teste in diversi di documenti, *iudex* del Comune, che nel 1251 era fra i «sapientes congregati in pallatio minori» per discutere dell'abbattimento delle case necessario alla realizzazione della porta delle Pile, durante la podesteria di Bonifacio da Bologna [*Liber potheris* 1899, coll. 829-830]. La presenza di Girardo durante il consiglio che, in modo unanime, approvò un passaggio fondamentale della trasformazione urbana della città iniziata nel 1237, permette di ipotizzare che, almeno nel caso di Guglielmo, la proprietà del terreno su cui sorse il convento francescano fosse in mano ad esponenti vicini al governo cittadino e che proprio questo elemento fosse stato determinante nella scelta del luogo.

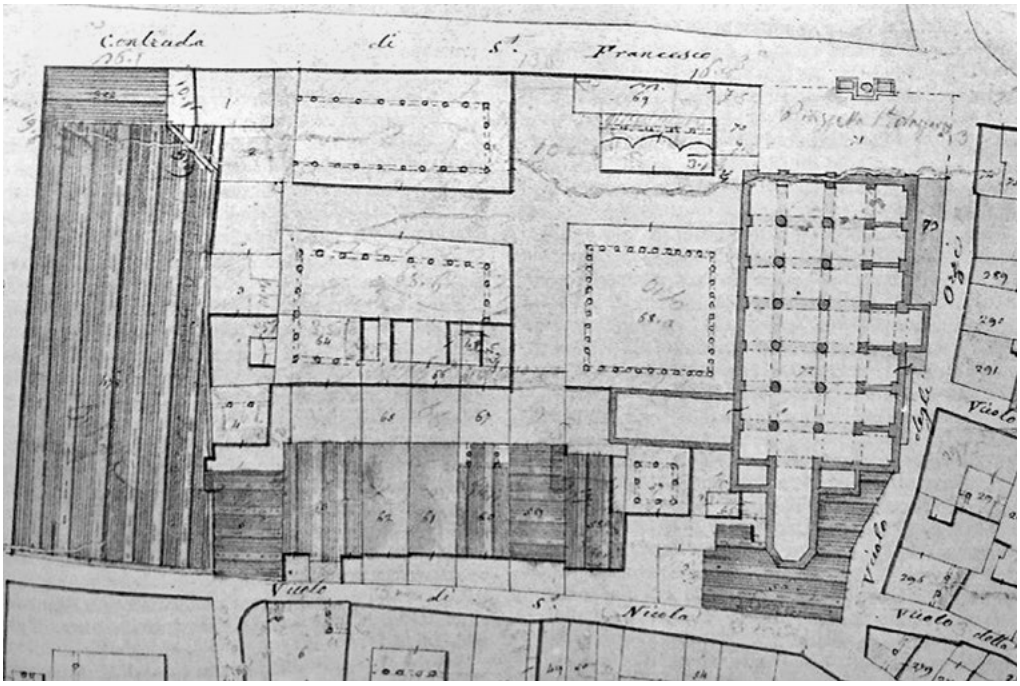



**3:** San Francesco di Brescia, planimetria e sezione [in Panazza 1942].

## Conclusioni

Dalle fonti sappiamo che la costruzione del nuovo convento dei Frati Minori fu iniziata negli anni ’50 del Duecento, mentre il termine *ante quem* per il suo completamento è costituito dalla bolla di Nicolò IV, che nel 1289 accordava un’indulgenza ai visitatori della chiesa in *Sancti Francisci honorem contructam*, ma è probabile che la struttura dell’edificio fosse già a buon punto alla metà degli anni settanta, come lascia intendere un lascito testamentario del 1274 per *necessaria ecclesie sancti francischi*.

L'idea di un cantiere rapido è confermata dall'uniformità costruttiva che caratterizza sia la chiesa che le porzioni murarie ancora visibili della prima fase del chiostro. La chiesa attuale, realizzata come il convento interamente in pietra, è suddivisa in tre navate da slanciati piloni cilindrici, coperte con tetti spioventi sulle laterali e un soffitto ligneo a carena di nave (frutto di restauro) sulla maggiore (Fig. 3). Le uniche incertezze riguardano la zona presbiteriale, dove le cappelle terminali dovevano in origine essere introdotte da uno stretto corridoio sporgente, probabilmente vestigia di un originario progetto di transetto, abortito in corso d'opera [Panazza 1942, 182.]. Anche nelle tecniche costruttive non si notano discrepanze. In tutto l'edificio sono impiegati conci di medolo apparecchiati con le stesse tecniche murarie, anche se il paramento dell'interno subì un trattamento meno accurato di quello esterno, verosimilmente in vista dell'impiego di decorazione dipinta [Taglietti 2011]. Al di là di queste differenze funzionali, una volta rimossi idealmente gli interventi post-medievali, non si notano cesure o discontinuità nell'apparecchiatura muraria che permettano di identificare stacchi o diverse fasi costruttive.
L'impressione di un organismo ben programmato nelle sue linee generali trova corrispondenza anche nella lungimirante progettualità che fu alla base del tracciamento dell'isolato e, più in generale, dell'intera espansione urbana nel quale il complesso fu inserito. I documenti del *Liber potheris* ci informano che l'area sulla quale sorse il nuovo convento era di dimensioni tali da contenere nei secoli successivi qualsiasi ampliamento (Fig. 4). Inizialmente lo spazio edificato doveva comprendere la sola chiesa e il chiostro adiacente a ovest. Nel corso dei secoli vennero aggiunti nuovi chiostri e cortili [Volta et alii 1994; Sabatucci 2004; Rossetti 2018]; all'inizio del XIX secolo il convento si sviluppava lungo la contrada di S. Francesco con diversi fabbricati attorno a un piccolo cortile, adiacente alla manica settentrionale del chiostro antico, che verranno demoliti nel XX secolo per ampliare la stretta piazza antistante la chiesa. A ovest di questo cortile e del chiostro erano addossati altri due cortili gemelli, di pianta rettangolare, oltre i quali si apriva la fascia ortiva che terminava il fianco occidentale dell'isolato. Ciononostante, l'isolato occupato dal convento non era stato completamente edificato neppure a inizio Ottocento, quando la fascia più occidentale e buona parte di quella meridionale era ancora ortivi. Il terreno aveva un orientamento est-ovest, e forse fu questo a determinare lo sviluppo latitudinale del complesso. Il mancato orientamento della chiesa, costruita invece sulla direttrice nord-sud, è indicativo della perdita d'importanza della disposizione a est del santuario che si riscontra nel Duecento, sempre più spesso sacrificata in nome di ragioni contingenti.
La precocità e l'efficienza con la quale nel giro di pochi anni il nuovo insediamento dei Frati Minori fu realizzato sono giustificati a mio parare da forte ruolo assunto dal comune bresciano nell'intera operazione, probabilmente attivo non solo nella fase preliminare ma anche durante la costruzione, come del resto è testimoniato per il convento dei Domenicani. All'insediamento dei Frati Predicatori e quello dei Frati Minori si aggiunse, in un momento imprecisato della seconda metà del XIII secolo, anche quello degli Eremitani, sempre posizionato nella fascia meridionale dell'espansione urbana e sempre sovvenzionato dal comune bresciano, il quale stanziò un finanziamento di 250 lire per la costruzione della chiesa [Gianfranceschi 1983, 258, n. 26; Cossandi 2010, 446-449]. È evidente che la fondazione dei tre conventi fu il risultato di una politica mirata del




**4:** Estratto della mappa napoleonica (Brescia) sez. VI, 30 aprile 1816: l'isolato di San Francesco nel XIX secolo [in Volta et alii 1994].

governo cittadino, i cui interessi coincidevano con quelli dei frati; i conventi dei mendicanti rispondevano al bisogno di centri di aggregazione religiosa per la nuova addizione, per soddisfare il bisogno di cura d'anime per i centri abitati emergenti. L'intera fascia meridionale della città venne dunque tripartita posizionando accortamente i tre conventi, riservando *bacini d'utenza* necessari allo sviluppo delle tre comunità e creando punti di riferimento monumentali per un'area ancora poco edificata (Fig. 2). Insomma, nulla di molto diverso da quanto avveniva in altre città, con la differenza che nel caso bresciano il tutto venne realizzato secondo un progetto con un alto grado di consapevolezza da parte del Comune. Il governo cittadino vide probabilmente nella vocazione urbana dei nuovi ordini elementi vicini alla propria linea politica imprimendo un significato civico nella fondazione dei nuovi conventi, con i quali realizzare un servizio per la comunità al pari della realizzazione delle mura, delle strade o del rifornimento idrico.

## Bibliografia

ANDENNA, G. (1992). *Il monastero e l'evoluzione urbanistica di Brescia tra XI e XII secolo*, in *S. Giulia di Brescia. Archeologia, arte, storia di un monastero regio dai Longobardi al Barbarossa*, Atti del Convegno (Brescia 4-5 maggio 1990), Brescia, pp. 93-118.

ANDENNA, G. (1993). *Foris muros civitatis*. L*o spazio urbano fuori porta Bruciata dai Longobardi alla conquista veneta*, in *La Loggia di Brescia e la sua piazza. Evoluzione di un fulcro urbano nella*

*storia di mezzo millennio*, I, Dall'apertura della piazza alla posa della prima pietra del palazzo della Loggia (1433-1492), Brescia, 1993, a cura di V. Frati, I. Gianfranceschi, R. Robecchi, pp. 237-250.

ANDENNA, G. (2004). *Storia della Lombardia medioevale*, Interlinea, Torino.

BOSISIO, A. (1963). *Il Comune*, in *Storia di Brescia*, pp. 559-710.

BREDA A. (1993). *Le mura di Brixia, in Mura delle città romane in Lombardia*, Atti del Convegno, Como, pp. 83-97.

BREDA, A., GALLINA, D. (2011). *Archeologia e architettura della chiesa medievale*, in *La chiesa di San Giorgio a Brescia. Una storia secolare riportata alla luce*, Brescia, pp. 9-38.

COSSANDI, G. (2010). *Gli insediamenti degli ordini mendicanti e i nuovi aspetti della vita religiosa tra XIII e XIV secolo*, in *A servizio del Vangelo: il cammino storico dell'evangelizzazione a Brescia*, 1, L'età antica e medievale, a cura di G. Andenna, Brescia, pp. 435-482.

GIANFRANCESCHI, I. (1983). *Ordini mendicanti e struttura urbana: i primi insediamenti mendicanti a Brescia*, in *Francescanesimo in Lombardia. Storia e arte*, a cura di in A. Scotti, Milano, pp. 255-266.

GNAGA, A. (1936). *Le cerchie murali di Brescia nel Medioevo*, in «Commentari dell'Ateneo di Brescia per l'anno 1935», (1935), pp. 153-199.

GRILLO, P. (2002). *La politica territoriale delle città e l'istituzione di borghi franchi: Lombardia occidentale e Lombardia orientale a confronto (1100-1250),* in *Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale (secoli XII-XIV)*, a cura di R. Comba, F. Panero, G. Pinto, Cuneo-Cherasco, 2002, pp. 45-97.

GRILLO, P. (2007). *Velut leena rugiens*. Brescia assediata da Federico II (luglio-ottobre 1238), in «Reti Medievali Rivista», 8 (2007).

GUIDONI, E. (1977). *Città e ordini mendicanti. Il ruolo dei conventi nella crescita e nella progettazione urbana del XIII e XIV secolo*, in «Quaderni medievali», 4 (1977), pp. 69-106.

GUIDONI, E. (1981). *Un monumento della tecnica urbanistica: l'espansione di Brescia nel 1237*, in *Lombardia. Il territorio, l'ambiente, il paesaggio*, a cura di C. Pirovano, Milano, pp. 127-136.

LIBER POTHERIS (1899). *Liber potheris communis civitatis Brixiae*, a cura di F. Bettoni Cazzago, L. F. Fè d'Ostiani, *Historiae Patriae Monumenta*, XIX, Torino.

MALVEZZI, J. (1729). *Chronicon brixianum ab origine urbis ad annum usque MCCCXXXIII*, in *Rerum Italicarum scriptores*, 14, Mediolani.

PALLESCHI GORNI SILVESTRINI, G. (1972). *Ricerche sull'urbanistica di Orzinuovi*, in «Contributi dell'Istituto di Storia dell'Arte Medioevale e Moderna», 2 (1972), pp. 231-250.

PANAZZA, G. (1942). *L'arte medioevale nel territorio bresciano*, Bergamo.

RAO, R. (2003). *Beni comunali e governo del territorio nel Liber potheris di Brescia*, in *Contado e città in dialogo. Comuni urbani e comunità rurali nella Lombardia medievale, a cura di Chiappa Mauri*, Milano, pp. 171-199.

SABATUCCI, A. (2004). *La chiesa di San Francesco. Una storia di fede e di arte. I nuovi restauri*, a cura di A. Sabatucci, Brescia.

TAGLIETTI, R. (2011). *Aspetti della decorazione pittorica di San Francesco a Brescia*, in «Brixia sacra», III, 16 (2011), 1/2, pp. 173-187.

TOMMASO DA ECCLESTON (1983). *L'insediamento dei Frati Minori in Inghilterra*, in *Fonti francescane*, Padova.

VOLTA, V. et alii (1994). *La chiesa e il convento di San Francesco d'Assisi in Brescia*, Brescia, Banca San Paolo.

# I FRANCESCANI DISTRUTTORI DI CITTÀ: IL CASO DEL CANTIERE DI SAN FRANCESCO A PIACENZA

Giovanna Valenzano

*Abstract*

*Based on original documents from 1278, this paper explains how the Franciscans in Piacenza demolished an area in the city centre to build their church within the city walls. Thanks to the sources and legal documents, it is now possible to follow the different works on the building site step by step, as it was hidden by a wall, and to identify a different way of settling in contrast with the usual planning and building practices employed by Franciscans.*

*Keywords*

*Franciscan architecture; Franciscans; Mendicant Orders*

## Introduzione

In occasione della pubblicazione della prima e ancora oggi unica monografia aggiornata sulla chiesa di San Francesco grande a Piacenza, edita nel 1998, sono stati affrontati i principali aspetti storici e artistici dell'edificio. Il volume contiene anche saggi relativi all'insediamento dei Francescani in Emilia e alla diffusione degli ordini mendicanti nel capoluogo piacentino. Tra i contributi di notevole interesse è il lungo saggio di Elda Biggi, con la parziale pubblicazione del *cartolario di San Francesco di Piazza*. Si tratta di una straordinaria fonte storica perché è costituita da più di ottanta pergamene relative a un processo ecclesiastico i cui atti furono rogati nel 1282, a seguito di una controversia tra i frati e il clero che culminò con la loro scomunica da parte del vescovo. Il notaio registra e trascrive numerose testimonianze che permettono di cogliere una realtà viva. Tale preziosissima fonte è stata utilizzata in passato per analizzare le forme processuali e i tipi di testimonianze rese, per studiare i rapporti tra le diverse fondazioni religiose nell'ambito del tema delle liti intercorse tra nuovi ordini e clero secolare, soprattutto nel sistema di distribuzione delle decime e dei confini delle parrocchie, o, ancora, per trarne informazioni sulla più antica fase costruttiva dell'edificio. La lettura dei passi dei testimoni permette di seguire l'avvio del cantiere francescano che costituisce una anomalia, o meglio, che si differenzia rispetto alle prassi più comunemente accertate, che vogliono gli insediamenti ai margini dei centri urbani, spesso al di fuori della cinta muraria e che individuano proprio nell'insediamento francescano una spinta alla formazione di nuovi borghi. Nel caso di Piacenza, dopo un primo insediamento in area periferica

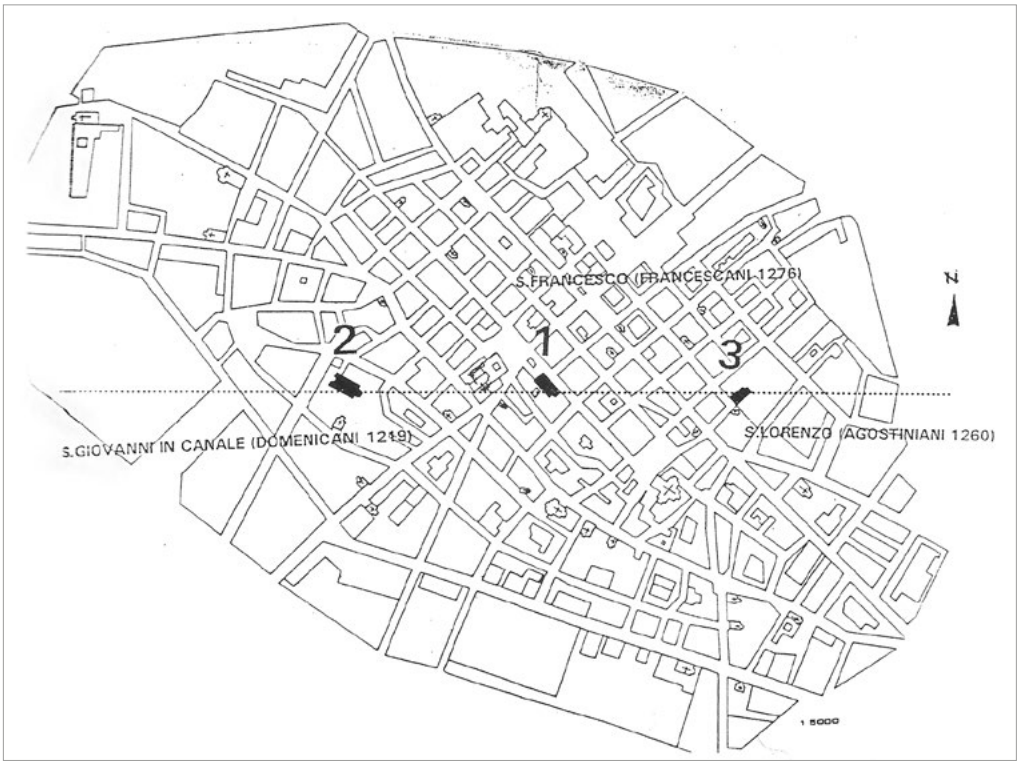
© Aisu International 2020

meridionale, grazie alle donazioni di terreno da parte di Ubertino Landi, la nuova costruzione fu avviata nel centro della città e comportò la distruzione di una parte consistente del tessuto urbano.
Il carattere, volutamente provocatorio, del titolo del presente contributo vuole richiamare l'accento su un aspetto abbastanza trascurato dalla storiografia nei confronti anche di altri edifici, che soprattutto nel caso di ricostruzioni nel corso del XIV o XV secolo di precedenti fondazioni mendicanti, portò all'acquisizione e alla distruzione degli edifici circostanti la precedente chiesa caratterizzata da dimensioni assai più contenute. L'ampliamento che in taluni casi giunge alla quadruplicazione degli spazi planimetrici porta alla distruzione di intere parti di città. Dalle dichiarazioni di alcuni testi riportati nelle pergamene si possono trarre altre informazioni relative alla prassi edilizia e alle forme di partecipazione all'ufficio divino che da una parte volevano consolidare l'occupazione del terreno immediatamente contestata con il lancio di pietre, dall'altra, attraverso la più ampia partecipazione ai riti officiati e alle messe da parte di fedeli miravano a un coinvolgimento delle forze popolari nella richiesta di riconoscimento di legittimità della nuova fondazione.

## Il primo insediamento francescano a Piacenza

L'insediamento francescano in Emilia-Romagna è legato all'invio da parte di Francesco di Bernardo di Quintavalle a Bologna tra 1211 e 1212, dove forse si era addottorato *utriusque iuris doctor* e fu ancor più favorito dalla presenza in Emilia di Francesco stesso, di ritorno dalla Terra Santa, dopo essere sbarcato a Venezia. Noto è l'episodio riportato dalla *Vita Francisci* di Celano in cui il santo assisiate si sarebbe rifiutato di entrare in Bologna, avendo avuto notizia, alle porte della città, dell'esistenza di una casa dei frati. Avrebbe pertanto ordinato a tutti i *fratres* di abbandonarla, compresi gli infermi, permettendo di ritornarvi solo successivamente, avendo appreso che la casa era del cardinale Ugolino. Riferita da più fonti è invece la predicazione di Francesco nella piazza Maggiore di Bologna il 15 agosto 1222 [Boemer 1904, 106]. La prima fonte ufficiale che attesta la presenza dei conventi dei Minori risale al 1343 ed è conservata nel Codice Vaticano n. 1960. La *Provincia Bonomie* è suddivisa in custodie e per quella di Parma riporta i seguenti insediamenti: Parma 1220-1224; Borgo San Donnino (1220c); Cremona (1220), Piacenza (1228) Bobbio (sec. XIII), Casalmaggiore ante 1343.
Stando a questo documento i Minori si insediano a Piacenza con alcuni anni di ritardo rispetto ai luoghi di Cremona, Borgo San Donnino, Parma, che, secondo la tradizione, erano stati toccati dal viaggio di Francesco da Venezia a Bologna. Non è avvallata da nessun riscontro documentario la notizia riportata da Campi [Campi, I 1651, II, 143] secondo la quale la prima chiesa francescana fu iniziata nel 1230.
Trova invece più di una conferma l'ubicazione del primo insediamento presso Porta S. Raimondo, vicino alla chiesa dei Dodici Apostoli, ove i Minori rimasero fino al 1280. Le Damianite avrebbero preceduto l'insediamento maschile, ma la notizia, accettata da Racine [Racine 1998, 152] è stata messa in dubbio perché, di norma, sono le comunità maschili a precedere quelle femminili e non viceversa. Di certo le Damianite si

insediarono fuori dal perimetro urbano, oltre Porta San Raimondo, con la fondazione di un monastero dedicato a Santa Chiara fondato il 16 maggio 1229 [Campi 1651, II, 130]. Da due Bolle del 1254 di Innocenzo IV sappiamo che la comunità femminile piacentina doveva essere austera e di riconosciuto fervore, se a essa il papa si rivolse per riformare prima il monastero benedettino di Sant'Agata a Pavia e poi quello cluniacese di San Pietro di Cavaglio a Mezzano presso Novara [Alberzoni 1995, 31-36]. Anche papa Alessandro IV con una Bolla del 10 luglio 1260 affidò alle Damianite piacentine il compito di sostituire i monaci benedettini nell'importante monastero di San Sisto in città. Operazione che non riuscì e che fu riproposta anche da Onorio IV nel 1286. Di fatto le Clarisse rimasero fuori dalle mura cittadine fino al 1336, quando si trasferirono nella chiesa già dei Francescani presso porta San Raimondo, stando almeno alla testimonianza del *Chronicon Placentinum*: «Eodem anno [1336] Sorores Fratrum Minorum venerunt ad standum in Civitate Placentiae ad locum vetus dictorum Fratrum positum in vicinia S. Alexandri, quem locum ipsi Fratres Minores dictis Sororibus vendiderunt» [Muratori, 1730, 16, 497]. Purtroppo, nulla rimane dell'antico edificio essendo stato completamente riedificato dal 1605, mentre sopravvivono alcuni lacerti di affreschi quattrocenteschi provenienti dalla sala capitolare che, una volta staccati, sono esposti al Museo Civico di Piacenza.




**1:** Pianta di Piacenza con l'indicazione delle chiese mendicanti nel XIII secolo: San Francesco (1), San Giovanni in Canale (2) e San Lorenzo (3) [in Guidoni 1991].

## Insediamenti mendicanti a Piacenza e forma della città

Da tempo è stato osservato come i Francescani siano stati gli ultimi, tra gli ordini mendicanti, a risiedere entro il perimetro urbano. Piacenza è uno dei luoghi privilegiati per l'analisi della penetrazione dell'ordine dei Predicatori. Non solo i Domenicani furono i primi a insediarsi stabilmente in città nel 1219, ma la chiesa di San Giovanni in Canale, ancora oggi conservata nelle sue linee essenziali, pur tenendo conto delle trasformazioni successive e delle più importanti campagne di restauro nel corso del Novecento, è tra gli edifici più interessanti per la presenza di una doppia copertura a ben distinguere la *ecclesia fratrum* dalla *ecclesia mulierum*, e dall'attestata presenza documentaria di un tramezzo demolito nel 1492, perché giudicato brutto e d'ingombro alla chiesa [Valenzano, 1998a; Civardi 1999]. Gli Agostiniani promossero la costruzione della chiesa di San Lorenzo a Porta Nuova, iniziata nel 1261 [Valenzano 1997].
A processi insediativi conclusisi nel corso del Duecento, con la donazione da parte di Ubertino Landi delle case in suo possesso ai Minori affinché potessero erigervi la propria chiesa dedicata a Santa Maria, a Piacenza la disposizione dei conventi si pone lungo una linea retta a distanze grossomodo equidistanti tra loro, quasi fosse stata determinata a tavolino. In realtà questa disposizione è frutto di una serie di coincidenze storiche affatto particolari, che costituiscono una vera e propria eccezione rispetto a una prassi che vede il coinvolgimento delle forze comunali con la disposizione di norme statutarie già richiamate dagli studi ottocenteschi di Thode [Thode 1885; Dellwing 1970]. Gli insediamenti dei Carmelitani a nord e degli Umiliati a sud riproporranno distanze dal centro in perfetto equilibrio, con una sorta di accentuazione centripeta della *forma urbis* [Spigaroli 1998, 156]. Sulla base di queste evidenze si è suggerito che anche a Piacenza, come in altre città, richiamando soprattutto il caso fiorentino, con l'intervento pianificato di ampio raggio, con la realizzazione di una nuova piazza costruita sui guasti di edifici ghibellini, possa essere stato previsto un vero e proprio ridisegno di progettazione urbana, con la realizzazione della nuova piazza antistante il nuovo palazzo pubblico e l'adiacente chiesa francescana. L'ipotesi, avanzata e ribadita in più di una sede [Spigaroli 1998, 165] intravvede nella figura di Alberto Scotti il promotore politico del piano. Da una analisi delle documentazioni scritte e da un'osservazione più minuta degli assi viari e delle trasformazioni dei fronti strada dei secoli passati, sembra in realtà di cogliere che l'ipotesi sia tratta più da una osservazione a posteriori piuttosto che su un'analisi attenta della realtà costruttiva e progettuale medievale, che modificò il tracciato reticolato romano ancora chiaramente leggibile già prima degli insediamenti mendicanti.

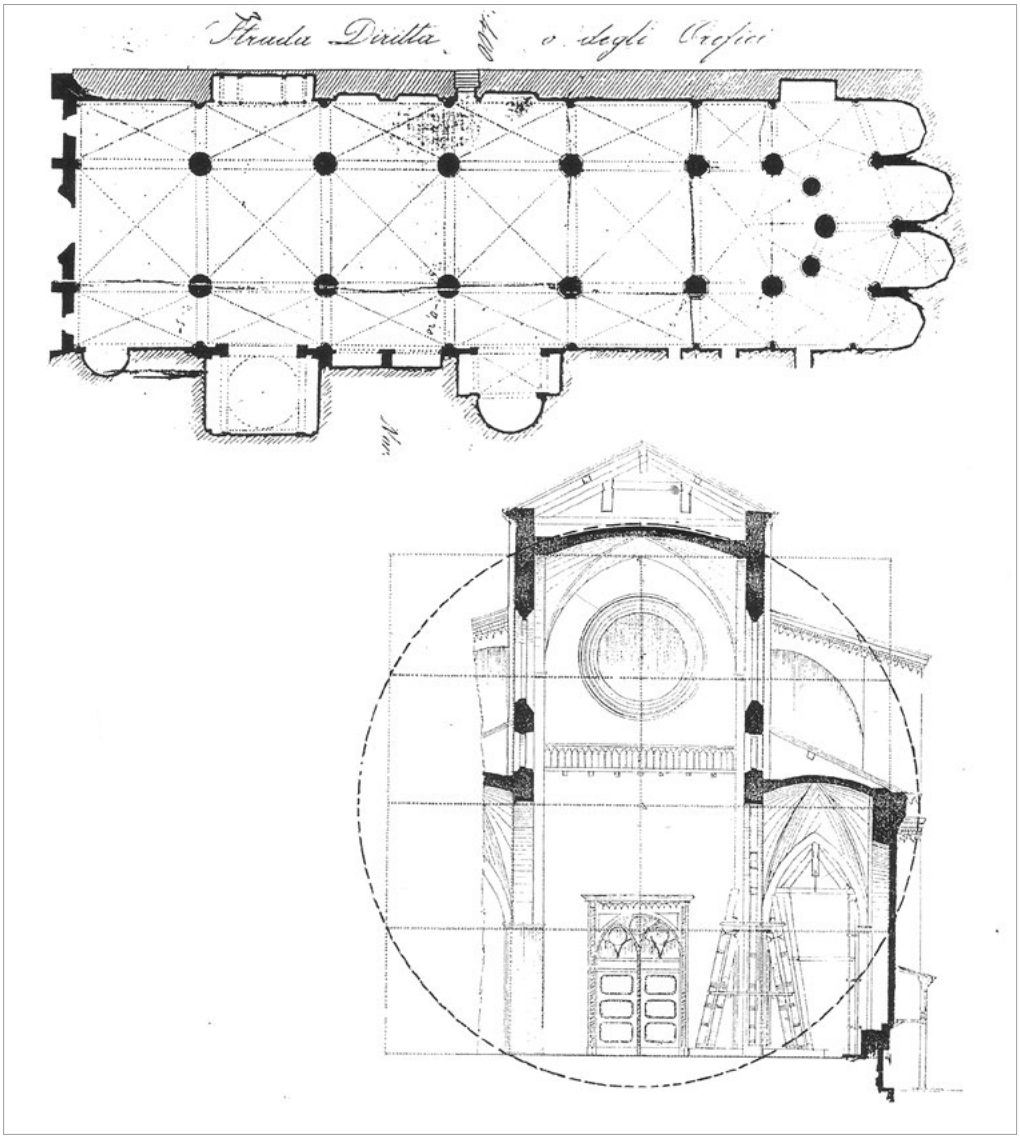
## Il nuovo cantiere francescano al centro della città e *casas quas fratres destruxerant*

Se le notizie principali sulla fondazione del nuovo convento francescano al centro del perimetro urbano sono tramandate dalle cronache cittadine e dai racconti degli eruditi ecclesiastici di Pier Maria Campi e di Poggiali, la ricognizione effettuata sul *cartolario di S. Francesco di Piazza* da Elda Biggi ci introduce in modo straordinario all'interno

del cantiere medievale. Il registro di oltre ottanta pergamene, in origine legate in rotolo, conservate presso l'Archivio di Stato di Parma, tratta della controversia nata nel 1278 quando i Francescani presero possesso dell'area dove insistevano le case donate da Ubertino Landi, fissando nel terreno una croce [Biggi 1998]. Dallo studio del cartulario si apprende che il vescovo Filippo, appartenente alla famiglia guelfa dei Fulgosi, denunciò l'abuso dei Francescani, che iniziarono immediatamente la costruzione *per iactum lapilli*, ossia ricorrendo a un istituto del diritto romano, assai utilizzato nel medioevo: il gesto di lanciare le pietre contro una costruzione edilizia giudicata illegittima. Dal momento che i Francescani proseguirono la loro attività a cui parteciparono anche dei muratori e dei costruttori laici, come si apprende dai successivi interrogatori, il vicario del vescovo scomunicò i frati e in seguito questi subirono oltraggi. Per esempio, la croce fu divelta di notte e gettata in una latrina, vi furono attentati notturni e lanci di pietre dagli edifici vicini, finché papa Martino IV, riprendendo un atto del predecessore, incaricò tre ecclesiastici di porre fine alla vertenza. Mancano le carte iniziali e finali del processo, per cui non siamo in grado di sapere come si sia conclusa la causa [Biggi 1998]. I testimoni riferiscono i confini, il numero delle case demolite – per alcuni ben undici – una parte solariate, cioè fornite di solaio, altre sviluppate nel solo piano terra. Le case di Ubertino Landi distrutte dai Francescani si trovavano tra le parrocchie di Santa Maria del Cario, San Nicolò dei figli di Agadio, San Giacomo e san Faustino, ma ben 5 testi ricordano anche la chiesa di San Michele. Il capomastro Çumignanus confessa di aver lavorato per i Francescani solo all'inizio, ma di avere interrotto le sue prestazioni non appena appresa la notizia della scomunica da parte del vicario del vescovo.

Le misurazioni tra la nuova costruzione e le chiese vicine sono prese da altare ad altare. Le pertinenze parrocchiali sono stabilite in base ai confini delle singole case. Riguardo all'inizio dei lavori del cantiere tutti i testimoni concordano che l'avvio fu in estate, nel giugno del 1278. Se corrisponde al vero la testimonianza di Guglielmo, canonico dei Dodici Apostoli implicato nella controversia, alla presa di possesso del terreno parteciparono circa 60 frati. Nessuno dei lavoratori, sebbene interrogato in proposito, dichiara – non sappiamo se per una sorta di omertà – di conoscere il nome del frate Guardiano e dei frati che commissionarono l'opera. Il capomastro Çumignanus dichiara però che il responsabile dei lavori era un tale Rolandus, che lavorava con il figlio, come lui *magister*. Rolandus Çumignanus, a sua volta interrogato, conferma di aver partecipato ai lavori, senza dare ulteriori informazioni e omettendo il suo ruolo di responsabile dei lavori. C'è chi dichiara di non sapere nomi di *operari* (manovali) e muratori, giustificandosi perché teneva le porte e le finestre di casa chiuse. Dopo la presa di possesso del terreno i Minori con i muratori e i capomastri costruirono un muro di confine, *murum circumque*. Un magister specifica che il muro di cinta è una cortina e Vincentius ci informa che per costruirlo si è usato un ponteggio (*ponte vel armaturam*) alto sei braccia. Johannes de Christiana specifica che i capimastri lavoravano all'esterno della cortina e i frati all'interno da terra.

Tra le lamentele si annovera il disturbo della quiete pubblica, per il lavoro di cantiere prima, per il suono delle campane poi, per le funzioni che si svolgevano all'Ora prima, terza e ai vespri.



**2:** Ing. G. Perreau, pianta e sezione trasversale di San Francesco, 1886 [ASPc - Archivio di Stato di Piacenza].

Spicca l'accusa di aver distrutto le «casas quas fratresd estruxerant» anche se il motivo si riferisce chiaramente al venir meno delle offerte degli abitanti delle case che erano appunto state distrutte. Vi è poi la lamentela che malgrado la denuncia e l'atto redatto (*instrumentum*) dal notaio Ubertus de Bardilegato al provvedimento legale con cui fu denunciato ai frati con il lancio di tre pietre eseguito dal sindaco del Capitolo della Cattedrale, scagliate contro la cortina già innalzata nel mese di giugno, i frati abbiano proseguito imperterriti nella costruzione. Il capomastro Johannes de Christiana è il

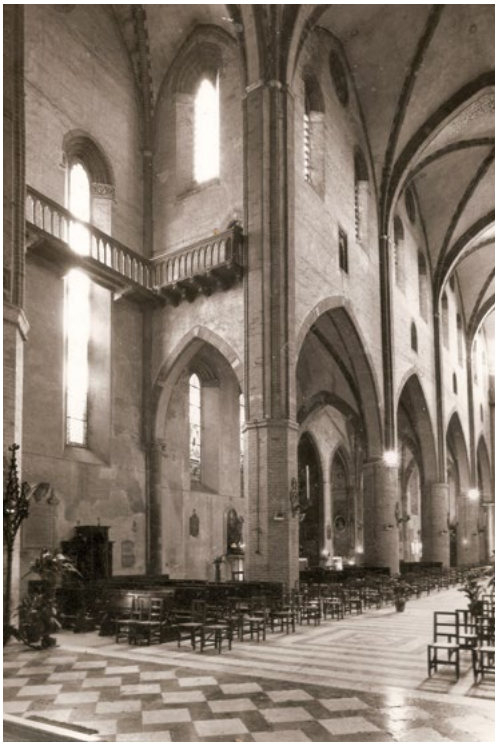
testimone più attendibile e ricco di particolari, egli ci attesta che il sindaco Giovanni da Vigoleno si presentò all'entrata della cortina, ingiunse ai frati di non proseguire nei lavori, leggendo l'instrumentum predisposto dal notaio e lanciò le tre pietre contro il muro.

## Chiesa e convento francescano

Tutti i testimoni sono concordi nel sostenere che i Francescani non si curarono né della diffida né della scomunica. Molti testi affermano di non sapere di chi è l'iniziativa di apertura di cantiere, ma insistono sulla presenza numerosa dei frati alla cerimonia di insediamento e alle celebrazioni liturgiche che iniziano contestualmente alla presa di possesso dei terreni. Di notevole interesse è che a soli quattro anni di distanza dall'inizio dei lavori i testimoni citino, oltre al campanile, all'altare della chiesa, la cucina, il refettorio, le scale, la sacrestia, il dormitorio, il *parlatorium*, alcuni parlano genericamente di *officinas et alias domos*, solo un testimone cita espressamente la sala del capitolo, altri il *murum claustri quasi quadratum*. Tutti i testimoni si lamentano del suono delle campane e alcuni precisano che la costruzione del campanile avvenne immediatamente dopo la denuncia di abuso edilizio. Simon parla espressamente di campanile *de ligno*, altri di *batefredum*. Guillelmus, che depone il 20 agosto del 1282,



**3:** Piacenza, San Francesco, dettaglio delle volte della zona absidale [Foto dell'autrice]



**4:** Piacenza, San Francesco, interno [Archivio Manzotti]

ci dice che proprio sei giorni prima i frati avevano chiuso la chiesa con una trave *ad clavandum ecclesia cum una trabe*.
In altra sede sono state analizzate le strutture murarie della chiesa di San Francesco, caratterizzata di un particolare impianto, sviluppato da una progressione modulare di chiara e ricercata geometria e da un intelligentissimo espediente in alzato nella zona absidale, in cui non potendo prevedere il regolare sviluppo planimetrico delle cappelle radiali intorno ad un deambulatorio, essendo tutto il complesso delimitato tra le vie parallele della via principale che dal duomo giungeva alla casa del podestà e dalla via sopra muro, si è studiato un sistema di ricaduta dei costoloni e delle chiavi di imposta delle volte che dà piena illusione di trovarsi in un deambulatorio con cappelle radiali [Valenzano 1998b, 181].
Un termine *ante quem* è costituito da un legato per celebrare le messe pro-anima all'altare di San Francesco nel 1312, che indica la conclusione della prima fase costruttiva almeno a questa data. Spesso è indicata come data di fine dei lavori il 1365, riportata nell'iscrizione dipinta, largamente ripresa nei restauri ottocenteschi, che ricorda la seconda data di consacrazione, la prima, del 1351, è menzionata da una epigrafe immurata in un pilastro del coro.
Che tali date non abbiano in realtà alcun peso nella definizione delle fasi costruttive è provato dalla presenza di alcuni dipinti, a partire dal *lignum vitae* e dalle pitture attribuite a Jacopino da Reggio e da altri lacerti più antichi nella zona absidale.
Va invece rimarcata la significativa presenza dei percorsi aerei lignei ripristinati dai restauri sulla base di precise testimonianze scritte e riscontri di tipo archeologico. Lo spazio della chiesa all'interno era suddiviso dalla presenza documentata del tramezzo [Valenzano 1998b, 193].

## Conclusioni

Il contributo prende lo spunto da un passo di una testimonianza resa a voce e trascritta sotto giuramento su un documento pergamenaceo del 1278 in cui si accusano i Francescani di distruggere le case («casas quas fratres destruxerant»). Si sono riportati ampi resoconti delle narrazioni dei testimoni al fine di documentare la prassi seguita all'avvio del cantiere della costruzione della chiesa dedicata prima a Santa Maria e poi a San Francesco, costruita nel centro di Piacenza, che ha comportato la distruzione di una ampia area nel cuore della città, con l'auspicio che anche questo aspetto, spesso passato in secondo ordine rispetto a quello maggiormente attestato che vede gli insediamenti francescani come poli di aggregazione urbana, sia preso in considerazione. Si è inoltre avviata una riflessione, che richiede ben altro spazio, su una possibile revisione interpretativa, nel caso degli insediamenti mendicanti a Piacenza, circa una progettualità su scala urbana razionale e misurata, che sembra contraddetta da una realtà frutto di iniziative contrapposte e per nulla preordinate, così come emerge dalla documentazione delle fonti.

## Bibliografia

ALBERZONI, M. P. (1995). *L'Ordine di S. Damiano in Lombardia*, in «Rivista di Storia della Chiesa in Italia», XLIX, pp. 1-42.

BENEVOLO, L. (1993). *La città medievale*, Roma, Laterza ("Storia della città", 2).

BOEMER, H. (1904). *Analektenzur Geschichte des Franciscus von Assisi*, Tubingen und Leipzig, J.C.B. Mohr.

BIGGI, E. (1998). *"Anathemasit": il processo ecclesiastico e la scomunica dei Frati Minori di Piacenza nel cartolario duecentesco di S. Francesco di Piazza*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, Parma, La Pilotta Editrice, pp. 85-109.

BERTELLI, L. (1984). *San Francesco*, in *Gotico, Neogotico, Ipergotico. Architettura e arti decorative a Piacenza, 1856-1915, catalogo della mostra (Piacenza, 23 dicembre 1984-3 marzo 1985)*, a cura di M. Dezzi Bardeschi, Bologna, pp. 158-163.

BRUZELIUS, C. (2014). *Preaching, Building and Burying. Friars and The Medieval City*, New Heaven and London, Yale University Press.

CAMPI, P. M. (1651-1662). *Dell'Historia Ecclesiastica di Piacenza*, 3 voll., Piacenza, per Giovanni Bazachi.

CIVARDI, E. (1999). *Architettura domenicana in Piacenza: la chiesa e il convento di San Giovanni in Canale*, in «Bollettino storico piacentino», n. 94, pp. 201-250.

DELLWING, H. (1970). *Studien zur Baukunst der Bettelordenim Veneto*, München und Berlin, Deutscher Kunstverlag.

EMMANUELI, A. (1868). *Il tempio di San Protaso e Francesco in Piacenza*, Piacenza, Fratelli Bertola.

*Lo spazio dell'Umiltà* (1984). Atti del convegno di studi sull'edilizia dell'Ordine dei Minori (Fara Sabina, 3-6 novembre 1982), Fara Sabina, Centro francescano di Santa Maria in Castello.

GUIDONI, E. (1991). *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Roma, Laterza, 1991.

MURATORI, L. A. (1730). *Rerum Italicarum Scriptores, Mediolani, ex Typographia Societatis Palatinae in Regia Curia*, 16.

NICHOLAS, D. (1997). *The Later Medieval City 1300-1500,* London, Longman.

PELLEGRINI, L. (1984). *Insediamenti francescani nell'Italia del Duecento*, Roma, Laurentianum.

POGGIALI, C. (1753-1765). *Memorie storiche della città di Piacenza*, 12 voll., Piacenza, per Filippo G. Giacopazzi.

RACINE, P. (1998). *Piacenza tra benessere e povertà al tempo di S. Francesco*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione,* Parma, La Pilotta Editrice, pp. 141-152.

RIGON A. (2016), *Antonio di Padova*. In *Ordini mendicanti e società locali nell'Italia dei secoli XIII-XV*, a cura di M.T. Dolso, D. Gallo, Spoleto, Fondazione Cisam ("Collana della Società internazionale di studi francescani", 18).

SPIGAROLI, S. (1998). *Pulchritudo sive proportio. Architettura e matematica nel gotico mendicante*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, Parma, La Pilotta Editrice, pp. 153-166.

THODE, H. (1885). *Franz von Assisi und die Anfängeder Kunst der Renaissance in Italien*, Berlin, G. Grote.

VALENZANO, G., (1997). L'architettura gotica nelle chiese di Piacenza, in *Storia di Piacenza, III, Dalla signoria viscontea al principato farnesiano (1313-1545)*, Piacenza, Tip.Le.Co, pp. 551-598.

VALENZANO, G. (1998a). *Architettura gotica a Piacenza*, in *Il Gotico a Piacenza. Maestri e botteghe tra Emilia e Lombardia*, a cura di P. Ceschi Lavagetto, A. Gigli, Milano, Skira, pp. 25-33.

VALENZANO, G. (1998b). *La chiesa francescana di Piacenza: una traccia per la costruzione edilizia*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, Parma, La Pilotta Editrice, pp. 173-193.

ZANOTTI, G. O.F.M. Conv (1998a). *I Francescani in Emilia-Romagna*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, Parma, La Pilotta Editrice, pp. 19-34.

ZANOTTI, G. O.F.M. Conv (1998b). *I Francescani a Piacenza*, in *La Basilica di San Francesco in Piacenza tra storia cultura arte e spiritualità nel 720° di fondazione*, Parma, La Pilotta Editrice, pp. 56-84.

# LA FAMIGLIA VALMARANA E I DOMENICANI DI SANTA CORONA A VICENZA

Michele Guida Conte

*Abstract*

*The purpose of this paper is to shine some light on the relationship between the Vicentine nobility and the Dominican church of Santa Corona. Furthermore, particular attention was paid to the Valmarana family as a case study since it commissioned both the palace in front of the church and the confessional below the main chapel of Santa Corona, home to the vestiges of the Sacred Thorn.*

*Keywords*

*Dominicans; Valmarana; Vicenza*

## Introduzione

Nel mese di ottobre dell'anno 1260 Guidone da Porto, «sindico della comunità di Vicenza acquistò per nome di essa Comunità molte case nella Contrada del Colle, e del Palazzolo per fabbricare la Chiesa di Santa Corona» [Pagliarino 1663, 262]. Questa notizia, tramandata dal cronista vicentino Battista Pagliarino nel paragrafo della sua opera dedicato alla nobile famiglia vicentina dei da Porto, trova conferma negli *Annali* del convento, i quali oltre a riportare l'incarico di assoluto prestigio conferito a Guidone, specificano altresì che la chiesa dovrà essere edificata «ad onore di Dio […] in difesa della cattolica fede et estirpazione della eresia»[1]. L'evento sin dal principio ebbe una sentita valenza civica, poiché negli *Statuta Communis Vicentie* del 1264 venne fermamente ribadito che la «ecclesia edificetur […] ad honorem sancte Corone et vere Crucis ubi reponantur reliquie sancte Corone» [Lampertico 1886, 200]. Lo spazio destinato alla chiesa di Santa Corona era liminare alla cerchia muraria altomedievale, collocata nella parte nord-orientale della città, allargata in un secondo momento fino agli argini del fiume Bacchiglione [Barbieri 1987, 8]. Lo spoglio e la lettura accurata dei documenti relativi alle acquisizioni hanno dimostrato che per poter avviare l'imponente cantiere venne sconvolta un'intera porzione di città che era già stata edificata [Lomastro Tognato 1992, VIII]. È stato proposto in via ipotetica che le proprietà immobiliari espropriate avessero una zona posteriore adibita a cultura, e la

[1] Vicenza, Archivio di Stato, Corporazioni Religiose Soppresse, *Annali del Convento dal 1243 al 1699*, b. 76, f. 1.

© Aisu International 2020

facciata – da intendersi come il vano d'ingresso all'edificio – rivolta verso la strada, venendo così a creare l'effetto di un fronte continuo privo di interruzioni [Lomastro 1981, 71].
Risulta importante mettere in evidenza che l'avviamento del cantiere fu reso possibile da una sinergia tra la volontà del Comune da una parte e quella di singoli privati dall'altra, che con le loro offerte contribuirono a procurare i terreni sui quali edificare il tempio [Cracco 1988, 115]. La partecipazione dei singoli venne più volte sollecitata tramite la concessione di numerose indulgenze: infatti nel maggio del 1262, sia il vescovo di Ferrara che quello di Mantova si proposero di concedere quaranta giorni di indulgenza a tutti coloro che avessero elargito un'elemosina in favore della fabbrica della chiesa[2]. Inoltre, il Comune vicentino si impegnò economicamente in prima persona nel finanziamento del cantiere, con un primo contributo corrispondente alla somma di cinquecento lire veronesi da versare entro il settembre del 1261 [Bortolan 1889, 48]. In seguito, lo Statuto cittadino incluse il versamento triennale di mille lire – dal 1261 al 1264 – per l'edificazione della chiesa [Bortolan 1889, 48]. A questo bisogna aggiungere l'influenza esercitata al tempo dal vescovo vicentino Bartolomeo da Breganze, colui che portò a Vicenza le preziose reliquie della Sacra Spina donategli dal re di Francia Luigi IX. Come ha dimostrato Michele Tomasi, «tra la fondazione domenicana, il vescovo Bartolomeo, e il comune, si strinse una rete di legami, tesi al rafforzamento dell'autorità ecclesiastica […] e dell'autonomia del comune» [Tomasi 2009, 437]. Da questo momento, Santa Corona divenne a tutti gli effetti «il tempio ufficiale dello Stato» [Cracco 1988, 115]. Ma non solo: la figura di Bartolomeo assunse un ruolo talmente determinante, che negli *Annales Civitatis Vicentiae*, egli è definito rettore di Vicenza *in spritualibus ac temporalibus* [Tomasi 2009, 437].
Allo scadere del XIII secolo, la chiesa di Santa Corona si profila quindi con la triplice funzione di tempio domenicano, chiesa del comune e infine santuario destinato alla conservazione delle reliquie della Spina, e poi del corpo del defunto Bartolomeo. A questo proposito non bisogna dimenticare che una situazione simile si era verificata anche nella limitrofa città di Padova: gli studi condotti da Donato Gallo hanno messo in luce l'intreccio giurisdizionale che permeava l'antoniana basilica patavina, che era anch'essa investita del triplice ruolo di santuario, chiesa francescana e infine chiesa civica [Gallo 2010, 403]. Anche in questo caso il Comune cittadino, sotto la podesteria di Lorenzo Tiepolo, si impegnò in prima persona nel finanziamento del cantiere francescano, a partire dal 1265 e fino alla conclusione dell'opera [*Statuti* 2000, 410]. Si può ipotizzare che la comunità vicentina, alla morte del vescovo Bartolomeo nel 1270, mirasse a fare della domenicana Santa Corona il corrispettivo locale della prestigiosa Basilica di Sant'Antonio. Tuttavia, come ha dimostrato Michele Tomasi, lo slancio nella promozione devozionale di Bartolomeo subì presto una battuta d'arresto, per poi invece essere promosso nuovamente nel secolo successivo, ribadendo di fatto l'autonomia ecclesiastica vicentina dalle ingerenze scaligere e al contempo riaffermando la propria identità [Tomasi 2009, 436-442].

[2] Vicenza, Archivio di Sato, Corporazioni Religiose Soppresse, *Annali del Convento dal 1243 al 1699*, b. 76, f. 6.

## Il Quattrocento

Il caso studio rappresentato dai nobili Valmarana, che in questa sede si vuole approfondire, servirà per mettere in rilievo una strategia di insediamento familiare precisa, che andrà letta in rapporto alle vicende del cantiere di una delle quattro più importanti chiese cittadine allo scadere del XV secolo, e alle scelte funerarie operate dalla famiglia. Prima di passare dettagliatamente ai Valmarana, è utile analizzare il contesto urbano in cui si svolge la vicenda.

Gli studi di Donata Battilotti hanno giustamente messo a fuoco come il cuore vero e proprio della città di Vicenza fosse la parte confinata entro le mura medievali, giuridicamente divisa in quattro quartieri, a loro volta articolati in «sindicarie» [Battilotti 1980, 16]. A ciascun quartiere faceva capo una chiesa, e la domenicana Santa Corona afferiva all'omonima «sindicaria», nel quartiere di Santo Stefano, quest'ultimo una «zona squisitamente residenziale» [Battilotti 1980, 26], connotata dagli imponenti palazzi delle famiglie Porto e Thiene, che occupando una via intera davano – e danno tutt'ora – vita a quella che è stata descritta in modo molto significativo come una «*palace street*» [Morresi 1990, 115].

Lo spoglio delle voci degli estimi cittadini del 1477 e del 1505 – rispettivamente l'ultimo campione quattrocentesco e il primo cinquecentesco – permettono di cogliere il legame tra la situazione residenziale e l'orientamento della committenza verso Santa Corona. L'arco cronologico esaminato copre il periodo in cui il tempio domenicano fu oggetto di considerevoli trasformazioni.

Nel 1477 le famiglie che godevano dei diritti di patronato a Santa Corona e risiedevano nel medesimo quartiere erano quelle dei Barbarano[3], dei Thiene[4] e dei Nievo[5], definite dal cronista quattrocentesco Battista Pagliarino come *antichissime* [Pagliarino 1663, 250-265]. I Thiene alla fine del XIV secolo avevano ricevuto il patronato della cappella meridionale del presbiterio [Bortolan 1889, 221], decorata con affreschi attribuiti a Michelino da Besozzo su commissione di Giovanni Thiene [Cozzi 1989, 135]; Fiordalisa Nievo, nel 1426 aveva ottenuto il patronato della prima cappella della navata sinistra [Bortolan 1889, 281], poi rinnovata da Felice Nievo verso il 1533, in cui spicca il gruppo marmoreo della *Trinità* dello scultore Giovanni Battista da Carona [Bacchi 2016, 138]. Sempre ai Nievo spettava la quarta cappella lungo la navata destra, edificata dopo il 1468 ma distrutta nel '600. Troviamo poi Cristoforo Barbarano, che a partire dal 1482 fece rinnovare la cappella familiare nel braccio destro del transetto, incarico attribuito dalla critica all'architetto Lorenzo da Bologna, che nel 1485 risulta anch'egli risiedere nella «sindicaria» di Santa Corona [Zaupa 1998, 30]. Infine, i Porto[6], famiglia «potentissima» [Pagliarino 1663, 260], erano rappresentati da Piera figlia di Gabriele, la quale dotò

[3] Vicenza, Archivio di Stato, *Campione d'estimo*, b. 1, reg. reg. 2412A, 1477, f. 26v.

[4] Ivi, f. 27v.

[5] Ivi, ff. 28 r.-v.

[6] Ivi, f. 26v.

l'altare della seconda campata sinistra e lo abbellì con una pala del pittore Bartolomeo Montagna [Villa 2014, 372-373]. Vale la pena aggiungere qualche parola contestualmente sul caso della famiglia Monza. Questa aveva la propria residenza nel limitrofo borgo di San Pietro[7], giuridicamente afferente al quartiere di Santo Stefano [Battilotti 1980, 32] e nella seconda metà del Quattrocento si orientò pure lei verso Santa Corona: infatti Gaspare Monza ottenne il permesso di costruirvi la propria cappella di famiglia [Zorzi 1925, 139-140], lungo la navata destra - accanto a quella dei Nievo - e Francesco di venire tumulato nel chiostro del convento[8]. Invece i Trissino, sebbene non avessero alcuna cappella all'interno del tempio, su iniziativa del *miles* Francesco, nel 1493 si impegnarono a erigere una colonna in memoria del beato Bartolomeo, da collocarsi nel sagrato della chiesa [Tomasi 2009, 440].
Al contrario, le famiglie Valmarana e Sesso, le principali responsabili dell'ampliamento del tempio, nel 1477 non risultano risiedere nelle pertinenze di Santa Corona. Tuttavia, la situazione cambia gradualmente, ma in modo evidente. Passando all'analisi del campione d'estimo del 1505 si osserva che a questa data risultano residenti nel quartiere di Santo Stefano sia Girolamo Valmarana[9], sia l'intera famiglia Sesso[10]. Si può quindi dedurre che il patronato di uno spazio sacro nella chiesa spinse i beneficiari a cambiare quartiere di residenza. Come si vedrà, i Valmarana si attivarono sia sul versante residenziale, che su quello funerario.

## I Valmarana e Santa Corona

Nel 1476 Giacomo Valmarana compra dal patrizio veneziano Orso Badoer una casa a Santa Corona, «ad oppositum rexie dicte ecclesie» [Zaupa 1998, 23], accordandosi poi nel 1480 con l'architetto Lorenzo da Bologna per il restauro e la ristrutturazione della suddetta casa [Zorzi 1925, 88]. Contemporaneamente, vengono promossi i lavori per la confessione. A questo punto sarà necessaria una lettura urbana dell'operazione intrapresa per il palazzo Valmarana. L'edificio non si configura più su scala monumentale, come era successo per i palazzi delle famiglie Porto e Thiene nella vicina Contra' Porti; non si interviene sulla modifica della *facies* di una via intera, ma al contrario bisogna immettersi entro un contesto urbano già definito, innestandosi sulla costruzione preesistente ma senza ampliarla. Il palazzo non è dunque fuori scala rispetto al contesto abitativo nel quale si inserisce. Stando alle ricostruzioni archivistiche effettuate da Giovanni Zaupa, è emerso che il palazzo Valmarana potesse trovarsi nella medesima unità edilizia della dimora dei Barbarano [Zaupa 1998, 25]. Il dato che bisogna porre in evidenza è l'esito del progetto, ovvero un palazzo patrizio definito nelle sue linee essenziali da un gusto "all'antica" esplicitamente richiesto nel contratto stipulato tra Giacomo e Lorenzo da

[7] Vicenza, Archivio di Stato, *Campione d'estimo*, b. 2, reg. 2414, 1505, ff. 38 r – 40 v.

[8] Vicenza, Fondazione di Storia Onlus, *Archivio Monza*, b. 95, ff. 7r-11r.

[9] Vicenza, Archivio di Stato, *Campione d'estimo*, b. 2, reg. 2414, 1505, f. 33 v.

[10] Ivi, f. 30 r.





**2:** Dettaglio del capitello con figure marine affrontate del portale del Palazzetto Valmarana [Fotografia dell'autore].

**1:** Facciata del Palazzetto Valmarana a Santa Corona [Fotografia dell'autore].

Bologna. È infatti sulla facciata che si può ammirare questa azione progettuale che per la Vicenza dell'epoca doveva apparire innovativa: *in primis*, il portale con i piedritti percorsi da scanalature, la ghiera dell'arco baccellata e le modanature centinate delle trifore risolte con fasce lisce prive di decorazione; anche i capitelli si distinguono dalla coeva cultura figurativa locale per l'uso del motivo decorativo di creature marine affrontate.
È stato proposto che il disassamento del portale rispetto all'asse principale del prospetto sia dovuto all'inserimento del palazzo in «segmenti urbanistici medievali a fitto contesto edilizio» [Cevese 1964, 296], quindi entro un settore cittadino già configurato a livello urbanistico. Inoltre, la facciata si sviluppa verticalmente e non orizzontalmente, come invece avviene nei palazzi nobiliari in Contra' Porti. Il prospetto della dimora instaura un dialogo diretto con l'antistante chiesa di Santa Corona, a rimarcare il legame tra la famiglia, il luogo di culto e la cappella privata. Nel complesso la facciata del palazzo non pare aderire a quella che era l'*imago urbis* tramandata dal poemetto composto da Giovanni Battista Dragonzino nel 1521, che entrando a Vicenza, non mancò di esaltare «li superbi palazzi istoriati / con fondamenti a punte adamantine», le cui facciate «fiammeggiavan di fino oro» [Dragonzino 1981, 24-25].
Sin dall'inizio del XV secolo i Valmarana cercarono sepoltura nella chiesa domenicana di Santa Corona, finché nel 1456 ottennero il patronato della cappella di San Domenico, posta sotto il campanile della chiesa. Allo scadere dell'ottavo decennio del Quattrocento



**3:** Cappella Valmarana: veduta verso la terminazione absidale nella Chiesa di Santa Corona [Fotografia dell'autore].



**4:** Cappella Valmarana veduta verso le scale e la navata centrale nella Chiesa di Santa Corona [Fotografia dell'autore].

i frati erano intenzionati ad avviare il progetto di ampliamento dell'edificio, chiedendo sostegno economico prima al Collegio dei Notai, poi giovandosi del contributo di due illustri famiglie cittadine: i Valmarana, e i Sesso. I Sesso, che dal secolo precedente godevano dei diritti di sepoltura nella vecchia cappella maggiore, nel 1482 ricevettero il patronato della nuova [Bortolan 1889, 77], mentre i Valmarana, in virtù della devozione a San Domenico, nel maggio del 1480 ottennero dal capitolo la «*capellam subterraneam seu sanctuarium subtus capellam altaris mayoris*»[11].

La critica ha finora lasciato in secondo piano la destinazione funeraria della cappella, interpretando lo spazio sottostante il coro unicamente come una cripta ove conservare la preziosa reliquia della Spina [Lorenzoni 1963, 22; Allen 2013, 688-689]. Tuttavia, grazie ai documenti archivistici inediti è possibile rivisitare la questione. Infatti, la conferma della funzione sepolcrale della cappella è data dallo spoglio del contenuto dei testamenti dei Valmarana che a vario titolo concorsero all'impresa. Non si trattò di un caso isolato, ma di una vera e propria destinazione preferenziale da parte di tutta la stirpe. Per primo, Nicolò da Valmarana, testando nel 1484 oltre a donare alla cappella sotto l'altare maggiore dei paramenti ornamentali, desidera esservi sepolto.

Ugualmente nell'ottobre del 1487 Stefano Valmarana, uno dei principali fautori della campagna edilizia assieme a Nicolò, espresse nel suo testamento il desiderio che le sue spoglie venissero collocate nella confessione di Santa Corona[12]. Seguono poi Girolamo, fratello di Nicolò, che nel 1503[13] dettò come ultima volontà che il suo corpo venisse collocato nel sepolcro di famiglia *in loco confessionis*.

L'impegno della famiglia non si fermò unicamente all'edificazione del santuario. Infatti, nel 1520 si impegnarono a mettere in opera le grate ferree a protezione dell'altare della reliquia e avevano in previsione di collocarvi una pala lapidea: di questa ci è giunto il contratto, stipulato con il maestro Francesco *quondam* Gregorio da Modena il 2 marzo 1520 [Zaupa 1990, 82-83]. Della pala, che non risulta pervenuta, se ne interessarono Marco Antonio e Ludovico Valmarana, entrambi figli di Girolamo. Il primo, nel 1525[14] lascia cento ducati affinché venisse completata, e lo stesso fa Ludovico nel 1529[15]. I due, oltre al lascito per l'ancona, desiderarono letteralmente essere sepolti nel santuario della Sacra Spina, rispettando così una tradizione principiata dai loro avi ormai mezzo secolo prima. Come ha ben spiegato Michele Bacci, essere sepolti presso una reliquia non solo consentiva al singolo di godere di un maggiore beneficio dalle liturgie in onore dei defunti, ma aveva anche un risvolto prettamente sociale, ossia quello di «commemorare i membri delle più prestigiose famiglie cittadine» [Bacci 2000, 262].

[11] Vicenza, Archivio di Stato, *Notarile Battista Zanechin*, b. 102B, quaderno 10, f. 32 bis.

[12] Vicenza, Biblioteca Civica Bertoliana, *G. da Schio*, ms. 3400, f. 73v.

[13] Vicenza, Archivio di Stato, *Notarile Pietro Dalla Costa*, b. 116, alla data 26 aprile.

[14] Vicenza, Archivio di Stato, *Testamenti in Bombacina*, 1525, alla data 22 novembre.

[15] Vicenza, Archivio di Stato, *Notarile Girolamo Pigafetta*, b. 6010, alla data 13 gennaio.

## Conclusioni

L'ultimo punto che consente di restituire appieno il ruolo della chiesa domenicana all'interno degli interessi dell'élite vicentina, è dato dal fatto che allo scadere del Quattrocento a Santa Corona sono presenti quelle famiglie che tra le loro fila potevano vantare almeno un personaggio investito del cavalierato dall'imperatore Federico III. Questi, durante la sua discesa in Italia del 1489, sostò a Vicenza, e nell'occasione si premurò di elevare al rango di cavaliere i nobili Ludovico e Marco Thiene, Gabriele da Porto, Nicolò da Valmarana e Fregnano Sesso [*Cronaca* 1884, 41]. Quando poi nel novembre del 1500 il capitolo dei frati concederà a Battista Graziani, che già godeva della nomina di conte palatino [Pagliarino 1663, 311], lo spazio ove erigere il proprio sontuoso altare, le famiglie legate al tempio che potevano vantare una investitura imperiale incrementano ancora. Se ne può dedurre che all'aprirsi del XVI secolo il tempio di Santa Corona è ormai a tutti gli effetti il luogo più illustre ove cercare la propria sepoltura e orientare la commissione di opere d'arte. Ancora una volta, il confronto con la Basilica Antoniana è significativo. Come ha dimostrato Tiziana Franco, a partire dal Trecento si assiste a un intensificarsi di richieste di sepoltura nella basilica francescana, tanto da divenire, in età carrarese, un vero e proprio «*pantheon* civico […] soprattutto del più accreditato *entourage* di corte» [Franco 2002, 261].
Da quanto finora tracciato, emerge il parallelismo tra la chiesa domenicana vicentina e quella francescana padovana, sia per quanto riguarda il ruolo di prestigio spirituale per le rispettive comunità di fedeli, che come luogo volto ad accogliere le sepolture dell'aristocrazia cittadina.

## Bibliografia

ALLEN, J. (2013). *Giovanni Bellini's Baptism of Christ in its visual and devotional context: transforming sacred space in Santa Corona in Vicenza*, in «Renaissance Studies», n. 27, 5, pp. 681-704.

BACCHI, A. (2016). *Giovanni Battista da Carona a Vicenza, l'ultima attribuzione di Stefano Tumidei*, in *Studi in onore di Stefano Tumidei*, a cura di A. Bacchi, L. M. Barbero. Venezia – Bologna, Fondazione Giorgio Cini: Fondazione Federico Zeri, pp. 137-147.

BACCI, M. (2000). *Pro remedio animae: immagini sacre e pratiche devozionali in Italia centrale (secoli XIII e XIV)*, Pisa, Edizioni ETS.

BARBIERI, F. (1987). *Vicenza città di palazzi,* Vicenza, Neri Pozza.

BATTILOTTI, D. (1980). *Vicenza ai tempi di Andrea Palladio attraverso i libri dell'estimo del 1563-1564*, Vicenza, Accademia Olimpica.

BORTOLAN, D. (1889). *Santa Corona. Chiesa e convento dei domenicani in Vicenza. Memorie storiche*, Vicenza, Tipografia Editrice S. Giuseppe.

CEVESE, R. (1964). *Considerazioni sulle asimmetrie nella architettura vicentina del primo Rinascimento*, in «Bollettino CISA», II, pp. 294-299

COZZI, E. (1989). *Vicenza*, in *La pittura nel Veneto. Il Quattrocento*, I, a cura di M. Lucco. Milano, Electa, pp. 135-148.

CRACCO, G. (1988). *Da comune di famiglie a città satellite (1138-1311)*, in *Storia di Vicenza*, II, L'età medievale, a cura di G. Cracco. Vicenza, Neri Pozza, pp. 73-138.

*Cronaca ad memoriam prateriti temporis praesentis atque futuri* (1884), a cura di G. Mocenigo, Vicenza, Tipografa Paroni.

DRAGONZINO, G. (1981). *Nobiltà di Vicenza, ristampa anastatica dell'edizione del 1525* a cura d. F. Barbieri. Vicenza, F. Fiorese.

FRANCO, T. (2002). "*Elegit sepulturam sui corporis apud ecclesiam sancti Antonii confessoris ordinis fratrum minorum*": *sepolture al Santo*, in «Il Santo», 42, pp. 261-275.

GALLO, D. (2010). *La Veneranda Arca del Santo quale espressione del ceto dirigente padovano nel Quattrocento*, in «Il Santo», 50, 2/3, pp. 401-413.

LAMPERTICO, F. (1886). *Statuti del Comune di Vicenza: 1264*, a cura di F. Lampertico, Venezia, R. Deputazione veneta di storia patria.

LOMASTRO, F. (1981). *Spazio urbano e potere politico a Vicenza nel XIII secolo: dal Regestum possesionum Comunis del 1262*, Vicenza, Accademia Olimpica.

LOMASTRO TOGNATO, F. (1992). *I Monumenta Reliquiarum di S. Corona di Vicenza*, a cura di F. Lomastro Tognato. Padova, Antenore.

LORENZONI, G. (1963). *Lorenzo da Bologna*, Venezia, Neri Pozza.

MORRESI, M. (1990). *Contra' Porti a Vicenza – Una famiglia, un sistema urbano e un palazzo di Lorenzo da Bologna*, in «Annali di Architettura», n. 2, pp. 97-120.

PAGLIARINO, B. (1663). *Croniche di Vicenza di Battista Pagliarino*, Vicenza, Giacomo Amadio.

*Statuti del Comune di Padova* (2000), a cura di G. Beltrame, G. Citton, D. Mazzon, Cittadella, Biblos.

TOMASI, M. (2009). *Memoria dei vescovi e libertas Ecclesiae: il perduto monumento funerario del beato Bartolomeo da Breganze* in *Santa Corona a Vicenza. Medioevo: immagine e storia*, a cura di A. C. Quintavalle, Milano, Electa, pp. 436-442.

VILLA, G. C. F. (2014), in LUCCO, M., *Bartolomeo Cincani detto Montagna*. Dipinti, Treviso, Zel, pp. 372-373.

ZAUPA, G. (1990). *L'origine del Palladio: Andrea di Pietro dalla Gondola da Padova a Vicenza e il Rinascimento veneto. Il teatro dei personaggi*, Padova, Centro Editoriale Veneto.

ZAUPA, G. (1998). *Architettura del primo Rinascimento a Vicenza nel laboratorio veneto*, Vicenza, La Serenissima.

ZORZI, G. (1925). *Contributo alla storia dell'arte vicentina nei secoli 15. e 16. Parte seconda, architetti, ingegneri, muratori, scultori, tagliapietre*, in *Miscellanea di Storia veneto-tridentina della R. deputazione di storia patria*, serie IV, vol. II, Padova, Litotipo.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Vicenza, Archivio di Stato, Campione d'estimo, b. 1, reg. reg. 2412A, 1477.

Vicenza, Archivio di Stato, Campione d'estimo, b. 2, reg. 2414, 1505.

Vicenza, Archivio di Stato, Corporazioni Religiose Soppresse, Annali del Convento dal 1243 al 1699, b. 76.

Vicenza, Archivio di Stato, Notarile, bb. 116, 102B, 6010.

Vicenza, Biblioteca Civica Bertoliana, G. da Schio, ms. 3400.

Vicenza, Fondazione di Storia Onlus, Archivio Monza, b. 95.

# PADOVA, LA CITTÀ DEL SANTO: ANALISI DELLA TRASFORMAZIONE DA CITTÀ GIUSTINIANA A CITTÀ ANTONIANA

Alice Mattias

*Abstract*

*Padua is the site of the place of worship of the Franciscan friar St. Antony of Lisbon. Chosen by the Portuguese saint as his final resting place, Padua named him along with others as patron-founder of the new medieval municipality. The result was a kind of competition between the Franciscans and the Benedictines, which favored the development of Padua's suburbs. The paper analyses the evolution of this area in light of the construction of the basilicas of St. Anthony and St. Justina.*

*Keywords*

*Padua; St. Justina; St. Anthony*

## Introduzione

A Padova, giunti nel grande invaso di Prato della Valle, spicca la mole di Santa Giustina. La basilica, importante luogo di culto, conserva numerose opere d'arte, tra cui il *Martirio di Santa Giustina*, pala d'altare dipinta nel 1575 da Paolo Veronese. La scena proposta è il drammatico momento dell'uccisione della santa, avvenuto nel 304 d.C. Tuttavia, in secondo piano, non vi è un'ambientazione di epoca romana o l'edificio che conserva le spoglie della martire, ma invece spicca la basilica di Sant'Antonio. La scelta non è casuale: l'acquisizione dell'immagine del Santo nell'identità civica ha comportato, dal Duecento in poi, il definitivo sorpasso di Sant'Antonio rispetto ai precedenti patroni (Santa Giustina, San Prosdocimo e San Daniele) [Rigon 2002, 180-183]. L'apparente scelta contraddittoria proposta dal pittore, in realtà, incarna il passaggio dalla città giustiniana, identificabile nella figura martiriale di Santa Giustina, alla città antoniana, visibile sullo sfondo della scena, e questa metamorfosi ha inciso nello sviluppo dell'importante area padovana di Prato della Valle.

## L'area di Prato della Valle e il culto dei santi patroni

L'antica *Patavium*, secondo la tradizione, è stata fondata nel 1182 a.C. da Antenore lungo le sponde del fiume *Meduacus*, l'attuale Brenta, che, a seguito di una variazione idrografica, sarà poi sostituito nel Medioevo dal *Retenus*, l'odierno Bacchiglione. A sud della

© Aisu International 2020



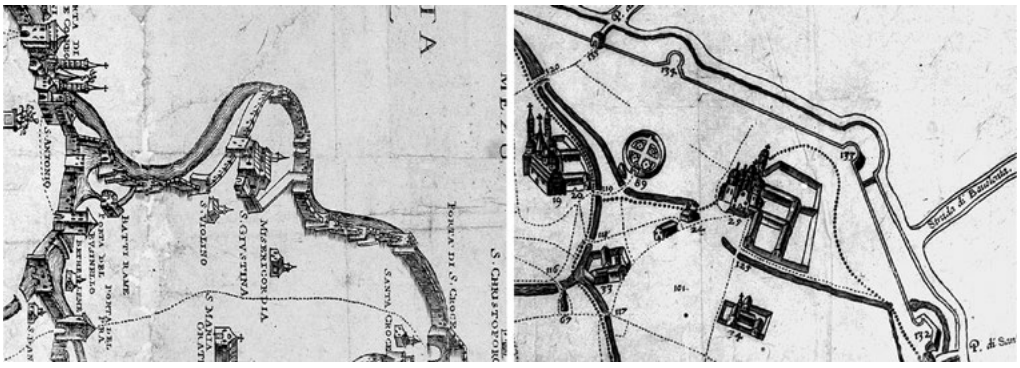
**1:** Paolo Veronese, Martirio di Santa Giustina, 1575. Dettaglio.

grande ansa del corso d'acqua, delimitante il primo nucleo abitato dell'odierna Padova, si sviluppò un'area conosciuta come Campo Marzio. Questo ampio slargo, posto fuori dalle antiche mura della città, è da sempre stato un luogo di transito, caratterizzato dalla presenza delle strade per Este e Adria, di alcuni edifici pubblici, come il teatro *Zairo*, e di una zona cimiteriale [Bosio 1986, 37-46; Zampieri 2003, 13-35]. Proprio in quest'area, oggi denominata *Prato della Valle*, sono avvenute le persecuzioni dei primi cristiani ed è qui che è stata martirizzata Santa Giustina [Prevedello 1999, 175-205].
Fin da subito la sepoltura della santa è stata luogo di culto e, pertanto, la comunità cattolica ha innalzato una prima cappella cimiteriale, poi riedificata in forma basilicale dal prefetto del pretorio Oplione (V secolo d.C.) [Bresciani Alvarez 1970, 69-74]. La scelta di ampliare la struttura religiosa sembrerebbe connessa non solo alla conservazione del ricordo della martire, ma anche al fatto che la nascente Chiesa padovana scelse di intitolarsi proprio con il nome di Santa Giustina, come testimoniano dei documenti del IX-XI secolo [Collodoro 1986, 51]. La stessa Chiesa padovana ha poi posto, accanto a Santa Giustina, i patroni San Prosdocimo, primo vescovo di Padova e quindi diretto protettore della cattedra vescovile, e San Daniele, diacono padovano, anch'esso martirizzato durante la persecuzione di Diocleziano. Tuttavia, se a San Prosdocimo sarà edificato nel V secolo il sacello tuttora esistente nella basilica di Santa Giustina [Bresciani Alvarez 1970, 69-74; Zovatto 1970, 21-39], sarà invece il corpo di San Daniele, ritrovato nel 1075, a

essere spostato da Santa Giustina alla cattedrale. Nasce così una disputa sul possesso delle reliquie del santo, risolta poi nella costruzione della chiesa di San Daniele, posta al confine tra le giurisdizioni di Santa Giustina e della cattedrale [Necchi 2008, 41-56].

## Il "governo" dei Benedettini di Santa Giustina

La basilica di Santa Giustina è, quindi, direttamente sottoposta all'egemonia vescovile. Tale controllo si evidenzia proprio nel fatto che nell'VIII secolo è il vescovo Rorio ad affidare a una comunità monastica benedettina lo *xenodochium*, cioè l'ospizio destinato ad accogliere i devoti viandanti e da lui edificato accanto alla tomba di Santa Giustinam [Fassera 1980, 8-11]. Tale scelta non è stata casuale: la Regola benedettina ha come cardine l'alternanza della preghiera e del lavoro, ma dà anche molta importanza all'ospitalità dei pellegrini.
I Benedettini, nonostante invasioni e saccheggi, sono riusciti fin da subito a consolidare la loro presenza. Le frequenti donazioni terriere hanno contribuito a estendere la loro opera oltre le mura del monastero, dando un nuovo impulso alle attività agricole, artigianali e commerciali.
Il 26 febbraio 1077 un placito sentenziò l'appartenenza di Prato della Valle e degli edifici vicini, tra cui lo *Zairo*, all'abbazia di Santa Giustina [Rigon 1980, 61-62]. È da questo momento che la storia di Prato della Valle diventa inevitabilmente connessa con il limitrofo monastero benedettino e, in particolare, l'assetto dell'area è modificato dalla politica di regolamentazione delle acque attuata dai monaci. Infatti, nel X secolo, il monastero ottiene la concessione dal vescovo per utilizzare le acque del vicino fiume, così da intensificare le attività dei mulini [Bortolami 1988, 285]. Invece, con il consenso comunale, tra il 1228 e il 1229 i Benedettini deviano le acque del Bacchiglione a Santa Croce e creano il *fossatum*, l'attuale canale Alicorno. Tale opera idraulica, ora parzialmente tombata, delimita tutta l'area monastica e alimenta l'abbazia, i nuovi mulini e le vasche per la pesca [Bortolami 1988, 308-309; Rigon 1980, 71-73]. Nel Quattrocento, all'incrocio tra la nuova fossa di Santa Giustina e il canale di Santa Chiara, è stato costruito il Maglio carrarese [Billanovich 1984, 231-253].



**2:** Vincenzo Dotto, Incisioni per *Padova circondata dalle muraglie nuove e vecchie*. Dettaglio di Prato della Valle [in Portenari 1623].

Per quanto riguarda l'evoluzione architettonica della basilica di Santa Giustina, il devastante terremoto del 1117 ha distrutto l'abbazia, ma l'agiatezza economica raggiunta dai Benedettini permette l'immediata ricostruzione del complesso [Bresciani Alvarez 1970, 75-81; Pepi 1966, 22-51]. In seguito, gli ampliamenti della basilica riguardano la costruzione della cappella di San Luca, realizzata agli inizi del XIV secolo per accogliere l'arca dell'Evangelista, e la ridefinizione dell'area del presbiterio, l'attuale zona del Coro Vecchio, nella seconda metà del XV secolo [Bresciani Alvarez 1970, 97-106; 111-116]. Tra questi due interventi intercorre un lungo periodo di decadenza, che non solo interesserà la comunità di Santa Giustina, ma molti monasteri benedettini. Paradossalmente, l'autonomia dell'abbazia promossa dalla Regola benedettina diventa uno svantaggio e, infatti, la progressiva erosione dei patrimoni, il calo del numero dei religiosi e il rilassamento della disciplina monastica portano all'instaurazione del regime della commenda. I pontefici, pertanto, scelgono di affidare i monasteri ad amministratori esterni, con l'intento di risollevarne lo stato di decadenza, ma così facendo il titolo di abate diventa un privilegio per laici ed ecclesiastici secolari, i quali, estranei alla comunità e spesso provenienti da nobili famiglie, percepiscono i redditi del monastero fino a quando non è eletto o nominato un nuovo superiore [Pepi 1970, 360].

## L'arrivo dei Francescani e la costruzione della basilica di Sant'Antonio

Fino al 1230, la crescita edilizia dei nuovi settori urbani è favorita dalle fondazioni monastiche, che costituiscono i nuclei di aggregazione da cui poi si irradia la lottizzazione circostante. Anche l'area di Prato della Valle si arricchisce di nuovi edifici religiosi, tutti sottoposti alla giurisdizione dell'abbazia di Santa Giustina [Puppi 1986, 88-94]. La piazza, inoltre, diventa un polo di aggregazione sempre più importante, essendo la sede del mercato cittadino e delle fiere stagionali, e per questo motivo, i Benedettini e il vescovado si scontrano ripetutamente sui vantaggi economici derivanti dall'uso di tale area. Se da una parte i monaci riescono a inserirsi bene nell'organismo ecclesiastico diocesano, vista anche la loro partecipazione nelle diverse elezioni vescovili, dall'altra parte il vescovo non vuole perdere i suoi privilegi sui mercati, le acque e i mulini [Collodo 1986, 61-64]. Sarà l'istituzione del Comune nel 1138 e l'arrivo dei Frati Minori a Santa Maria Mater Domini a mutare gli equilibri: ora, infatti, i redditi percepiti dal vescovado vanno direttamente all'amministrazione comunale, mentre l'influenza religiosa di Santa Giustina inizia ormai a scemare [Rigon 1980, 79-80].
L'antica chiesetta di Santa Maria Mater Domini, dove tra il 1220 e il 1225 sorse l'abitazione dei Frati, non era ancora in diretta relazione con l'invaso di Prato della Valle ma si presentava rinserrata dal ramo del Bacchiglione e raggiungibile dalla città mediante un percorso articolato [Lorenzoni 1973, 76-77]. Nel 1231, con la morte di Sant'Antonio e l'immediata canonizzazione, si decide di costruire subito una nuova chiesa per accogliere il corpo del Santo, ma questo è inizialmente impedito da una contesa tra le Clarisse dell'Arcella e i Frati di Santa Maria Mater Domini. Infatti, le prime custodivano il luogo dove effettivamente era morto il Santo, mentre i secondi volevano far rispettare



**3:** La chiesa di Sant'Antonio dalla strada medievale di via del Santo e dalla novecentesca via Luca Belludi [Fotografie dell'autrice].

le ultime volontà di Sant'Antonio, il quale voleva essere seppellito nella chiesetta dedicata alla Madonna. Per impedire una guerra civile, intervennero il ministro provinciale francescano e le autorità civili e religiose, ottenendo la riappacificazione tra i due contendenti e il solenne trasporto del corpo del Santo dall'Arcella a Santa Maria Mater Domini [Baggio 2012, 40-41].
La costruzione della basilica è suddivisibile in diverse fasi. La prima (1238-1256), di committenza francescana, è quella meno documentata. Il cantiere è attivo nel 1238, come riporta il testamento di *Buffonus de Bertholoto*, e i lavori sono avviati nella zona delle navate e del transetto, che presentano caratteristiche costruttive omogenee [Bresciani Alvarez 1994, 217-226; Marangon, Bellinati 1981, 197].
La seconda fase (1256-1263) è connessa alla cacciata da Padova del tiranno Ezzelino da Romano e al ripristino del Comune. Infatti, le istituzioni civiche, pensando che la liberazione della città fosse dovuta all'intercessione del Santo, iniziarono a sostenere economicamente la costruzione della basilica [Marangon, Bellinati 1981, 199; Rigon 2002, 179-181]. L'intervento comunale, le indulgenze concesse da papa Alessandro VI e le ingenti somme provenienti dall'*officium fidei* permisero l'iniziale conclusione dell'edificio [Marangon 1985, 70-78]. La basilica si doveva presentare, secondo lo studioso Salvatori, come un edificio a croce longitudinale con un'abside conclusiva e una copertura di volte a crociera senza cupole [Salvatori, 1981, 31-81].
La terza e ultima fase (1263-1310) inizia con la traslazione della tomba di Sant'Antonio in una chiesa definita «nuova» e con la conseguente ricognizione del corpo, che permette il ritrovamento della lingua incorrotta alla presenza del ministro generale francescano Bonaventura da Bagnoregio e di dodici rappresentanti della città [Lorenzoni 1981, 19-20]. L'evento aumenta l'afflusso dei pellegrini e, per permettere l'ampliamento del cantiere antoniano e la sua conclusione, il Comune istituisce nel 1265 un finanziamento annuo di *quatuor milia librarum* e una commissione di controllo [Marangon, Bellinati 1981, 202]. È in questa fase che si realizzano l'attuale abside e il sistema delle

cupole, nella cui progettazione sembrerebbe coinvolto il frate Giacomo da Pola, quale soprastante del cantiere [Puppi 1975, 179-185]. Tuttavia, vi sono ancora delle controversie sulla datazione delle cupole e, infatti, studiosi come Lorenzoni e Bresciani Alvarez pensano che la loro costruzione sia proseguita oltre il 1310, mentre la Valenzano propone l'unitarietà progettuale della basilica e delle cupole già a partire dal 1263 [Bresciani Alvarez 1994, 153-154; Lorenzoni 1981, 27-30; Valenzano 2012, 65-78].
L'impatto urbanistico della basilica del Santo ha comportato la creazione di una piazza antistante, funzionale per l'accoglienza dei pellegrini e per la predicazione, e di una strada laterale di collegamento con il centro cittadino, la cui posizione permette di esaltare notevolmente la veduta angolare della fabbrica [Baggio 2012, 39, n. 16; Marangon 1985, 83-84].

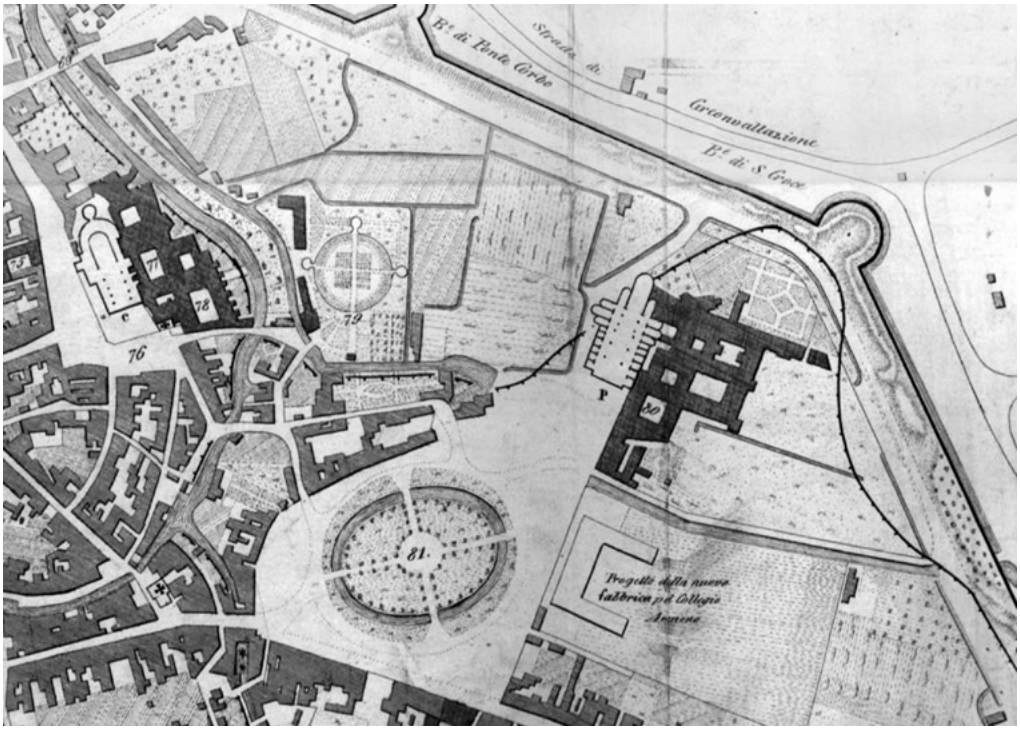
## La competizione dimensionale tra Sant'Antonio e la ricostruita Santa Giustina

Il 3 febbraio 1408 Ludovico Barbo è designato abate di Santa Giustinada papa Gregorio XII. Il suo arrivo nell'abbazia padovana ha implicato il termine del regime della commenda, a favore invece del rilancio dei Benedettini a Padova e, in poco tempo, in tutta Italia. Tale riforma ha portato nel 1419 alla formazione della Congregazione *De Unitate* o *De Observantia* o ancora *S. Justinae de Padua*, in onore del monastero da cui aveva avuto origine [Trolese 1983, 142-143; 158-159]. Solo nel 1504, con l'annessione dell'abbazia di Montecassino, il papa Giulio II decise di cambiarle il nome in Congregazione *Cassinese* [Trolese 2004, 103-106].
Alla guida dei cenobi aderenti a tale riforma vi era il Capitolo Generale, cioè una forma di governo comunitaria, che avrebbe garantito l'unità dei monasteri da un punto di vista rituale, religioso e anche architettonico [Bisson 2009, 129-130]. Infatti, al momento dell'adesione di un cenobio alla riforma, le chiese e i monasteri conservavano inizialmente la loro antica sistemazione, per poi essere aggiornati, tenendo conto delle variazioni liturgiche e conventuali introdotte dal Capitolo Generale. Anche la basilica di Santa Giustina ha subito una simile procedura e ha dovuto attendere fino al 1520 per poter essere definita secondo i nuovi canoni. Sicuramente tale attesa è stata condizionata dalla modifica delle mura cittadine, avvenuta dopo l'assedio nella guerra contro la Lega dei Cambrai del 1509 [Bresciani Alvarez 1970, 141, n. 5; Pepi, 1966, 193]. Proprio in questo momento si avvia l'importante ampliamento dimensionale della costruzione, che porterà la basilica di Santa Giustina a imporsi sempre di più su Prato della Valle e a mettersi in diretta competizione con la vicina chiesa di Sant'Antonio. In realtà, la stessa struttura longitudinale del Santo, insieme con quella centralizzata di SAN Marco a Venezia, condizionerà l'impianto architettonico di SANTA Giustina. La chiesa, infatti, presenta la zona della crociera articolata sullo schema a *quincunx* di origine bizantina e, con l'aggiunta delle navate, acquista uno sviluppo significativamente longitudinale che la rende più conforme alle necessità della Congregazione Cassinese. Pertanto, si realizza una commistione spaziale, dove le proporzioni dell'ordine ionico e la grande monumentalità dell'impianto si fondono con la verticalità e la luminosità delle cupole



**4:** Santa Giustina vista da Prato della Valle [Fotografia dell'autrice].

[Gallimberti 1963, 140; 154]. Tale monumentalità, inoltre, sembra trovare una giustificazione nel fatto che la vittoria della battaglia di Lepanto sia avvenuta il 7 ottobre 1571, cioè il giorno della festa di Santa Giustina.
Le complicate vicende costruttive di Santa Giustina vedono coinvolti diversi proti dal 1516 al 1606, anno di consacrazione della basilica [Bresciani Alvarez 1970, 123-165]. Tra di essi vi è Andrea Moroni, architetto coinvolto anche nei lavori del vicino Orto Botanico. È il 29 giugno 1545 quando il Consiglio dei Pregadi della Repubblica di Venezia decide di istituire l'Orto Botanico e nel luglio successivo si procede al contratto d'affitto del terreno con i Benedettini. Infatti, l'area scelta è proprio quella posta tra gli edifici di Santa Giustina e Sant'Antonio, caratterizzata dalla presenza dell'acqua lungo tutto il suo perimetro [Dal Piaz, Rippa Bonati 1995, 33-54].
L'inserimento dell'Orto Botanico ha comportato il distacco fisico tra le due costruzioni ecclesiastiche. Saranno i successivi lavori all'invaso di Prato della Valle, progettati nel Settecento da Andrea Memmio, a riunificare quest'area di Padova [Puppi 1986, 108-145]. Infatti, quando nel 1767, dopo un'aspra lotta politica, la piazza passò dalla proprietà dei Benedettini a quella dell'amministrazione cittadina, si sentì la necessità di creare uno spazio non più al servizio del monastero, ma radicato nella città e per questo motivo si pose come perno centrale l'Isola Memmia e nel Novecento si collegò la vicina basilica del Santo con l'attuale via Luca Belludi.




**5:** Prato della Valle prima dell'apertura di via Luca Belludi [in *Pianta in Guida di Padova e della sua provincia*, 1842].

## Conclusioni

L'arrivo degli Ordini mendicanti a Padova e la trasformazione di Sant'Antonio da «*pater Padue*» religioso a «*patronus civitatis*» hanno, dunque, inciso nella trasformazione dell'area di Prato della Valle. La città di Padova è ora presentata simbolicamente come la «*Ierusalem novam*» e la basilica di Sant'Antonio è diventata con le sue otto cupole, di cui una a forma di cono come il Santo Sepolcro, la principale rappresentazione iconografica della città [Baggio 2012, 62]. Tuttavia, l'angelo con la tromba, incarnazione dello stesso Sant'Antonio e posto sulla punta più alta della basilica antoniana, non è solo. A pochi metri da esso, vi è la vicina statua di Santa Giustina, che svetta dalla cupola maggiore della basilica benedettina. Ed è proprio quest'ultima a essere scambiata per il luogo della tomba del Santo: infatti, se non si conosce la città di Padova, la chiesa di Santa Giustina si presenta maggiormente visibile, vista la sua posizione sul grande invaso di Prato della Valle, mentre la struttura del Santo appare più nascosta. Possiamo, quindi, affermare che, nella competizione dimensionale tra i due ordini, ne è uscito favorito quello Benedettino, mentre Sant'Antonio ha conquistato il primato nel riconoscimento cittadino.

# Bibliografia

## *Monografie*

BOSIO, L. (1986). *L'età preromana e romana*, in *Prato della Valle. Due millenni di storia di un'avventura urbana*, a cura di L. Puppi, Limena/Padova, Signum, pp. 37-49.

*Guida di Padova e della sua provincia* (1842), Coi tipi del Seminario, Padova.

LORENZONI, G. (1973). *Medioevo padovano*, in *Padova. Ritratto di una città*, Vicenza, Neri Pozza

MARANGON, P. (1985). *Gli Studia degli ordini mendicanti*, in *Storia e cultura a Padova nell'età di sant'Antonio*, Convegno internazionale di studi (Padova-Monselice, 1-4 ottobre 1981), Padova, Antoniana, pp. 343-380.

NECCHI, E. (2008). *I "sanctissimi custodes" della basilica di Santa Giustina a Padova*, Firenze, SISMEL Edizioni del Galluzzo.

PEPI, R. (1966). *L'abbazia di Santa Giustina in Padova. Storia e arte*, Padova, Edizioni Monaci Benedettini.

PEPI, R. (1970). *Cenni storici sulla Basilica e sulla Badia di Santa Giustina*, Castelfranco Veneto, Edizioni del Grifone.

PORTENARI, A. (1623). *Della Felicità di Padova,* Padua presso Pietro Paolo Tozzi.

RIGON, A. (2002). *Dal Libro alla folla. Antonio di Padova e il francescanesimo medievale*, Roma, Viella.

TROLESE, F. G. B. (1983), *Ludovico Barbo e S. Giustina*, Roma, Pontificia Università Lateranense.

ZAMPIERI, G. (2003). *La Tomba di San Luca Evangelista. La cassa di piombo e l'area funeraria della Basilica di Santa Giustina in Padova*, Roma, L'Erma di Bretschneider.

## *Saggio in volume collettaneo*

BAGGIO, L. (2012). *Le committenze dei cantieri architettonici del Santo di Padova dal 1231 al 1310*, in *Padova 1310. Percorsi nei cantieri architettonici e pittorici della Basilica di Sant'Antonio*, Atti del convegno (Padova, Basilica del Santo, 20 maggio 2010), a cura di L. Baggio, L. Bertazzo, Padova, Centro studi padovani, pp. 33-64.

BILLANOVICH, M. C. (1984). *Per la storia del lavoro nel Quattrocento: il Maglio di Padova*, in *Viridarium floridum. Studi di storia veneta offerti dagli allievi a Paolo Sambin*, Padova, Editrice Antenore, pp. 231-253.

BISSON, M. (2009). *Santa Giustina di Padova e San Giorgio Maggiore di Venezia: musica, architettura e liturgia in due grandi monasteri benedettini del Veneto*, in *I luoghi e la musica*, a cura di F. Pezzopane, Roma, Ismez, pp. 129-148.

BORTOLAMI, S. (1988). *Acque, mulini e folloni nella formazione del paesaggio urbano medievale (secoli XI-XIV): l'esempio di Padova*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XVI*, Bologna, Cappelli, pp. 279-321.

BRESCIANI ALVAREZ, G. (1970). *La Basilica di S. Giustina nelle sue fasi storico-costruttive*, in *La basilica di S. Giustina. Arte e storia (1970)*, Castelfranco Veneto, Edizioni del Grifone, pp. 67-165.

BRESCIANI ALVAREZ, G. (1994). *L'architettura nel complesso del Santo: basilica e convento*, in *La Basilica del Santo. Storia e Arte,* Roma-Padova, Ed. De Luca, pp. 135-199.

COLLODO, S. (1986). *Il Prato della Valle nel Medioevo*, in *Prato della Valle. Due millenni di storia di un'avventura urbana*, a cura di L. Puppi, Limena/Padova, Signum, pp. 51-67.

DAL PIAZ, V., RIPPA BONATI, M. (1995). *L'Horto medicinale dello Studium patavinum: progetto e rappresentazione*, in *L'Orto botanico di Padova 1545-1995*, a cura di A. Minelli, Venezia, Marsilio, pp. 33-54.

FASSERA, P. (1980). *Il monachesimo benedettino e i suoi inizi a Padova e nel territorio padovano*, in *I Benedettini a Padova e nel territorio padovano attraverso i secoli. Saggi storici sul movimento benedettino a Padova*. Catalogo della mostra storico-artistica nel XV centenario della nascita di San Benedetto, a cura di A. De Nicolo Salmazo, F.G. Trolese, Treviso, pp. 1-16.

LORENZONI, G. (1981). *Cenni per una storia della fondazione della basilica alla luce dei documenti (con ipotesi interpretative)*, in *L'edificio del Santo di Padova*, a cura di G. Lorenzoni, Vicenza, Neri Pozza, pp. 17-30.

MARANGON, P., BELLINATI, C. (1981). *La Basilica del Santo nei documenti d'archivio e storico-letterari delle origini al 1405*, in *L'edificio del Santo di Padova*, a cura di G. Lorenzoni, Vicenza, Neri Pozza, pp. 187-228.

PREVEDELLO, G. (1999). *Santa Giustina*, in *Santi e beati della diocesi di Padova*, Padova, Gregoriana Libreria Editrice.

PUPPI, L. (1975). *La Basilica del Santo (con l'Oratorio di S. Giorgio e la Scoletta del Santo)*, in *Padova basiliche e chiese*, a cura di C. Bellinati, L. Puppi, Vicenza, Neri Pozza, pp. 167-198.

PUPPI, L. (1986*). Il Prato della Valle in età moderna*, in *Prato della Valle. Due millenni di storia di un'avventura urbana*, a cura di L. Puppi, Limena/Padova, Signum, pp. 69-173.

RIGON, A. (1980). *Un abate e il suo monastero nell'età di Ezzelino da Romano: Arnaldo da Limena e S. Giustina di Padova,* in *S. Benedetto e otto secoli (XII-XIX) di vita monastica nel padovano*, Padova, Antenore, pp. 56-86.

SALVATORI, M. (1981), *Costruzione della Basilica dall'origine al secolo XIV*, in *L'edificio del Santo di Padova*, a cura di G. Lorenzoni, Vicenza, Neri Pozza, pp. 31-81.

TROLESE, F. G. B. (2004), *L'irradiazione della Riforma benedettina di Santa Giustina*, in *Santa Giustina e il primo cristianesimo […]*, pp. 101-114.

VALENZANO, G. (2012). *Il cantiere architettonico del Santo nel 1310*, in *Padova 1310. Percorsi nei cantieri architettonici e pittorici della Basilica di Sant'Antonio*, Atti del convegno (Padova, Basilica del Santo, 20 maggio 2010), a cura di L. Baggio, L. Bertazzo, Padova, Centro studi padovani, pp. 65-78.

ZOVATTO, P. L. (1970). *L'Oratorio Paleocristiano di S. Giustina a Padova*, in *La basilica di S. Giustina. Arte e storia* (1970), Castelfranco Veneto, Edizioni del Grifone, pp. 19-63.

### *Articolo in rivista*

GALLIMBERTI, N. (1963), *La tradizione architettonica religiosa tra Venezia e Padova*, in «Bollettino del Museo Civico di Padova», vol. LII, pp. 115-192.

# L'EDILIZIA DEGLI ORDINI MENDICANTI A SIENA TRA LA SECONDA METÀ DEL DUECENTO E IL TRECENTO: CANTIERI, MATERIALI E ASSETTI TOPOGRAFICI

Marie-Ange Causarano

*Abstract*

*Convents of the Mendicant Orders had a key role in shaping the topographical layout of medieval cities. In Siena, the convent of the Carmelites, located in Pian dei Martellini near the area of the oldest urban settlement, and the convent of the Servites, in the southern part of the city, were both built in recently urbanised areas next to the 13th-century walls. The study of the two convents and their surroundings illustrates the actions of civic authorities, religious orders and the workforce.*

*Keywords*

*Medieval architecture; Siena; City walls*

## Introduzione

Per Siena, la seconda metà del XIII e gli inizi del XIV secolo costituiscono l'apice di un formidabile sviluppo urbano. La presenza della Chiesa si materializza in maniera crescente fin dall'inizio del Duecento, quando numerosi luoghi di culto si inseriscono organicamente nella trama sempre più fitta di strade, fondaci e case che caratterizza l'espansione della città comunale.

Tra gli elementi che qualificano lo spazio e il tessuto edilizio, i conventi degli ordini mendicanti svolgono un ruolo fondamentale nello sviluppo e nella progressiva trasformazione dell'assetto topografico urbano. Tali modifiche si accompagnano in alcuni casi alla costruzione di grandi complessi architettonici, per la cui edificazione gli ordini religiosi beneficiano di abbondanti donazioni, elargite spesso delle stesse autorità comunali. A partire dagli anni '60 del Duecento, infatti, tutta una serie di sovvenzioni e di elargizioni in denari e materiali da costruzione (calcina, mattoni, ecc.) vengono registrate e regolamentate negli Statuti della città, a testimonianza dello stretto rapporto tra istituzioni comunali e ordini mendicanti: negli Statuti del 1262, ad esempio, sono stabilite elargizioni annue per 50.000 mattoni al convento di Santa Maria dei Servi e a quello di Sant'Agostino, 25.000 per il convento di San Francesco, 10.000 per la chiesa di Santa Maria al Monte Carmelo (oggi chiesa e convento di San Niccolò al Carmine). Tali donazioni vengono confermate anche negli Statuti del 1309 – con l'eccezione della chiesa del Carmine che, a tale data, era

© Aisu International 2020

probabilmente a uno stadio già avanzato di costruzione – insieme all'elargizione di 25.000 mattoni annui al convento di San Domenico, aumentata fino a 100.000 unità negli anni di maggiore crescita edilizia. L'importanza assunta da questi complessi architettonici è tale che dopo la peste del 1348 e la grave crisi economica che colpì la città, gli unici cantieri a restare attivi furono – oltre alla fabbrica del grande ospedale di Santa Maria della Scala sul colle del Duomo – proprio quelli degli ordini mendicanti.
Come in molte altre città medievali, a Siena le chiese dei Carmelitani, dei Serviti, degli Agostiniani e dei Francescani furono generalmente costruite lungo il perimetro esterno della città duecentesca, in genere nei pressi delle principali porte di accesso, in sintonia con lo sviluppo dei borghi collocati lungo le zone periferiche della città [Moretti 2001, 55-68]. Le autorità cittadine, pressate dai flussi d'inurbamento e dai problemi aperti dal continuo aumento del numero di abitanti, impararono presto – anche grazie a una stretta collaborazione con gli ordini mendicanti – a organizzare e indirizzare il processo di urbanizzazione e di annessione, nella maggioranza dei casi positivamente concluso [Piccinni 2019, 10-18]. I complessi monastici dei Serviti e dei Carmelitani, oggetto del contributo, rappresentano due casi emblematici dell'interazione tra il "monumento", le mura e il contesto urbano in cui si inseriscono e si sviluppano (Fig. 1).

## Il convento dei Serviti e l'accesso sud alla città

La basilica di Santa Maria dei Servi fu costruita a breve distanza della via Francigena, la principale viabilità urbana, all'estremità sud di Siena. Si situava originariamente negli




**1:** A sinistra, il circuito murario di Siena alla metà del XIII secolo; a destra, le mura del XIV secolo. Nei due schemi urbani sono in evidenza: il Campo (1), Duomo (2), Ospedale di Santa Maria della Scala (3), Porta Camollia (4), Porta Ovile (5), Porta Pispini 86), Porta Nuova o Romana (7), Porta Tufi (8), Porta San Marco (9), Porta Laterina (10), Porta Fontebranda (11); la basilica dei Servi (A) e il convento del Carmine (B) [GIS di Siena, LIAAM, Università di Siena].




**2:** A sinistra, veduta aerea della parte meridionale della città [Google Earth]. In evidenza, il convento e la basilica dei Servi e la successione delle porte di accesso alla città: Porta S. Maurizio (1), Porta di Castel Montone o Romana (2), Porta Romana (3). A destra, Porta S. Maurizio [Fotografia dell'autrice].

spazi esterni alle mura, in prossimità dell'antica Porta di San Maurizio (fine XII- inizio XIII secolo), accesso meridionale alla città ricostruito più volte tra il pieno Duecento e il Trecento man mano che i borghi a sud di Siena, cresciuti lungo la strada, venivano progressivamente inglobati dai diversi ampliamenti delle mura. Diversamente da altre città medievali, infatti, a Siena fino a tutto il XIII secolo nessun nuovo circuito murario arrivò a includere completamente il precedente: i borghi che si andavano sviluppando fuori dal vecchio nucleo furono progressivamente inglobati con una serie di accrescimenti parziali delle mura e solo nel Trecento si progettò *ex novo* la costruzione di un nuovo grande tracciato, terminato nell'ultimo quarto del XV secolo.
Durante la seconda metà del Duecento, dal crinale che affiancava la valle a sud-est della città, le mura giunsero a scavallare la Francigena e lì fu eretta la nuova «porta iusta stratam» (detta anche Porta di Castel Montone o Porta Romana), che sostituì nella funzione la più interna Porta di San Maurizio, assorbita nel tessuto urbano [Balestracci, Piccinni 1977, carta n. 2]; questa seconda porta sarebbe divenuta, a sua volta, inutile con la costruzione del più esterno e imponente degli accessi a sud della città, Porta Nuova o Romana (Fig. 2). Nel giro di poco più di un secolo, quindi, ben tre porte scandirono il progressivo ampliamento dello spazio urbano in quest'area: lungo la via Francigena si strutturò tutto il tessuto edilizio due e trecentesco a sud di piazza del Campo, area che nella prima età comunale era rimasta relativamente ai margini dello sviluppo urbanistico. Nel corso dell'XI e del XII secolo, infatti, il borgo di Camollia, posto a nord dell'antica *civitas* vescovile, era stato oggetto del primo grande ampliamento delle mura, che tracciarono il confine della nuova *forma urbis*, mentre l'area a sud di piazza del Campo ne era rimasta fuori.
Di questa prima espansione a sud resta testimonianza nella già nominata Porta di San Maurizio, oggi quasi completamente inglobata nel tessuto urbano e modificata in età moderna nella parte superiore; si conservano però gli stipiti, realizzati in filari di pietre

calcaree alternati a laterizi, le mensole d'imposta a conci arrotondati e il soprastante arco a tutto sesto in mattoni graffiati [Gabbrielli 2010, 86-87; Ascheri 2000, 41]. Pochi resti architettonici, dunque, ma importanti dal punto di vista della storia edilizia senese perché proprio qui – come in altre porte urbiche dello stesso periodo – si impiegano laterizi di nuova fabbricazione, non di reimpiego, graffiati a scopo decorativo.
Poco dopo la metà del XIII secolo, dunque, sul colle di Castel Montone – area posta al di fuori dell'antica Porta di San Maurizio ma a ridosso della "nuova" porta (la seconda delle tre) situata nei pressi della chiesa di San Leonardo –, i Serviti, già presenti nell'area da almeno due decenni, in accordo con il Comune e grazie a una donazione di terreni da parte della ricca famiglia Tolomei, iniziarono a costruire la loro basilica nel luogo dove sorgeva la chiesa parrocchiale di San Clemente (da ciò l'intitolazione della basilica di San Clemente in Santa Maria ai Servi). La presenza di una chiesa antecedente la costruzione del convento rimanda a quanto già osservato da Antonio Rigon sulla politica territoriale urbana degli ordini mendicanti, là dove i processi di insediamento all'interno del tessuto cittadino sembrano in alcuni casi «inserirsi in un piano di ristrutturazione dell'organizzazione parrocchiale in rapporto con processi di trasformazione dei centri abitati» [Rigon 1999, 230]. A Siena, i nuovi ordini mendicanti si inseriscono in un processo di lenta genesi del sistema parrocchiale cittadino all'interno del tessuto urbano, trasformazione che interessò anche le forme ed il senso della presenza della Chiesa nella nuova topografia della città medievale [Pellegrini 2004, 457].
Il cantiere di costruzione della basilica dei Servi iniziò dopo la metà del Duecento ma i lavori procedettero a rilento. Tra la seconda metà-fine del Duecento e i primi decenni del Trecento è probabilmente inquadrabile l'edificazione della parte anteriore dell'edificio, di cui resta ben visibile il fianco sinistro (Fig. 3), caratterizzato da un paramento a fasce alterne di calcare e laterizi, tipici di quella «bicromia struttiva» [Moretti 1982, 62-71] che caratterizza numerosi edifici religiosi romanici dell'area senese ispirati alla cappella di San Galgano a Montesiepi (1185 ca.). In tutti questi casi, la bicromia è attuata con notevole rigore formale e coerenza d'impostazione: tre filari di mattoni, posti generalmente di fascia, alternati a un filare di conci squadrati di calcare all'incirca della stessa altezza, in modo da creare un motivo a "bande" alternate.
La parte posteriore dell'edificio religioso fu completata entro la metà del XV secolo, con il transetto e le cappelle terminali in stile gotico: sempre sul fianco sinistro della chiesa è ben visibile il punto di attacco del nuovo cantiere che – con un'attenta operazione di cuci-scuci sul tessuto murario – prolungò, ampliandolo, il corpo basilicale. La chiesa, a croce egizia, fu completata in stile rinascimentale nel corso della seconda metà del XV secolo ma solo nel 1533, a lavori ancora non terminati, venne consacrata. La facciata, incompiuta, è in laterizi: vi si aprono un portale e due rosoni ed è affiancata sulla destra dalla potente torre campanaria del XIII secolo, di impianto romanico, radicalmente restaurata nel 1926.
La particolare posizione della chiesa, che sovrasta la via Francigena, trova una conferma *indiretta* anche nell'arredo interno, dove spicca la bella tavola lignea della *Madonna col Bambino e due angeli* – detta appunto *Madonna del Bordone* – di Coppo di Marcovaldo: l'artista fiorentino, catturato dai senesi in seguito alla battaglia di Montaperti nel 1260, la dipinse l'anno seguente, firmandola e datandola, in cambio della propria liberazione.



**3:** La basilica di S. Clemente in S. Maria dei Servi. A sinistra, il fianco est con il paramento a fasce alterne di calcare e laterizi; a destra, veduta d'insieme della facciata, incompiuta, e del campanile [Fotografie dell'autrice].

## Il convento del Carmine e il quartiere di Pian dei Mantellini

Con tempi e modalità non molto dissimili, il convento del Carmine si installa in quello che già da lungo tempo è detto, appunto, Pian dei Mantellini, un'area pianeggiante estesa immediatamente a sud del colle di Castelvecchio, la zona di più antica frequentazione della città insieme al colle del Duomo, nuclei dell'antica *civitas* episcopale. Il tracciato viario della zona derivava, probabilmente, dal tombamento delle vecchie fosse e carbonaie collegate alla cinta muraria del XII secolo [Balestracci, Piccinni 1977, 17; Ciampoli, Szabò 1992], divenute inutili e di ostacolo in seguito ai nuovi ampliamenti duecenteschi che portarono alla costruzione di una nuova porta (Porta San Marco), situata a valle del convento (Fig. 4).
Il complesso conventuale si inseriva in un'area caratterizzata da una fitta serie di abitazioni, orti e terreni destinati ad attività agricole e artigianali, con numerose botteghe di ceramisti a inizio Trecento. Gli spazi occupati dai frati Carmelitani erano gli stessi dove, nei primi del Duecento, era fallita la costruzione di una cappella esterna a Porta Stalloreggi, chiesa progettata dal capitolo senese per legittimare le sue funzioni sulle aree di nuova urbanizzazione.
L'edificazione della chiesa e del primo nucleo conventuale è databile a partire dal tardo Duecento, mentre la costruzione del dormitorio è degli inizi del Trecento [Francovich, Valenti 2002]. Il convento del Carmine si compone essenzialmente di tre grandi corpi di fabbrica: il convento, la chiesa di San Niccolò e un edificio collaterale che ingloba il chiostro. La presenza dei Carmelitani nell'area è attestata per la prima volta nello *Statuto* del 1262, quando si fa esplicito riferimento a un'elargizione di 10.000 mattoni da parte del Comune [Zdekauer 1897, d. I, r. LXXXVIII].




**4:** A sinistra, il convento e la chiesa di S. Niccolò del Carmine [Fotografia dell'autrice]. A destra, veduta aerea dell'antica *civitas*, con i colli del Duomo e di Castelvecchio, e l'area di Pian dei Mantellini con in evidenza il complesso del Carmine, la Porta Stalloreggi (1) di prima metà Duecento, la localizzazione ipotetica dell'antica Porta Aurea (2) e la trecentesca Porta S. Marco (3) [Google Earth].

Le indagini condotte sui volumi del convento hanno permesso l'individuazione delle sue fasi di sviluppo e le trasformazioni avvenute nel corso dei secoli. Il complesso, costituito dalla chiesa, dalle strutture conventuali e da alcuni fabbricati moderni, fu profondamente rimaneggiato nel corso del XVI secolo quando si costruirono prima il nuovo chiostro e il campanile, poi l'oratorio di San Sigismondo.
La chiesa di San Niccolò (Fig. 5), nella sua forma originaria, era una costruzione in laterizi, a pianta rettangolare e abside quadrata, priva di transetto; doveva terminare all'altezza dell'attuale campanile a quattro ordini, ma fu ampliata a più riprese tra XVI e XVII secolo. Illuminata da alte monofore ogivali, la navata unica è coperta da un soffitto a travature lignee dipinte. La facciata attuale, a capanna, con portale sormontato da un timpano della metà del XVII secolo e rosone superiore, è in parte celata dall'antico porticato di ingresso al convento, oggi chiuso. La chiesa originaria rivolgeva probabilmente la facciata e l'ingresso principale verso la città, lungo la via che conduceva al borgo di San Marco, inglobato nel tessuto urbano a inizio Trecento, e all'omonima porta del circuito murario.
Le strutture conventuali sono articolate in due diversi blocchi. Il primo corrisponde, di fatto, al nucleo più antico (fase I) ed è composto dalla chiesa, dal chiostro e da un grande edificio rettangolare, il dormitorio, aggiunto nei primi anni del Trecento. Alle prime costruzioni fu ben presto aggiunto, infatti, un corpo di fabbrica preesistente, un *fondaco* a pianta rettangolare, databile al pieno XIII secolo: nel 1301 il fabbricato fu ampliato e sopraelevato di un piano per essere annesso al convento con funzioni di dormitorio e il Comune elargì, a tal fine, 1000 fiorini mentre otto anni più tardi contribuiva nuovamente con un'elemosina di 30 libbre di denari. Le fonti attestano inoltre che il convento era dotato di un'area aperta, una *platea,* e di un orto posto presumibilmente sul lato settentrionale del complesso monastico. Si stima che, nella seconda metà del XIII secolo, il convento dovesse avere un'estensione di circa 1.305 mq per raggiungere poco dopo, con le aggiunte degli inizi del XIV secolo, una superficie pari a circa 1.450 mq.




**5:** A sinistra, evoluzione del complesso del Carmine: in verde gli edifici di XIV secolo, in blu gli ampliamenti del XVI secolo, in giallo le trasformazioni riferibili al XVII secolo [Disegno dell'autrice]. A destra: in alto, particolare del fianco della chiesa di S. Niccolò lungo Pian dei Mantellini con lettura stratigrafica degli elevati [Disegno dell'autrice]; in basso, particolare dell'originario portale di accesso alla chiesa, poi tamponato [Fotografia dell'autrice].

Nel 2001, lo scavo condotto dall'Università di Siena (dir. scientifica proff. R. Francovich e M. Valenti) dei livelli di riempimento dei fianchi di una delle volte che sostengono il primo piano del dormitorio, ha portato al rinvenimento di una quantità eccezionale di ceramiche poste a colmare lo spazio tra il piano pavimentale e l'estradosso della volta del fondaco sottostante: la loro datazione conferma che la costruzione del dormitorio avvenne durante i primi anni del XIV secolo. Si tratta per la maggior parte di reperti in buono stato di conservazione e adatti a creare dello spazio vuoto in modo da alleggerire il peso che altrimenti sarebbe andato a gravare sulle volte in mattoni: vi sono stati rinvenuti, infatti, oltre 400 esemplari interi (su un totale di 868 ceramiche) tra forme anforacee, bacini in depurata e invetriati, olle, boccali, orcioli, catini, tazze ecc.; la disposizione del vasellame trovava coesione e stabilità grazie alla terra che colmava gli spazi vuoti tra l'una e l'altra forma.

Il secondo blocco (fase II) è costituito dal grande chiostro attribuito ad allievi di Baldassarre Peruzzi, da un edificio a pianta rettangolare e dall'oratorio di San Sigismondo, l'attuale sagrestia, tutti realizzati nel corso del Cinquecento. I lavori necessari per l'edificazione dell'oratorio di San Sigismondo comportarono probabilmente la trasformazione del chiostro trecentesco, che fu ridotto di dimensioni. A partire dal XVII secolo, infine, via di Diana fu trasformata, con la costruzione di alcuni corpi di fabbrica posti tra la cappella di San Sigismondo e l'accesso al chiostro retrostante (fase III), come visibile nella pianta del Bonaiuti di fine Ottocento, copia fedele dall'originale di Francesco Vanni di fine Cinquecento.

## Conclusioni

Con la grande espansione urbana del XIII secolo, i nuovi equilibri politici e istituzionali della città comunale interessarono anche le forme e il senso delle presenze architettoniche degli ordini mendicanti nello spazio fisico dell'*urbs*.
Già dalla semplice analisi delle fonti scritte, in particolare gli Statuti comunali, si evince che tra la seconda metà del Duecento e i primi anni del Trecento il Comune di Siena donò ai principali istituti religiosi della città sovvenzioni annuali comprese tra i 155.000 e i 200.000 mattoni, la maggior parte dei quali destinati alla costruzione dei nuovi complessi degli ordini mendicanti che proprio in quegli anni si andavano inserendo nel tessuto periurbano. Pur tenendo in considerazione che non sempre le delibere del Comune erano attuate e che potevano subire anche significative variazioni, il dato resta comunque indicativo dell'importanza, anche economica, dei grandi cantieri monastici, gli unici a restare attivi – insieme a quello dell'ospedale di Santa Maria della Scala, un altro ente assistenziale – nella città in piena crisi economica della seconda metà del Trecento. Un articolato intreccio di ambiti dunque, dove l'interazione tra autorità civili e religiose è esemplificata dai numerosi investimenti delle autorità comunali, come illustra bene un altro grande cantiere monastico, quello dei frati domenicani: prima dell'inizio della costruzione della basilica di San Domenico, infatti, i frati cercarono e ottennero l'autorizzazione a servirsi liberamente per il loro cantiere delle vecchie mura cittadine e a praticarvi delle aperture. Assistiamo dunque, anche in questo caso, a una vera e propria "strategia" insediativa da parte degli ordini mendicanti, che da subito ricercarono l'appoggio dei diversi poteri locali: nel caso dei domenicani, inoltre, è interessante notare come la richiesta, e l'autorizzazione, con cui i frati chiedevano al consiglio cittadino di usufruire delle mura sia addirittura antecedente di alcuni mesi l'intervento di papa Gregorio IX del 1227 nel quale veniva istituzionalizzata la collaborazione tra episcopati e Domenicani [Pellegrini 2004, 146-147].

## Bibliografia

### *Monografie*

ASCHERI, M. (2000). *Siena nella storia*, Milano, Silvana editoriale.

BALESTRACCI, D., PICCINNI, G. (1977). *Siena nel Trecento. Assetto urbano e strutture edilizie*, Firenze, Clusf.

CIAMPOLI, D., SZABÒ, T. (1992). *Lo Statuto dei Viarî di Siena: viabilità e legislazione di uno stato cittadino del Duecento*, Siena, Accademia Senese degli Intronati.

FRANCOVICH, R., VALENTI M. (2002). *C'era una volta. la ceramica medievale nel convento del Carmine*, Siena, All'Insegna del Giglio editore.

GABBRIELLI, F. (2010). *Siena medievale. L'architettura civile*, Siena, Protagon editore.

PELLEGRINI, M. (2004). *Chiesa e città. Uomini, comunità religiose, istituzioni nella società senese tra XII e XIII secolo*, in «Italia Sacra, Studi e documenti di storia ecclesiastica», n.78, Roma Istituto Storico per Medioevo Italiano.

PICCINNI G. (2019). *Nascita e morte di un quartiere medievale. Siena e il borgo di Santa Maria a cavallo della peste del 1348*, Pisa, Pacini editore.

*Il Costituto del Comune di Siena dell'anno 1262* (1897), a cura di L. Zdekauer, L., Milano (rist. anast., 1974. Bologna).

### *Saggio in Atti di Convegno*

RIGON, A. (1999). *Ordini mendicanti e politica territoriale urbana dei Comuni nell'Italia centro-settentrionale*, in *Gli ordini mendicanti in Val d'Elsa, atti del convegno di studio* (Colle Val d'Elsa - Poggibonsi - San Gimignano, 6-8 giugno 1996), Castelfiorentino, Società Storica della Valdelsa, pp. 215-233.

MORETTI, I. (2001). *Ordini mendicanti e organizzazione dello spazio urbano nelle città toscane*, in *Gli ordini mendicanti a Pistoia, a cura di R. Nelli, Atti del convegno di studi* (Pistoia, 12-13 maggio 2000), Pistoia, Società Pistoiese di Storia Patria, pp. 55-68.

### *Articolo in rivista*

MORETTI, I. (1982). *Bicromia "struttiva" nell'architettura romanica dell'area volterrana-senese*, in «Prospettiva», XXIX, pp. 62-71.

# RIETI SEDE PONTIFICIA. LE COMUNITÀ MENDICANTI PROTAGONISTE DELL'INTEGRAZIONE SOCIALE AL TEMPO DELL'ALLARGO

Ileana Tozzi

*Abstract*

*In 1198, Rieti, the bishop's seat since the 5th century, entered into the orbit of the Patrimony of St. Peter. It was one of the papal residences due to its position on the north-western edge of the Kingdom of Naples. Many popes lived there: e.g. Innocent III, Honorius III, Gregory IX, Nicholas IV, Boniface VIII. They played a key role in Rieti's urban development, attracting many people from the countryside in the just-established districts built by the new Mendicant Orders.*

*Keywords*

*Enlargement; Papal palace; Mendicant Orders*

## Introduzione

La Diocesi di Rieti, direttamente soggetta alla Santa Sede, si costituì giuridicamente nel V secolo e per la sua posizione geografica *in medio totius Italiæ* accolse di frequente la visita dei Pontefici: è documentata la sosta di Innocenzo I (401-417) durante il viaggio che lo portava a Ravenna in ambasceria presso Onorio nel tentativo di convincere l'imperatore a trattare con Alarico re dei Goti, rammentata ancora nel primo quarto dell'Ottocento in un affresco che decorava l'interno dei baluardi di Porta Cintia.
Papa Alessandro II (1061-1073) risiedeva a Rieti nel gennaio 1072, come attesta una Bolla riportata dal Muratori. Per effetto dello sfaldamento del Ducato di Spoleto, al tramonto del XII secolo Rieti si costituì come libero Comune entrando definitivamente nell'orbita del Patrimonio di San Pietro.
Innocenzo III (1198-1216) nel mese di agosto 1198 consacrò le chiese reatine di San Giovanni *in Statua* e Sant'Eleuterio. Onorio III (1216-1227) fu a Rieti nel 1219 e nel 1225; durante questo secondo soggiorno il 9 settembre consacrò la cattedrale. Nel 1226, emanò da Rieti la bolla di approvazione delle Regole dell'Ordine Carmelitano. Gregorio IX (1227-1241) risiedé a Rieti nel 1228, nel 1231, nel 1232, nel 1234, nel 1236. Nel 1232 vi ricevette Giovanni da Brienne Re di Gerusalemme; nel 1234 vi ricevette Federico II accompagnato dal figlio Corradino e canonizzò San Domenico di Guzman.

© Aisu International 2020




**1:** Angelo Pasta, mappa catastale che documenta l'assetto urbano di Rieti (1820) sostanzialmente immutato dal 1252, anno in cui fu decretata l'addizione dell'allargo nell'area pianeggiante a settentrione dello sperone di travertino su cui la città aveva insistito per oltre due millenni, fin dalla fondazione sabina [Catasto gregoriano].

Niccolò IV (1288-1292) fu il primo ad avere sede presso il palazzo la cui costruzione era stata intrapresa nel 1283 dal vescovo Pietro Gerra. Protettore dell'Ordine dei Minori, di cui era stato Maestro Generale, Niccolò IV sostenne la politica filoangioina culminata proprio a Rieti nell'incoronazione di Carlo *il ciotto* riconosciuto come legittimo sovrano del Regno di Napoli.
Bonifacio VIII (1294-1303) risiedé a lungo a Rieti nel 1298, quando vi fu sorpreso dal terremoto. Resta traccia significativa della sua presenza nell'erezione dell'arco a volta a botte e doppia volta a crociera che ancora ai palazzi prospicienti la casa-torre dell'Episcopio e il *Palatium Domini Papæ* costruito solo un decennio prima dal valente architetto Andrea *magister*, in cui può ravvisarsi il più giovane dei tre maestri lombardi – Pietro, Enrico e Andrea - che nel 1252 avevano eretto la torre campanaria della cattedrale.
Dopo la cattività avignonese, la Curia pontificia fissò stabilmente a Roma la propria sede: ma la città sabina continuò a essere meta dei viaggi papali, offrendo comoda sosta durante gli itinerari verso le terre a settentrione del Patrimonio di San Pietro. Così Bonifacio IX (1389-1404) fu a Rieti nel 1390, Sisto IV (1471-1484) durante il suo pontificato si recò in visita dei luoghi francescani della Custodia Reatina, Paolo III (1534-1549) visitò la cava Paolina affidata a Sangallo. Clemente VIII (1592-1605) fece tappa a Rieti durante un viaggio alla volta di Ferrara, controllando a sua volta la bonifica affidata a Fontana.

Tanta è la rilevanza comunemente riconosciuta alla presenza dei Papi in città che nel 1644 il Consiglio dei Cento incaricò il pittore Vincenzo Manenti di realizzare in una delle sale della sede comunale un fregio raffigurante gli episodi salienti della storia cittadina: vennero prescelti i temi ispirati alla presenza dei Pontefici. Figlio e allievo del pittore manierista Ascanio Manenti, Vincenzo perfezionò la propria formazione a Roma presso le botteghe del Cavalier d'Arpino e di Domenichino. Dominò la scena artistica a Rieti e in Sabina per buona parte del XVII secolo, lavorando per una committenza varia. L'artista completò il fregio parietale entro il 1655, includendo all'interno di cornici architettoniche dipinte *à trompe-l'-œil* lungo la parete occidentale le scene ispirate alla canonizzazione di San Domenico celebrata nell'estate 1234 ad opera di papa Gregorio IX[1], lungo la parete settentrionale l'udienza concessa due anni prima dallo stesso pontefice a Federico II[2] e la visita condotta nel 1598 da Clemente VIII alla cava delle Marmore[3], lungo la parete orientale il pellegrinaggio compiuto nel 1476 da Sisto IV a Fonte Colombo[4], lungo la parete meridionale il concistoro tenuto il 17 agosto 1289 da Niccolò IV, con l'ordinazione di sette cardinali e la conferma del terz'ordine dei Minori Francescani[5], e infine la circostanza che conferma la presenza di Bonifacio VIII a Rieti il 30 novembre 1298, quando il terremoto colpì gravemente la città costringendo il papa a rifugiarsi in un padiglione di legno, frettolosamente allestito nel chiostro vecchio del convento dei Padri Predicatori[6].
La coscienza civica si nutrì dunque a lungo della memoria legata alla presenza dei Papi e all'influenza esercitata dagli Ordini Mendicanti, altrimenti segnata nell'assetto urbanistico e nell'organizzazione sociale.

## Lo sviluppo urbanistico del XIII secolo

Il Duecento fu senz'altro il secolo d'oro della città di Rieti, che fin dalle remote origini sabine per oltre due millenni si era sedimentata con le sue costruzioni sul perimetro circoscritto dell'antica arce.
Nel 1252, il Comune decretò l'*allargo,* vale a dire l'urbanizzazione dell'area pianeggiante a settentrione dell'antico nucleo sabino-romano sedimentatosi nei lunghi secoli dell'alto medioevo sullo sperone di travertino lambito a meridione dalle acque gelide del fiume Velino. Fu ridisegnato allora il tracciato delle mura, a cui davano accesso le porte principali i cui nomi Porta Carceraria oriente, Porta Romana a meridione, Porta Cintia a settentrione dividevano l'abitato reatino dapprima in *terzieri*, in seguito in *sestieri.*

[1] Cm 165 x 325.
[2] Cm 160 x 210.
[3] Cm 160 x 245.
[4] Cm 150 x 300.
[5] Cm 160 x 260.
[6] Cm 160 x 230.

La nuova cinta muraria, caratterizzata da solidi conci squadrati nella texture esterna a cui corrispondeva all'interno una più modesta muratura a sacco, guardava per tre lati i rioni dell'*allargo* attraversati da tre lunghe vie parallele. Il quarto lato, a meridione, era cinto dalla protezione naturale del Velino, a cui si aggiungeva il reticolo delle *cavatelle.* Questa progressiva espansione condizionata dal corso del fiume Velino a meridione, fece sì che Rieti assumesse un'originale *forma urbis,* che ancora alla fine del Seicento suggeriva all'erudito e antiquario, nonché poeta vernacolare apprezzato da Gioacchino Belli che lo annoverò fra i suoi modelli, Loreto Mattei la seguente definizione:

> la figura et ambito della sua pianta rappresenta quasi un triangolo bislongo o come dicono i matematici isoscele, con la punta verso levante e la base a ponente, in sembianza appunto di un Arpicordo; se non che da piè diramandosi in fuori con li due Borghi di là dal fiume, viene a figurare a chi per di fianco la mira più presto un gammaro brancuto o un biforcato scorpione [Mattei 2005, 9-124].

Solo qualche decennio prima, nel 1635, il canonico Pompeo Angelotti aveva dato nella sua *Descrittione della città di Rieti* una ben argomentata e dettagliata panoramica sostenendo che «tre cose [...] rendon vaga, e bella una Città. La prima si è il sito, nel qual è fabricata con opportuni edificij: la seconda, la salubrità dell'aria, e l'abbondanza de' viveri: la terza, la moltitudine degli habitanti, e le buone qualità di essi» [Sacchetti Sassetti 1957, 21-24], l'Angelotti non esitava ad individuarvi tali requisiti.




**2:** Il complesso architettonico della Cattedrale e del Palazzo Papale (sec. XII-XIII) nel primo quarto del XX secolo. Appariva così il duecentesco complesso della Cattedrale e del Palazzo Papale prima dei rifacimenti compiuti durante l'episcopato del Ven. Massimo Rinaldi (1923-1941) [Collezione privata].

## Gli insediamenti Mendicanti nelle aree periferiche dei sestieri

Le magistrature cittadine stabilirono che l'*allargo*, come recitano i documenti del 1252, intervenisse a duplicare l'assetto dei terzieri ricompresi nel circuito della nuova cinta muraria disegnata da oriente occidente e intercalata da porte, postierle, torrioni muniti mentre l'area delle Valli, la popolosa città bassa ai piedi della cattedrale rimaneva naturalmente protetta dal corso del Velino da cui si diramava la *cavatella*, un braccio artificiale su cui si protendevano ponti levatoi e si affacciavano mulini e opifici, attracchi di barche e chiatte per il trasporto di merci.
Le tre porte altomedievali – denominate Cintia, Romana e Herculana o Carceraria – dettero nome ai sestieri, aggiungendo le indicazioni *de super* o *de suptus*, *de intus* o *de foris*. In coincidenza con queste importanti trasformazioni nell'assetto della città, si verificò l'insediamento degli Ordini Mendicanti che favoriscono l'integrazione delle plebi inurbate dalle campagne interagendo attivamente con le autorità religiose e civili.
In questo scenario, qui sommariamente tracciato, fu particolarmente rilevante il radicamento dei Frati Minori nel sestiere di *Porta Romana de foris*, degli Agostiniani nei pressi della *Platea Leonis*, dei Predicatori nel sestiere di *Porta Cintia de suptus*. La posizione dei complessi conventuali ai margini della città murata, dominata sull'arce antica dalla mole della cattedrale, ha suggestionato più volte gli studiosi che hanno formulato l'ipotesi di un orientamento determinato da una scelta di carattere programmatico. In realtà, risultano numerose e convergenti le ragioni sottese all'insediamento delle famiglie mendicanti all'interno della cintura difensiva della città munita attraverso la cerchia di mura saldata alla cintura liquida delle acque cristalline del Velino.
I Frati Minori costituirono la loro comunità nell'area su cui insisteva l'*hospitale di Santa Croce*, praticato dallo stesso Francesco d'Assisi al tempo della sua permanenza a Rieti, poco distante dalla casa di Tebaldo il Saraceno, generoso ospite del Santo, e dal palazzo di Angelo Tancredi, il cavaliere che aderì con schietta fedeltà alla *forma vitæ* dell'Ordine. Quest'ultimo era difatti il cadetto di Tancredi, appartenente all'aristocrazia reatina. Insieme con i confratelli Leone e Rufino compilò l'11 agosto 1246 la Lettera da Greccio con la quale inoltravano al Ministro Generale Crescenzio Grizi da Ieri la Legenda Trium Sociorum. Durante il torno di anni che intercorre dal 1208 al 1223, Francesco d'Assisi sostò nel territorio reatino nei romitori di origine farfense di Poggio Bustone, di Fonte Colombo – dove scrisse la *Regula* finalmente legittimata dalla bolla pontificia *Solet annuere* il 29 novembre 1223 – di Greccio – dove la notte di Natale di quello stesso anno si compì la straordinaria visione della Natività da cui deriva nel mondo cristiano la bella tradizione del Presepe.
Nel 1252, gli Eremitani di Sant'Agostino aderirono alla *Magna Unio* abbandonando i romitori periferici per radunarsi in città ampliando adeguatamente la modesta casipola di uno di loro, ormai inclusa *intra mœnia,* fino ad erigere la monumentale basilica romanico-gotica adiacente al complesso conventuale dominato dal solido campanile tanto simile nelle forme e nelle dimensioni ai torrioni di guardia che costellavano la cinta delle mura.
Infine, tra il 1263 e il 1268 i Domenicani fondarono il loro convento presso la chiesa dei SS. Apostoli Alfeo, Simone e Giuda, annoverata tra le chiese urbane nella bolla di papa



**3:** Veduta della città dal fiume Velino. Sullo sfondo, il complesso conventuale dei Frati Minori, demolito negli anni '60 del Novecento per costruire il Liceo Scientifico, e il colle Belvedere con il conventino degli Osservanti di Sant'Antonio del Monte, così intitolato in memoria della fondazione del Sacro Monte di Pietà.

Lucio III del 1182, ceduta per metà da Riccardo di Pietro Annibaldi al priore del convento romano di San Sisto insieme con la casa, il chiostro, l'orto e la vigna. Nel 1268, il Capitolo della provincia romana dell'Ordine dei Predicatori riconobbe giuridicamente la fondazione del convento di Rieti, fondato da Martino e Cristiano da Perugia. Il riconoscimento giuridico implicava la presenza stabile di dodici frati, fra cui il priore e il maestro di teologia, cariche che furono assunte rispettivamente da fra Ugo Martellini e fra Rainomo da Viterbo. Già nel 1294 fu celebrato a Rieti il Capitolo della provincia romana. Pochi anni più tardi, nell'emergenza del rovinoso terremoto del 30 novembre 1298, papa Bonifacio VIII poté trovarvi adeguato riparo. La scelta del sito apparve presto determinante per lo sviluppo dell'asse viario urbano ed extraurbano.

I due conventi degli Ordini Mendicanti fondati a Rieti negli anni immediatamente precedenti all'insediamento domenicano, quello dei Frati Minori presso l'antico *hospitale* di Santa Croce sulla sponda destra del Velino e quello degli Agostiniani incluso nel 1252 nel progetto di addizione dei sestieri, erano infatti dislocati lungo il tracciato urbano dell'antica consolare Salaria, che aveva costituito in pratica l'asse viario del *cardo* e del *decumanus* della città sabino-romana rimanendo l'arteria principale anche nel nuovo assetto decretato dalle magistrature comunali. Per sostenere la fabbrica del primo convento una bolla di Innocenzo IV emanata il 19 settembre 1245 concedeva l'indulgenza plenaria ai benefattori che avessero contribuito.
I due sestieri di Porta Cintia *de supra* e *de suptus* a nord dell'addizione duecentesca trovano nella mole del convento domenicano l'elemento saliente, come dimostra il fatto che già nella prima metà del Trecento l'abitato, peraltro incluso nei confini ecclesiastici della parrocchia di San Donato, viene indicato nei documenti delle magistrature civili con il toponimo di piazza o contrada di San Domenico[7]. Il paesaggio urbano viene a connotarsi fortemente per la presenza della grande e bella chiesa annessa al convento, come concordemente attestano gli eruditi locali Pompeo Angelotti nella *Descrittione della città di Rieti* dedicata al cardinale Giovanni Francesco di Bagno, vescovo di Rieti dal 1635 al 1639 e Loreto Mattei nell'*Erario Reatino* compilato intorno al 1702, insieme con le memorie e le impressioni di occasionali viaggiatori che danno ragione della loro visita in città.
Questa è l'immagine consegnata da Pompeo Angelotti:

> Sarà dilettevole rimirare la Chiesa del Patriarca San Domenico non inferiore a quella di S. Francesco, fatta con la stessa architettura, e da' divoti della compagnia del Santissimo nome di Giesù e del Santissimo Rosario devotamente riverita. Annesso si vede il Convento de' Padri Predicatori co'l noviziato, e co'l chiostro vagamente storiato di sante imprese della Beata Vergine Colomba da Rieti, Monaca dello stess'Ordine, e fondatrice d'un Monasterio di Perugia, quale co'l nome di lei si chiama [Angelotti 1635, 45].

Anche Loreto Mattei associa nella sua descrizione la cattedrale duecentesca e le tre basiliche mendicanti:

> dell'istessa architettura gotica come il Vescovado e delle medesime pietre uguali e conce a scarpello sono anco fatte le altre fabbriche antiche di case nobili e di chiese specialmente le tre principali di Sant'Agostino, San Domenico e San Francesco con i loro conventi molto grandi e plaustri tutti rimodernati [...] dilatando tutti le loro clausure altro col fiume, altro con le mura della città, e in somma di tante capacità e comodo, che sogliono servir più volte per alloggio di porporati e di altri grandi personaggi e fino per capitoli generali che in alcun di essi talora si son celebrati. Le loro chiese poi sono vasi molto grandi, di cappelle e altari molto ornati e di sacre suppellettili ben forniti e furono da fondamenti rifabbricare le dette chiese e conventi nel medesimo tempo dopo la total desolazione della città [Mattei 2005, 2-4].

[7] Cfr. Archivio di Stato di Rieti, *Act. Liber instrumentorum II (1315-1348)*, pp. 333, 334, 374



**4:** La chiesa e il convento di San Domenico dopo le soppressioni postunitarie. Dopo il 1862, il complesso conventuale fu adibito a sede del Regio Esercito. Dopo un accurato intervento di consolidamento e restauro, intrapreso d'intesa con il FEC, la basilica fu riconsacrata l'8 dicembre 1999 dal vescovo monsignor Delio Lucarelli (1997-2015), che la designò come Chiesa Giubilare in occasione del Grande Giubileo del 2000.

## L'età della Riforma Cattolica: le istituzioni del Sacro Monte di Pietà (1486) e del Seminario Diocesano (1564)

Nei secoli a venire, le comunità Mendicanti avrebbero dato un sostanziale contributo alla crescita materiale e morale della popolazione attraverso le pie istituzioni del Monte di Pietà, fondato nel 1486 dall'Osservante fra Bernardino da Feltre – fondatore altresì di quelli di Mantova (1484), Rieti (1489), Padova (1491), Crema e Pavia (1493), Montagnana e Monselice (1494) – e del primo Seminario Diocesano nel mondo cattolico in ottemperanza ai decreti tridentini, inaugurato il 4 giugno 1564 dal cardinale Marco Antonio Amulio. Quest'ultimo rivestì per conto della Serenissima numerosi e importanti incarichi diplomatici fino al 1561, quando fu creato cardinale diacono per decreto di papa Pio IV. Il 23 novembre 1562, gli fu affidata la guida della Diocesi di Rieti. Pur risiedendo a Roma, dove assolveva all'importante incarico di Bibliotecario del Sacro Palazzo, il cardinale Amulio fu zelante nell'amministrazione della Chiesa locale.




**5:** Cipriano Picciolpasso, Rieti ed il suo Borgo, particolare della mappa (seconda metà del sec. XVI) [in *Le Piante ed i ritratti delle Città e terre dell'Umbria sottoposte al Governo di Perugia* (s. 550) 1559-1570].

Il Sacro Monte fu istituito «p. la dottrina e chatolica predicatione del verbo divino»[8] al fine di «evitare la rabiosa voragine dele usure et rabiosa perfidia et dura cervice de judei usurpatori dele substantie et succatori del sangue deli cristiani et per substentatione de povere persone de dicta cità»[9]. Il Monte di Pietà, che con i suoi tenui interessi al credito contrastava l'attività feneratoria degli Ebrei, fu affidato alla gestione congiunta di un vicario del vescovo e di un guardiano del Monte, scelto tra i frati dell'Osservanza del convento suburbano di Sant'Antonio. I crediti venivano erogati su pegno, concessi unicamente a chi non avesse altri debiti e fosse in grado di compilare la polizza «scritta di sua mano». I pegni non potevano essere sequestrati, ma messi all'asta «dopo che sarando stati un'anno et quindici dì nel Monte». Erano tollerati ritardi nel risarcimento del debito da parte di chi fosse stato vittima «de focho o de rapina o de fortuna divina o de violentia o altra fortuna senza sua colpa».
Il Sacro Monte di Pietà, così come le comunità di San Giovanni Reatino, Montereale e Rocca Sinibalda, contribuiva al mantenimento degli studenti più poveri e meritevoli accolti presso il Seminario, che vantava il primato della fondazione nell'orbe cattolico.

[8] ASRi, *Statuto del Monte di Pietà*, sala studio, registro manoscritto, anno 1489, rubrica 1.

[9] *Ibidem*.

Rientrato a Rieti dopo aver preso parte alle sessioni conclusive del Concilio di Trento, il cardinale Amulio richiese tempestivamente l'intervento del Consiglio dei Cento al fine di reperire i locali idonei ad accogliere l'istituzione seminariale. Scartata l'ipotesi di destinare allo scopo la trecentesca Casa della Misericordia[10], detta dello *Spedale*, si individuò nel palazzo del Pretore – o meglio una casa-torre eretta nel 1252 – l'edificio più adatto essere utilizzato allo scopo posto nel centro nevralgico della vita politico-amministrativa cittadina, quale è la piazza del Leone[11]. L'intervento di ristrutturazione fu affidato a Jacopo Barozzi da Vignola. I tenui fondi a disposizione non consentirono l'ampliamento dell'edificio, che constava solo di sette stanze in cui trovarono ospitalità i primi ventisei alunni.

Fra il 1650 e il 1652, il vescovo Giorgio Bolognetti (1639-1660) promosse i più impellenti lavori di restauro[12]. Nel 1684, il vescovo Ippolito Vincentini (1671-1702) riprese il progetto di ampliamento dell'edificio ottenendo dal municipio il permesso di costruire due stanze al di sopra dell'arco sovrastante i locali del Monte di Pietà.

Nel 1726, il vescovo Antonino Serafino Camarda O.P. (1724-1754) – che svolse un ruolo centrale nella ricostruzione del patrimonio architettonico della Diocesi, gravemente compromesso dai terremoti del 1703 e del 1731 – incaricò mastro Antonio Tondetto[13] di costruire un nuovo dormitorio e sei stanze riservate agli ordinandi. Il palazzo assunse così il suo assetto definitivo: elegante, sobrio e decoroso come si confaceva alle sue funzioni.

Nel 1764, il vescovo Giovanni De Vita (1764-1774) si dedicò a compilare specifiche regole per il Seminario reatino: il risultato fu un testo[14] agile e dotto, lucidamente modellato sui grandi esempi della pedagogia cattolica post tridentina, che muove dai riferimenti scritturali per definire capillarmente le finalità della pia istituzione, insieme con le competenze di ciascuno per garantire la retta organizzazione delle varie, complesse funzioni amministrative, didattiche, igieniche, morali.

I migliori intelletti dell'Ordine dei Predicatori, dell'Ordine degli Agostiniani, dell'Ordine dei Frati Minori figurano tra i maestri che si alternarono sulla cattedra di Grammatica, Filosofia Dogmatica e Morale, Sacra Teologia impegnandosi nella formazione dei futuri sacerdoti presso il prestigioso Seminario Diocesano reatino.

---

[10] Sede della confraternita omonima, istituita al tempo della peste nera.

[11] Cfr. *De Palatio Reatino dono dato Sanctissimo Seminario in Concilio Mag. Civitatis Reate celebrato sub die decima octobris 1563*, Archivio di Stato di Rieti, Fondo Comunale, *Riformanze* anno 1563, 10 ottobre.

[12] Cfr. *Registro degli Atti della Congregazione del Seminario dal 1646 al 1755*, fondo del Seminario, Archivio Vescovile Reatino.

[13] Cfr. *Registro degli Atti della Congregazione del Seminario […]*, cit. 4 aprile 1726, AVRi.

[14] *Regole del Seminario Reatino compilate e pubblicate da monsignor Giovanni De Vita Vescovo di detta Città*, AVRi, Vescovo Ferretti, Atti di Santa Visita posizione XIII cartella 70 cod. A8271101.

## Conclusioni

Se la monumentalità e il pregio architettonico indiscusso onta del mutare del gusto e degli stili rendono le chiese degli Ordini Mendicanti parte integrante e identitaria del panorama religioso della città di Rieti, non meno rilevante appare il ruolo di assistenza materiale e morale della società civile costantemente rivestito nel corso dei secoli, fino al tempo delle soppressioni susseguitesi nel corso dell'Ottocento.
Le tre comunità Mendicanti agiscono esercitando direttamente la loro missione di catechesi, attraverso il pulpito e il confessionale, senza differenziarsi in questo dalle finalità generali indicate nelle Regole e nelle Costituzioni.
Più originale e determinante, tale da costituire un autentico fenomeno pervasivo, è il ruolo capillare assolto indirettamente dai frati attraverso l'azione delle confraternite.
Le fonti documentarie ci consegnano per il XIII secolo l'immagine di una città in fermento, destinata dalla cattività avignonese a sopire ogni velleità di autonomia signorile, ma capace di mantenersi fedele alla causa pontificia fino al tramonto del potere temporale della Chiesa.
Sarà questo il tratto distintivo che ispirò a Venanzio Varano della Vergiliana la definizione di Rieti come «città mistica…nel silenzio delle sue vie e nella musica meravigliosa e unica delle sue infinite campane» [Varano della Vergiliana 1923, 125].

## Bibliografia

*Statuta sive Cnstitutiones Civitatis Reatæ, super civilibus et criminalibus causis æditæ, nunc vero primum typis excussæ, Romæ, apud Antonium Bladum Asulanum MDXLIX*, edizione a stampa degli Statuti Civici della prima metà del 1300

AA.VV. (1976). *Rieti e il suo territorio*, Rieti.

AA.VV. (1989). *La Sabina medievale*, Rieti.

ANGELOTTI, P. (1635). *Descrittione della città di Rieti*, Roma.

COLASANTI, G. (1910). *Reate. Ricerche di topografia medievale ed antica,* in «Bollettino della deputazione di storia patria dell'Umbria», 16 in estratto Perugia.

LATINI, C. (1850). *Memorie per servire alla compilazione della storia di Rieti*, ms. conservato presso la Biblioteca Paroniana di Rieti

LEGGIO, T. (1989). Le *fortificazioni di Rieti dall'alto Medioevo al rinascimento (secc. VI-XVI)*, Rieti, Amministrazione comunale di Rieti.

MATTEI, L. (2005). *Sonetti; Erario Reatino*, a cura di G. Formichetti, Rieti, Secit.

MICHAELI, M. (1897-1899). *Memorie storiche della città di Rieti e dei paesi circostanti dall'origine all'anno 1560*, 4 voll. Rieti.

SACCHETTI SASSETTI, A. (1967). *Guida di Rieti*, Roma, Arti Grafiche Vecchioni e Guadagno (III edizione).

VARANO DELLA VERGILIANA, V. (1923). *Itinerari francescani – La Valle Santa Rieti*, Roma, Libreria Pia Società S. Paolo.

VITTORI, M. (1566). *De antiquitatibus Reatis*, ms. conservato presso la Biblioteca Paroniana di Rieti.

# I MENDICANTI A MESSINA. STRATEGIE INSEDIATIVE E ARCHITETTURA CONVENTUALE (XII-XVII SECOLO)

Francesca Passalacqua

*Abstract*

*The Mendicant Orders settled in Messina in the 13th century on the city's outskirts. The Dominicans settled in the south but in 1311 moved north of the cathedral. The building was transformed over the centuries, surviving until the earthquake of 1908. The church of Saint Francis of Assisi was built in 1255 outside the city's northern walls. The church became a new cornerstone of the city. Other convents were built over the centuries on the same road, thus leading to its name «via dei Monasteri».*

*Keywords*

*Messina; Urban history; Mendicant architecture*

## Introduzione

Ibn Giubayr giunto a Messina nel 1184 descriveva la città come «emporio dei mercanti […] frequentata da comitive di viaggiatori […] i suoi abitanti vi stanno soffocati e quasi troppo angusta per contenerli» [Giubayr 2007, 19]. L'amministrazione normanna (1081-1169) aveva infatti incentivato l'attività portuale attraverso una politica edilizia, attirando, oltre le etnie già presenti, moltissimi mercanti da ogni parte del Mediterraneo. La città, affacciata sul mare e chiusa dalle colline sovrastanti, sotto la dominazione dei Normanni, in questa dimensione cosmopolita, vedeva trasformata la sua configurazione attraverso la fondazione di una nuova Cattedrale, del Palazzo Comitale (poi Palazzo Reale), e del Castellammare, che diventeranno i nuovi caposaldi urbani.
Gli Ordini Mendicanti si insediavano a Messina agli inizi del XIII secolo, ai margini della città, nei pressi degli accessi urbani dell'antico *dromo,* la cosiddetta "strada superiore", il più antico asse viario sud-nord.
I Domenicani si collocavano in prima istanza nel 1219 nei pressi del colle del Tirone, a sud dell'abitato, ma cercavano presto di muoversi in un sito più adeguato alle loro attività di predicazione. Ottenevano la Chiesa della Santissima Annunziata, nei pressi del Castellammare, sul fronte portuale, per alcuni decenni, ma soltanto nel 1311 riuscivano a insediarsi definitivamente all'interno del centro urbano, occupando la chiesa di San Marco dei Templari, nel cuore della città, a monte del piano della chiesa Madre. L'edificio, principale sede dei Predicatori, venne ampliato e trasformato nel corso dei secoli, sopravvivendo sino al terremoto del 1908. Il piano urbanistico novecentesco ne

© Aisu International 2020

cancellava ogni traccia, e pochi resti ne sono conservati al Museo di Messina. Non resta più nulla anche del convento di San Girolamo, fondato nel XVI secolo dai padri domenicani osservanti che nel XVI secolo si insediavano nei pressi del Palazzo reale, in precedenza accolti dai padri benedettini fuori le mura cittadine.
A partire dal 1254 fu invece edificato il convento di San Francesco d'Assisi, oltre il torrente Boccetta, fuori le mura della città. La Chiesa, che ancor oggi presidia il territorio, di imponenti dimensioni, segnava l'avvio del *dromo* a nord e diveniva un nuovo caposaldo cittadino. Sull'antico asse viario, nel corso dei secoli, si edificavano altri insediamenti conventuali, cosa che, in tempi successivi, determinava la modifica della sua denominazione in via dei Monasteri.

## I mendicanti e la città medievale

> Sta Messina appoggiata a monti le cui falde corrono i suoi fossi, il mare le si stende in faccia a mezzogiorno. Il suo porto è il più meraviglioso fra quanti scali marittimi esistono, essendochè in esso le navi di grande portata possono accostarsi alla riva quasi a toccarla, e, per mezzo di tavole di legno che le mettono in comunicazione con la terra, i facchini vi salgono sopra con loro pesi e non hanno bisogno di barche per caricarle e scaricarle, se non quando sono ancorate alquanto distanti [Giubayr 2007, 19].

Il viaggiatore spagnolo in poche righe descriveva la città normanna, indentificandola nella sua dimensione paesaggistica di città di mare, coronata dalle montagne e aperta nel suo porto, centro pulsante di ogni attività cittadina. I normanni avevano infatti incentivato l'attività portuale e definito, attraverso interventi di fortificazione, la struttura della città. I limiti nord-sud dell'antico impianto urbano, delimitato dai torrenti San Filippo il Piccolo e Boccetta (antico Logotheta), erano stati fortificati dalla costruzione di nuove mura, e la città era stata trasformata con nuovi punti di riferimento edilizi: la costruzione del Palazzo Reale e della nuova Cattedrale, mentre l'estrema punta della falce era solennizzata dalla presenza del cenobio basiliano del San Salvatore.
Tra le due fiumare che fiancheggiano il centro abitato, a monte del porto, il limite di perimetrazione urbana era l'antico *dromo*, detta anche strada Superiore, in cui, ancor prima dei normanni, islamici e bizantini si erano insediati in quanto unica strada di collegamento territoriale.
I Normanni, mettendo in atto una politica di riassetto della città, costruivano una nuova Cattedrale, che stabiliva nuovi equilibri urbani, ponendosi in posizione mediana tra il porto, l'antico dromo e i torrenti ad esso perpendicolari. In tal modo prendeva corpo un altro asse di collegamento nord-sud, la Strada Maestra, che avrebbe avviato l'espansione della città normanna [Aricó 2002, 256-260]. La definizione di questo nuovo asse viario, a monte della nuova chiesa madre di Santa Maria la Nuova, avrebbe condizionato il disegno della città che, nei secoli successivi, si espanse a tal punto da richiedere la costruzione di una nuova cortina muraria difensiva, per poi vivere, tra il XVI e XVII, il periodo di maggior splendore, rappresentato dalle iconiche vedute urbane.

## Domenicani in città tra XIII e XIX secolo

Sulle colline, alle estremità opposte della città, quasi contemporaneamente, si stanziavano Domenicani e Francescani, avviando, parallelamente, un lungo e articolato processo di insediamento urbano a partire dal XIII secolo.
I frati domenicani, secondo le fonti, furono i primi a giungere nella città dello Stretto [Coniglione 1937, 362-370], e una dettagliata relazione conservata presso l'archivio dell'ordine avvia con queste parole la lunga disamina dell'insediamento cittadino:

> Fu fondato il detto convento di San Domenico l'anno di Cristo 1219 dal beato fra Alberico Alemanno uno dei compagni del Patriarca San Domenico mandato a questo fine dal S. Patriarca in Sicilia, alla quale fondazione s'aggiunse il B. fr. Reginaldo D'Orleans nel ritorno che fece per visitare i Santi Luoghi di Gerusalemme: questa prima abitazione fu nel colle del Tirone, detto per la copia delle ulive monte uliveto, che in quel tempo trovavasi fuori le mura di detta città[1].

Le dinamiche insediative dei padri Domenicani coprirono quasi un secolo di storia. Stanziati fuori la cinta muraria, restarono sul colle del Tirone, luogo impervio e difficilmente raggiungibile, per circa trentasei anni[2].
Nel 1241, nell'intento di trovare una sistemazione più adeguata, pare che avessero tentato di acquistare un terreno di fronte al luogo in cui si sarebbe costruito il tempio di San Francesco d'Assisi, al di là del torrente Boccetta, a settentrione della città. I padri francescani, però, ricorrendo al pontefice Gregorio IX, fecero desistere i Domenicani, che pertanto furono costretti ad allontanarsi e cercare un'altra sistemazione [Ciccarelli 1986 I, XXI; Cagliola 1985, 43-68]. Malgrado avessero fatto istanza per ottenere un sito nei pressi del Castellamare (caposaldo della città normanna sul porto), nel 1255 riuscirono però a ottenere – ristabilendo l'antico equilibrio territoriale tra i due ordini mendicanti – un altro stanziamento nei pressi della chiesa di Santa Lucia, ai margini esterni della città meridionale, vicino la fiumara di San Filippo il Piccolo, in corrispondenza della porta di Sant'Antonio.
Ma anche questa sistemazione non soddisfaceva le esigenze dei padri, che, nel 1262, lamentavano di essere «situati in un luogo troppo distante dalla città, cui framezzava una fiumara, che inondava in tempo di pioggia in tale guisa, che non poteano far ritorno al loro convento»[3]. Soltanto nel 1271 venne loro concesso il tempio della Santissima Annunziata al Castellamare, ottenendo finalmente un edificio nel cuore della città, poco distante dalla nuova cattedrale di Santa Maria La Nova e dal porto.

---

1 Roma, Archivio Generalizio Ordine Predicatori (AGOP), *Notizie del Convento di San Domenico dell'Ordine dei Predicatori della Nobile Città di Messina nel Regno di Sicilia*, vol. XIV, libro M, Anno 1708, ff. 77-94, f. 77.

2 *Ibidem*.

3 AGOP, *Cronologia del Venerabile Convento di S. Domenico della Città di Messina del Regno di Sicilia e degli uomini illustri, alunni del detto convento*, vol. XI, Anno 1350, ff. 1-27, f. 2.

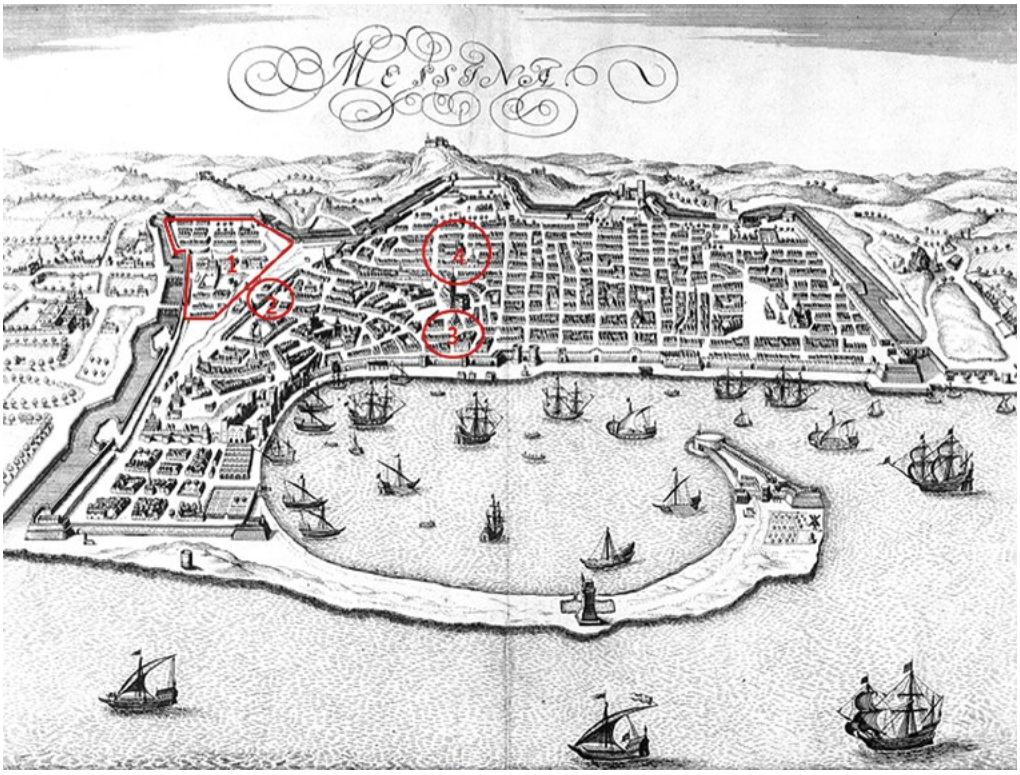
I frati abitarono questi spazi per circa quarant'anni, ma osteggiati dalla madre abbadessa del Monastero di Santa Maria dei Moniali di San Benedetto, ancora una volta, furono costretti a muoversi verso una nuova sistemazione e, finalmente, con breve apostolico di Clemente V, venne loro concesso l'Ospedale e la chiesa appartenenti all'ordine dei Templari [Koudelka 1974, 70].
L'antico ospedale dei Templari ricadeva anch'esso nel centro cittadino: tra il piano della Cattedrale di Santa Maria La Nuova e l'antico Dromo (Fig. 1).
La relazione sopracitata sintetizzava in poche righe lo stato dei luoghi sino al 1708 con queste parole:

> L'anno 1310, essendo stato abolito l'ordine de Cavalieri Templari dal Pontefice Clemente V, fu concesso ai nostri religiosi l'anno seguente 1311 l'Ospedale e chiesa di San Marco posseduta da detti cavalieri dove sino all'anno presente 1708 sono dimorati detti religiosi avendo ridotto le antiche fabbriche a commoda abitazione con chiostro bellissimo di marmo et ampliato il sito di un capace lavatorio, scale, e dormitorii, e ciò si riducendo alla forma necessaria d'alcuni anni a questa parte con travagli non ordinari dei Religiosi per le gravissime spese bisognevoli non solo per le fabbriche, che in questa città sono di carissimo prezzo, ma ancora per la compra di molte case e chiese state necessarie per la dovuta ampliazione; senza più che ciò accadde se nelli gravissimi danni di guerra e calamità estreme di detta città specialmente dopo il terremoto successo l'anno 1693[4].

I frati avevano ricostruito e ingrandito l'edificio esistente secondo i canoni dell'edilizia mendicante; la chiesa ad aula era stata abbellita da un ricco apparato decorativo con importanti dipinti e «due riguardevoli statue, una del Risorto Signore statua di marmo bianco del celebre scultore Giovanni Angelo Fiorentino […] e l'altra della Vergine Assunta del gran scultore Calamecca fiorentino, compagno del Buonarroti»[5]. affiancata da un vasto chiostro, dagli ambienti conventuali e dalle confraternite, si affacciava sull'antico dromo.
La collocazione privilegiata, in prossimità della Cattedrale, attrasse i padri Gesuiti che nel XVI secolo affiancarono il convento dei padri domenicani con la costruzione della Casa professa, con i quali nacquero immediatamente delle dispute per i confini e l'acquisizione delle aree limitrofe, a cui si aggiunsero le controversie, ben più importanti, per l'attribuzione del monopolio della gestione dell'Università cittadina [Passalacqua 2004, 51-60].
Del convento domenicano, a seguito della ricostruzione della città dopo il terremoto del 1908, non vi è più alcuna traccia e le uniche testimonianze che raccontano la sua storia sono solo grafiche: un prezioso disegno seicentesco che riferisce dello stato dei luoghi del convento, affiancato al complesso gesuitico (Fig. 2), e i disegni della nuova chiesa che si sarebbe dovuta ricostruire a seguito di un incendio che aveva distrutto la

[4] AGOP, *Notizie del Convento di San Domenico dell'Ordine dei Predicatori della Nobile Città di Messina nel Regno di Sicilia*, vol. XIV, libro M, Anno 1708, ff. 77-94, ff. 77-78.

[5] *Ibidem*.



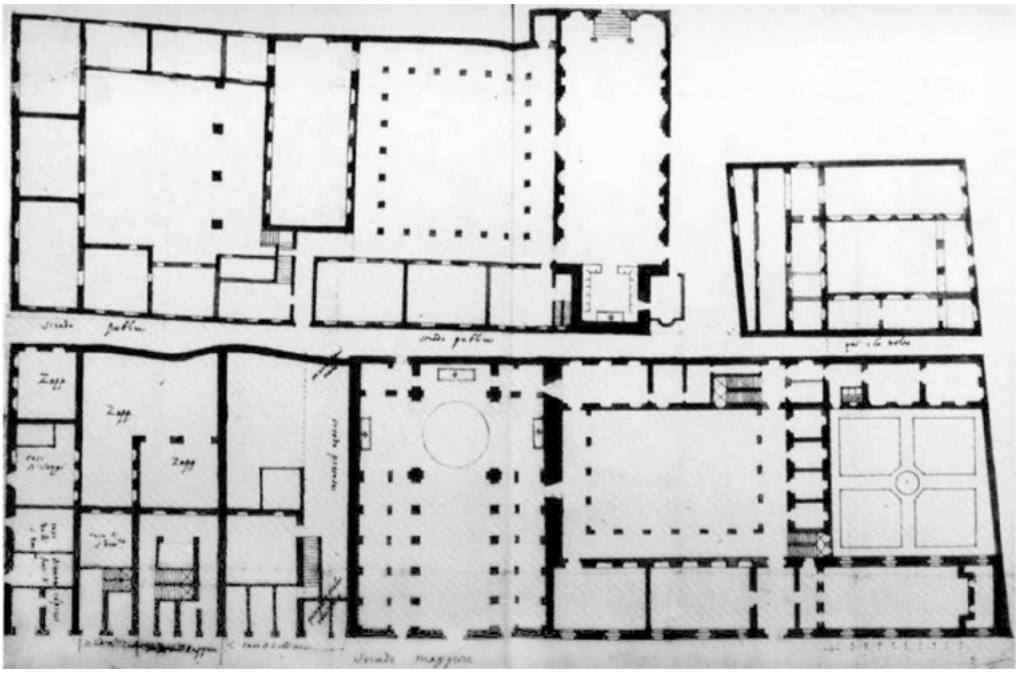

**1:** Jan Jannson, Messina in *Amstelodami: apud Ioannem Ianssonium*, 1657. Gli insediamenti domenicani durante il XIII secolo: (1) Colle del Tirone; (2) Porta di Sant'Antonio; (3) Chiesa della Santissima Annunziata dei Catalani nei pressi di Castellammare; (4) Chiesa di San Marco dei Templari [Biblioteca Regionale di Messina].

precedente, appiccato dai soldati borbonici dopo la rivolta del 1848 [Passalacqua 2006, 169-176] e da ultimo, la sovrapposizione del rilievo catastale dell'edificio con il piano di ricostruzione novecentesco in cui si individua l'ubicazione dell'edificio rispetto alla nuova maglia urbana.

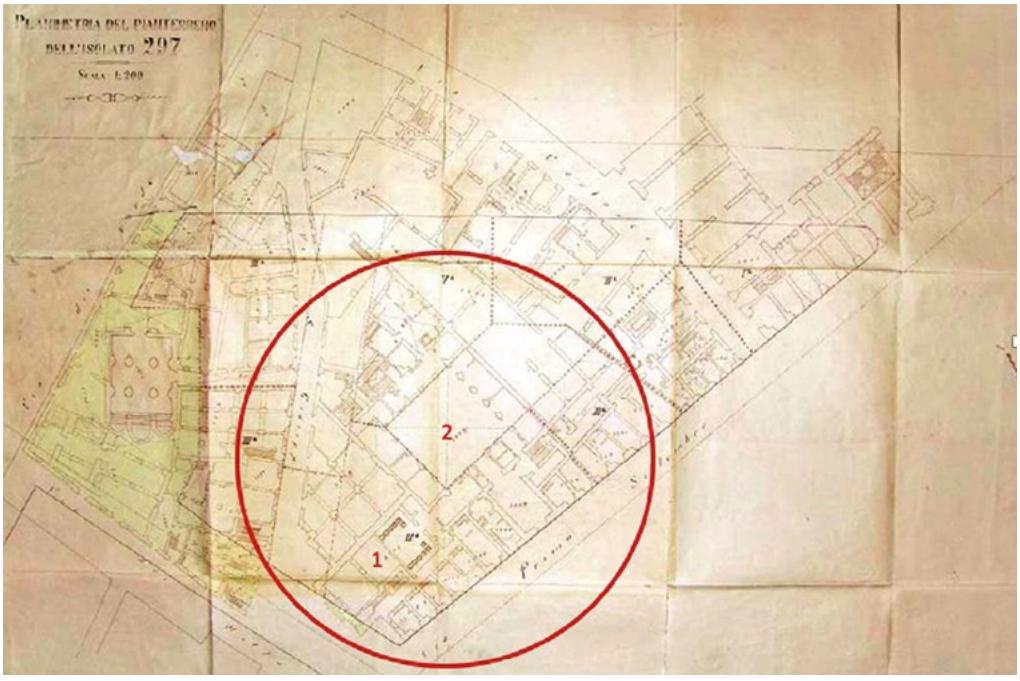
Nulla rimane anche del complesso di San Girolamo dei Domenicani osservanti che si erano insediati agli inizi del XVI secolo nei pressi del Palazzo reale dove insistevano le due chiesette di San Girolamo e Sant'Eligio.

Nel 1456 i padri osservanti avevano ottenuto la concessione della chiesa di San Benedetto ai margini della città murata, nei pressi della Porta Imperiale. In seguito alla decisione del viceré Ferrante Gonzaga di ammodernare le mura cittadine i frati furono costretti a trasferirsi e ottennero di insediarsi di fronte il Palazzo reale nell'area prospiciente il porto [Coniglione 1927, 362-370].

La chiesa e il convento verranno ricostruiti nel corso del XVI secolo non senza subire forzate modifiche dal necessario allargamento della strada Nuova (strada Austria) che verrà realizzata negli anni '70 del Cinquecento: era infatti necessario resecarla per allinearla al nuovo filo stradale [Aricó 2002, 98]. Le vedute settecentesche di Filippo



**2:** Anonimo. Pianta del comparto in cui ricadono la casa professa dei Gesuiti, il Convento dei Domenicani, e le Casa Sollima e Zapata. Disegno allegato a documenti datati 1616-164 [Archivio Romano Compagnia di Gesù].



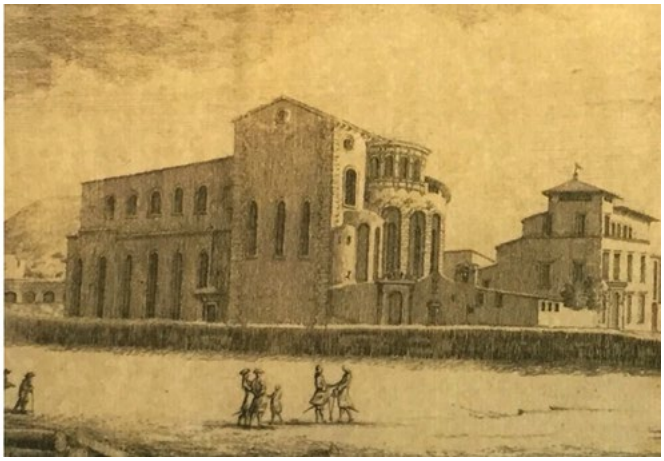

**3:** Sistemazione delle vie in giro all'isolato 297 del Piano Regolatore. In evidenza l'individuazione della chiesa di San Girolamo (1) e parte del chiostro (2) [Archivio Palazzo Zanca Messina, Fondo Ufficio Speciale delle espropriazioni].

Juvarra (1701), Francesco Sicuro (1768) e Louis Jean Desprez (1781) ne rappresentano l'imponente prospetto laterale sulla piazza reale con diverse caratteristiche costruttive. A causa degli interventi sul nuovo rettifilo urbano i lavori proseguirono a rilento ma, con ogni probabilità l'edificio venne completato agli inizi del XVII secolo e abbellito di importanti arredi [Lenzo 2007, 37-44].
Traccia di quanto era sopravvissuto al sisma del 1908 è riscontrabile nei rilievi dell'Ufficio Speciale della Espropriazione, nominato dall'amministrazione comunale per rilevare la consistenza degli edifici sopravvissuti. Il disegno dell'isolato 297 che si sarebbe sovrapposto alla città distrutta rivela la consistenza del complesso domenicano in cui si evince parte della chiesa e del chiostro che erano stati rimaneggiati nel corso dell'ultimo secolo (Fig. 3).

## Tempio di San Francesco d'Assisi

Nel 1255 papa Alessandro IV inviava la prima pietra per costruire la chiesa di San Francesco a Messina, fuori le mura, affiancata al torrente Boccetta [Ciccarelli 2008, 8]. Diversamente dalle migrazioni che vedevano protagonisti i Domenicani per quasi un secolo, i Francescani eleggevano quel luogo quale sede per la predicazione. L'insediamento francescano occupava una vasta area a settentrione della città, sotto le mura cinquecentesche, a cui si affiancheranno nel XVI secolo le regie fonderie. La chiesa venne edificata nell'arco di vari decenni e sembra essere stata completata intorno al 1320, diversamente dal chiostro e dagli ambienti limitrofi, che raggiunsero la loro definizione soltanto nel XVI secolo.
Insignito del titolo di convento Reale da Federico III d'Aragona, di cui conserverà le spoglie mortali, il tempio di San Francesco ha avuto una sorta completamente diversa dall'insediamento dei frati domenicani.
Dopo che un incendio distrusse completamente la copertura lignea e danneggiò gran parte della decorazione nel 1884, la chiesa venne distrutta dal terremoto del 1908 ma fu prescelta, insieme ad altri monumenti medievali cittadini quali la Cattedrale, la Santissima Annunziata dei Catalani, Santa Maria Alemanna e pochi altri a testimoniare la memoria storica della città. Ricostruita poco lontano dal sito originario per ragioni topografiche, ancor oggi manifesta la sua maestosa grandiosità.
Semplice e grandiosa, infatti, la definisce l'Agnello, descrivendo le forme della vasta pianta a sala, con otto cappelle affiancate per lato e conclusa da un largo transetto e tre absidi semicircolari su cui si impostano i volumi netti dei grandi spazi votati alla predicazione [Agnello 1961, 309].
La famosa immagine di Antonello da Messina che la ritrae sul fondo del *Cristo morto sorretto da tre angeli,* del 1475, delinea infatti la possente struttura del transetto in cui si innestano le absidi, a conferma della supremazia territoriale dell'edificio rispetto anche alle mura urbiche rappresentate (Fig. 4a).
Francesco Sicuro rappresentava la chiesa alla fine del Settecento, individuandone le caratteristiche peculiari dell'intero edificio visto dalla conclusione dell'antico *dromo*, al tempo via dei Monasteri, sull'alveo del torrente Boccetta. Diversamente dal disegno di





**4a**: Antonello da Messina, Cristo morto sorretto da tre angeli, 1475. Particolare [Museo Correr, Venezia].
**4b**: Francesco Sicuro, Tempio e Convento Reale di San Francesco, 1767-1770. Particolare [Biblioteca Universitaria di Messina].

Antonello, l'edificio mostra appieno le sue volumetrie. Sicuro enfatizza la ritmica sequenza di bucature della navata e del transetto, disegnando, con dovizia di particolari, le modifiche e le "aggiunte" della parte absidale che si sovrappongono agli originari archetti filiformi del disegno antonelliano (Fig. 4b).

## Conclusioni

Gli insediamenti mendicanti cittadini, malgrado distrutti, trasformati e riconfigurati in nuove strutture, suggeriscono approfondimenti conoscitivi per la storia urbana e architettonica di Messina. I frati, parallelamente, edificavano i loro conventi, che diventeranno palinsesti di arte e architettura per secoli.
I Domenicani, insediati nel tessuto urbano preesistente, avrebbero rimodellato e ingrandito l'edificio dei Templari modificando sicuramente la chiesa secondo i canoni della cultura mendicante medievale ad aula con cappellone quadrangolare. Ascrivibile invece ai secoli successivi era il chiostro, che, grazie ai resti salvati dalla distruzione del terremoto e alle immagini superstiti, possiamo apprezzare che si componeva di arcate a tutto sesto sostenute da agili colonnine ioniche. Medesimo disegno e caratteri architettonici ritroviamo nel chiostro, anch'esso demolito, del convento francescano, testimone di quel Rinascimento, ascrivibile già alla metà del XV secolo, in cui si avverte una nuova sensibilità culturale nel territorio meridionale. Gli edifici conventuali si arricchiranno poi di opere d'arte e vedranno trasformate le loro strutture per esigenze diverse sino alle soglie del XX secolo.
Caratteristiche rinascimentali e barocche invece avevano delineato il progetto per l'insediamento osservante di San Girolamo che occupava un'area strategicamente centrale della città.




**5:** Sieur de la Vigne, *Plan des villes, forts et environs de Messine en Sicile*, 1675. In evidenza, la Strada dei Monasteri e i conventi di San Domenico, di San Girolamo e di San Francesco all'Immacolata [Bibliothèque Nationale de France, Parigi].

A testimoniare la cultura mendicante cittadina è esclusivamente il superstite tempio di San Francesco, che, malgrado ricostruito e rimodellato secondo le esigenze dell'impianto ortogonale novecentesco, svetta sull'abitato riflettendo la sua immagine sul novecentesco prospetto a specchio del Palazzo della Cultura.

## Bibliografia

ACCASCINA, M. (1966). *Indagini sul primo Rinascimento a Messina e provincia* in Scritti in onore di Salvatore Caronia, Palermo, pp. 9-24.

AGNELLO, G. (1961). *L'architettura civile e religiosa in Sicilia in età sveva*, Collezione meridionale, Roma pp. 307-316.

ARICÓ, N., BASILE, F. (1998). *L'insediamento della Compagnia di Gesù a Messina dal 1547 all'espulsione tanucciana* in Annali di Storia delle Università Italiane", a.2, Clueb, Bologna, pp. 39-72.

ARICÓ, N. (2002). *In nova urbe Messane: un palinsesto urbanistico del secolo XII* in Le città medievali dell'Italia meridionale e insulare. Storia dell'Urbanistica/Sicilia IV, atti del convegno Palermo, 28-29 novembre 2002, a cura di A. Casamento, E. Guidoni, Edizioni Kappa, Roma, pp. 254-278.

ARICÓ, N. (2002). *Una città in Architettura. Le incisioni di Francesco Sicuro per Messina*, Caracol, Palermo.

ARICÓ, N. (2010*). Il ritratto di Messina del 1554* in I punti di vista e le vedute di città. Secoli XIII-XVI, Storia dell'Urbanistica 2.1, a cura di U.Soragni, T. Colletta, pp. 139-159.

CAGLIOLA, F. (1985). Almae Sicilensis Provinciae Ordinis Minorum S. Francisci manifestationes novissimae…, Venetiis, 1644 (rist. Officina di Studi medievali, Palermo).

CICCARELLI, D. (1973). *Documenti inediti della R. Cancelleria e del Protonotaro del Regno di Sicilia riguardanti la chiesa di S. Francesco di Messina (1369-1514)* in Estratto dagli atti della Accademia Peloritana, Tip. Samperi, Messina, pp. 309-348.

CICCARELLI, D. (1986). *Il Tabulario di S. Maria di Malfinò*, voll. II, Società Messinese di Storia Patria, Messina.

CICCARELLI, D. (2008). *San Francesco all'Immacolata di Messina*, Officina francescana, Officina di studi medievali, Palermo.

CONIGLIONE, M. A. (1937). *La provincia domenicana di Sicilia: notizie storiche documentate*, Catania, tipografia F. Strano.

GIUBAYR, I. (2007). *Viaggio in Sicilia*, a cura di Calo Ruta, Edi.bi.si, Messina.

KOUDELKA, V. I. (1974). *Pergamene del convento domenicano di Messina (1218-1397*) in Archivum Fratrum Praedicatorum, 44, pp. 61-92.

LENZO, F. (2007). *Il complesso domenicano di San Girolamo a Messina* in Messenion D'oro, 14, 2007, pp. 37-44.

OTERI, A. M. (2009). *La cultura medievalista a Messina nell'Ottocento e i restauri della chiesa di S. Francesco d'Assisi* in Francescanesimo e cultura nella provincia di Messina, a cura di C. Miceli, A. Passantino, Biblioteca Francescana, Officina di studi medievali, Palermo, pp. 213-223.

PASSALACQUA, F. (2004). *Il convento di San Domenico a Messina tra fonti documentarie e storia urbana* in Quaderni del Dipartimento Patrimonio Architettonico e Urbanistico, n. 27-28, XIV, pp. 51-60.

PASSALACQUA, F. (2005-2006). *Architettura dell'Ottocento a Messina nei disegni per la nuova chiesa di S. Domenico* in Quaderni del Dipartimento Patrimonio Architettonico e Urbanistico, n. 29-32, XV-CVI, pp. 169-176.

PASSALACQUA, F. (2010). *Rinascimento meridionale: ricerca storica e cultura architettonica nell'opera di Roberto Pane* in Roberto Pane tra storia e restauro, a cura di S. Casiello, A. Pane, V. Russo, Marsilio, Venezia, pp. 52-58.

# TRA VELME E PALUDI. L'INSEDIAMENTO DEGLI ORDINI MENDICANTI A VENEZIA E LA LORO PARTECIPAZIONE ALL'URBANIZZAZIONE DELLA CITTÀ A PARTIRE DAL DUECENTO

Federica Masè

*Abstract*

*From the beginning, the Mendicants Orders built their convents in Venice supported by the Doges and the patricians that encouraged them to settle in town giving them marshy lands nearby. Instead of houses the friars built great convents and some other more humble structures. On the edge of town there was more space and the limits of the city of Venice were flexible, unlike the city centre, already partly built by the Benedictines.*

*Keywords*

*Mendicants; Urban growth; Venice*

## Introduzione

Quando l'aereo scende verso la pista dell'aeroporto Marco Polo, la città di Venezia si offre allo sguardo sul lato destro e, a parte le navi da crociera ormeggiate in primo piano enormi e fuori scala ma contemporanee, gli elementi del paesaggio urbano che emergono sono in particolar modo gli edifici monumentali dei principali complessi conventuali: le cosiddette *ca' grandi*, prima quella dei Francescani, Santa Maria Gloriosa dei Frari e poi quella dei Domenicani Santi Giovanni e Paolo (detta anche San Zanipolo), enormi e fuori scala, ma medievali. Gli ordini mendicanti hanno edificato le chiese più grandi di Venezia.

L'obbiettivo di questa ricerca attualmente in corso è esaminare l'insediamento degli Ordini Mendicanti e la loro partecipazione all'urbanizzazione della città di Venezia a partire dal Duecento proponendo una riflessione d'insieme che si basa sulla consultazione di fonti conservate presso l'Archivio di Stato di Venezia. Finora, la bibliografia veneziana sugli Ordini Mendicanti è piuttosto concentrata in monografie sulle singole sedi conventuali o su quelle di un particolare ordine, studiate da un punto di vista storico (religioso, economico, sociale) e/o architettonico.

© Aisu International 2020

Nel suo libro sopra le acque salse, Elisabeth Crouzet-Pavan dedica alcune pagine a monaci e frati per mettere in luce la loro azione in materia di bonifiche che hanno permesso l'urbanizzazione [Crouzet-Pavan 1992, 97-116].
La sola a proporre una ricca e variegata sintesi sull'insediamento degli Ordini Mendicanti a Venezia, ma limitata al Duecento è Fernanda Sorelli nella Storia di Venezia della Treccani [Sorelli 1995]. All'epoca, la studiosa lamentava, e ha lamentato tuttora in una nostra recente conversazione, che uno studio generale non sia stato compiuto, sicuramente a causa della mole di lavoro necessario.
Senza pretendere un'indagine completa, nondimeno si possono già proporre alcune considerazioni sulla base di un primo spoglio della documentazione conservata nei fondi.
Intendo porre a confronto l'Ordine francescano e l'Ordine domenicano con le loro principali e più antiche sedi, ma anche una fondazione agostiniana che farà da contrappunto.
I tre aspetti studiati sono: le *fondazioni*, la *localizzazione* e l'*opera di urbanizzazione*.

## Le fondazioni

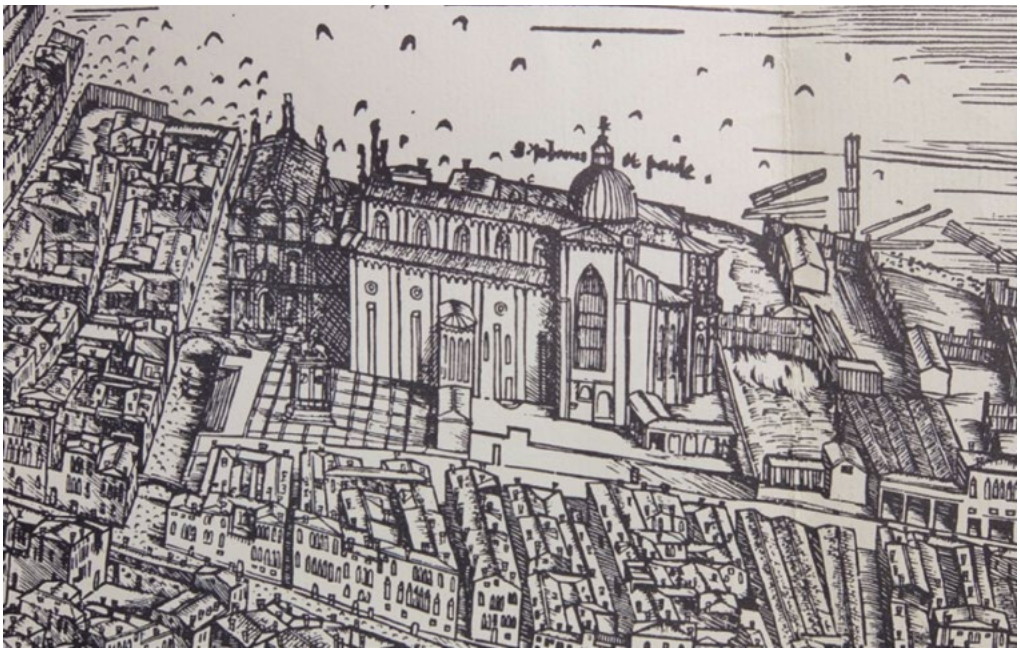
L'arrivo dei primi mendicanti a Venezia non è documentato con precisione, ma risale ai primissimi anni della fondazione degli ordini e la loro storiografia evoca addirittura il passaggio in città di san Francesco e san Domenico. Un loro viaggio in laguna non è documentato, quindi rimane incerto, soprattutto per quanto riguarda san Francesco, ma in compenso la presenza di loro discepoli è attestata in alcuni luoghi che costituiscono il loro primo rifugio prima di ottenere sedi vere e proprie a loro dedicate [Sorelli 1995; Cavazzana Romanelli 1983].

### *Donatore pubblico o privato?*

Il 1234 è una data cruciale per la fondazione di entrambe le ca' grandi dei Domenicani e dei Francescani a Venezia, rispettivamente Santi Giovanni e Paolo e Santa Maria Gloriosa dei Frari.
Nel mese di giugno 1234, i Domenicani ottennero uno spazio tra Santa Marina e Santa Maria Formosa grazie alla donazione di una palude da parte della signoria con atto firmato dal doge Giacomo Tiepolo[1].
Nell'ottobre 1234, i Francescani che avevano già cominciato a insediarsi presso una chiesa a San Tomà, ricevettero la donazione di un terreno e casa limitrofi da parte di Giovanni Badoer di San Giacomo dell'Orio[2]. Si tratta di una zona di bonifica recente confinante con il lago dei Badoer.
Nel 1253, Marco Ziani figlio del doge Pietro lascia per testamento una vigna con una chiesa e alcune botteghe unite a Santa Giustina perché sia abitata da sei frati. Compiendo le sue ultime volontà, i suoi eredi fondano la seconda sede francescana chiamata per l'appunto San Francesco della Vigna [Fees 2005, doc. 310].

[1] SS. Giovanni e Paolo, B. 1, Catastico tomo I 1234-1515; Testamenti.

[2] S. Maria Gloriosa dei Frari, B. 1-2 Catastico e B. 3-4, Catastico Testamenti.



**1:** Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, 1500. Dettaglio Santi Giovanni e Paolo [Museo Correr].

Le prime fondazioni sono molto ravvicinate, tra il 1234 ed il 1253 e avvengono poco tempo dopo la creazione degli ordini mendicanti e la canonizzazione dei due fondatori. Ben sessant'anni dopo, nel 1312, il testamento del doge Marino Zorzi prevede la fondazione della seconda sede domenicana grazie a un lascito per l'acquisizione degli spazi destinati all'edificazione di un convento[3].

Le donazioni di dogi o di membri delle famiglie patrizie e ducali più antiche sono quasi sempre all'origine di queste fondazioni conventuali. Santi Giovanni e Paolo non solo è una fondazione ducale, ma anche luogo di sepoltura di molti dogi, perfino il condannato e decapitato Marino Falier. Anche Santa Maria dei Frari è stata scelta da alcuni dogi come Francesco Foscari [B. Paul 2016]. Non è una fondazione ducale, ma non insisterei su questa differenza tra i due conventi. Il doge Ranieri Zeno è il dinamico procuratore del convento che acquista beni per ingrandire la sede[4].

Il monumento equestre del Verrocchio che il condottiero Bartolomeo Colleoni aveva chiesto alla fine del Quattrocento fosse eretto in piazza San Marco, richiesta non accolta per ovvi motivi, si erge in campo Santi Giovanni e Paolo dal 1496 [Moretti 2004, 642]. Il campo del convento fa quindi le veci di piazza San Marco. Sulla veduta del de' Barbari 1500 appare selciato così come campo dei Frari, mentre la maggior parte dei campi sono ancora sterrati, chiaro segno dell'importanza dei conventi e della loro opera di urbanizzazione.

[3] S. Domenico di Castello. B. 1, Catastico. B. 1.

[4] S. Maria Gloriosa dei Frari, B. 109, XLVIII, Beni in S. Tomà (1255-1266).



**2:** Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, 1500. Dettaglio Santa Maria Gloriosa dei Frari [Museo Correr].

Le fondazioni sono quasi sempre dovute a una donazione di terreni o di fondi per farne l'acquisizione. Quindi come evocato nella prima sessione del congresso, la scelta del luogo non dipende dai frati, ma dal donatore e dai suoi esecutori testamentari. Solo i Frari sono già presenti in loco con una chiesa ed una casa. E gli agostiniani acquistano autonomamente il sito di Sant'Anna di Castello nel 1242, ma si tratta di un piccolo fondo molto periferico e poi lo rivendono nel 1297 a delle monache per acquistarne uno più centrale: Santo Stefano protomartire [Sorelli 1995][5].

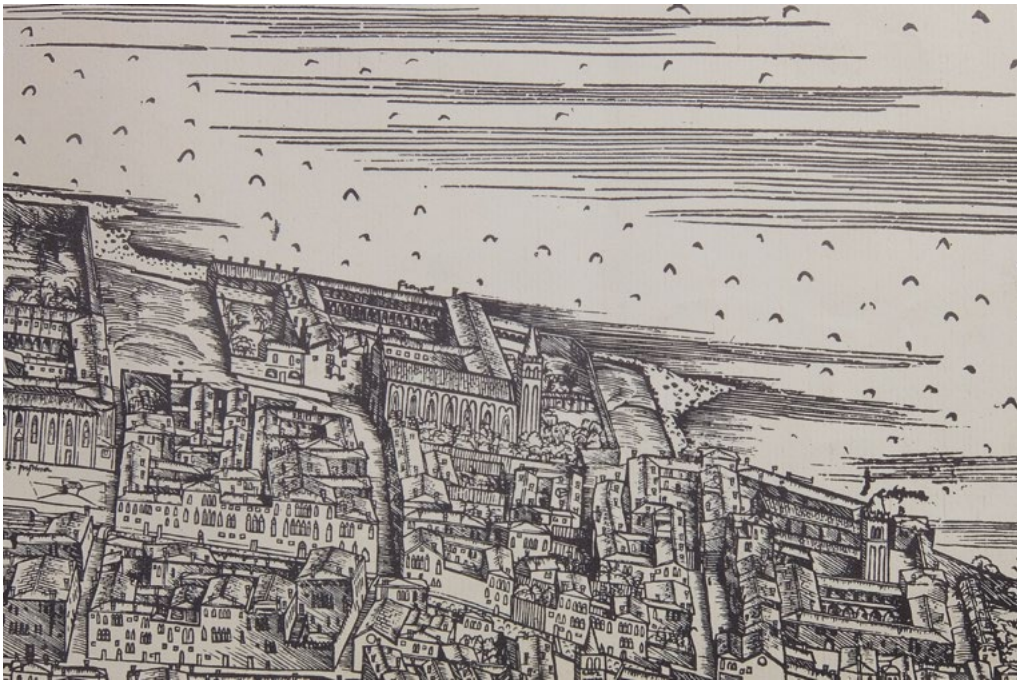
## *Frati o suore?*

Inizialmente, a Venezia, esiste una sola fondazione conventuale femminile, francescana: Santa Chiara. Nel 1236, come ai Frari due anni prima, Giovanni Badoer dona un terreno alle sorelle, ma questa volta insieme a Maria e Lavinia Badoer sue parenti. Il sito è a Santa Croce su di un'isoletta estrema propaggine della città alla *zirada* (girata/volta) del Canal Grande, dove oggi cè Piazzale Roma, l'ingresso automobilistico alla città [Sorelli 1995].

## *Francescani o Domenicani?*

È da notare che i donatori all'origine delle fondazioni delle sedi conventuali sono strettamente legati agli ordini mendicanti, preferendoli a quelli monastici, ma non per forza

[5] S. Anna di Castello, B. 1, Catastico, B. 1-5 pergg.



**3:** Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, 1500. Dettaglio San Francesco della Vigna [Museo Correr].




**4:** Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, 1500. Dettaglio Santa Chiara [Museo Correr].

a un ordine specifico e possono lasciare i loro esecutori testamentari scegliere quale preferiscano beneficiare. È esemplare in questo senso il caso di San Francesco della Vigna, fondazione voluta da Marco Ziani, morto senza discendenti. Egli disponeva che la vigna facente parte dell'ingente patrimonio immobiliare di famiglia nella loro parrocchia di residenza di Santa Giustina fosse donata a sei frati. Egli era più legato ai Francescani e chiedeva che i Frari di Santa Maria dessero il loro parere sui lasciti, ma preferì lasciare la scelta definitiva per il nuovo convento tra minoriti, predicatori o cistercensi ai suoi esecutori testamentari, tra i quali la sorella ed unica erede Marchesina Ziani, moglie di Marco Badoer, figlio di Giovanni. Quindi non è certo un caso che Marco Badoer, figlio del benefattore dei Francescani ai Frari e a Santa Chiara, fosse dalla parte dei minori. È documentata addirittura una lite tra gli esecutori testamentari: da un lato, i procuratori di San Marco volevano beneficiare i cistercensi e, dall'altro, gli eredi Marchesina e Marco Badoer insieme a Giovanni Campulo, amico del testatore preferivano i minoriti. Data la preferenza per i Francescani manifestata dal testatore che scelse Santa Maria dei Frari come luogo di sepoltura, i giudici dettero ragione ai loro sostenitori [Fees 2005, 308-313, doc 310 Testamento di Marco Ziani].
L'avvocato dei procuratori aveva invocato il divieto per i Francescani di avere due case nello stesso vescovato e l'esistenza di Santa Maria della Celestia, monastero cistercense assai vicino alla vigna. Le autorità cercano infatti di equilibrare la presenza degli ordini religiosi in città.

## La localizzazione

Come ovunque altrove, i due nuovi ordini mendicanti si spartiscono la città.

### *Spartizione della città tra Francescani e Domenicani*

A Venezia, le rispettive zone d'influenza sono ancora più evidenti dato che la città è spaccata in due dal Canal grande. Le due ca' grandi, ovvero conventi principali, Santa Maria dei Frari (*de ultra*, rispetto a San Marco) e Santi Giovanni e Paolo (*de citra*) sorgono ciascuna su di una riva, mentre le ca' più piccole si trovano tutte *de citra* concentrate nel sestiere periferico di Castello a Est.
Si può peraltro notare l'inabituale estrema vicinanza tra il convento domenicano dei Santi Giovanni e Paolo e il francescano San Francesco della Vigna posti sul limite urbano affacciato alla laguna nord.

### *I limiti della città*

Se si osservano i limiti di Venezia nel XII secolo, i conventi non sono ovviamente ancora edificati, ma le future posizioni delle loro sedi si trovano fuori dai confini della città a noi noti. Nella prima pianta di Venezia opera di Frà Paolino minorita nel 1330 circa, i conventi sono ormai presenti e si trovano entro i margini della città che si allargano inesorabilmente.
Se i Frari sono in una zona più centrale, vicina a Rialto e ormai inglobata nel tessuto urbano, gli altri complessi conventuali sono agli estremi limiti della città, ma sono dei

limiti mobili, che avanzano. Venezia non erige mura, perché la laguna è la sua difesa, ma è anche una minaccia dovuta all'erosione. Le bonifiche sono quindi necessarie, all'interno come all'esterno, non solo per ampliare la città, ma anche per evitare che il suo territorio si riduca. Per Venezia la posta in gioco è vitale [Svalduz 2013].

### *Periferia?*

I conventi mendicanti sorgono in zone marginali, ma in realtà non troppo, soprattutto Santa Maria dei Frari, ben presto oltrepassata dal limite della città in movimento. Una zona di bonifica recente che fino a poco tempo prima era zona marginale e paludosa con la presenza del lago dei Badoer che ivi risiedono. Un nodo viario tra Rialto e i traghetti a ovest che collegano Venezia alla Terraferma [Crouzet-Pavan 1992; Guidarelli 2011].
Santi Giovanni e Paolo invece guadagnerà spazio progressivamente sulla laguna all'estremità nord, approfittando anche della sua posizione sul canale lagunare di collegamento con la laguna nord e le isole di Murano (i vetrai vi sono costretti come misura di sicurezza antincendio alla fine del Duecento), Burano e Torcello. La vera periferia di Venezia sono le isole, dove vengono isolate tutte le possibili fonti di problemi. I conventi sono edificati anche a Venezia sulle vie di collegamento importanti come sempre per questi ordini di predicatori itineranti.
Le piccole fondazioni mendicanti sono più marginali: San Francesco della Vigna prende il nome dalla vigna appunto, anche se in parte edificata, facente parte della proprietà della ricchissima famiglia ducale Ziani che a Santa Giustina, parrocchia periferica, ha potuto creare una vera e propria residenza signorile approfittando dello spazio libero. La loro ca' è l'unica dimora privata a essere definita «palazzo», termine usato all'epoca solo per il palazzo ducale e i palazzi del vescovo di Castello e del patriarca di Grado. L'espressione «l'haver de ca' Ziani» indica la loro ricchezza. Da quando gli eredi di Marco Ziani, Marchesina e Marco Badoer la scelsero come residenza sarà chiamata ca' Badoer [Fees 2005, 175-180].
Marco Ziani ha donato volontariamente la sua vigna periferica, invece nel 1312 il doge Marino Zorzi lasciava nel suo testamento i fondi per un convento di dodici predicatori e un ospedale che avrebbe voluto in pieno centro. I Procuratori di San Marco suoi esecutori decidono altrimenti: la parrocchia San Pietro di Castello è la parrocchia più grande. Alla sua estremità orientale si trovano la sede vescovile e l'Arsenale quindi è una zona assolutamente periferica, ma lungi dall'essere ininfluente. Sul fronte meridionale, San Domenico di Castello si affaccerà progressivamente sul bacino portuale di San Marco, mentre Sant'Anna si trova sul canale di San Pietro di fronte all'isola del vescovo.
Una migrazione verso il centro dei conventi riscontrata altrove non si verifica a Venezia, se non altro per le sedi più importanti. L'eccezione nel nostro campione è rappresentata dagli agostiniani che nel 1297 vendono Sant'Anna nella parrocchia periferica di San Pietro di Castello spostandosi in quella centrale di Sant'Angelo.
In realtà, a Venezia, anche nei margini la vicinanza col centro può essere notevole, date le distanze ridotte e l'eventuale posizione su di un asse viario importante. I margini permettono anche di beneficiare di maggiori spazi e accolgono sia attività artigianali e industriali anche inquinanti che si vuole allontanare dal centro che la residenza di grandi famiglie patrizie.

L'ampliamento dei terreni marginali è possibile mediante la conquista della terra sull'acqua, dapprima compiuta in modo anarchico, e dopo l'istituzione dei Giudici del Piovego (corruzione per *super publicis*) nel 1282, sorvegliata, repressa, ma anche eventualmente autorizzata dalle grazie [*Codex publicorum* 1985 e 2006]. L'opera di urbanizzazione è infatti costante ad opera dei privati.

## L'opera di urbanizzazione

Gli ordini monastici benedettini più antichi hanno attivamente partecipato all'opera di urbanizzazione di Venezia. Qual è il ruolo svolto dai nuovi ordini mendicanti?

### *Edificazione di chiesa e conventi*

Grazie ai preziosi catastici settecenteschi (inventari dei fondi d'archivio conventuali) è stato possibile procedere allo spoglio dei fondi dei conventi presi in esame al fine di trovare il materiale documentario relativo alla loro proprietà urbana in epoca medioevale. La storia della fondazione è relativamente ben documentata e alcune buste conservano la documentazione medievale.
Parallelamente, la consultazione dell'opera *Venezia romanica* di Dorigo, censimento di tutte le fonti documentarie in materia di proprietà urbana dalle origini sino al 1360, ha permesso di verificare la completezza della documentazione [Dorigo 2003]. La constatazione è la stessa: i frati compaiono come proprietari essenzialmente dei loro conventi e raramente di altri beni edilizi.
Nel 1379, l'estimo censisce i proprietari abbienti che devono fornire un prestito alla Repubblica di Venezia per finanziare la guerra contro Genova ed esclusivamente per gli ecclesiastici è specificato che si tratta delle rendite delle loro case. Tra i conventi mendicanti presi qui in esame solo il convento femminile di Santa Chiara figura tra i felici possidenti (*sorores minores*), per la somma di 2.000 lire di estimo. Non è una somma elevata, dato che per gli ecclesiastici il minimo è 300 ed il massimo 25.000 lire di estimo, ma solo i due monasteri più ricchi superano le 6.500. Ben ventʼotto istituzioni ecclesiastiche sono censite per una somma inferiore alle 2.000 lire su un totale di quarantaquattro, quindi più della metà [Luzzatto 1929].
Il registro delle condizioni di decima degli ecclesiastici del 1564 (la condizione è la dichiarazione dei redditi fondiari e immobiliari sottoposti al pagamento della decima), egualmente riporta per i frati molti campi in terraferma e poche case in città. Ad esempio, i Frari di Santa Maria dei Frari dichiarano possedere solo una casa a Venezia nella parrocchia di San Marcuola affittata a un erbaruolo per trentaquattro ducati e un banco di beccheria (macelleria) al mercato di Rialto (ricevuto in lascito nel 1514) affittato agli Ufficiali del Sale per quindici ducati annui[6]. Nel contempo, la condizione informa: «la mia famiglia è sempre in numero ordinario di cento vinti bocche deve al gran numero

[6] S. Maria Gloriosa dei Frari, B. 108, Condizioni dei X savi alle decime ed altre gravezze, 1564, Condizione dei beni in Venezia e fuori. Trovasi anche in Sopraintendenti alle decime del clero. B. 241, Registro 1564.



**5:** Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia a volo d'uccello*, 1500. Dettaglio San Domenico e Sant'Anna di Castello [Museo Correr].

di frati forestieri che continuamente vengono a Venetia. Laonde magna di pane esso convento stara quattrocento ottanta ecc.». Da cui si capisce l'importanza delle proprietà in Terraferma per assicurare l'approvvigionamento della tavola dei frati.

## *Ampliamento grazie a bonifiche*

Le aree marginali sono potenzialmente ricche di possibilità di espansione, sempre più difficile nel centro ormai densamente urbanizzato. L'esempio di San Domenico che guadagna passo dopo passo i suoi terreni per chiostro, orti, vigne, ecc. illustra questa opportunità afferrata dai frati. La progressione verso sud grazie ai privilegi accordati dal Maggior Consiglio è documentata nel fondo del convento e riassunta in modo particolarmente chiaro da un disegno planimetrico del monastero che indica le date e le dimensioni dei terreni conquistati tracciato in seguito a una visita di controllo nel 1463 [Masè, 2006, 124-125][7].

Come è già stato rilevato in passato dagli studiosi, le tecniche di bonifica veneziane sono precisamente documentate nel dettaglio della veduta del de' Barbari della punta sud della parrocchia San Pietro di Castello comprendente tra gli altri conventi in primo piano San Domenico a sinistra e Sant'Anna a destra. Gli interessi privati in materia di bonifiche possono creare anche liti v. infra.

[7] S. Domenico di Castello. B. 1, Catastico. B. 1, 2, 4, 5.

### *Contesto locale: chiese parrocchiali e Scuole Grandi e piccole*

Il contesto di insediamento dei mendicanti in città è piuttosto conflittuale, come sempre, in particolare con il clero delle chiese parrocchiali che si sentono defraudate e minacciate dall'arrivo di questi temibili concorrenti. Le liti in sede giudiziaria documentano le tensioni tra secolari e regolari che coinvolgono le varie sedi (ad esempio: la parrocchia di San Pantalon e i Frari[8], gli agostiniani a Santo Stefano).
Le Scuole Grandi e piccole (confraternite), specificità veneziana, sono molto legate e presenti intorno ai conventi. La Scuola Grande di San Marco è edificata accanto alla chiesa dei Santi Giovanni e Paolo dal 1437 [Moretti 2004]. Nonostante le Scuole Grandi siano solo sei in tutta la città (una per sestiere), il convento di Santa Maria dei Frari è addirittura tra due di esse: la Scuola Grande di San Giovanni Evangelista di antica fondazione anch'essa legata ai Badoer e la Scuola Grande di San Rocco fondata alla fine del Quattrocento [Guidarelli 2011]. Ma il convento è anche circondato da una corona di scuole piccole documentate nel fondo archivistico del convento: la Scuola di Santa Maria della Misericordia e di San Francesco, la Scuola dei Fiorentini ecc[9].
Le Scuole Grandi edificano sedi monumentali, meno grandi di quelle dei frati, ma molto più ricche che si contrappongono con le loro facciate in marmo policrome alla sobria architettura di mattoni delle chiese conventuali.

## Conclusioni

L'insediamento degli ordini mendicanti a Venezia ha significato la bonifica e la riqualificazione di aree inizialmente marginali, ma non troppo in quanto in zone ben collegate e nevralgiche, a volte luogo di residenza dei patrizi donatori stessi, quali per esempio Badoer e Ziani.
I limiti di una città senza limiti hanno consentito di occupare grandi spazi e di ampliarli grazie alle bonifiche di luoghi paludosi per realizzare complessi architettonici monumentali: chiesa, convento e scuole, ma solo in minor misura case a uso residenziale. Paradossalmente, sono i complessi conventuali meno ricchi e centrali che possiedono case nelle loro vicinanze principalmente grazie a lasciti testamentari. L'esatto contrario rispetto ai monasteri benedettini più poveri di case quando si tratta di fondazioni più recenti e periferiche. La differenza è grande rispetto ai monasteri benedettini più centrali e più antichi come San Zaccaria, San Lorenzo e San Giorgio Maggiore, urbanizzatori e proprietari di interi quartieri, come poi le scuole grandi che svolgono così il loro ruolo di assistenza e appongono il loro simbolo sulle case di loro proprietà, ancora identificabili in tutta Venezia.

[8] S. Maria Gloriosa dei Frari, B. 109, XLIX Capitolo di San Pantaleone (1291-1717).

[9] S. Maria Gloriosa dei Frari. B. 1-2, Catastico, B. 3-4, Catastico, B. 107, 108, 109, 110.

## Bibliografia

CAVAZZANA-ROMANELLI, F. (1983). *Il refettorio d'estate nel convento dei Frari a Venezia ora Archivio di Stato: storia e restauri*, in «Bollettino d'arte», 68, V supplemento, pp. 13-32.

*Codex publicorum* (1985 e 2006), a cura di B. Lanfranchi strina, Venezia, Deputazione di storia patria per le Venezie.

CORNER, F. (1749). *Ecclesiae venetae, antiquis monumentis nunc etiam primum editis illustratae ac in decades distributae*, Venezia.

CROUZET-PAVAN, E. (1992). *«Sopra le acque salse». Espaces, pouvoir et société à Venise à la fin du Moyen Âge*, Roma, École Française De Rome.

DORIGO, W. (2003). *Venezia romanica. La formazione della città medioevale fino all'età gotica*, Venezia, Cierre edizioni, vol. I, pp. 581-590 e vol. II.

FEES, I. (2005). *Ricchezza e potenza nella Venezia medioevale. La famiglia Ziani*, Roma, Il Veltro Editrice.

GUIDARELLI, G. (2011). *Le scuole grandi e il rinnovamento urbano a Venezia tra XV e XVI secolo. Il caso della Scuola Grande di San Rocco (1489-1560)*, in *I grandi cantieri del rinnovamento urbano. Esperienze italiane ed europee a confronto (secoli XIV-XVI),* a cura di P. Boucheron e M. Folin, Roma, Collection de l'Ecole Française de Rome, pp. 199-215.

LUZZATTO, G. (1929). *I prestiti della Repubblica di Venezia (sec. XII-XV). Introduzione storica e documenti*, serie 3a, I, Padova, A. Draghi.

MASÈ, F. (2006). *Patrimoines immobiliers dans la Venise médiévale. Une lecture de la ville*, Roma, École Française De Rome.

MORETTI, S. (2004). *I Domenicani dei Santi Giovanni e Paolo a Venezia nel XVI secolo: contraddizioni di un margine urbano,* in «Mélanges De L'École Française de Rome», 116-2, pp. 641-663.

SORELLI, F. (1995). *Gli ordini mendicanti*, in *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, II L'età del comune, Roma, Treccani, pp. 905-927.

SVALDUZ, E. (2013). *I limiti di Venezia. «Atorno questa nostra città»: dai marginamenti cinquecenteschi alle Fondamente Nuove*, Venezia, Corte del Fontego editore.

*The Tombs of the Doges of Venice from the beginning of the Serenissima to 1907* (2016), a cura di B. Paul, Roma, Viella.

### *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Venezia. Archivio di Stato.

S. Anna di Castello, B. 1, Catastico, B. 1-5 pergg.

S. Domenico di Castello. B. 1, Catastico. B. 1, 2, 4, 5.

S. Francesco della vigna. B. 1 e 2, Catastico, B. 1 pergamene.

S. Maria Gloriosa dei Frari. B. 1-2, Catastico, B. 3-4, Catastico, B. 107, 108, 109, 110.

SS. Giovanni e Paolo. B. 1, Catastico.

Sopraintendenti alle decime del clero. B. 241, Registro 1564.

A3

# LA CITTÀ CHE SI PROTEGGE: CONTROLLO DEGLI STRANIERI E GESTIONE DELL'OSPITALITÀ NELLE CITTÀ DELL'ITALIA CENTRO-SETTENTRIONALE NEL TRECENTO E QUATTROCENTO

# THE CITY THAT PROTECTS ITSELF: CONTROL OF FOREIGNERS AND HOSPITALITY MANAGEMENT IN THE CITIES OF NORTHERN AND CENTRAL ITALY IN THE 14TH AND 15TH CENTURIES

Aldo Giuseppe Di Bari, Edward Loss

In recent decades medieval historians have dedicated particular attention to foreigners. The intensification of globalisation, the latest technological advances of the 21st century and the increase in migratory flows stimulated the research of those scholars who, inspired by the parallels with the present – following the teachings of Lucien Febvre (*Le Problème de l'incroyance au XVIe siècle: la religion de Rabelais*, 1942) – began to look at the past from a different perspective. Thus, it was possible to identify, especially in the last centuries of the Middle Ages, an ideal point of view for the study of the concepts of *other* and of *foreigner*, at a time when urban institutions redefined boundaries and criteria of citizenship in an original way. From the 14th to the 16th century it was precisely the cities in the Municipalities and *Signorie* of Italy that offered an almost unique space for analysis in the European panorama thanks to the growth of those centres affected by a huge influx of people from all over Europe, and which already had hundreds of thousands of inhabitants at the end of the 13th century.
In these settings the foreigner immediately assumed the appearance of an ambiguous subject: useful resource, fundamental vector of labour and technical skills essential for the growth of the community, but at the same time an object of concern and distrust, an element to be identified and documented, a potential threat to the established order. It is precisely the efforts made by city governments to monitor foreigners that are illustrated in the essays of this session, revealing an increasingly complex and extensive practice of managing the phenomenon which started in the last centuries of the

Middle Ages and continued until modern times. Structured chronologically, the studies range from the staticity of the institutions specially created to supervise foreigners and those constant movements, sometimes elusive, that dictated their positioning in space.
Starting from the second half of the 13th century, the essay presented by Edward Loss discusses the *Officium Spiarum* (Bologna spy office), an institution created both to obtain strategic information on other political entities and to control those foreigners who were harmful to the community: enemy spies. In his paper, Loss reconstructed what he calls «the cycle of Bolognese espionage», shedding light on the stages of active espionage organised by the head of this institution (*Dominus Spiarum*), from the selection and instruction of spies until the moment they returned to Bologna, as well as the actual practices of counterespionage, such as the collaboration of the citizens themselves in the work of the *Officium Spiarum*.
Beatrice Saletti's essay is dedicated to the judiciary specifically involved in managing the transit of foreigners in the second half of the 14th century, proposing a comparative study on the Bologna and Ferrara *Uffici delle Bollette* (Office of Receipts) based above all on the statutory remnants of the two cities that have survived until today. Of particular note are the similarities and differences between the Bologna and Ferrara offices: while they managed prostitution in more or less the same manner, Ferrara was much more protectionist in its focus. A comparative analysis led the author to see a greater articulation in the latter.
Interventions aimed at attracting foreigners to Bologna, the places where they lived and the sources that allow us to know the extent and quality of the migrations to the city between the 14th and 15th centuries are at the centre of the analysis written by Aldo Giuseppe di Bari. With specific attention to the link between work and mobility, the essay seeks to grasp the role of the professional dimension in the allocation of non-indigenous groups in the urban fabric, fusing the internal point of view – of the public – and the external point of view – of *forenses* (foreigners) – into a single approach to a world with a multitude of experiences, some of which the author tried to reconstruct.
The control of foreigners by hoteliers in the cities of Como, Chiavenna and Bellinzona in the Viscontea-Sforza era was the subject of Stefania Duvia's work. The area offers a privileged perspective for the study of the relationship between Germany and historical Lombardy, favoured by a sophisticated regulatory framework relating to the commitment of hoteliers to disarm travellers, perform health controls to prevent the spread of epidemics and detailed identity registration. The author also expands on the profile of the hoteliers, esteemed citizens with prominent political and diplomatic roles, as well as their relations with the authorities assigned to control the foreigners. Among these, the Bollette official stands out, the common link of almost all the reports of the session.
Shifting the chronological structure of the works to modernity, the taverns and their regulatory control were once again the centre of attention in an analysis offered by Alessandro Paris. Focusing on the experience in Trentino before and after the Council, the author emphasised the multiplicity of signs and other material aspects of the accommodation facilities of the region, following the path marked by regulatory interventions in the field of hospitality. Thanks to the persistent attention paid to the material concreteness of the places, the square, the canton, the city gates and the supply of bread, the paper paints a tangible scenario of the panorama of the city's accommodations.

# SORVEGLIARE IL NEMICO INTERNO ED ESTERNO: L'*OFFICIUM SPIARUM* E L'ATTIVITÀ DI SPIONAGGIO E CONTROSPIONAGGIO A BOLOGNA (SECOLI XIII E XIV)

Edward Loss

*Abstract*

*The article analyses the operations of the* Officium Spiarum*, an institution active in Bologna from the second half of the 13th century until the mid-14th century, responsible for managing those envoys sent to another political entity in search of strategic news (*nova*) for the well-being of the city, known as spies (*spia vel explorator*). This office also surveilled Bologna for the presence of enemy spies inside the city walls, an activity Aldo Settia defined as "counterespionage".*

*Keywords*

*Espionage; Bologna; Office of Spies*

## Introduzione

Consolidatesi al potere nella seconda metà del Duecento, le società d'arti e d'armi, che costituivano il cosiddetto *popolo,* riconobbero fin da subito l'importanza dell'ottenimento di informazioni per la preservazione della loro posizione conquistata a Bologna. Informazioni sui nemici politici, i nobili e i magnati; sui cittadini e la loro osservanza delle regole; sulle città che confinavano con il territorio bolognese, il Papato, l'Impero e così via. Risale a questo momento della storia del comune felsineo la creazione di una serie di provvedimenti e istituzioni dedicati, appunto, alla pressante questione dell'ottenimento di informazione, tra i quali emerge l'*Officium Spiarum*, ossia, l'Ufficio delle Spie.

## Le competenze dell'ufficio

Data al 1271 la prima delibera consigliare a noi pervenuta che fa riferimento all'Ufficio delle Spie[1], anche se è successiva la sua definizione all'interno degli statuti comunali, che

[1] Bologna, Archivio di Stato di Bologna (d'ora in poi ASBo), Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni dei consigli minori, b. 210, f. 12v.

© Aisu International 2020

lo descrivono come un'istituzione composta da un ufficiale chiamato *Dominus Spiarum* e da un notaio incaricati di gestire ed inviare spie (*spias vel exploratores*) oltre i confini cittadini quando e ovunque giudicassero necessario. I soggetti identificati come spia in questi documenti dovevano investigare, ottenere e riportare qualsiasi notizia (*nova*) che potesse essere considerata utile per la salvaguardia della sicurezza e del bene comune a Bologna [Trombetti Budriesi 2008, 174-176].
Oltre a scegliere, gestire e occuparsi delle spie inviate dal comune bolognese, all'*Officium Spiarum* viene affidata dal Consiglio del Popolo anche la responsabilità sulle spie di qualsiasi nemico cittadino trovate all'interno di Bologna [Trombetti Budriesi 2008, 174-176]. Esercitava, quindi, il coordinamento degli sforzi di "controspionaggio" cittadino, così come definisce il concetto Aldo Settia [Settia 1998, 31 - 49], che lo descrisse nei suoi sforzi di comprendere gli strumenti caratteristici della guerra promossa tra le città italiane tardomedievali.

## Obiettivi

Nella presente relazione vorrei approfondire questo doppio compito esercitato dall'*Officium Spiarum* e dal *Dominus Spiarum*, cercando di comprendere alcune delle pratiche effettivamente impiegate dall'ufficio e dalle sue spie nello svolgimento tanto delle mansioni collegate allo spionaggio attivo promosso dalla città quanto del controspionaggio coordinato da questo ufficiale e dal suo notaio. Nonostante si tratti di una riflessione sopratutto incentrata su Bologna, è necessario sottolineare che istituzioni del genere non erano per niente un'esclusività bolognese nella seconda metà del Duecento e nella prima metà del Trecento. Nello sviluppo della mia tesi di dottorato [Loss 20201, 202-234] sono riuscito ad individuare la presenza di strutture simili a quella dell'*Officium Spiarum* in diverse altre città del centronord della Penisola Italiana, soprattutto in quei comuni in cui il *popolo* ebbe un ruolo preminente. Si tratta di città come Firenze, Pisa e Siena, di cui i *soprastantes spiarum* di quest'ultima attirarono l'attenzione della storica francese Aude Cirier [Cirier 2008, 7-28].
La prima sfida di un esercizio del genere è di carattere documentario. Nemmeno una delle carte prodotte dal notaio dell'Ufficio delle Spie relativa alle attività del *Dominus Spiarum* è pervenuta a noi. Si tratta di un'assenza così totale che ci consente di ipotizzare che, vista la delicata e strategica natura dell'operato dell'ufficio, questi documenti fossero volutamente distrutti dopo la fine del mandato di un determinato *Dominus Spiarum*. Il costante richiamo delle autorità cittadine alla necessità che i *negotia* del comune fossero mantenuti in segreto e l'esigenza che ogni singolo partecipe al governo cittadino proferisse un giuramento di non rivelare mai ad estranei quanto venisse a sapere nell'esercizio della attività rendono verosimile tale ipotesi [Fasoli 1937, *passim*]. Per studiare l'operato dell'*Officium Spiarum* occorre dunque cercare le traccia che tale istituzione ha lasciato nei documenti di altri uffici, e queste si rivelano numerose e importanti. Si possono trovare sistematici riferimenti alle attività finanziarie dell'ufficio tanto negli ordini di pagamento deliberati nel Consiglio, quanto nei Libri di spese, entrate e uscite

del comune[2], conservati presso l'Archivio di Stato di Bologna. Le riformagioni forniscono ancora elementi relativi a ciò che veniva fatto con l'informazione ottenuta dalle spie. Tali elementi, integrati con i diversi processi mossi contro spie del comune accusati di non aver rispettato quanto stabilito o di aver cercato di tradire la città [Loss 2018, 142-148], presentati a volte dal proprio *Dominus Spiarum* presso il tribunale dei giudici *ad Maleficia*, ci hanno consentito di stabilire ciò che in questa sede si chiamerà "ciclo dello spionaggio bolognese". "Ciclo" perché il termine esprime una delle prime caratteristiche dello spionaggio promosso dalla città, cioè, la sua costanza. I documenti sopracitati dimostrano che durante tutto il periodo di funzionamento dell'*Officium Spiarum* a Bologna, cioè, da circa gli anni 70 del Duecento fino al 1350, momento in cui i diritti sulla città sono venduti ai Visconti di Milano, l'invio di spie verso altre entità politica fu costante e ininterrotto.

## Il "ciclo dello spionaggio bolognese"

La prima tappa costituiva quella della scelta e dell'invio della spia da parte del *Dominus Spiarum*, il quale in alcune occasioni, non si trovava da solo in tale decisione. In momenti ritenuti particolarmente delicati, il Consiglio del popolo avanzava delle richieste di caratteristiche specifiche che ci forniscono qualche spunto sui criteri di scelta utilizzati dall'Ufficio delle Spie. È il caso della riformagione del 7 gennaio 1314 nella quale il Consiglio del popolo, a seguito del decesso dell'imperatore del Sacro Impero, Enrico VII, ordinò che l'ufficio trovasse una spia straniera, ma fedele al comune e alla parte geremea, che conoscesse la *lingua teotonica* e partisse verso i territori imperiali alla ricerca di informazioni sul nuovo imperatore e le sue più private intenzioni[3]. Da ciò si ricava che la cittadinanza bolognese non fosse un criterio decisivo nella scelta degli agenti, una decisione giustificata anche dalla serie di restrizioni che subivano gli stranieri all'interno delle città dell'Italia centro settentrionale. Come recentemente sottolineato da Mario Ascheri [Ascheri 1995, 10], gli stranieri potevano essere sottoposti a tortura senza la presentazione di prove di solito richieste ai cittadini e a loro era vietato l'avvicinamento a una serie di zone strategiche delle città, come i castelli e le fortezze presenti sui confini. Alla luce di queste difficoltà cruciali nella capacità di ottenimento di informazione si riesce quindi a capire la ragione per cui l'Ufficio delle Spie si avvalesse anche di stranieri. Mentre la cittadinanza non costituiva un elemento essenziale, la fedeltà/fiducia invece lo era. Nel caso appena citato si fa palese riferimento alla necessità che la spia fosse fedele alla città e alla parte geremea, ovvero a quella filo papale al potere a Bologna. Si trattava di un concetto centrale visto che una spia che portava informazioni ritenute non affidabili, risultava inutile e anche pericolosa per il comune. Altri due criteri che emergono dalla documentazione sono quello del pragmatismo e della discrezione. Si

[2] Bologna, ASBo, Tesoreria e Contrallatore di Tesoreria, bb. 8-10.

[3] Bologna, ASBo, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacee, b. 218, f.lo I – 23, f. 78r.

sceglieva la spia più idonea al singolo e specifico incarico. Così, se si volevano ottenere informazioni provenienti da un territorio di lingua *teotonica*, si nominava una spia che parlasse questa lingua. O ancora, se si cercava di ottenere informazioni sulle forze militari di una determinata città, si inviavano delle donne che facilmente si sarebbero potute fare passare da lavandaie e tricole negli accampamenti dei soldati [Cammarosano 2011, 181-187]. Quest'ultimo esempio risalta il criterio della discrezione, ossia il tentativo di selezionare spie che non dessero molto nell'occhio, così da riuscire ad ottenere in modo efficiente le informazioni richieste.

Selezionate le spie adatte all'incarico, la documentazione fornisce anche particolari interessanti sulla loro partenza dalla città, tappa successiva del ciclo spionistico bolognese. Essa aveniva di solito di notte, allo scopo di evitare che il resto della cittadinanza testimoniasse il loro spostamento. Infatti, la pratica divenne così consolidata a Bologna che modifiche architettoniche vengono proposte in sede consigliare: il 26 gennaio 1323 il Consiglio del popolo, riconoscendo sia l'altra frequenza con cui venivano inviati questi agenti di notte, sia i pericoli che comportava l'apertura delle enormi porte cittadine a questi orari, ordinò che fossero costruiti sportelli appositi – stretti e chiusi con chiavi speciali – nelle porte di via San Vitale, San Felice, Galliera, San Donato e di Strada Maggiore, che consentissero dunque una rapida via di uscita ed entrata per le spie bolognesi[4].

Le delibere consigliari, i processi e i libri di spese forniscono anche alcuni elementi rispetto alla dimensione della rete spionistica creata dall'Ufficio bolognese. Si trattava di una rete stabile e di dimensioni prevalentemente regionale, con la maggior parte delle spie operanti nelle zone limitrofe al territorio bolognese, come la Romagna, i territori sotto il controllo dei marchesi d'Este, quali Ferrara e Modena. Sebbene si concentrassero prevalentemente sulla dimensione regionale, le attività del *Dominus Spiarum* e dell'Ufficio delle Spie presentavano occasionalmente iniziative a più ampio raggio. Eventi politici eccezionali e particolarmente rilevanti – quali la successione a Enrico VII sul trono del Sacro Impero – avevano spinto l'Ufficio delle Spie ad operare in zone come l'*Allamania*, che corrispondeva grosso modo, all'attuale Germania e a gran parte dell'Europa centrale, e persino ad agire nelle vicinanze di Parigi, come il caso di spie inviate al seguito del re di Boemia[5].

Arrivate alle loro destinazioni, terzo momento del procedimento che qua si cerca di illustrare, si pretendeva che le spie ottenessero informazioni utili alle autorità bolognesi e si ricavano dal corpus documentario sopra menzionato alcune delle strategie impiegate da questi agenti. Spesso si trova riferimento al fatto che le spie dovessero prestare attenzione alle dicerie, alle voci e ai pettegolezzi che correvano nelle città in cui erano state inviate[6]. Tuttavia, non dovevano limitarsi solo a questi, ma cercare di ascoltare

[4] Bologna, ASBo,Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Riformagioni del Consiglio del Popolo e della Massa, b. 197, f. 349r.

[5] Bologna, ASBo, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacea, b. 224, f. 20v.

[6] Bologna, ASBo, Comune – Governo, Riformagioni e Provvigioni, Riformagioni del Consiglio del Popolo e della Massa, b. 197, f. 349r.

tutto ciò che veniva detto «ad alta voce», in comunità in cui le leggi, le istruzioni civili, le condanne, i provvedimenti fiscali, i richiami alle armi e altri importanti aspetti della vita urbana venivano "gridati" ad alta voce dai funzionari e dai poteri ufficiali [Gauvard 1994, 170-172]. Si richiedevaa anche che le spie avessero un ruolo attivo in mezzo a queste voci pubbliche, approfittandone anche per seminare informazioni false che potessero aumentare l'instabilità interna delle città e, quando possibile, che praticassero anche il sabotaggio, come fecero le spie inviate a Modena e a Ferrara nel gennaio 1297 per la distruzione degli argini dei canali che collegavano entrambi le città[7].
Ottenuta l'informazione desiderata si procedeva al quarto momento del ciclo dello spionaggio bolognese, costituito dal ritorno della spia in città e della sua presentazione davanti al *Dominus Spiarum* e dagli Anziani Consoli eletti per quel mese [Loss 2018, 142-147]. Una delle pratiche impiegate era quella dell'invio multiplo, ossia, si mandavano diversi individui alla stessa destinazione l'uno non consapevole della presenza dell'altro, e poi, una volta tornati in città, si confrontavano i loro resoconti.
Certificata l'informazione ottenuta si procedeva al suo utilizzo, ultima tappa del processo che abbiamo finora descritto, con la presentazione del contenuto al Consiglio del popolo, che a sua volta discuteva su come procedere in considerazione di quanto era stato rilevato. Si concludeva così il ciclo spionistico avviato con il processo di scelta delle spie, dimostrando una certa complessità e precisa istituzionalizzazione dell'attività.
Visti in modo riassuntivo alcuni elementi che componevano le pratiche dello spionaggio attivo gestito dall'Ufficio delle Spie, vorrei dedicare la parte finale di questo intervento al secondo compito attribuito al *Dominus Spiarum* dalle autorità cittadine, ossia, la gestione del controspionaggio in città.

## Il controspionaggio

L'analisi della documentazione dimostra che l'operato del *Dominus Spiarum* in materia si basava su due assi principali: la cooperazione di altri uffici cittadini e l'aiuto della cittadinanza.
Su quanto riguarda gli altri uffici cittadini, l'ausilio offerto al *Dominus* iniziava con il controllo dei flussi di persone che entravano e uscivano in città. Gli statuti e le riformagioni indicano le porte della terza cerchia muraria e il porto come gli unici punti di accesso autorizzato alla città [Fasoli 1938, 235] e tutti questi punti di entrata erano affidati a ufficiali appositamenti eletti che erano tenuti a registrare sistematicamente coloro che uscivano e entravano, soprattutto se si trattava di stranieri [Frati 1869, 95-96]. A ciò si aggiungeva il coprifuoco, che iniziava dopo il terzo suono della campana serale e aveva come scopo anche quello di prevenire la circolazione di persone intenzionate ad ottenere informazioni che potessero recare danno alla comunità [Trombetti Budriesi 2008, 719]. Costituiva anche un importante strumento di controllo della presenza di

[7] Bologna, ASBo, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacea, b. 217. f.lo I – 12, f. 4v.

spie straniere all'interno della città la sorveglianza delle foresterie e delle taverne bolognesi, ritenute, come recentemente osservato da Francesca Pucci Donati, luoghi di aggregazione di persone di dubbia fama e lealtà, le quali avrebbero potuto facilmente fornire alle spie straniere informazioni sulla città per ottenerne un guadagno personale [Pucci Donati 2018, 261-288]. Oltre al centro cittadino, anche le zone di confine e il contado erano oggetto di queste misure protettive, che vietavano l'avvicinamento degli stranieri ai castelli che costituivano la prima cintura difensiva dei bolognesi, soprattutto se si trattava di persone provenienti da Modena, Reggio, Parma, Imola e Faenza, nemiche dei bolognesi al momento dell'emanazione di questi provvedimenti[8].

Oltre al controllo del flusso di persone che transitavano a Bologna, un'altra iniziativa per salvaguardare la città dall'intrusione di spie era quella di influire sulla sede di produzione delle informazioni strategiche relative alla città. Si cercava, attraverso una serie di misure, quale quella già citata del giuramento e delle proibizioni di diffusione sotto pena capitale, di blindare le istituzioni perché non consentissero la divulgazione di informazioni che potessero essere potenzialmente pericolose se finite nelle mani sbagliate.

Se le leggi e le disposizioni delle autorità bolognesi cercavano di offrire un aiuto al *Dominus Spiarum,* tramite la mobilitazione di ufficiali per l'identificazione delle spie nemiche, ci si aspettava anche la collaborazione della popolazione. Ciò valeva per molti degli ambiti regolati dalla normativa cittadina, ma era particolarmente importante in materia di controspionaggio, quando i cittadini erano invitati a denunciare e testimoniare quanto avevano visto o sentito. Il tema della denuncia e del suo ruolo nei comuni medievali meriteribbe una relazione a sè stante, vista la complessità della materia e la differenza di concezione che ne abbiamo ai giorni nostri [Muzzarelli 2020]. Vale ricordarsi della tipica frase insegnataci dalle nostre nonne "chi fa la spia non è figlio di Maria", che lascia trasparire un'idea molto diversa da quella che avevano i cittadini bolognesi nel tardomedioevo sulla denuncia per le loro preocupazioni con il bene comune. Per i nostri ragionamenti basta costatare, come si è già avuto occasione di farlo in un'altra sede [Loss 20202], che numerosi erano i processi contro spie e chi le ospitava in città; processi che iniziavano a partire dalla denuncia, palese o segreta, effettuata da un cittadino bolognese e che in rapporto ad altri tipologie di reati questi godevano di un trattamento eccezionale, con un apparente semplificazione dell'iter processuale adottato dalle autorità. Le condanne, in casi del genere, avevano anche un carattere pubblico ed esemplare, che può essere interpretato come uno stimolo alla partecipazione nella protezione della città, tramite la denuncia e la testimonianza, dall'altro esse avevano certamente la funzione di scoraggiare i cittadini e i residenti a Bologna che intendessero svolgere la funzione di o accogliere spie.

Un esempio interessante di quanto detto è il processo del 9 maggio 1296 contro *Nicholaus quondam Guillelmi Medici*, conosciuto come *Cervelinus*, con il quale vorrei concludere questa relazione.

[8] Bologna, ASBo, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Riformagioni del Consiglio del Popolo e della Massa, b. 128, f. 17r.

## Conclusioni

Processato e condannato al pagamento di una multa e al bando dalla città per aver scambiato lettere *prodictorias et pericolosas* con i nemici capitali di Bologna, la volontà di rendere esemplare il processo di *Nicholaus quondam Guillelmi Medici* fu talmente forte che il Consiglio del popolo emise una riformagione in cui concedeva una sospensione di qualsiasi impedimento che gli statuti, leggi e ordinamenti del comune avrebbero potuto porre ai giudici nel processare *Cervellinus*. Conferiva inoltre a tali ufficiali il permesso di spendere qualsiasi cifra fosse necessaria per sviluppare l'iter processuale e portare a termine il processo. L'azione sembra aver avuto successo, come si ricava da un processo del 3 aprile del 1303 – sette anni dopo la causa sopraccitata – avviato contro un altro cittadino, *Castellanus de Platavignis*, accusato di spionaggio e di aver scambiato lettere con spie del Marchese d'Este. Tra gli atti di questo processo si trovano documenti che fanno riferimento alla sua paura che gli accadesse ciò che era accaduto a *Cervellinus*. La sua apprensione non era infondata, visto che il processo si concluse con la sua decapitazione[9].

## Bibliografia

ASCHERI, M. (1995). *Lo straniero nella legislazione statutaria e nella letteratura giuridica del Tre - Quattrocento: un primo approccio,* in *Forestieri e stranieri nelle città basso-medievali*. Atti del Seminario Internazionale di Studio Bagno a Ripoli (Firenze), 4 - 8 giugno 1994, Firenze, Salimbene, pp. 7- 27.

CAMMAROSANO, P. (2011). *Donne artisti nella guerra toscana 1260 - 1269*, in *Studi e memorie per Lovanio Rossi*, a cura di C. Bastioni, Firenze, Edizioni Polistampa, pp. 181 - 187.

CIRIER, A. (2008). *La face cachée du pouvoir. L'espionnage au service d'Etats en construction en Italie à la fin du Moyen Âge XIIIe - fin XIVe siècle*, in *L'envers du* décor. *Espionnage, complot, trahison, vengeance e violence en pays bourguignon et liégeois. Centre européen d'études bourguignonnes XVIe -XVIe siècle*. Rencontres de Liège, 20 au 23 septembre 2007, a cura di J-M. Cauchies e A. Merchandisse, Neuchâtel, Publication du Centre Européen d'Études Bourguignonnes, pp. 7 - 28.

GAUVARD, C. (1994). *Rumeur et Stéreotypes à la fin du Moyen Age*, in *La circulation des nouvelles au Moyen Âge*. Actes du XXIVe Congrès de la S.H.M.E.S (Avignon, Giugno 1993), Roma, École Française de Rome.

LOSS, E. (2018). *L'ufficio del "dominus spiarum" tra normative statutaria e pratica a Bologna (XIV secolo)*, in *La necessità del segreto - Indagini sullo spazio politico nell'Italia medievale ed oltre*, a cura di J. Chiffoleau, E. Hubert, R. Mucciarelli, Roma, Viella, pp. 137 - 148.

LOSS, E. (20201). *Spia e Dominus Spiarum in documenti di carattere pubblico del Duecento, Trecento e Quattrocento a Bologna e in altre città*, Bologna, BUP, 2020 (in corso di pubblicazione).

LOSS, E. (20202). *La denuncia cittadina nell'attività di controspionaggio del Dominus Spiarum (Bologna, secolo XIV)*, in *Riferire all'autorità. Denuncia e delazione fra medioevo ed età moderna*, a cura di M. G. Muzzarelli, Roma, Viella (in corso di pubblicazione).

[9] Bologna, ASBo, Curia del Podestà, Giudici ad Maleficia, Liber inquisitionum et testium, b. 58, f.lo 4, ff. 37r – 43r.

*Lo statuto del Comune di Bologna dell'anno 1335* (2008), a cura di A.L. Trombetti Budriesi, Roma, ISIME.

*Lo Statuto di Bologna dell'anno 1288* (1937), a cura di G. Fasoli e P. Sella, 2 voll., Roma, Biblioteca Apostolica Vaticana.

PUCCI DONATI, F. (2018) *Luoghi e mestieri dell'ospitalità* nel medioevo. *Alberghi, taverne e osterie a Bologna tra Due e Quattrocento*, Spoleto, Fondazione CISAM.

*Riferire all'autorità. Denuncia e delazione fra medioevo ed età moderna* (2020), a cura di M. G. Muzzarelli, Roma, Viella (in corso di pubblicazione).

SETTIA, A. A. (1998). *Pro novis inveniendis' Lo spionaggio militare senese nei Libri di biccherna (1229 - 1231)*, in Fortilizi e Campi di battaglia nel Medioevo attorno a Siena. Atti del convegno di studi di siena, 25-26 ottobre 1996, a cura di M. Marrocchi, Siena, Nuova Immagine editrice, pp. 31- 49.

*Statuti di Bologna dall'anno 1245 all'anno 1267*, a cura di L. Frati, 3 voll., Bologna, Regia Tipografia.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Bologna, Archivio di Stato di Bologna,Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Riformagioni del Consiglio del Popolo e della Massa, b. 129, 17r.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna,Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Riformagioni del Consiglio del Popolo e della Massa, b. 197, f. 349r.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni dei consigli minori, b. 210, f. 12v.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacee, b. 218, f.lo I - 23, f. 78r.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacea, b. 217. f.lo I - 12, f. 4v.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Riformagioni e Provvigioni, Provvigioni, serie cartacea, b. 224, f. 20v.

Bologna,ASBo, Curia del Podestà, Giudici ad Maleficia, Liber inquisitionum et testium, b. 58, f.lo 4, ff. 37r - 43r.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Tesoreria e Contrallatore di Tesoreria, bb. 8 - 10.

# GLI UFFICIALI DELLE BOLLETTE DI BOLOGNA E DI FERRARA NEL XV SECOLO: DUE POLITICHE A CONFRONTO

Beatrice Saletti

*Abstract*

*The duties of Bologna's "bollette" collection officers were first described in the city statutes of 1376, while those of the officers in Ferrara were set out in 1438. Thanks to these documents it is possible to reconstruct the work of these officers as well as the policies of Bologna and Ferrara regarding the management of foreigners who travelled to the two cities.*

*Keywords*

*Medieval history; Human mobility, Public administration*

## Introduzione

Se non vale nemmeno più la pena di smentire eventuali irriducibili che ancora sostengano la visione di un medioevo statico e arroccato su sé stesso, è tuttavia abbastanza recente un vivace interesse per lo spazio urbano (in particolare per la sua capacità di costruire identità), e di contro per la definizione di "confine", tanto nella sua accezione pratica quanto simbolica. Negli ultimi decenni la ricerca ha approfondito la categoria giuridica di straniero [Grillo 2017; Menzinger 2017; Guerra Medici 1992; Storti Storchi 1990; Ascheri 1987], e le dinamiche puramente sociali – non dunque spaziali – tra comunità straniere e singole città [La mobilità sociale 2016; Cittadinanza e mestieri 2014; Cagnin 2004; Luzzi 2003; Petti Balbi 2001; Imhaus 1997], ma solo da pochi lustri convegni, miscellanee e monografie stanno indagando spazi urbani e confini, privilegiando soprattutto il periodo moderno, l'urbanistica e singoli gruppi sociali [Young 2011; Merisalo 2006; Arru, Ramella 2003].

Il controllo e la gestione dei flussi di individui in movimento non ricade tra gli ambiti sinora approfonditi, ma a mio avviso potrebbe (oltre a fornire preziosi dati sul numero dei viaggiatori) offrire prospettive inedite. Ogni città possedeva ufficiali incaricati di gestire il transito – o la permanenza – dei forestieri, ma sinora non si sono svolte ricerche su larga scala per rintracciare e confrontare le rispettive norme, e i registri che pertengono a tali uffici. Per alcune città è possibile reperire uno statuto autonomo dell'ufficio delle bollette, in altri contesti le norme sono contenute (talvolta disseminate) negli statuti

© Aisu International 2020

cittadini, e naturalmente moltissimo è ancora da rintracciare tramite specifiche ricerche in archivi e biblioteche.
Tanto a Bologna quanto a Ferrara vennero redatte apposite raccolte documentarie: gli Statuti dei rispettivi uffici delle bollette. È sul confronto dei due testi che si svolge questo contributo. Prima di presentare i tratti salienti di questi due sistemi, sarà opportuno riassumere alcuni dei caratteri comuni agli uffici delle bollette noti: a Milano come a Bologna e Ferrara spettava ad essi il controllo di lenocinio e prostituzione [Simeoni 1935, Navarrini 1984]. Gli uffici delle bollette avevano inoltre il controllo delle lettere e la loro bollatura. Quello di Bologna, almeno per i primi decenni, aveva anche il compito di mantenere a disposizione delle missioni diplomatiche del governo uno staff di cavallari. Infine, addentrandosi nell'età moderna, in tutta la penisola assume sempre maggiore importanza il controllo di cittadini e forestieri in funzione di profilassi sanitaria, appannaggio dell'ufficio.

## Gli Statuti delle Bollette di Bologna

I documenti prodotti dall'ufficio delle bollette bolognese databili al periodo comunale sono rari. Oltre a otto libri che contengono la registrazione di ogni forestiero che entrò in citta, peraltro per periodi piuttosto limitati entro un arco temporale tra il 1412 e il 1444,[1] sono rimasti otto libri di entrata e spesa del secolo precedente (1379-1400)[2], poche carte ora sciolte appartenenti a un registro di *Dichiarazioni*[3], una copia del capitolo degli Statuti del 1454 relativo all'ufficio, e una *Provisio forensium* promulgata nel 1439 dal Consiglio dei X Riformatori dello Stato[4].
Nonostante sia certo che operazioni di controllo sui forestieri esistessero già all'epoca, le norme cittadine duecentesche non individuano per metterle in atto altre figure se non il podestà[5]. Non si trova traccia dell'*Ufficio delle bollette* nelle rubriche degli statuti del 1288, e nemmeno negli statuti del 1357. Negli statuti del 1335, alla rubrica 28 del libro V, si tratta invece dell'ufficio delle spie [Trombetti Budriesi 2008, 348]. È plausibile che tale ufficio venisse assorbito da quello delle bollette, dato che sul finire del secolo la mansione di gestire le missioni delle spie risulta di sua pertinenza. Approfondendo, per motivi di spazio, unicamente il mese di gennaio 1379, si può notare infatti che il comune di

[1] Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestieri, Libri delle presentazioni dei forestieri, bb. 2.1 e 2.2.

[2] Ivi, Libri delle bollette, b. 1.

[3] Ivi, Scritture diverse, b. 4.2.

[4] Ivi, Scritture diverse, b. 4.1.

[5] Ad es.: «Nullus tabernarius seu albergator nec alia persona debeat dare comedere nec bibere alicui forensi nec comitatino nec alie pesone que venit cum armis vel causa capiendi arma nec debeatis eos ospitari in domibus eorum […]. Sciendo quod potestas faciat inquiri per civitatem per familiares suos et per alias sicut sibi videbitur»: Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Statuti 53, Quaternus cridacionum del podestà Uberto da Udine (1254).

Bologna retribuì nel periodo ben 75 missioni, gestite dall'ufficio delle bollette, delle quali due consistevano in aver fornito informazioni strategiche, tre in attività spionistiche[6]. L'ufficio delle bollette non risulta ancora negli statuti del 1357, ma era certamente già stato istituito nel luglio 1342, in quanto sul registro di *Riformagioni e Provvigioni* del comune compare la disposizione, datata 7 settembre, di versare la paga per i tre mesi dal primo luglio al primo ottobre di quell'anno all'ufficiale alle bollette Amadore di Mattiolo Amadori, nella misura complessiva di 24 lire bolognesi[7]. Il denaro che, nel settembre 1342, si stabilisce sia dato all'ufficiale addetto alla presentazione dei forestieri, comprende tanto il salario per lui e i suoi servi (dei quali non è specificato il numero) quanto le spese per carta, cera e inchiostro. Il compito dell'ufficiale, riportato frettolosamente, è di interrogare ogni forestiero che entrava in città.
Nel libro III degli statuti del 1376 l'ufficio dei forestieri compare in questi termini:

> *Decernimus quod in civitate Bononie sit continue et esse debeat officium super buletis forensium intrancium et exeuncium predictam civitatem, et quod ad ipsum officium exercendum elligatur unus ydoneus et sufficiens civis bononiensis secundum formam nostrorum statutorum in consilio quatuormilium, qui sit et esse debeat etatis ad minus triginta annorum. Qui officialis singulis diebus debeat continue esse et stare ad dictum officium exercendum ad locum per dictum comune eidem deputatum. Cuius officialis officium sit et esse debeat quod, diligenter et sollicite et omni negligentia postposita, faciat quod omnes et singuli forenses dictam civitatem intrantes, cuiuscumque condictionis existant, habitatores extra civitatem, comitatum et districtum Bononie eidem et coram eius officio personaliter presententur, et quod ab ipsis presentatis exquirat et inquirat de omnibus et singulis per tempora occurrentibus, et maxime de his que spectare possent ad honorem et bonum statum nostri comunis. Et quod eius interrogationibus quilibet teneatur respondere sub pena eius arbitrio auferenda*[8].

Le istruzioni non sono particolareggiate, ma lo diventano negli statuti, elegantemente miniati, del 1462, quando si specifica cosa occorre chiedere, e trascrivere in modo chiaro, al forestiero: nome, cognome, luogo di cittadinanza.
L'ufficiale addetto alle bollette doveva soddisfare i requisiti previsti per l'elezione di ogni ufficiale del comune, pertanto avere almeno trent'anni. Doveva presentarsi ogni giorno presso il proprio ufficio, e restarvi per tutta la giornata (fatta salva una congrua pausa pranzo) [Fasoli 1968, 34]. Se è lecito supporre che una perquisizione avvenisse alle porte cittadine, all'ufficiale alle bollette spettava il far arrivare ogni forestiero nel suo officio e lì provvedere a un approfondito interrogatorio cui lo straniero non poteva astenersi dal rispondere. Per eseguire i compiti a lui assegnati l'ufficiale poteva contare sull'ausilio dei guardiani e dei capitani delle porte, su due notai, e su un banditore che diffondesse nei

[6] Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestieri, Libri delle bollette, b.1, libro1379.

[7] Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Provvigioni e Riformagioni, b. 238, II-19, c. 34r.

[8] Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune-Governo, Statuti, 13 [1376], c. 142r.

luoghi abituali le informazioni ritenute *utili* e *opportune* ai fini degli obiettivi di controllo e di sicurezza dell'ufficio.
Secondo quanto affermano gli statuti, a scortare i forestieri agli ufficiali sarebbero stati gli addetti alle dipendenze dei capitani delle porte cittadine: alla rubrica 27 del libro III degli statuti del 1376, è stabilito che

> *quolibet ex famulis ipsius talis capitaney similiter continue stare debeat ad custodiam ipsius porte et presentare personas forenses venientes ad civitatem predictam de extra comitatum Bononiae officiali deputato super buletis, sub pena cuilibet famulo viginti solidorum bononiensem per quolibet et qualibet vice in quolibet casuum predictorum.*

Naturalmente a vigilare su ciascuna porta, oltre al capitano, erano previsti, in numero variabile per ogni porta, uomini in armi. Definiti *socii* del capitano, dovevano essere buoni armigeri, armati fino ai denti, dotati di cervelliere e corazze, e specializzati balestrieri.
Nonostante la cronaca di Ghirardacci dati al 1429 il raddoppio degli ufficiali addetti alle bollette [Sorbelli 1915-1932, 16], solo negli statuti del 1462-1464 risulta che gli ufficiali in servizio fossero due. Nel solco del generale processo di burocratizzazione che interessa, nel periodo, gli organi di governo italiani ed europei, dopo aver ripetuto che gli ufficiali sono tenuti a restare continuativamente presso il loro ufficio, vengono previste multe per gli assenteisti: 20 soldi bolognesi per ogni assenza ingiustificata. Lo stato decide anche altre cose: se prima la pena inflitta al forestiero reticente in sede di interrogatorio era a discrezione dell'ufficiale, con gli statuti del 1462 la cifra diventa di 10 lire, salvo decisione diversa da parte degli Anziani. Il verticismo tutela anche l'operato degli ufficiali, in quanto anche per i guardiani delle porte e per i vicari è prevista una multa (di 40 soldi), nel caso che non obbediscano agli ufficiali quando venga loro richiesto di catturare i forestieri senza bolletta. La specializzazione degli ufficiali, inoltre, deve aumentare: non devono essere preparati solamente in ambito civilistico, per risolvere eventuali cause civili tra albergatori e forestieri, ma pure competenti di giustizia penale, per poter dirimere questioni che coinvolgano vagabondi e forestieri nel territorio di Bologna. Dal tenore degli statuti, sembra che gli ufficiali stiano compiendo una rapida metamorfosi: da burocrati a giudici dotati di poteri speciali, che sommano in sé funzioni tanto giudiziarie quanto esecutive. È pertanto comprensibile che le ultime norme prevedano correttivi ai possibili abusi messi in atto dagli ufficiali: qualora un forestiero denunci di avere subito angherie da parte di un ufficiale, la causa deve essere presentata agli Anziani, che (con l'evidente intento di evitare disagi al forestiero) devono risolverla entro due giorni.
Le mansioni degli ufficiali alle bollette prevedevano pure una responsabilità diretta nei confronti dei contenuti della corrispondenza: prima di essere bollate con la cera, senza la quale non erano autorizzate a circolare, tanto le lettere in entrata che in uscita dovevano essere esaminate onde verificare che non riportassero dati nocivi per lo stato. A Genova, perlomeno nella rilettura storiografica, all'esigenza di contrastare pericoli politici o militari si antepone il timore di frodi economiche: secondo Pastine gli ufficiali alle bollette aprivano ogni plico per assicurarsi che non contenessero cambiali che, se non fossero state scoperte, non sarebbero state tassate [Pastine 1926, 319].

## Gli Statuti delle Bollette di Ferrara

Lo statuto dell'ufficio delle bollette di Ferrara comprende un primo nucleo di disposizioni databili al marzo-aprile 1438, che una mano più tarda ha voluto rendere più simile a una raccolta organica premettendo a ciascuna rubrica l'indicazione "cap. 1/2/etc". Dopo i primi 31 capitoli trovano posto le *additiones circa offitii bulletarum*, dove i capitoli 32-40 sono ancora appartenenti alla tarda primavera del 1438, mentre dal 41 si prosegue con rescritti, proclami, grida, suppliche sino al Cinquecento avanzato. Senza soffermarsi sul profilo degli ufficiali, o sul loro numero, né tantomeno sulle modalità della loro nomina, gli statuti ferraresi denotano – comprensibilmente, in ragione del complesso assetto idrogeologico dello stato – un'attenzione maggiore di quelli bolognesi nel definire ogni possibile modo di raggiungere la città. Ecco infatti che, per prevenire situazioni irregolari, al pari degli albergatori i quali devono prestare fideiussione (ogni 6 mesi, come a Bologna), devono farlo anche tutti i carrettieri che transitano per Francolino, e i nocchieri che attraversano il Po: tutti coloro, insomma, che hanno a che fare con viaggiatori di passaggio. Come a Bologna, gli ufficiali alle bollette si devono occupare, oltre che dei forestieri e dei censimenti delle strutture che li ospitano, della prostituzione. Ma nello statuto compaiono anche molte altre situazioni sulle quali gli ufficiali hanno giurisdizione: il gioco d'azzardo, l'alchimia, la manutenzione delle porte, delle fosse, delle mura, dei ponti e delle strade pubbliche. Come a Bologna, la gestione di conflitti tra forestieri e cittadini, o anche tra imprenditori locali attivi nel settore dell'ospitalità, è di pertinenza degli ufficiali delle bollette. Il cap. 4 infatti recita: «che li diti offitiali debano rendere rasone a tuti li forastieri che domandasseno rasone contra altri forasteri, e per lo simile a citadini contra forastieri, et a ciascaduno hoste contra uno altro hoste, e da hostiero contra uno so hoste et converso».
Per poter garantire il servizio di trasporto e accoglienza (per terra o per acqua, di beni o persone), traghettatori, carrettieri, albergatori e pure i venditori di cavalli devono pagare una tassa ogni semestre:

> *Infrascrite sunt persone et artes officio custodie et bulletarum civitatis Ferara et districti. infrascriptis de causis solventes secundum ordines et antiquas consuetudines officii antedicti. infrascriptas pecuniarum quantitates in terminis infrascriptis videlicet:*
> *Imprimis nauteae ultra et citra Padum navigantes ad portum gabelle civitatis Ferarae singolo semestri pro quolibet burchiello denarios sex marchesanos, videlicet: in kalendis mensis ianuarii denarios sex marchesanos et alios denarios sex m. in kalen. Mensis iulii, pro quolibet nauta.*
> *Item, caraterii a Ferara, Francolinum et e cumversso praticantes et personas et mercancias portantes singolo semestri ut supra solvant soldos tres marchesanos pro quolibet prout declaratum fuit per dominum.*
> *Item, hospites civitatis et burgorum Ferariae tam ad pastum quam ad septimanam et mensem ac ad annum receptantes et hospitantes singolo semestri, ut supra, soldos duos marchesanos.*

*Item cuzoni equorum singolo semestri, ut supra, soldos quinque marchesanos*[9].

Una notevole differenza tra Ferrara e Bologna nel settore dell'accoglienza è riconducibile al fatto che gli Este erano imprenditori, e possedevano numerose attività commerciali. Nel 1450 Leonello d'Este introdusse norme protezionistiche a tutela dei propri alberghi, secondo le quali nessun abitante di Ferrara avrebbe potuto alloggiare un forestiero se prima questi non avesse soggiornato almeno tre notti in un albergo. Di più, nel caso in cui il forestiero si fosse fermato in città per meno di una settimana, gli era vietato soggiornare presso affittacamere[10].
Ad allontanare di molto Ferrara da Bologna risulta pure il controllo fisico dei confini cittadini, tanto in senso strutturale (tenuta dei muri, solidità degli argini, pulizia o smottamento dei terreni) che poliziesco. A questo sono dedicati i capitoli 13 e 14 degli statuti, che recitano: «li deti offitiali debiano havere bona cura e dilligentia deli teragli e mure che sono atorno la deta nostra cità de Ferara, e dele fosse de quella». Tale notevole carico di lavoro viene compensato dal coinvolgimento, nelle funzioni di controllo, degli addetti ai trasporti terrestri e fluviali, obbligati a condurre i forestieri al cospetto degli ufficiali alle bollette:

> Si fa comandamento a tuti e ciascaduni caratieri li quali usano el viazo de Francolino portando persone e mercantie inanci e indrecto e li quali en su le sue carette condurano alcuna persona forastieri ala cità de Ferara, la quale vegna de fora del contado e distretto di quella, che quilli incontanente li debiano apresentare al deto offitio dale bullete, e ali offitiali di quella farli scrivere secondo la consuetudine del deto offitio, ala pena de soldi quaranta marchesani per ciascaduno e per ciascaduna persona ch'ello condurà contra la presente crida. E simelmente se fa comandamento a tuti e ciascaduno nochiero li quali passano e usano de passare Po cum li loro burchielli persone forastere, che quilli tali incontanente come hano passato alcirca Po [persona] forastera la quale vegna di fora del contado e distretto de Ferara la debano apresentare al deto offitio e farli scrivere como di sopra è deto ala pena de soldi xl marchesani per ciascaduno e per ciascaduna persona che non sia presentata, che tuti li deti carateri da Francolino e nochieri che passano Po infra dui dì proximi che deno venire debiano essere apresentadi al dicto offitio e ali offitiali di quelle farse scrivere e dare le soe segurtà segondo l'ordine del'offitio ala pena de soldi 40 marchesani[11].

Il sistema ferrarese di gestione dei forestieri risulta dunque molto più articolato di quello bolognese.

---

[9] Ivi, capp. 37-38.

[10] Ferrara, Archivio Storico Comunale di Ferrara, Serie Finanziaria, sec. XV, b. 9, Statuta officii bulletarum, cap. 52.

[11] Ivi, cap. 27.

## Conclusioni

Il confronto tra i due testi statutari, per quanto forzatamente contratto per limiti di spazio, mostra due situazioni profondamente diverse, che rispecchiano due regimi nati ed evolutisi in contesti politici agli antipodi. Ferrara, forse la prima signoria italiana, fu soggetta nei secoli a controlli strettissimi da parte della famiglia estense. La collaborazione tra capitani delle porte e ufficiali era molto diversa rispetto a Bologna: gli ufficiali dovevano esibire ai capitani le condizioni delle mura, delle strade, delle rive del Po. È dunque evidente la loro subordinazione al braccio armato della legge, e la moltiplicazione del controllo: ad esempio i carrettieri erano responsabili dei forestieri che non venivano presentati, ma di contro potevano denunciare gli ufficiali per un tratto stradale dissestato. Interessante pure che, oltre al controllo della prostituzione e del lenocinio, gli ufficiali si dovevano fare garanti pure della moralità di donne non definite come prostitute, ma *inoneste*, che si affacciassero «in visinança dela dita nostra citade de Ferara et burghi del quella» (cap. 8 degli Statuti). Lucrando sulla prostituzione, il principe-imprenditore non voleva rischiare di vedere i suoi introiti diminuiti dal lavoro in "nero" di donne non schedate: non a caso il fenomeno viene descritto come esterno, o fisicamente ai margini, dello spazio urbano.

Di contro Bologna, memore dei suoi fasti comunali, all'epoca degli statuti del 1376 è tornata da poco un comune, ma vivrà ben presto e fino al primo Cinquecento vicende alterne e burrascose tra Visconti, legati pontifici e il nuovo governo signorile dei Bentivoglio. E le differenze si notano: basti dire che negli statuti del 1376 si evocava l'onore e lo stato di Bologna, ma nel 1454 il termine *libertà* sparisce e subentra al suo posto la Santa Chiesa. A Bologna, la gestione dei forestieri sino alla presentazione presso l'ufficio delle bollette è appannaggio degli ufficiali, ma con l'ausilio dei capitani delle porte. Il forestiero doveva recarsi di persona al cospetto dell'ufficiale, e nessun carrettiere o venditore di cavalli aveva obblighi in tal senso. Molto probabilmente l'ottemperanza della presentazione era garantita dalla procedura alle porte, che prevedeva che al forestiero venisse ricoperto il pollice della mano destra con cera rossa; la precarietà della tenuta della cera non avrebbe garantito a lungo il forestiero che, trovato senza cera e senza documento di bolletta rilasciato degli ufficiali, sarebbe stato pesantemente multato. Tale procedura era in vigore ancora durante il secolo successivo, come si sa dalla biografia di Michelangelo che incappò in tale sanzione. Per finire, una differenza di estrema importanza tra Ferrara e Bologna riguarda l'*intelligence*, ovvero la scoperta di spie, le intercettazioni di dati sensibili, il controspionaggio e il quotidiano controllo di ogni lettera che entrava e usciva da Bologna: tutte attività, queste, che a Ferrara non venivano condotte dagli ufficiali. È evidente che consentire a sudditi stipendiati di conoscere informazioni pericolose non pareva opportuno al marchese. Pur sacrificato in poche pagine, quest'avvio di analisi contrastiva ci fa intravvedere le specificità di due importanti amministrazioni dell'Italia padana nelle loro priorità di governo.

## Bibliografia

ASCHERI, M. (1987). *Lo straniero nella legislazione statutaria e nella letteratura giuridica del Tre-Quattrocento: un primo approccio*, in «Rivista di storia del diritto italiano», n. 60, pp. 179-194.

CAGNIN, G. (2004*). Cittadini e forestieri a Treviso nel Medioevo (secc. XIII-XIV),* Vicenza-Sommacampagna, Associazione veneta per la storia locale-Cierre.

*Cittadinanza e mestieri. Radicamento urbano e integrazione nelle città bassomedievali* (2014), a cura di B. Del Bo, Roma, Viella.

*Cittadinanze medievali. Dinamiche di appartenenza a un corpo comunitario* (2017), a cura di S. Menzinger, Roma, Viella.

*Crossing Boundaries at Medieval Universities* (2011), edited by S. E. Young, Leiden-Boston, Brill.

FASOLI, G. (1968). *Giuristi, giudici e notai nell'ordinamento comunale e nella vita cittadina*, in Atti del Convegno internazionale di studi Accursiani (Bologna, 21-26 ottobre 1963), a cura di G. Rossi, Milano, Giuffrè, 2 voll, I, pp. 25-39.

GRILLO, P. (2017). *L'ordine della città. Controllo del territorio e repressione del crimine nell'Italia comunale (secoli XIII-XIV)*, Roma, Viella.

GUERRA MEDICI, M. T. (1992). *Diritto statutario e condizione della donna nella città medievale dei sec. XII-XIV*, in «Rivista di storia del diritto italiano», n. 65, pp. 319-336.

IMHAUS, B. (1997). *Le minoranze orientali a Venezia, 1300-1510*, Roma, Il veltro.

*La mobilità sociale nel Medioevo italiano* (2016), a cura di L. Tanzini, S. Tognetti, Roma, Viella.

*L'Italia delle migrazioni interne: donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea* (2003), a cura di C. Arru, F. Ramella, Roma, Donzelli.

*Lo statuto del Comune di Bologna dell'anno 1335* (2008), a cura di A.L. Trombetti Budriesi, Roma, ISIME.

LUZZI, S. (2003). *Stranieri in città. Presenza tedesca e società urbana a Trento (secoli XV-XVIII)*, Bologna, il Mulino.

*Frontiers in the Middle Ages* (2006) Proceeding of the Third European Congress of Medieval Studies (Jyväskylä, 10-14 June 2003), edited by O. Merisalo, Louvain, Fédération Internationale des Instituts d'Études Médiévales.

*Comunità forestiere e "nationes" nell'Europa dei secoli XIII-XVI* (2001), a cura di G. Petti Balbi, [Pisa-]-Napoli, GISEM-Liguori.

NAVARRINI, R. (1984). *L'ufficio delle bollette e il controllo sanitario a Mantova nei secoli XV-XVII*, in «Civiltà mantovana», 5, 1984, pp. 11-25.

PASTINE, O. (1926). *Organizzazione postale della Repubblica di Genova*, in «Atti della Società ligure di storia patria», 5, pp. 313-507.

SIMEONI, L. (1935). *L'ufficio dei forestieri a Bologna dal sec. XIV al sec. XVI*, in «Atti e Memorie della regia deputazione di storia patria per le province di Romagna», 35, pp. 71-95.

SORBELLI, A. (1915-1932). *Della historia di Bologna del R. P. M. Cherubino Ghirardacci bolognese, dell'Ordine eremitano di S. Agostino* (a cura di) RIS2, XXXI/I (parte terza), Bologna, Zanichelli.

STORTI STORCHI, C. (1990). *Ricerche sulla condizione giuridica dello straniero in Italia dal tardo diritto comune all'età preunitaria. Aspetti civilistici*, Milano, Giuffrè.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestieri, Libri delle presentazioni dei forestieri, bb. 2.1 e 2.2.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestieri, Libri delle bollette, b.1.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestieri, Scritture diverse, b. 4.2.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Ufficio delle bollette e delle presentazioni dei forestiori, scritture diverse, b. 4.1.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune – Governo, Statuti 53, Quaternus cridacionum del podestà Uberto da Udine (1254).

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune – Governo, Provvigioni e Riformagioni, b. 238, II-19, c. 34r.

Bologna, Archivio di Stato di Bologna, Comune – Governo, Statuti, 13 [1376], c. 142r.

# IMMIGRAZIONE E LAVORO IN UNA CITTÀ MEDIEVALE. SVILUPPI, FONTI E LUOGHI NEL CONTESTO BOLOGNESE

Aldo Giuseppe di Bari

*Abstract*

*The arrival of foreign workers had significant impact on the demography and the economy in Bologna between the 14th and 15th centuries. Based on a large collection of archival documents, this paper analyses the management of immigration carried out by the municipality and living conditions of groups of* forenses *in the urban context, following the path traced by the study of workplaces, housing and sociality.*

*Keywords*

*Workers; Foreigners; Bologna*

## Introduzione

Quelli qui presentati sono gli esiti di un'indagine avviata da alcuni anni sull'impatto politico e sociale dei fenomeni migratori nel Comune di Bologna, i quali sono stati affiancati dai primi risultati di un *focus* sul ruolo della dimensione professionale nel qualificare e spiegare tali fenomeni, naturale proseguimento dell'indirizzo di ricerca iniziale. Alcune prospettive, in particolare le conclusioni cui si è giunti, offrono un orizzonte ancora aperto, favorito da un vasto ventaglio di fonti consultabili e un riacceso interesse della storiografia, mossa anche dalle incombenze dell'attualità, verso lo studio della condizione degli stranieri nel Medioevo.

Questi elementi sono il punto di partenza per un'analisi del contesto bolognese tra i secoli XIV-XV che considera preliminarmente la portata degli spostamenti e gli strumenti organizzativi con i quali la città si attrezzò per gestirli. Un passo ulteriore consiste nel rivelare i volti che si celano dietro le innumerevoli attestazioni documentate di stranieri, le condizioni di vita e le difficoltà da fronteggiare dal momento dell'arrivo, le prospettive di crescita professionale, i settori nei quali li troviamo impiegati. Ne emerge un quadro frastagliato, una moltitudine di vissuti differenti ma accomunati dalla percezione di estraneità, di altro, di diverso che gli stranieri portavano con sé agli occhi della cittadinanza; una diffidenza ancor più forte dinanzi a quelle vite sempre itineranti dei lavoratori *vagabundi* [Franceschi 2001, 184; Mazzi 1991, 147] continuamente in cerca di fortuna e di un impiego tra una città e l'altra: così mestiere

© Aisu International 2020

e mobilità si fondono in segnalazioni come quella di «sartor forensis et vagabundus» per Pauletto di Iacobo del Casentino[1].
Assume poi un ruolo da protagonista Bologna stessa, dapprima con la sua documentazione e il racconto della quotidianità della strada e della bottega così come emerge dagli atti istituzionali, dai fondi notarili e giudiziari. Infine, i luoghi. Le aree dell'abitare, del lavoro e della socialità attraverso le quali assume concretezza spaziale e materiale quanto si legge nelle carte d'archivio.

## Gestione dell'immigrazione a Bologna fra Trecento e Quattrocento

Nel Duecento la capacità di attirare nel proprio territorio un numero considerevole di individui non autoctoni da parte delle città dell'Italia comunale era un fenomeno già in pieno sviluppo, in grado di lasciarci visibili tracce nei suoi effetti urbanistici e demografici. In aggiunta a questa particolare congiuntura economico-sociale di portata europea e alla fortunata posizione geografica, Bologna trovava tra le origini della sua crescita esponenziale il ruolo determinante dello *Studium* [Pini 1988, 50]. La forza di attrazione della città aveva un raggio vastissimo che andava dall'Inghilterra all'Italia meridionale, dalla Spagna alla Polonia, ma che trovava nella Toscana, nella Lombardia (che al tempo si estendeva fino a Modena) e nel Veneto, i luoghi d'origine prevalenti tra i nuovi arrivati a Bologna (se si esclude il suo contado) [Pini 1969, 114-115]. In linea con quanto avveniva generalmente nei centri più grandi e con una conseguente più ampia area di attrazione, un gran numero di immigrati aveva una provenienza cittadina che garantiva di trovare nella nuova residenza – almeno in parte – un ambiente non troppo dissimile da quello di nascita [Comba 1984, 57].
Oltre alla spontanea iniziativa dei singoli e alla ricerca di una vita migliore che le contingenze politiche o economiche potevano precludere nel luogo d'origine, a sorreggere e a sollecitare i flussi migratori tra un centro e l'altro concorsero anche gli incentivi promossi dai vertici cittadini con l'intento di attirare una manodopera sempre nuova nel proprio distretto. Azioni di questo tipo erano in molti casi conseguenza diretta di una prolungata crisi demografica, nonché della relativa carenza di forza lavoro che questa situazione comportava. Il legame tra congiuntura negativa e provvedimenti favorevoli all'ingresso di lavoratori stranieri emerse peraltro come dato costante e sempre apertamente dichiarato nella stessa documentazione (nel 1439 al momento di richiamare lavoratori forestieri, non a caso ci si riferiva alla città come «multum deminutam hominibus et gentibus propter gueras ac mortalitatum»[2]). Gli anni tra la

[1] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 237, reg. 5, c. LXXXXVIIIr.

[2] Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Scritture diverse 4. 2, Provisio forensium et aliorum qui de cetero venient de alieno districtu ad habitandum in civitate, guardia vel comitatu Bononie.

seconda metà del secolo XIV e l'inizio del XV presi in analisi in questa sede vedevano il capoluogo felsineo prostrato a più riprese da conflitti, pestilenze e carestie, tanto nell'area urbana quanto nel contado [Pini 1996]. Le diverse signorie che si erano succedute al governo della città avevano provato a fronteggiare queste emorragie di uomini promettendo sgravi fiscali, immunità dai debiti o finanziamenti per aprire una propria attività a Bologna, il tutto con l'intento di attirare a sé forestieri o antichi *habitatores* nel frattempo fuggiti [Fennel Mazzaoui 1984, 533; Franceschi 1993, 133]. Risulta arduo quantificare il successo di tali disposizioni, le quali nella maggior parte dei casi ci hanno lasciato una traccia consistente nella sola enunciazione dei proclami ufficiali e delle delibere consiliari[3] e solo in minor misura – almeno nella fase trecentesca – delle effettive registrazioni dei nominativi di coloro che giungevano a Bologna persuasi dalle lusinghe e dalle promesse dei vertici cittadini. Si segnalano comunque attestazioni di questo tipo nella documentazione per gli anni 1357-1359 con 54 nuovi abitanti giunti e registrati durante la signoria di Giovann Visconti da Oleggio[4] e per il 1369 con una procedura analoga ma su scala ridotta[5].

Il ripristino dello *stato popolare e di libertà* solennemente sancito dallo statuto del 1376 inaugurò un periodo di fervore edilizio e riorganizzazione del rapporto tra il Comune e le corporazioni degli artigiani. Emergono a tal proposito gli interventi diretti dagli anziani consoli nelle questioni inerenti all'arte della lana, con la nomina di un ufficiale «super augmento artis lane»[6], di una figura forestiera per la gestione della giustizia interna alla società[7] e i tentativi per dirimere le laceranti liti tra gli iscritti all'organizzazione[8]. In quegli stessi anni, lo spettro della carestia e della peste non aveva ancora allentato la sua morsa sull'area urbana e sulle campagne, continuando a costituire una minaccia e una preoccupazione costante. Nel solo 1383 una «tremendissimam pidimiam», che stava sconvolgendo Bologna ininterrottamente ormai da due anni, aveva bloccato il regolare funzionamento delle attività amministrative a causa dell'alto numero di dottori, avvocati e procuratori venuti a mancare[9]. Scomparsi molti dei suoi membri, si riduceva di cento il numero dei convocati per il consiglio

---

[3] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Riformagioni e provvigioni (serie miscellanea), b. 4, n. 317, Grida del governatore di Bologna per concessione di immunità ai lavoratori della terra che verranno ad abitare nella guardia e contado della città.

[4] Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Scritture diverse 4. 1, Registro di domande e privilegi d'immunità da ogni gravezza per un quinquennio.

[5] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 286, reg. 40, cc. 55v-58v.

[6] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 287, reg. 49, cc. 29r-v.

[7] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 299, vol. 1, cc. 161v-162r.

[8] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 288, reg. 52, cc. XIIr-XIVr.

[9] Ivi, c. VIIIv.

dei Quattrocento[10], mentre per le stesse ragioni accusava una mancanza di organico anche l'ufficio dei memoriali[11] [Ghirardacci 1973, 422, 432].
Fu in questo contesto che le politiche atte ad incentivare gli spostamenti di lavoratori verso Bologna, fino ad allora sporadiche e discontinue, vennero incanalate in un sistema più efficiente e sofisticato, con una regolamentazione e una procedura di registrazione degli ingressi rimaste immutate per almeno due secoli, apparsa per la prima volta nella rubrica del 1376 «De privilegio et immunitate forensium sive venientium ad habitandum de novo in civitate, comitatu vel districtu»[12]. Della nuova struttura di gestione dell'arrivo dei *forenses* ci sono giunti sei volumi (per il periodo 1408-1602) di registrazioni dei trasferimenti di gruppi familiari a Bologna, ad ognuno dei quali venivano garantiti dieci anni di completa immunità fiscale[13]. Con più di 40.000 individui coinvolti per il solo Quattrocento, scanditi in 6.000 famiglie e altrettante *denunce*, la fonte costituisce un prezioso ancorché quasi ignorato scrigno di dati sulla demografia bolognese [Guenzi 1982; Guenzi 1984; Loevinson 1938]. Nomi, provenienze, mestieri, legami familiari, testimoni e il luogo della futura residenza venivano così riuniti in un agile e schematico compendio di informazioni sull'identità dei nuovi arrivati, esito di un inedito e sempre più capillare controllo dei flussi di stranieri in arrivo.

## *Laboratores vagabundi*

Non è da escludere che in questi casi la residenza fosse strettamente legata al periodo di privilegio fiscale concesso, rendendo la permanenza bolognese una tappa prolungata nell'arco di una vita segnata dai continui spostamenti e dalla necessità di ricostruire di volta in volta un proprio spazio in un contesto estraneo. Uno sguardo completo rivolto ai flussi migratori diretti a Bologna deve ovviamente tener conto dei protagonisti di tali movimenti, coloro che, mossi dalle ragioni più varie, decidevano di intraprendere il percorso che li avrebbe portati per un periodo più o meno lungo a vivere in un luogo diverso da quello d'origine. Ciò rende ancora più arduo tracciare un identikit preciso del lavoratore forestiero nel Tre-Quattrocento sulla base della provenienza, della professione, del genere o dell'età. Il variegato panorama umano che ci testimoniano le fonti è popolato tanto da artigiani specializzati quanto da generici *laboratores*, da imprenditori affermati e in egual misura da piccoli dettaglianti, servi domestici e schiavi, uomini e donne, non di rado poco più che bambini.
Da tempo l'apporto del personale forestiero si era segnalato come particolarmente consistente in molti ambiti, concretizzandosi in maniera più massiccia nel lavoro saltuario o stagionale, con una permanenza in città concentrata in periodi relativamente brevi e

[10] Ivi, c. XLIr.

[11] Ivi, c. XLr.

[12] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Statuti, n. 47, l. VI, r. 97.

[13] Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Denunce di quelli che vennero a domiciliare in Bologna, contado e distretto, voll. 6.

transiti costanti da un centro all'altro: congiunture economiche avverse, interruzioni di rifornimenti e la chiusura di alcuni mercati potevano causare prolungati periodi di inattività, ingrossando le file dei gruppi di questi lavoratori in movimento.
Anche per questo una dimensione itinerante era quasi connaturata agli operatori di alcuni comparti, come quello della lana, che orientavano gruppi di *artifices* con ogni qualifica verso spostamenti periodici tra le grandi realtà manifatturiere dell'Italia centro-settentrionale (tra i quali proprio Bologna), strettamente legati anche ai circuiti delle città delle Fiandre e del Brabante [Pinto 1994, 820-821]. È stato possibile rintracciare uno di questi casi tra gli atti processuali del 1379 riguardanti una folta e coesa comunità di tessitori tedeschi e fiamminghi che, dopo aver vagato per l'Italia tanto a lungo da aver appreso il *volgare sermone*, abitava e lavorava allora nella zona della Cappella di S. Procolo[14].

## I *forenses* e le fonti

Proprio tale natura itinerante si dimostra naturalmente sfuggente, ostacola l'inseguimento di queste figure nella documentazione disponibile, che pur rivelando a Bologna il pullulare di attestazioni di stranieri tipico di un grande centro, altresì si esaurisce in testimonianze fugaci, singoli nomi accompagnati dal toponimo del luogo di provenienza [Hubert 2013], piccole tracce del passaggio in città, della locazione di una casa o della comparsa come testimone in un processo. Si tratta di tasselli isolati di un mosaico difficile da ricomporre, che hanno per lo più scoraggiato gli storici dal tentativo di dare un quadro unitario e complessivo dello stanziamento dei non autoctoni nel contesto urbano [Menjot 2013, 16]. Restituire un volto alla presenza dei *de novo venientes* implica, infatti, approcciarsi a fonti diverse se si vuole ottenere uno sguardo d'insieme per quanto possibile approfondito.
Accanto alla normativa statutaria comunale e corporativa, ovvero al *corpus* che regolava gli aspetti relativi alla convivenza dei forestieri con la cittadinanza nell'intersecarsi dei momenti del lavoro, della giustizia, della quotidianità, degli spazi politici e sociali, sono di primaria importanza le già citate registrazioni dei trasferimenti in città, prezioso ma raro resoconto complessivo di nomi, provenienze e professioni.
Resta un territorio insondato dalla storiografia un ricorso sistematico al notarile al fine di segnalare ricorrenze di lavoratori stranieri tra i contraenti di ogni tipo di *instrumenta*, facendo così emergere il loro ruolo nel tessuto economico urbano: nascita di società, lodi arbitrali, locazioni d'opera, compravendite di taverne e botteghe, acquisti di materie prime o prodotti finiti, solo per citarne alcuni. Tale lavoro prospetta la possibilità di ricostruire gran parte degli intrecci di conoscenze e degli scambi professionali riguardanti stranieri, con una partecipazione che già emerge per il numero dei contratti e per la portata delle attività coinvolte, un raggio tanto ampio da valicare spesso i confini

[14] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 8, cc. 17r-24r.

della penisola. Così, ad esempio, in un singolare compenetrarsi tra la deposizione processuale e il contratto d'affari troviamo ricopiato in sede giudiziaria l'atto di nascita di una società per la lavorazione e il commercio della seta, scoprendo che Nicholao fiorentino e Bartolomeo veneziano esportavano i loro lavorati serici «oltremonti, çoe a Bruça in Frandola como eziandio in Inghiltera e a Londra»[15]. Altri aspetti che emergono da un'indagine di questo tipo riguardano lo spazio dei *forenses* nel tessuto economico cittadino e le loro interazioni professionali con gli autoctoni, permettendo al contempo di qualificarne la presenza sotto il punto di vista delle reti di assistenza e solidarietà reciproche, gli strumenti di lavoro e i consumi.

## I luoghi: abitare, lavorare, vivere

Tra le innumerevoli riflessioni verso le quali ci può condurre il tema dell'immigrazione degli artigiani a Bologna riveste un ruolo centrale la distribuzione spaziale delle presenze straniere in città, trasposizione fisica sul tessuto urbano di quanto ci testimoniano le carte d'archivio.
Per quanto la localizzazione di comunità di forestieri residenti in una stessa area, fino al punto da connotarla quasi "etnicamente", costituisca un orizzonte di ricerca ancora aperto e che richiede una corposa raccolta di dati, esistono elementi sufficienti ad avanzare delle ipotesi preliminari in merito. È senz'altro accertata la presenza di piccoli gruppi di conterranei impegnati in un medesimo settore professionale o in quelli affini, compattatisi nel tempo attorno al primo nucleo insediativo in città, spesso ubicati in quartieri prossimi alle località di provenienza [Erioli 2016, 102; Pini 1984].
Modalità e durata della permanenza qualificavano le tipologie abitative degli stranieri a Bologna, due fattori che concorrevano a formare una casistica quanto mai vasta: abitazioni in affitto per un anno, altrettanto lunghi soggiorni negli *hospitia*[16](quasi sempre gestiti anch'essi da forestieri), alloggi forniti e pagati dal Comune (come per i quattro maestri scalpellini fiorentini e il loro famulo chiamati nel gennaio del 1382 a lavorare alla loggia del Palazzo della Mercanzia[17]).
Il luogo dell'abitare e quello del lavoro potevano poi coincidere. È il caso della *Domus veronensium*, una grande struttura laddove gli *artifices* della lana gentile veronesi, oltre ad avere ognuno un proprio banco, avevano la possibilità «stare et habitare» [Checcoli 2008, 256] [Rinaldi 2008, 16]. La stessa bottega, propria o del proprio titolare, poteva offrire un domicilio per garzoni, apprendisti o salariati, benché si trattasse spesso di soluzioni di fortuna (il tessitore Blasio Dini da Firenze era giunto ritagliare alcuni brandelli di panni da lavorare al fine di costruirsi un giaciglio improvvisato per

[15] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ai dischi in materia civile, Atti, decreti, sentenze, n. 22, c. XXXIIIv.

[16] Bologna, Archivio di Stato, Archivio notarile secc. XIII-XIV, coll. 11. 3, c. non. num.

[17] Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 288, reg. 50, c. 49r.

la notte[18]). Vivevano invece nei magazzini dell'Osteria del Giglio un gruppo di ragazzi fiorentini meno che tredicenni, addetti al carico e allo scarico delle merci dei mercanti lì di passaggio[19].
È nei luoghi della socialità, infine, che si concretizzavano le reti di conoscenze e i rapporti d'affari. Si discuteva e si contrattava all'ombra dei portici, mentre altri sostavano in piazza nell'attesa di essere avvicinati da un maestro artigiano per un malpagato impiego temporaneo[20] [Dini 1984, 51]. In questi casi quanto guadagnato era appena sufficiente al proprio fabbisogno giornaliero, delineando un faticoso e quotidiano inseguimento della propria sussistenza: un conoscente di Conte di Nicola, tessitore forestiero dall'origine ignota, parlando di lui ci dice che «cotidie opportet laborare pro pane habendo, et si ipse non laboraret omni die, ipse non possit vivere»[21]. Sebbene casi analoghi a quello di Conte abbondino, al termine di una giornata di lavoro anche i più umili potevano permettersi di concedersi alla taverna, al postribolo o alla baratteria, ingrossando questi luoghi di una folta utenza di lavoratori forestieri, i nomi dei quali si incrociano talvolta tra le *inquisitiones* per risse e aggressioni [Mazzi 2018, 135; Vallerani 1991, 27-28].

## Conclusioni

Ancor più di quello fisico è lo spazio sociale e politico ottenuto dai forestieri il percorso di ricerca costellato da maggiori ostacoli. Lo straniero riusciva a ricevere un riconoscimento nella società di accoglienza prima di tutto per il contributo dato alla collettività in quanto lavoratore [Del Bo 2014]. Per questo quanto emerso sinora non può che trovare nello studio dei processi di integrazione il culmine dell'analisi sull'articolazione in città dei fenomeni migratori. Una disamina accorta circa le dinamiche di inclusione ed esclusione dei forestieri, a seguito di un dibattito che la storiografia ha appena ripreso, può permettere di chiudere il cerchio attorno al tema sin qui presentato. In particolare, i secoli XIV e XV – quelli di maggior chiusura dei consigli e delle matricole delle corporazioni delle arti, divenuti quasi impermeabili all'ingresso dei non cittadini – offrono alla ricerca un terreno meno battuto. Diventa necessario cimentarsi nella ricostruzione di percorsi individuali o di gruppo per confermare la generale serrata dei ranghi delle società tardomedievali o, con maggior sorpresa, per rivelare interessanti, seppur eccezionali, situazioni di riscatto e affermazione personale. Il tutto si gioca dentro il paradosso di una organizzazione che si impegnava ad attirare manodopera straniera per colmare le sue carenze demografiche e accedere alle conoscenze tecniche dei centri rivali

[18] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 1, cc. 3r-v.

[19] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 6, c. IIr.

[20] Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 2, c. XLIIv.

[21] Ivi, c. XXv.

[Degrassi, Franceschi, 2018, 305-306], attrezzandosi nel mentre per far sì che i nuovi arrivati continuassero a costituire un corpo estraneo, contemporaneamente interno ed esterno, incluso ed escluso, sempre in bilico tra l'essere considerati un'utile risorsa e una pericolosa minaccia.
Certamente la dimensione del centro che attira, che esercita con una forza quasi magnetica la capacità di richiamare verso il proprio territorio gruppi sempre più consistenti di stranieri, è soprattutto il risultato di precise azioni dei governi bolognesi. Queste azioni sono infatti da collocare in una politica strutturale e di lungo periodo, mantenuta e progressivamente perfezionata da tutti i regimi che si sono succeduti al potere in città. Favorire l'arrivo di famiglie di lavoratori di ogni settore è sempre stato un obiettivo perseguito da Bologna, che ha agito ogni volta con schemi diversi ma sempre fondati sull'ampio ricorso alla concessione di privilegi (soprattutto fiscali e giuridici). Qui la storia dell'accoglienza degli stranieri risulta, quindi, scandita in più secoli di iniziative, testimonianza concreta del ruolo centrale rivestito dall'apporto dei non autoctoni al *buono stato* della comunità.
Alla luce di quanto emerso sinora, si manifestano con forza la capacità di richiamare un numero consistente di persone, di riuscire a incanalarne la presenza nello spazio urbano o nel contado, di irradiare un più ampio raggio di attrazione degli stranieri, oltre che di organizzare la metodica e capillare sorveglianza sulle identità dei migranti attraverso l'istituzione di una magistratura dedita appositamente a questo. Certo, l'insistita applicazione di politiche attrattive fondate sulla concessione di privilegi fiscali nel corso di un così ampio arco temporale è probabilmente la spia di una situazione che doveva apparire senza via d'uscita: benché iniziative per certi versi analoghe possono essere riscontrate anche in periodi di sostanziale crescita come il Duecento, nei secoli successivi la questione demografica doveva aver sollevato problematiche inedite. A quell'elemento strutturale che talvolta viene accentuato dal modello della città medievale come "mangiatrice di uomini", in questi anni andavano ad aggiungersi le difficoltà congiunturali sorte nella seconda metà del XIV secolo, rendendo i centri urbani ancora più dipendenti da quell'apporto esterno garantito dall'afflusso di stranieri.

## Bibliografia

### *Monografie*

FRANCESCHI, F. (1993). *Oltre il "Tumulto". I lavoratori fiorentini dell'Arte della Lana fra Tre e Quattrocento*, Firenze, Leo S. Olschki Editore, p. 133.

GHIRARDACCI, C. (1596, rist. anast. 1973). *Della historia di Bologna, Bologna*, Arnaldo Forni Editore, pp. 422, 432.

MAZZI, M. S. (1991). *Vita materiale e ceti subalterni nel Medioevo*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, p. 147.

MAZZI, M. S. (2018). *La mala vita. Donne pubbliche nel Medioevo*, Bologna, il Mulino, p. 135.

### *Volumi collettanei con curatore*

*Cittadinanza e mestieri. Radicamento urbano e integrazione nelle città bassomedievali* (secc. XIII-XVI) (2014). a cura di B. Del Bo, Roma, Viella, 2014.

### *Saggio in volume collettaneo*

CHECCOLI, I. (2008). *L'arte della lana gentile fra Duecento e Trecento: uomini e produzione* in *Artigiani a Bologna. Identità, regole, lavoro (secc. XIII-XIV)*, a cura di A. Campanini, R. Rinaldi, Bologna, Clueb, p. 256.

COMBA, R. (1984). *Emigrare nel Medioevo. Aspetti economico-sociali della mobilità geografica nei secoli XI-XVI* in *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medievale*, a cura di R. Comba, G. Piccinni, G. Pinto Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, p. 57.

DEGRASSI, D., FRANCESCHI, F. (2018). *I "segreti di bottega" (XIII-inizi XVI secolo): mito o realtà?* in *La necessità del segreto. Indagini sullo spazio politico nell'Italia medievale ed oltre*, a cura di J. Chiffoleau, E. Hubert, R. Mucciarelli, Roma, Viella, pp. 305-306.

DINI, B. (1984*). I lavoratori dell'arte della lana a Firenze nel XIV e XV secolo* in *Artigiani e salariati: il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV.* Atti del X Convegno internazionale di studi del Centro italiano di studi di storia e d'arte, Roma, Viella, 1984, p. 51.

ERIOLI, E. (2016). *I falegnami in città. Lavoro, bottega e patrimonio tra fine Duecento e inizio Trecento in Nella città operosa. Artigiani e credito a Bologna fra Duecento e Quattrocento*, a cura di Rinaldi, Bologna, il Mulino, p. 102.

FENNEL MAZZAOUI, M. (1984). *Artisan Migration and Technology in the Italian Textile lndustry in the Late Middle Ages (1100-1500)*, in *Strutture familiari, epidemie, migrazioni nell'Italia medievale*, a cura di R. Comba, G. Piccinni, G. Pinto, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, p. 533.

FRANCESCHI, F. (2001). *I salariati in Ceti, modelli, comportamenti nella società medievale (secoli XIII-metà XIV).* Atti del XVII Convegno internazionale di studi del Centro italiano di studi di storia e d'arte, Roma, Viella, p. 184.

HUBERT, É. (2013). *Una et eadem persona sive aliae personae. Certifier l'identité dans une société mobile (à propos de l'Italie communale)* in «*Arriver» en ville. Les migrants en milieu urbain au Moyen Âge*, a cura di C. Quertier, R. Chilà, N. Pluchot, Paris, Publications de la Sorbonne.

MENJOT, D. (2013). *Introduction. Les gens venus d'ailleurs dans les villes médiévales: quelques acquis de la recherche* in «*Arriver» en ville. Les migrants en milieu urbain au Moyen Âge*, a cura di C. Quertier, R. Chilà, N. Pluchot, Paris, Publications de la Sorbonne, p. 16.

PINI, A. I. (1984). *La ripartizione topografica degli artigiani a Bologna nel 1294: un esempio di demografia sociale in Città medievali e demografia storica.* Bologna, Romagna, Italia (secc. XIII-XV), a cura di A. I. Pini, Bologna, Clueb.

PINI, A. I. (1988). *"Discere turba volens" Studenti e vita studentesca a Bologna dalle origini dello Studio alla metà del Trecento,* in *Studenti e Università degli studenti dal XII al XIX secolo*, a cura di G. P. Brizzi, A. I. Pini, Bologna, Istituto per la Storia dell'Università, p. 50.

PINI, A. I. (1996). *La politica demografica «ad elastico» di Bologna fra il XII e il XIV secolo* in *Città medievali e demografia storica. Bologna, Romagna, Italia (secc. XIII-XV),* a cura di A. I. Pini, Bologna, Clueb.

PINTO, G. (1994). *Le città italiane e i lavoratori della lana nel basso medioevo: alcune considerazioni* in *Le migrazioni in Europa. Secc. XIII-XVIII. Atti della "venticinquesima settimana di studi"*, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze, Le Monnier, pp. 820-821.

RINALDI, R. (2008). *Note introduttive in Artigiani a Bologna. Identità, regole, lavoro (secc. XIII-XIV),* a cura di A. Campanini, R. Rinaldi, Bologna, Clueb, p. 16.

VALLERANI, M. (1993). *"Giochi di posizione" tra definizioni legali e pratiche sociali nelle fonti giudiziarie bolognesi del XIII secolo* in *Gioco e giustizia nell'Italia di Comune*, a cura di G. Ortalli, Viella, Roma, Fondazione Benetton Studi Ricerche, pp. 27-28.

## *Articolo in rivista*

GUENZI, A. (1982). *L'immigration urbaine au XVe siècle: le cas de Bologne*, in «Annales de démographie historique», Paris, Belin.

GUENZI, A. (1984). *L'immigrazione urbana e rurale a Bologna in una fonte del secolo XV* in «Rassegna degli Archivi di Stato», n. XLIV, Roma.

LOEVINSON, E. (1938). *Notizie e dati statistici sugli ebrei entrati a Bologna nel secolo XV* in «Annuario di studi ebraici 1935-1937», Roma.

PINI, A. I. (1969). *Problemi demografici bolognesi nel Duecento*, in «Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le province di Romagna», nn. XVII-XIX, Bologna, Arnaldo Forni Editore, pp. 114-115.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Bologna, Archivio di Stato, Archivio notarile secc. XIII-XIV, coll. 11. 3, c. non. num.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Riformagioni e provvigioni (serie miscellanea), b. 4, n. 317, Grida del governatore di Bologna per concessione di immunità ai lavoratori della terra che verranno ad abitare nella guardia e contado della città.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 286, reg. 40, cc. 55v-58v.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 287, reg. 49, cc. 29r-v.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 288, reg. 50, c. 49r.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 288, reg. 52, cc. VIIIv, XIIr-XIVr., XLr, XLIr.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, Signoria viscontea, ecclesiastica e bentivolesca, Riformagioni e provvigioni cartacee, n. 299, vol. 1, cc. 161v-162r.

Bologna, Archivio di Stato, Comune-Governo, n. 47, l. VI, r. 97.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 1, cc. 3r-v.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 2, cc. 20v., XLIIv.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 6, c. IIr.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 235, reg. 8, cc. 17r-24r.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ad maleficia, Libri inquisitionum et testium, n. 237, reg. 5, c. LXXXXVIIIr.

Bologna, Archivio di Stato, Curia del podestà, Giudici ai dischi in materia civile, Atti, decreti, sentenze, n. 22, c. XXXIIIv.

Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Denunce di quelli che vennero a domiciliare in Bologna, contado e distretto, voll. 6.

Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Scritture diverse 4. 1, Registro di domande e privilegi d'immunità da ogni gravezza per un quinquennio.

Bologna, Archivio di Stato, Ufficio bollette e presentazioni dei forestieri, Scritture diverse 4.2, Provisio forensium et aliorum qui de cetero venient de alieno districtu ad habitandum in civitate, guardia vel comitatu Bononie.

# "OLTRE LA NORMA": ALBERGATORI E CONTROLLO DEGLI STRANIERI ALLE FRONTIERE DELLA LOMBARDIA VISCONTEO-SFORZESCA

Stefania Duvia

*Abstract*

*The paper aims to explain the decisive function performed by hoteliers, controlling foreigners in some key points of the regional Visconti-Sforza state, such as Como, Chiavenna and Bellinzona. In these towns, which, due to their geographical position saw intense flows of people coming mainly from the Germanic area, the supervisory role of the innkeepers seemed to go beyond legal obligations.*

*Keywords*

*Hoteliers; Foreigners; Visconti-Sforza state*

## Introduzione

Durante gli ultimi secoli del medioevo nelle aree alpine e prealpine centrali si assiste ad una generale intensificazione dei transiti da e per l'Oltremonte [Mainoni 2004, 99-109]. Quest'incremento della circolazione stimola anche la sperimentazione di soluzioni in ordine all'organizzazione e alla regolamentazione dei luoghi deputati all'accoglienza dei forestieri. Da qualche decennio, infatti, la storiografia annovera le locande fra le realtà significative per lo studio dell'interazione sociale ed economica tra individui e gruppi di diversa provenienza geopolitica, sottolineando al contempo la multifunzionalità degli esercizi ricettivi, riflesso di una fisionomia liminare dello spazio alberghiero, terreno ibrido, in bilico tra pubblico e privato [Canevascini 2009, 14-15].

In questo solco intende collocarsi anche il mio contributo sul ruolo di controllo dei forestieri da parte degli albergatori in alcuni luoghi chiave per le relazioni tra l'area germanica e la Lombardia storica, quali Como, Chiavenna e Bellinzona, crocevia di itinerari transalpini, frontiere daziarie e sedi di importanti appuntamenti fieristici. Nel tardo medioevo, in tutte queste località si distinsero nel settore dell'industria alberghiera imprese di carattere familiare, la cui durata si protrasse nel tempo e i cui gestori praticarono numerose attività, oltre all'ovvia fornitura di vitto e alloggio ai viaggiatori [Duvia 2017, 59-77].

Data l'importanza delle locande quale punto nevralgico per la sorveglianza sui flussi di persone e merci, le autorità cercarono di definire in modo piuttosto dettagliato i compiti

© Aisu International 2020

degli albergatori in tema di vigilanza, secondo un profilo che, nelle sue linee generali, sembra abbastanza comune a quello di molti borghi e città dell'epoca [Peyer 1990, 252-257]. Sarà quindi "oltre la norma" che converrà infine spingersi per cogliere meglio la peculiarità del ruolo degli osti di livello nei suddetti luoghi ponte tra il dominio milanese e *l'Alemania*.

## La norma

La realtà meglio documentata sotto il profilo legislativo, è quella di Como, città per la quale sono sopravvissute diverse redazioni statutarie, nonché altre fonti assimilabili ai *libri iurium*, come i *Vetera Monumenta*. In questo contesto urbano una delle prime tracce del ruolo di controllo sui forestieri demandato agli albergatori riguarda l'aspetto fiscale: già nell'ultimo scorcio del XII secolo, gli statuti cittadini prevedevano che gli osti denunciassero agli addetti del dazio le mercanzie che i clienti avevano depositato presso di loro. La sorveglianza prescritta non si limitava ai beni, ma si estendeva alle persone, fin dal loro primo ingresso nella locanda: almeno dalla seconda metà del Duecento, i clienti dovevano essere immediatamente avvertiti dell'obbligo di lasciare in albergo le armi proibite per tutta la durata del loro soggiorno. Se l'esercente fosse risultato negligente nell'informare il forestiero sulle leggi vigenti in città, la multa prevista per il detentore di armi sarebbe ricaduta su di lui e non sull'avventore. Negli Statuti viscontei del 1335 l'impegno da parte degli albergatori al disarmo dei viaggiatori acquistò maggiore ufficialità, assumendo la forma di una promessa scritta da rilasciare dinanzi agli ufficiali del Comune [Duvia 2010, 21-23].
Nel 1386 un decreto milanese valido per tutto il dominio specificava che «forenses, alienigenas ac viatores ab alienibus partibus ad nostra territoria accedentes vel per ea transitum facientes» durante gli spostamenti potevano tenere con sé le armi, ma dovevano depositarle «dum hospitati fuerint in aliqua civitate, castro vel terra; a questa regola sfuggivano però i nobiles forenses, gli ambasiatores forenses» e i loro famigli che potevano girare liberamente armati anche dopo aver preso alloggio[1].
Sempre nell'ottica di contribuire alla sicurezza generale, gli osti dovevano promettere solennemente di non dare ricetto a nessun malfattore, versando una tassa affinché tale garanzia venisse formalizzata in forma scritta. Le pene stabilite per i trasgressori variavano a seconda della caratura del delinquente incautamente ospitato, arrivando a comminare nel Trecento la distruzione dell'albergo, sanzione poi omessa nella successiva redazione statutaria di epoca sforzesca [Duvia 2010, 23].
Gli albergatori erano chiamati ad effettuare un'accurata selezione della clientela anche per evitare rischi di carattere sanitario: in caso di epidemie si emanavano bandi per impedire l'accesso e il soggiorno entro le mura di viaggiatori provenienti da luoghi ritenuti a rischio; tali proclami, piuttosto diffusi, fanno sovente riferimento al ruolo degli osti,

[1] Milano, Biblioteca Trivulziana, Cod. 1268, *Decreta Civitatis Cumarum*, c. 13v.; Como, Archivio di Stato di Como, Archivio Storico Civico, Volumi, 46, *Vetera Monumenta*, c. 12v.

gestori di luoghi di forte passaggio e di grande promiscuità. Nonostante queste precauzioni, però, proprio gli alberghi potevano divenire focolai di morbi esiziali, come accadde nel 1485 a Bellinzona, nella locanda di Giovanni da Barco, spazio assai frequentato dagli oltramontani, in particolare Svizzeri, e non estraneo ad altri inconvenienti legati al costante afflusso di stranieri [Chiesi 1994, 109].
In materia di controllo sugli spostamenti dei *forenses* nello stato visconteo-sforzesco, un provvedimento esemplare è rappresentato da un decreto milanese del settembre 1386 [Santoro 1976, 22-25], reiterato a Como in forma volgarizzata ancora nel 1472, a testimonianza della rilevanza del tema trattato [Gabaglio 1996-97, 314-316]. Il testo, indirizzato agli ufficiali delle bollette, dopo il divieto di introdurre o esportare lettere o qualsivoglia documento oltre i confini del dominio, senza il preventivo vaglio e il relativo marchio dei funzionari preposti, contiene un insieme di prescrizioni a tutela delle comunità, che chiamano direttamente in causa anche chi, per mestiere, si occupava di ospitalità:

> […] che tutti li Cittadini habitanti in la Cità de Como non ossano né presumano, per alcuno modo né ingenio, albregare in le sue case né habitatione alcuni forestieri, se prima non siano presentati a l'officio de le bollete et habiano tolto el bolletino de albregare né l'albergo o casa d'altra persona, sotto la pena predicta, quante volte contrafarano.
> Anche che nessuno hostiero habitante in la Cità et borghi di Como o sia alcuna altra persona o forestiera o terrera, né soldato, ossa né presuma albregare alcuni forestieri venienti d'alcuno altro distretto, si no cum li modi et forma suprascripti et sotto quella medesima pena.
> Anche che nessuna persona ut supra habitante in li Borghi o Cità di Como ossa ricevere né lassare fare demora alcuno veniente dal altro distretto né presso a si reponere alcuna cosa che prima non sia presentata al officio de le bollete predicte et haverà tolto el bolletino de albregare per modo et forma predicti et sotto quella medesima pena.
> Anche che li hosteri et albregatori de la Cità di Como et di borghi siano tenuti a dare in scripto al officiale, ogni sera, tutte le persone albregante in li loro alberghi, scrivendo li nomi et le parentelle de loro et donde vèneno et ove voleno andare: salvo che li hosteri de li borghi possano la matina sequente portare in scripto quelli albregati sotto la pena predicta.
> Anche che tutti li hosteri et albregatori de la predicta Cità di Como ed i borghi siano tenuti et debiano tenire fora la insegnia a le loro hostarie sotto la pena predicta.
> […] Anche che ciascaduno hostere de la Cità et borghi de Como sia tenuto et debia portare al dicto officiale el signo de l'hostaria sua quale il tene, sotto la pena predicta infra octo dì proximi poso la crida […].

Queste disposizioni ribadiscono in modo chiaro l'importante funzione di controllo attribuita ai professionisti dell'accoglienza a pagamento, tanto da prescrivere loro una quotidiana e dettagliata registrazione dei clienti alloggiati, che tenesse conto delle generalità, ossia nome e patronimico, della località di partenza e della destinazione finale del viaggio. Si trattava del resto di una pratica che sembra trovare larga corrispondenza nella tendenza generale europea [Peyer 1990, 253]; purtroppo, a mia conoscenza, non è sopravvissuto per l'area lombarda, alcun testimone di questi preziosi registri in cui si

dovevano annotare le informazioni sugli ospiti, né, a differenza di quanto avviene per la Toscana, si hanno notizie di libri delle entrate e delle uscite di alberghi o dei cosiddetti "Libri de' debitori", ove venivano registrati i conti rimasti in sospeso, correlati da precise indicazioni anagrafiche [Fanfani 1934, 267-271; Pinto 1981, 56].
Anche l'obbligo di dotare ogni locanda di un'insegna, ben visibile e riconoscibile, il cui simbolo andava registrato presso l'ufficiale delle bollette, pare rientrare nel tentativo di inquadrare l'attività degli osti in un sistema il più possibile regolamentato, che permettesse, fra l'altro, una supervisione efficace degli ingressi e delle uscite degli estranei dai centri abitati [Peyer 1990, 248-249].

## Il controllo formalizzato

Come si evince anche dal documento appena citato, i rapporti tra gli albergatori e gli ufficiali delle bollette dovevano essere assidui. Data l'importanza di questa magistratura nel campo del controllo dei forestieri, emersa più volte nel corso dei lavori della nostra sessione, non stupirà vedere degli albergatori lombardi interessarsi ad essa come ad altre cariche pubbliche connesse con la viabilità e la vigilanza sul territorio. Un esempio fra i più documentati riguarda Nicola della Porta, importante albergatore di Como, che per almeno sette anni (dal 1476 al 1483) fu ufficiale delle bollette in città e si occupò con zelo dei forestieri in transito. Dopo essere stato chiamato come podestà a Lecco nei primi anni Novanta del Quattrocento [Santoro 1948, 291], egli, ormai in età avanzata, assunse nel 1515 l'ufficio di giudice delle strade dell'intero episcopato lariano a tempo indeterminato, delegando poi il figlio Bonaccorso ad operare in sua vece [Duvia 2017, 69].
Anche l'appalto dei dazi relativi al traffico di merci, persone e cavalli rientrava negli interessi degli albergatori di frontiera: a Bellinzona nel 1430 Ottorino da Barco era responsabile della sosta, edificio per il deposito delle merci forestiere, e della stadera per la loro pesatura, nonché della cavallaria, ossia la custodia dei cavalli di residenti e viaggiatori. Anche altri membri della famiglia risultano coinvolti in questi appalti: nel 1432 sosta e stadera erano in mano a Gaspare, fratello di Ottorino; nel 1434 Pietro, figlio di Ottorino, deteneva lo scarico del vino; nel 1470-71 Michele, figlio di Pietro, gestiva sosta e stadera, mentre nel 1476 suo fratello Giovanni era responsabile della cavallaria [Chiesi 1988, 257-259]. A Chiavenna in questo campo emergeva un ramo della famiglia Pestalozzi, guidato da maestro Baldassarre fu Guglielmo, oste e medico, che già a metà Quattrocento sovrintendeva al trasporto delle merci via carro da Chiavenna a Piuro, ricco borgo sulla via verso i passi del Septimer e del Maloja, destinato ad essere travolto da una rovinosa frana nel primo Seicento. Successivamente, Baldassarre acquisì una parte del dazio della rota e della sosta delle mercanzie condotte dall'*Alemania* a Chiavenna e da Mezzola, all'epoca punto apicale dei traffici attraverso il Lario. I suoi figli, maestro Guglielmo, Niccolò e Giovanni, forti dell'appoggio dei duchi di Milano, nella seconda metà del XV secolo concessero licenze di transito commerciale attraverso le strade della pieve di Chiavenna a vari operatori economici stranieri, tra cui i noti Fugger di Augusta [Duvia 2017, 69].

In tutte le località considerate, inoltre, gli albergatori di livello prendevano parte attiva ai consigli municipali ed erano generalmente stimati cittadini [Chiesi 1988, 117-141; Duvia 2010, 51-55; Salice, Scaramellini 2001, 37-42].
Che gli osti godessero di rilevante credito presso le comunità di riferimento e le autorità centrali lo rivelano anche svariate missive: ad esempio, in una lettera alla duchessa Bona di Savoia, il capitano di Val Lugano, riportando notizie di carattere politico apprese da un importante mercante di Lucerna, Ludwig Russ, non manca di nominare un testimone, evidentemente considerato molto attendibile: «E tute queste parole esso domino Lodovicho me le ha dicte in presentia de uno Gasparino Morexino, hoste, und'è alogiato esso domino, il qual Gasparino è fratelo de Gabriel Morexino» [Duvia 2017, 70]. La precisazione sulla parentela, d'altronde, non era superflua: Gaspare Morosini, infatti gestiva locande sia a Lugano sia a Como, ma il fratello, Gabriele, cittadino comasco, anche lui albergatore, nonché mercante di cavalli e vino, fu familiare ducale ed elemento decisivo della diplomazia sforzesca nei confronti della turbolenta Confederazione elvetica per oltre un ventennio, a partire dagli anni Settanta del Quattrocento [Broillet 2014, 293-296]. Egli «per le sue conoscenze personali e la pratica di luoghi e itinerari transalpini appare in questi anni la persona che trasmette a Milano il maggior numero di informazioni su confederati e su altri potentati» [Chiesi 2006, 12]. Senza avventurarci nella sua complessa vicenda personale e familiare, peraltro ben delineata da Leonardo Broillet, possiamo però evidenziare che una competenza determinante in suo possesso era data dalle conoscenze linguistiche, come affermarono anche i signori di Milano: «È molto pratico ne le parte de Alemagna et presertim de' Svyceri et per conversatione et per lingua todescha» [Chiesi 2006, 47-48]. Tale aspetto risulta fondamentale, poiché gli albergatori di cui ci occupiamo conoscono pressoché tutti l'idioma tedesco e ciò potrebbe spiegare anche la presenza solo sporadica di operatori dell'ospitalità di madrelingua germanica, a differenza di quanto avveniva in altre realtà dalla posizione geografica peculiare nei confronti dell'Oltremonte, come nell'interessante caso di Trento, illustrato in questa sessione da Alessandro Paris.
Quello del Morosini non è un *unicum*, poiché, proprio grazie al poliglottismo, ai rapporti con gli operatori economici e i politici stranieri che ospitavano, all'esperienza, come commercianti di frontiera, del territorio transalpino, e, più in generale, all'attitudine a raccogliere informazioni, anche altri albergatori "di confine" lombardi figurano come responsabili di delicate missioni diplomatiche verso interlocutori esteri. Pensiamo, ad esempio, a Giacomo Inardi di Como, attivissimo nell'accoglienza agli oltramontani e referente della corte imperiale tedesca ai tempi di Federico III e di Massimiliano I d'Asburgo, che alloggiò persino nel suo albergo nel 1496, di ritorno da un'infruttuosa spedizione contro Pisa e Livorno. Nel 1498, inoltre, Giacomo stesso risulta aver intrapreso un viaggio oltralpe per recarsi dall'imperatore, che aveva richiesto i suoi servigi [Duvia 2010, 112-116].

## Oltre la norma

Non solo gli albergatori venivano impiegati apertamente dalle autorità, come nei casi predetti, ma erano anche utilizzati in via ufficiosa, come informatori, o persino del tutto segreta, quindi sostanzialmente come spie, parallelamente ai canali della diplomazia tradizionale: ciò avveniva in virtù del loro ampio spettro di competenze e spesso sotto la copertura offerta dai loro molteplici affari.
Il fatto che alcuni alberghi fungessero da stazioni di posta, ad esempio, faceva sì che le autorità caldeggiassero il controllo della corrispondenza da parte degli osti, in particolare se le missive provenivano dall'estero. Così nel dicembre 1478, in un momento di altissima tensione tra Milano e gli Urani, destinato poi a sfociare nel tentato assedio di Bellinzona e nella battaglia di Giornico, una lettera del mercante di Basilea Hans Irm, indirizzata a suo figlio Balthasar e recapitatagli in albergo a Como, venne aperta e letta dall'oste, probabilmente uno degli Inardi, con l'autorizzazione del commissario cittadino, Antonio Crivelli, il quale poi si affrettò a inviare l'albergatore a Milano con lo scritto, ritenuto di rilevanza politica, in quanto l'estensore, «grande amico de vostre excellentie», sconsigliava caldamente una trattativa tra i duchi di Milano e gli Svizzeri. L'incarico dato all'oste pare collegato alla sua capacità di saper leggere e comprendere il testo, scritto in lingua straniera, come si evince da una successiva missiva ducale inviata al Crivelli: «è stato qui lo hostero de chi tu ce scrivi e ce ha monstrato et legiuto la littera che Iohanne Hermin scrive a Baldesaro suo fiolo, et intesa la continentia d'epsa, ce hai molto satisfacto con la diligentia che tu usi in simili cose» [Chiesi 2010, 488 e 511].
Grazie alla loro conoscenza del territorio e al loro spirito intraprendente, alcuni albergatori vennero addirittura ingaggiati per vere e proprie "cacce all'uomo": nel 1456 Gaspare da Barco di Bellinzona venne spinto dall'uditore ducale sulle tracce di un misterioso personaggio che si muoveva tra Como e la Valtellina [Chiesi, Moroni Stampa 1994, 58-59 e 63-64], mentre nel 1477, il già citato Niccolò Della Porta, ufficiale delle bollette a Como, avendo saputo che si doveva fermare Taddeo Manfedi, già signore di Imola e membro del Consiglio segreto di Milano, non esitò a farlo seguire «secretamente» nel luganese dal proprio fratello, anche lui oste, insieme ad altri [Chiesi 2005, 193-194].
Nell'ottobre del 1484, invece, il commissario di Bellinzona, che già in precedenza si era servito di un oste non identificato per ottenere informazioni sul clima politico oltre i confini dello stato milanese, dichiarava di aver affidato personalmente a Giovanni da Barco il compito di «secretamente investigare» a Lucerna sulle bellicose intenzioni del vescovo di Sion, Jost von Silenen, che aveva manifestato nella Dieta locale il malcontento dei vallesani contro gli ossolani e che in effetti di lì a poco avrebbe tentato ripetutamente di invadere l'Ossola con le proprie milizie [Chiesi 2016, 616].
Il binomio albergatore-spia poteva riguardare anche degli stranieri, benché la loro presenza nel settore dell'ospitalità fosse, come già accennato, poco frequente nei luoghi considerati: sul finire del Quattrocento a capo dell'albergo del Pozzo di Bellinzona si trovava un albergatore di origine germanica, un certo Lanze, «homo di mala ventura», che nel 1495 venne arrestato con l'accusa di essere una spia degli Svizzeri [Motta 1884, 12]. Il suo atteggiamento di favore nei confronti dei Confederati non deve essere dato

per scontato sulla mera base della sua provenienza. Appena quattro anni dopo, infatti, a Como si trova un'ostessa nativa dell'Engadina, che esercita la professione presso la riva del lago, punto di arrivo per molti stranieri che attraversavano il Lario in barca: ebbene, costei, lungi dall'essere oggetto di diffidenza e sospetto da parte delle autorità, appare tanto ben inserita nella società cittadina in cui opera da prestarsi spontaneamente al ruolo di informatrice a discapito di persone della sua stessa etnia. Durante una conversazione informale con il commissario cittadino, che stava controllando il carico di alcune navi dirette verso la Valtellina, ella rivela infatti senza reticenze di aver incontrato il giorno prima nella sua locanda «tri Todeschi Suiceri e Grisani, uno dei quali in abito lombardo», forse per passare maggiormente inosservato. Questi uomini, proprio in virtù del fatto che la donna fosse *Todescha* come loro, le avevano svelato di avere intenzioni tutt'altro che benevole nei confronti dello Stato di Milano e anzi uno aveva chiaramente dichiarato di avere ricevuto una paga per svolgere la funzione di spia [Duvia 2010, 81-82].

## Conclusioni

L'indagine sulle fonti legislative permette di evidenziare le linee programmatiche del coinvolgimento degli albergatori di livello nel controllo dei forestieri, con riferimento alla tutela dell'ordine pubblico: fra le varie prescrizioni loro indirizzate figurano l'obbligo al disarmo dei clienti; il divieto di ospitare malfattori e banditi; il respingimento in caso di allarmi di carattere sanitario; la registrazione puntuale delle presenze e la denuncia delle merci depositate in albergo. All'inclusione a livello normativo degli osti nelle strategie di vigilanza, si associa una loro attiva partecipazione entro i quadri dell'amministrazione locale, sia nei ranghi dei consigli municipali, sia come funzionari con responsabilità legate alla viabilità e alla sorveglianza del territorio, come gli ufficiali delle bollette e delle strade; essi non disdegnano, inoltre, il settore degli appalti.
Il tema risulta tuttavia molto più ampio e se ne può meglio intuire l'articolazione con il ricorso ad altre tipologie documentarie, come quelle epistolari. Alle frontiere della Lombardia storica, infatti, i compiti di polizia demandati agli albergatori andavano ben oltre gli aspetti oggetto di riconoscimento ufficiale: favoriti al loro diffuso poliglottismo e dalla loro consuetudine a trattare con gli stranieri, i locandieri venivano impiegati dalle autorità come informatori, potevano svolgere compiti di natura diplomatica e talvolta assunsero le vesti di vere e proprie spie al servizio dello Stato.

## Bibliografia

BROILLET, L. (2014). *A cavallo delle Alpi. Ascese, declini e collaborazioni dei ceti dirigenti tra Ticino e Svizzera centrale (1400-1600)*, Milano, FrancoAngeli.

CANEVASCINI, S. (2009). *Il baliaggio di Locarno e le sue osterie. Squarci di vita sociale, culturale e criminale d'epoca moderna (XVII secolo)*, in «Percorsi di ricerca. Working papers. Laboratorio di Storia delle Alpi», n. 1, 2009, pp. 13-22; poi in «Bollettino della Società Storica Locarnese», n. 14, 2011, pp. 17-33.

CHIESI, G. (1988). *Bellinzona ducale. Ceto dirigente e politica finanziaria nel Quattrocento*, Bellinzona, Casagrande.

CHIESI, G. (1994). *Le provvisioni del consiglio di Bellinzona 1430-1500 (seconda parte)*, in «Archivio Storico Ticinese», n. 115, pp. 81-148.

CHIESI, G. (2006). *Ticino ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali, vol. III, Gian Galeazzo Maria Sforza, Reggenza di Bona di Savoia*, tomo I, 1476-1477, Bellinzona, Casagrande.

CHIESI, G. (2010). *Ticino ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali, vol. III, Gian Galeazzo Maria Sforza, Reggenza di Bona di Savoia,* tomo II, 1478, Bellinzona, Casagrande.

CHIESI, G. (2016). *Ticino ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali, vol. IV, Gian Galeazzo Maria Sforza, Reggenza di Ludovico il Moro*, tomo I, 1480-1484, Bellinzona, Casagrande.

CHIESI, G., MORONI STAMPA, L. (1994). *Ticino ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali, vol. I, Francesco Sforza*, tomo II, 1456-1461, Bellinzona, Casagrande.

DUVIA, S. (2010). «Restati eran Thodeschi in su l'hospicio». Il ruolo degli osti in una città di confine (Como, secoli XV-XVI), Milano, Unicopli.

DUVIA, S. (2017). *Alcuni esempi di "industria alberghiera" in area prealpina e alpina (secoli XV-XVI)*, in *Lavoro e impresa nelle società preindustriali*, a cura di R. Leggero, Mendrisio, Mendrisio Academy Press, pp. 59-77.

FANFANI, A. (1934). *Note sull'industria alberghiera italiana nel medioevo*, in «Archivio Storico Italiano», n. 92, pp. 259-272; poi in ID. (1936). *Saggi di storia economica italiana*, Milano, Vita e Pensiero, pp. 111-121.

GABAGLIO, S. (1996-97). *Il volgare a Como nel `400. Il notaio, il principe, il prete. La scripta degli atti e delle corrispondenze notarili, delle gride e delle storie di tre santi: Guglielmina, Cristoforo, Alessio*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Pavia, relatore prof. Angelo Stella.

MAINONI, P. (2004). *Attraverso i valichi svizzeri: merci oltremontane e mercati lombardi (secoli XIII-XV)*, *in Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, a cura di G.M. Varanini, Napoli, Liguori, pp. 99-121.

MOTTA, E (1884). *Dei vecchi alberghi ticinesi ed in ispecie di quello della «Cervia» in Bellinzona*, in «Bollettino storico della Svizzera italiana», pp. 10-18.

PEYER, H. C. (1990). *Viaggiare nel medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Roma-Bari, Laterza.

PINTO, G. (1981). *Le fonti documentarie bassomedievali*, in «Archeologia medievale. Cultura materiale, insediamenti, territorio», n. 8, pp. 39-58.

SALICE, T., SCARAMELLINI, G. (2001). *La Valchiavenna nella seconda metà del Quattrocento*, in «Clavenna», n. 49, pp. 37-42.

SANTORO C. (1948). *Gli uffici del dominio sforzesco (1450-1500)*, Milano, Emilio Bestetti.

SANTORO, C. (1976). *La politica finanziaria dei Visconti: 1385-1412*, Milano, Giuffrè.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Como, Archivio di Stato di Como, Archivio Storico Civico, Volumi, 46, *Vetera Monumenta*, c. 12v.

Milano, Biblioteca Trivulziana, Cod. 1268, *Decreta Civitatis Cumarum*, c. 13v.

# L'OSPITALITÀ A TRENTO IN ETÀ MODERNA: UN'ANALISI DEI BANDI CITTADINI E DEI REGISTRI DEI FORESTIERI

Alessandro Paris

*Abstract*

*The public calls for tenders issued between the 16th and 18th centuries by the municipal authorities and the episcopal court of Trento dealt with the control of foreigners by innkeepers. Most innkeepers belonged to the city's German-speaking community, but there were also other owners and operators from the prince-bishopric or northern Italian cities. Some sources suggest that private spaces converted into guesthouses also hosted visitors, especially during the works of the Council.*

*Keywords*

*Hospitality; Foreigners; Urban spaces*

## Introduzione

Nell'ambito del paradigma storiografico consolidatosi a partire dagli anni novanta del secolo scorso (*spatial turn*), che ha contribuito a dare maggiore dimensione spaziale della ricerca storica e indotto a prestare maggiore attenzione ai teatri degli eventi, contribuendo a rinnovare la storia urbana e il dibattito sulla sfera pubblica, sono emersi accanto ai tradizionali luoghi istituzionali del dibattito politico, altri spazi "informali" della comunicazione politica come mercati, piazze, farmacie, botteghe dei barbieri e osterie [Rospocher, Salzberg, 2010; De Vivo, 2012]. Tale approccio può costituire un modello per indagare la storia urbana della città di Trento di età moderna, nel solco di ricerche recenti che non paiono così distanti da tale ottica [Pancheri 2008, Quaranta 2011, Curzel 2013].

In queste pagine si presentano alcune indagini circa la legislazione pubblica riguardante le osterie presenti nella città di Trento. Nelle città europee della prima età moderna gli osti sono chiamati da parte delle magistrature cittadine alla verifica dell'identità e del pagamento della bolletta di cui vengono dotati i forestieri che varcano le porte della città e trovano ospitalità sotto le insegne alberghiere, investendo gli spazi urbani come le osterie – luoghi 'multifunzionali' di somministrazione di vitto e alloggio, ma anche di contrattazioni economiche, di trattative matrimoniali, stazioni di posta, spazi informativi frequentati da spie e venditori ambulanti, anche di funzioni di controllo della

© Aisu International 2020

mobilità e dell'ordine pubblico urbano [Tuliani 1994; Costantini 1996; AA.VV. 1999; Kümin e Tlusty 2002; Kümin 2007; Salzberg e de Larivière 2017; Pucci Donati 2018; Salzberg 2018].
Peraltro, una ricerca complessiva e in ottica comparativa sulle osterie e altre strutture ricettive di età moderna sul territorio trentino-tirolese (tanto di ambito strettamente urbano quanto quelle sorte nei principali nodi viari e infrastrutturali), non è ancora disponibile [Fox 1975; Heiss 1998].

## Osterie e controllo dei forestieri

Come stabilito al capitolo 129 degli Statuti di Trento del 1528, e vergato in molti casi sul retro degli stessi bandi affissi in pubblico, bandi e proclami nella città atesina erano affissi e letti in pubblico da un ufficiale cittadino (*precone*) in tre spazi pubblici: nella piazza principale, piazza Duomo, accanto alla sede del palazzo Pretorio, quindi al *Macello* e al *Cantone* nel quartiere costellato da botteghe e attività artigianali. Durante lo svolgimento del Concilio (1545-1563) i bandi vengono affissi anche nei tre borghi cresciuti a ridosso delle mura cittadine: a Piedicastello, verso occidente oltre il fiume Adige e il ponte in legno coperto di S. Lorenzo, quindi nel borgo settentrionale fortificato di S. Martino e infine immediatamente fuori la porta meridionale di S. Croce [Ghetta 1985, 443; Mazzone 2002, 476-477].
Nel corso del XVI secolo Piazza Duomo e il *Cantone* sono al contempo due spazi urbani di affissione di cartigli infamanti contro il ceto dirigente cittadino. Il 6 maggio 1545, a pochi mesi dall'apertura del concilio, il podestà di Trento, il modenese Pietro Foscheri, e la corte vescovile emanavano una grida che prometteva l'anonimato e un premio consistente (100 *ragnesi*) a quanti avessero denunciato chi aveva affisso di notte nel corso del mese precedente "ala colona del Cantono" e "alla colona de la Piaza" alcuni "chartelli o libelli famosi" contro i consoli cittadini[1]. In questi casi, proclamazioni pubbliche dei bandi e anonime affissioni di testi infamanti convivono nello stesso spazio urbano e costituiscono due forme del medesimo circuito informativo urbano. Anche nella piccola città vescovile, che ad inizio cinquecento contava tra i 3.000 e i 5.000 abitanti, emerge traccia di una 'voce della piazza', seppur non associata a statue antropomorfe come accade ad esempio nei celebri casi di Roma e Venezia [Rospocher, Salzberg, 2010; Rospocher, 2013].
I bandi cittadini che si occupano specificatamente di osterie in età moderna sono complessivamente poco più di una ventina. Il primo, datato 19 novembre 1543, viene emanato dal principe vescovo Cristoforo Madruzzo e contiene anzitutto il divieto di portare armi in città (salva esplicita deroga), di non circolare di notte senza lume dopo il suono della campana della torre del Buonconsiglio sino all'Ave maria mattutina. I capitani responsabili della difesa delle porte, devono serrarle al terzo rintocco della campana posta nel castello del Buonconsiglio e impedire l'uscita di chiunque non sia autorizzato dalla

[1] Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Libri feudali, vol. 38, cc. 8v-9r

corte vescovile, dal Magistrato consolare e dal podestà, con una multa di 5 marche per ciascuna infrazione (o tre tiri di corda in pubblico in caso di impossibilità a pagare). A chi non ha diritto a restare in città e nel suo distretto viene imposto di allontarsi entro sei giorni. Agli osti è imposto di denunciare all'ufficio del podestà ciascun forestiero che non si è registrato all'autorità pubblica, sotto pena di 5 marche (di cui un quarto sono destinate a chi segnala il forestiero, dietro garanzia dell'anonimato)[2].

In un altro bando (7 marzo 1545), dopo aver stabilito divieti e multe per chi gioca d'azzardo, tanto in luoghi privati quanto nelle piazze, sulle strade e nelle osterie, si specifica che l'importo di 20 lire «di bona moneda da maran per cadauna persona et ogni volta che giocano» sarà imposto anche agli osti che permettono il gioco all'interno dei loro esercizi[3].

Nel proclama, sottoscritto dal podestà cittadino e dal principe vescovo Ludovico Madruzzo il 1° aprile 1599, si disciplinano gli accessi in città dei forestieri provenienti da città dell'Italia settentrionale e si impone il pagamento della *boletta* nelle mani di un ufficiale pretorio nel palazzo in Piazza Duomo, a seconda della città di provenienza (all'incirca 4 grossi di media). Lo straniero che non versa la tassa di accesso incorre in una multa di 50 *ragnesi* se a cavallo, 25 se a piedi, nonché subisce il sequestro della merce e delle cavalcature (incamerate per la metà dal fiscale vescovile e per metà da chi ha sporto la denuncia e dalle guardie alle porte). Le guardie alle porte devono trattenere qualsiasi persona trovata senza documento e scortarla dall'ufficiale alle bollette, per non incorrere a loro volta in una multa di 10 *ragnesi*, incamerata a metà tra corte vescovile e Magistrato consolare. A osti e *bettolieri* con esercizi entro le mura urbane e "de fuori nelli borghi" è vietato ospitare forestieri italiani a cavallo e a piedi privi di bolletta. Sono altresì obbligati a denunciare il mancato pagamento, per non incorrere anch'essi in una multa di 10 *ragnesi* per ciascun forestiere non registrato, incamerata a metà dal fisco vescovile e per l'altra metà dall'accusatore[4].

Riguardo al XVII secolo non sono conservati bandi afferenti pubblici esercizi come le ostierie. Nella legislazione del secolo successivo, alcuni provvedimenti riguardano l'approvvigionamento alimentare. Osti e *bettolieri* devono rifornirsi di pane ai fondaci pubblici e non possono produrlo in proprio, né appaltarne la produzione o acquistarlo nei villaggi posti nella *pretura* di Trento. Analogamente i fornai non possono acquisire osterie per vendere il proprio pane. Tale bando, emanato il 9 gennaio 1711, per ordine del Magistrato Consolare cittadino doveva essere affisso in tutti gli esercizi deputati all'accoglienza urbana. Un proclama vescovile datato 22 dicembre 1730 impone quindi agli osti il divieto di servire cibo e vivande agli avventori temporanei delle osterie dopo le ore 10 "alemanne", suonate dalla campana del Castello del Buonconsiglio (con una multa consistente di 50 *ragnesi*); l'intento è quello di limitare canti e strepiti notturni per

[2] Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Libri feudali, vol. 38, c. 4r.

[3] Id., c. 8v.

[4] Trento, Biblioteca comunale di Trento, 1-2112, c. 135r.

le vie della città. Sono invece autorizzati a consumare cibo e vivande senza limitazioni di orario quanti trascorrono la notte negli esercizi e sono già regolarmente registrati[5].
Circa la registrazione dei forestieri, un bando del 10 dicembre 1748 pare intervenire per fronteggiare l'inadempienza da parte di osti, bettolieri e albergatori cittadini nella consegna delle *polizze* redatte senza frodi con l'indicazione di nome e cognome, città o stato di origine di ciascun ospite. La consegna delle polizze avviene "ogni sera avanti un'ora di notte, qual tempo si stilla sonare la campana delle guardie"; e all'alba, all'apertura delle porte urbane. In tali momenti, pena una multa di 50 *ragnesi*, osti e *bettolieri* devono riporre il documento nelle "casselle" esistenti presso le porte urbane, da dove erano poi smistate alla corte vescovile nel Buonconsiglio e all'Ufficio Pretorio. Sono stabiliti 50 *ragnesi* di multa anche per quanti non espongono tale proclama "nella stuffa o sala della loro osteria". Nell'atto peraltro si continua a prescrivere per gli italiani l'obbligo di "prender la bolletta dell'allogio", come prescritto nei bandi precedenti[6].
Nelle osterie, a cui è imposta una chiusura serale dal 2 novembre al 23 aprile entro le ore 9 in un bando del 22 gennaio 1749, è inoltre vietato il gioco d'azzardo durante funzioni religiose e giorni festivi[7], ma ulteriori restrizioni di giorno e di notte toccano l'11 gennaio 1764 il gioco dei dadi e altri giochi d'azzardo, con pene previste anche per gli esercenti compiacenti[8].
Nel ribadire gli obblighi di ordine pubblico e di registrazione dei forestieri da parte degli osti e albergatori (nome, cognome e luogo di origine), un nuovo proclama emanato dal principe vescovo Cristoforo Sizzo il 26 gennaio 1764, inasprisce per chi fornisce falsa identità agli albergatori una pena di 100 *ragnesi*.[9]
Il 15 febbraio 1764 un editto vescovile affisso all'entrata di tutte le osterie ribadisce l'obbligo per i forestieri che giungono a piedi, a cavallo, ma anche "in sedia" da città dell'Italia settentrionale, di ritirare la bolletta alle porte dall'ufficiale custode. Come nell'editto del 1599 compare un elenco di città di provenienza, con l'indicazione delle tariffe previste per chi giunge a piedi, o in "sedia, carrozza, letica, o altra vectura". Le città di provenienza, a distanza di quasi due secoli, sono pressoché sovrapponibili. Coloro che non giungono dalle città italiane ricevono invece dall'ufficiale alla porta di Trento, come da prassi, una polizza in bianco[10]. Un corriere veneziano in servizio lungo la via del Brennero tra 1669 e 1703 afferma di aver dovuto mostrare il passaporto direttamente all'oste che lo aveva accolto all'osteria *Alla Rosa* [Osti 2017, 494, 777].
Lo stesso 15 febbraio 1764 viene emanato un altro editto che impone la chiusura delle osterie durante feste e funzioni religiose: solo i forestieri maggiorenni in transito in città e

5 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1581#page/n0
6 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/2325#page/n0
7 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/2305#page/n0
8 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1845#page/n0
9 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1851#page/n0
10 https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1409#page/n0

non provenienti dal contado possono dimorarvi[11]. Il 1° febbraio 1765 sono vietate le feste in maschera e i concerti con qualsiasi strumento, con multe specifiche per osti e *bettolieri* che permettono ciò "anco sotto pretesto di ballo di nozze"[12]. In diversi altri editti, emanati a più riprese tra 1771 e 1777, vengono infine proibiti dal Magistrato consolare gli accessi alle osterie da parte dei *cives* (non ai forestieri), nei giorni festivi, durante le funzioni religiose e lo svolgimento della Dottrina cristiana; osti e *bettolieri* non devono servire ai cittadini di Trento pasti e vivande, né permettere balli o giochi d'azzardo[13].

## Osti tedeschi e osti italiani

Nei *Libri dei Forestieri*, disponibili tra 1620 e 1788, sono registrati all'accesso in città una quindicina di osti tra i circa 700 individui complessivi [Ghetta, 1985]. La comunità di lingua tedesca, immigrata dal Tirolo, dal Vorarlberg, dalla Carinzia e dalla Baviera e giunta contare nel XVI secolo all'incirca 400 persone (un decimo della popolazione urbana complessiva), si concentra nel quartiere settentrionale di S. Pietro. Gestisce e talora si tramanda di padre in figlio, la maggior parte delle osterie cittadine. Gli osti tedeschi rivestono cariche nella rappresentanza della comunità, la *Confraternita degli Zappatori*, e sono eletti di frequenti tra i consoli cittadini di lingua tedesca, costituendo la professione più rappresentata (32,9%) tra gli immigrati provenienti dai territori dell'Impero che accedono al consolato cittadino tra la fine del XV e gli inizi del XVII secolo. [Luzzi 1994-1995, 2000, 2003, 2010]. Nel quartiere di S. Pietro, la cosiddetta *Contrada delle Osterie tedesche* nella prima età moderna ospita dalle 10 alle 14 insegne di osterie, tra le quali spiccano l'insegna *Alla Rosa* attiva perlomeno dal 1439, sede di una stazione di posta e che nel 1492 ospita anche l'esibizione di una *femina cythareda* che canta in lingua tedesca; nonché l'insegna *Alla Corona*, documentata sin dal 1363. L'osteria *Alla Rosa* offre 25 posti letto e stalle per 48 cavalli. Disponibilità simile ha, ad esempio, l'attigua osteria *Al pesce* (25 letti, 50 cavalli), mentre l'osteria *Al cavalletto* dispone di 12 letti e 66 posti cavallo [Fox 1996, 123; Luzzi 2003, 229-236; Osti 2011, 72].
Il sovraffollamento di uomini e animali in tale quadrante urbano denso di osterie aveva talora evidenti conseguenze sull'igiene e l'ordine pubblico. Ad esempio, il 20 dicembre 1590 gli ufficiali vescovili furono costretti ad emanare un'ordinanza, recapitata specificatamente agli osti delle insegne *alla Rosa* (Stefano Campanella), *al Pesce* (Senso Triangi), *al Sole* (Barbara Triangi), *al Cavalletto* (Martino Faichtner), affinché pulissero letami, rifiuti e materiale da costruzione accumulatosi nella piazza posta nel retro dei loro esercizi, ma affacciata al contempo sulla residenza vescovile del castello del Buonconsiglio[14].

[11] https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1852#page/n0

[12] https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1865#page/n0

[13] https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/2341#page/n0; https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/2344#page/n0; https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/1328#page/n0; https://bdt.bibcom.trento.it/Testi-a-stampa/2342#page/n0

[14] Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Sezione latina, capsa 4, n. 65.

Le sole osterie esterne al quartiere di S. Pietro sono l'insegna *Al Moro*, documentata a partire dagli anni trenta del XVI secolo nei pressi della porta meridionale della città di S. Croce; l'insegna *Alle due spade*, aperta nel 1507 nel ricco quartiere centrale, nei pressi di Piazza Duomo, per iniziativa dell'imprenditore Tomaso Cazuffi e gestita dal 1546 per quattro generazioni dalla famiglia tirolese degli Egen [Luzzi, 2003, 230]. Infine, per iniziativa dello stesso Cazuffi, in corrispondenza della nuova piazza di fiera, immediatamente esterna alla cinta muraria meridionale, trova spazio un nuovo "hospitium" nell'ottobre 1551[15].

Alcuni osti sono oggetto delle indagini condotte dal tribunale vescovile all'indomani delle rivolte contadine del 1525. In particolare il bavarese Urban di Christof Pergher, proprietario e gestore dell'insegna *Al Cavalletto*, è sospettato di aver favorito il tentato assalto alle mura cittadine da parte dei rivoltosi. Il suo nome tuttavia non compare tra i "tedeschi" che sono costretti a giurare fedeltà al vescovo dopo i tumulti il 15 agosto e il 17 ottobre 1525[16]. I fratelli Leonhard e Augustin Tiler, gestori di osterie (il secondo dell'insegna *Al Sole*) e provenienti dal Vorarlberg, sono invece chiamati in causa da testimoni e imputati di due processi inquisitoriali celebrati tra 1564 e 1580 contro un gruppo di calvinisti radunato attorno al notaio Leonardo Colombini e che contava probabilmente anche artigiani e commercianti del quartiere di S. Pietro [Masè, 1995-1996, 52-55; 128, 135, 143, 214-215, 222; Luzzi 2003, 100-102, 128, 135, 143, 178, 229, 286, 293, 429, 448].

Emergono inoltre tracce di una mobilità professionale degli osti nel contesto urbano, che lavorano per insegne diverse. Ad esempio Wolfgang Nocher, che nel 1633 è oste *Al Cavalletto*, nel 1620 era registrato come residente nel borgo di San Martino e oste all'*Aquila nera*, una delle osterie presenti nel piccolo borgo fortificato. [Fox 1996, 142-143; Luzzi 2003, 137, 226, 349n].[17] Nel 1621 Georg Zoller risulta oste dell'insegna *del Agnello* nella Contrada delle osterie tedesche, ma poi lavorerà all'osteria *Al pesce* a seguito del matrimonio con l'ostessa Giulia Linarolo conduttrice dell'insegna per la fuga del marito[18].

Scorrendo i *Libri dei Forestieri* dal XVII al XVIII secolo, si ricava come accanto agli osti immigrati dai territori dell'Impero lavorassero anche osti nati in altre giurisdizioni del principato vescovile o provenienti da altri stati dell'Italia settentrionale. Nel 1620 è registrato ad esempio Antonio Bertarino detto Merlo trasferitosi da Carisolo in Val Rendena per lavorare all'insegna dell'*Aquila d'oro*[19]. L'oste ospita peraltro tra 1620 e 1621, nella propria abitazione, uno spazzacamino e un commerciante padovano[20].

---

[15] Trento, Biblioteca Comunale di Trento, 2-1220.

[16] Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Sezione latina, capsa 4, n. 23

[17] Id., c. 4v.

[18] Id., c. 19r.

[19] Trento, Archivio Storico del Comune di Trento, Archivio del Comune di Trento, 1-747, Consegnia dei Forestieri 1620-1641, c. 1r.

[20] Id., cc. 17v, 20r.

Proviene da Lavarone anche l'oste nel borgo di San Martino Giovanni Rochetto, registrato come residente assieme ad altri osti di provenienza tirolese tra 16 e 21 aprile 1722[21]. Il 12 giugno 1621 è registrato in casa di Ludovico Gen, oste all'insegna *Alle due spade*, il veronese Bernardino Raioloto[22]. Il 15 ottobre 1637 è in città come oste anche il bassanese Nardo Nardello, che viene registrato nella casa del console cittadino Orazio Consolati (1590-1643)[23]. Il fatto che gli osti affittino appartamenti o affermino di fronte agli ufficiali comunali di risiedere in altre abitazioni private pare suggerire che nella città di Trento di età moderna potessero esistere altre forme di ospitalità, che forse determinavano il trascorrere di anni tra l'arrivo e la regolarizzazione della residenza. L'oste nativo di Brunico, Benedetto Angerlener, prima di registrare la propria residenza nel 1669 afferma ad esempio di aver lavorato in città nei trentasei anni precedenti[24].

## Conclusioni

Se la legislazione urbana di età moderna permette di delineare il ruolo pubblico degli osti nel controllo della registrazioen dei forestieri nell'ambito della tutela dell'ordine pubblico, tali fonti tuttavia non accennano ad altre tipologie ricettive urbane che probabilmente dovevano sussistere, in particolare in corrispondenza dell'evento conciliare. Nel 1542, alla vigilia dell'apertura dell'assemblea, un censimento svolto dalla curia romana individuava nel solo quartiere di S. Pietro una capacità ricettiva di 311 letti e stalle per 827 cavalli. Pur nelle immutate proporzioni in base alle distinzioni di rango, il quadrante urbano aveva il primato in termini assoluti per numero di alloggi per uomini e animali rispetto agli altri tre quartieri cittadini. San Benedetto infatti disponeva di 252 letti e stalle per 399 cavalli; Borgo Nuovo di 221 letti e stalle per 516 cavalli; S. Maria Maggiore di 170 letti e stalle per 626 cavalli. Complessivamente tutta la pretura di Trento offriva alloggi, secondo i commissari pontifici, per 2699 persone e stalle per 2746 cavalli [Fox 1996, 97-98, 123; Mazzone 2002, 480, 500]. Si tratta di numeri che paiono discostarsi dalla capacità ricettiva complessiva delle 10-15 osterie documentate in città. Nel luglio 1562 il segretario del concilio Angelo Massarelli stimava che il numero dei forestieri presenti a Trento avesse raggiunto le quattromila unità in una città che avrebbe contato in quei mesi tra i sei e gli ottomila abitanti. Altre fonti conciliari ci riconsegnano le lamentele di alcuni padri per gli affitti (più cari che a Roma o a Milano) e talora sproporzionati rispetto alla comodità e all'ampiezza delle sistemazione [Mazzone 2002, 476-478, 501-502], nonché per l'impossibilità di condividere angusti appartamenti tra loro per la presenza dei medesimi proprietari, ma anche discussioni con affittacamere o appropriazioni indebite di suppellettili interne come le stufe [Pancheri 2015, 39-40, 122-127]. Oltre alle osterie cittadine, gestite per la maggior parte da esponenti della

[21] Id., cc. 50r-v, 56v.

[22] Id., c. 5r.

[23] Id., c. 28r.

[24] BCTn, 1-275, *Consegna de Forestieri 1647-1722* [1788], cc. 1v, 9r, 41v, 53r-v.

comunità tedesca cittadina, probabilmente esistevano affittacamere e altre forme di ospitalità come quelle individuate, su scala più ampia, a Venezia [Salzberg 2018]. La documentazione fiscale e gli estimi urbani potranno contribuire a ricomporre un quadro sulla diversificata disponibilità ricettiva offerta dalla città vescovile, centro di transito e di confine tra Impero e stati italiani.

## Bibliografia


AA.VV. (1999). *Taverne, locande e stufe a Roma nel Rinascimento*, Roma.

COSTANTINI, M. (1996). *Le strutture dell'ospitalità*, in A. Tenenti-U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima. V. Il Rinascimento. Società ed economia*, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana Treccani, pp. 881-911.

CURZEL, E. (2013). *Trento, Il Medioevo nelle città italiane 5*, Fondazione Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 2013.

DE VIVO, F. (2012). *Patrizi, informatori, barbieri. Politica e informazione a Venezia nella prima età moderna*, Milano, Feltrinelli 2012.

FOX, E. (1996). *Storia delle osterie trentine. L'ospitalità dal XIII al XX secolo*, Trento, Curcu & Genovese (1° edizione 1975).

GHETTA, F. (1985). *Il Libro dei forestieri della città di Trento*, in «Studi trentini di scienze storiche», Trento, a. 64, fasc. 4, pp. 439-493.

GIULIANI, C. (1883-1884). *Trento al tempo del concilio*, in «Archivio trentino», Trento. a. 1 (1883), fasc. 1, pp. 129-145; a. 2 (1883), fasc. 1, pp. 145-204; a. 3 (1884), fasc. 1, pp. 3-59.

HEISS, H. (1998). *Locandieri o albergatori? Aspetti di una differenziazione professionale dell'industria alberghiera nel Tirolo*, in G. L. Fontana, A. Leonardi, L. Trezzi, *Mobilità imprenditoriale e del lavoro nelle Alpi in età moderna e contemporanea*, Milano, CLUEP, pp. 175-192.

KÜMIN, B. (2007). *Drinking matters: public houses and social exchange in early modern Central Europe*, Basingstoke, New York, Palgrave Macmillan.

KÜMIN, B., TLUSTY, B. A. (2002). *The world of tavern: public houses in Early Modern Europe*, Aldershot, Ashgate.

LUZZI, S. (1996). *Confraternite e aristocrazie: l'élite tirolese e tedesca nella Hauerbruderschaft di Trento (secc. XV-inizi XVII)*, in «Geschichte und Region/Storia e Regione», v. 5, pp. 317-343.

LUZZI, S. (1994-1995). *La confraternita alemanna degli zappatori: lineamenti per una storia della comunità tedesca a Trento fra tardo medioevo e prima età moderna*, in «Studi Trentini di Scienze Storiche. Sezione prima», 73, n. 3 (1994), pp. 231-276; 73, n. 4 (1994), pp. 331-363; 74, n. 1 (1995), pp. 47-92.

LUZZI, S. (2003). *Stranieri in città. Presenza tedesca e società urbana a Trento (secoli XV-XVIII)*, Bologna, il Mulino.

LUZZI, S. (2002). *Tedeschi a Trento nella prima età moderna*, in *Storia del Trentino. L'età moderna*, a cura di Marco Bellabarba e Giuseppe Olmi, Bologna, il Mulino, pp. 397-420.

MASÈ, L. (1995-1996). *La 'peste luterana' contagia un notaio. I processi per eresia a carico di Leonardo Colombino (1564-1579)*, rel. prof. S. Seidel Menchi, tesi di laurea, Università degli Studi di Trento. Facoltà di Lettere e Filosofia, Corso di laurea in lettere moderne.

MAZZONE, U. (2002). *Trento città del concilio. Aspetti e momenti di uno storico appuntamento*, in *Storia del Trentino. L'età moderna*, a cura di Marco Bellabarba e Giuseppe Olmi, Bologna, il Mulino, pp. 465-504.

OSTI, G. (2011). *Attraverso la regione trentino tirolese nel Cinquecento*, Rovereto, Osiride.

OSTI, G. (2005). *Attraverso la regione trentino-tirolese nel Quattrocento*, Rovereto, Nicolodi.

OSTI, G. (2017). *Attraverso la regione trentino-tirolese nel Seicento. Con due appendici per il Quattrocento e il Cinquecento*, Rovereto, Osiride.

PANCHERI, R. (2008), *Il Concilio a Trento: i luoghi e la memoria*, Trento, Comune di Trento. Assessorato alla Cultura, Turismo e Biblioteche.

PANCHERI, R. (2015). *I racconti del concilio*, Trento, Curcu e Genovese.

PUCCI DONATI, F. (2018). *Luoghi e mestieri dell'ospitalità nel Medioevo. Alberghi, taverne e osterie a Bologna tra Due e Quattrocento*, Spoleto (PG), Fondazione centro italiano di studi sull'Alto medioevo.

ROSPOCHER, M. (2013). *La voce della piazza. Oralità e spazio pubblico nell'Italia del Rinascimento*, in *Oltre la sfera pubblica. Lo spazio della politica nell'Europa moderna*, a cura di M. Rospocher, il Mulino, Bologna.

ROSPOCHER, M., SALZBERG, R. (2010). *«El vulgo zanza»: spazi, pubblici, voci a Venezia durante le Guerre d'Italia*, in «Storica», 48, pp. 83-120.

QUARANTA, C. (2011). *I luoghi della cultura a Trento negli anni del concilio*, in *Atlante della Letteratura Italiana*, a cura di S. Luzzatto, G. Pedullà, E. Irace, vol. II, Torino, Einaudi, pp. 86-102.

SALZBERG, R., DE LARIVIÈRE, C. J. (2017). *Comment être vénitien? Identification des immigrants et "droit d'habiter" à Venise au XVIe siècle*, in «Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine», 64, 2, pp. 69-92.

SALZBERG, R. (2019). *Mobility, cohabitation and cultural exchange in the lodging houses of early modern Venice*, in «Urban History», 46, 3, Cambridge University Press 2018, pp. 398-418.

TULIANI, M. (1994). *Osti, avventori e malandrini. Alberghi, locande e taverne a Siena e nel suo contado tra Trecento e Quattrocento*, Siena.

## *Elenco delle fonti archivistiche e documentarie*

Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Libri feudali, vol. 38, cc. 8v-9r

Trento, Archivio di Stato di Trento, Archivio Principesco-Vescovile, Sezione latina, capsa 4, n. 23 e n. 65.

Trento, Biblioteca comunale di Trento, 1-2112, c. 135r.

Trento, Biblioteca Comunale di Trento, 2-1220.

Trento, Archivio Storico del Comune di Trento, Archivio del Comune di Trento, 1-747, Consegnia dei Forestieri 1620-1641, cc. 1r, 5r, 4v, 19r, 17v, 20r, 28r, 50r-v, 56v.

## *Sitografia*

Biblioteca Digitale Trentina, *Tridentina Manifesta*: https://bdt.bibcom.trento.it/Progetti/Tridentina-manifesta.

# CITTÀ E INFRASTRUTTURE NEL CONTESTO DELLE NUOVE RETI DI TRASPORTO CREATE NEL XIX SECOLO

# CITIES AND INFRASTRUCTURES IN THE CONTEXT OF THE NEW TRANSPORT NETWORKS CREATED IN THE 19TH CENTURY

Alessandra Ferrighi, Adele Fiadino

In the second half of the 19th century, the use of the steam engine for land, sea and river transport made the movement of people and goods from one place to another faster and more efficient and imposed a general overhaul of the *functional* role of urban agglomerations both locally and territorially. The city is designed in terms of network systems, writes Françoise Choay, «connected to each other and to the suburban space, which is not yet designated as a territory. Haussmann built in Paris the first great system of this type» [Choay 2003, 122].

Starting from these reflections, the session focused on the relationship between city, territory and new mobility, welcoming contributions that offered an overview of the problems that arose in different contexts that in turn proposed or adopted different solutions in the urban and territorial setting. The proposals submitted have shown how much infrastructure systems have played – and continue to play – a decisive role in the reconfiguration of parts of cities or landscapes.

The railway network was some of the first infrastructure to introduce significant changes in cities. The case of Rome, examined by Filippo Lambertucci, is emblematic in this regard: in the name of *technological* mobility, an invaluable historical and archaeological heritage was sacrificed or damaged, although at that time there was not a great awareness of protecting it. Arianna Iampieri illustrates how the same process of *adapting* to modernity affected cities such as Brindisi, where, with the arrival of the Indian Mail (*Valigia delle Indie*), the urban fabric was redesigned according to the new hubs: the port and the railway station. The same happened in the Croatian cities of Zagreb and Osijek, analysed by Dragan Damianovic (whose essay is not included here), where the stations gave rise to substantial urban expansions and functional redevelopments of pre-existing spaces. Sometimes, however, the new hardware related to mobility triggered the decline of old neighbourhoods that in the past played a central role in the local economy. This is the case presented in Ana Lino's contribution that studies the Miragaia district in Porto, marginalised after the creation of the new port in Leixoes in the same Portuguese city.

No less significant was the impact that the railway had on the territory, contributing on the one hand to changing the image of the natural landscape, which had remained unspoiled until then, and on the other hand to fuelling new development prospects, such as tourism. The latter perspective is investigated by Claudio Mazzanti. Its path along the coasts marked the birth and economic fortune of many towns, as in the case of Castellammare Adriatico, later Pescara, examined by Adele Fiadino, while for municipalities inland it represented the means of transport that facilitated emigration to richer and more productive areas, as occurred for the Avellino-Rocchetta line built with the prospect of boosting trade in economically depressed territories, as described by Consuelo I. Astrella. The development of the railway network, both in Italy and in the rest of Europe, is inextricably linked to enlightened entrepreneurs such as Giacomo Ceconi, whose project is presented by Federico Bulfone Gransinigh.
The great road networks had an impact on the territory similar to that of the railway, as demonstrated by Stefano Mais's study on the *Carretera Real*, which, built in the 19th century to connect Madrid to Valencia, created opportunities for urban and territorial reorganisation throughout its development.
Other current topics related to the "new mobility" system were also addressed in the session, such as those of service stations along the Italian motorway network discussed by Stefania Mangini; the recovery and reuse of abandoned railway lines with all their equipment, from bridges to stations as studied by Lucia Serafini; and finally the design of pedestrian public spaces (POPOS) in the great metropolis of Dubai presented by Cristiano Lucchetti (contribution not published here).

## *Bibliography*

CHOAY, F. (2008). *Del destino della città*, a cura di A. Magnaghi, Firenze, Alinea.

# CURA DEL FERRO E MALANNI DELL'ANTICO. INFRASTRUTTURE FERROVIARIE A ROMA TRA UTOPIA MODERNISTA E CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO

Filippo Lambertucci

*Abstract*

*The relationship between the railway and Rome's historical and archaeological heritage has been both positive and negative for the city's development. 19th-century modernist euphoria supported projects that flippantly neglected the city's heritage. While many projects remained on paper, some were completed and strongly changed the cityscape, like the Termini railway stations and the first subway line, which passed just a few metres below the Colosseum and the Arch of Constantine.*

*Keywords*

*Railway; Infrastructure; Rome*

## Introduzione

Nel 1856 Roma è una piccola città di circa 150.000 abitanti abbondantemente accomodata entro il perimetro delle Mura Aureliane che racchiudono una superficie per almeno due terzi occupata da ville, orti, giardini e ruderi. Fuori delle Mura si estende un deserto analogo, spopolato e malarico verso la costa e punteggiato di piccoli centri alle pendici dei Colli Albani, vicini pochi chilometri in linea d'aria ma isolati in una rete di collegamenti di fatto inesistente per la quasi impraticabilità delle strade. Il trasporto pubblico è un concetto ancora quasi inesistente e la città è ancora dal punto di vista demografico e urbanistico un'isola nel vasto deserto dell'Agro romano.
Nello stesso anno a Londra la prima linea ferroviaria è attiva già da 20 anni, a cui si sono aggiunte diverse altre linee che hanno dato vita ad altrettante importanti stazioni: la prima linea collega Londra a Greenwich nel 1836 mentre le prime stazioni sono quelle ad esempio di London Bridge (1836), Euston (1837), Paddington, Waterloo (1848), King's Cross (1852), Charing Cross (1864), St. Pancras (1866). La metropolitana giungerà di lì a poco, nel 1863, sviluppando in poco tempo una rete articolata di linee.
Allo stesso tempo a Parigi sono già attive diverse linee e altrettante importanti stazioni ferroviarie di testa come la Gare du Nord, la Gare de l'Est e quella de Lyon ed è

© Aisu International 2020

soprattutto in corso la realizzazione di un raccordo circolare, la *Petite Ceinture*, che metterà a sistema unico le diverse linee ferroviarie, mentre la metropolitana arriverà "solo" sul finire del secolo, ma con un considerevole numero di linee.
Le due grandi capitali dunque si vanno attrezzando adeguatamente per diventare metropoli, mentre moderne lo sono già. A Roma invece tutto tace; è sì la capitale, ma di uno Stato, quello Pontificio, che ancora con Gregorio XVI vede il progresso come opera del demonio e offre ai viaggiatori in cerca di sublime il pittoresco spettacolo del Campo Vaccino, emblematica denominazione dell'area dei Fori, ben lontana ancora dall'essere scavata e pratico raduno del bestiame ai margini dell'abitato di allora.
In questo contesto dunque, nel 1856, si inaugura la prima ferrovia dello Stato Pontificio, che da Roma conduce a Frascati o, meglio, ai piedi della cittadina, perché la risalita dell'altura è impresa troppo onerosa [Londei 2003, 13][1]. L'impresa si compie sotto il pontificato di Pio IX che, a differenza del suo predecessore vede con favore la modernizzazione del suo Stato che, tuttavia terminerà di lì a breve con il compimento dell'Unità d'Italia e poi col trasferimento della capitale del Regno a Roma.
Bisogna in effetti riconoscere che la realizzazione della strada ferrata Pio Latina, arriva dopo dieci anni di studi e tentativi di tracciamento di diverse linee, a partire dall'autorizzazione della Segreteria di Stato del 1846, per strade ferrate che congiungessero Roma con Ceprano e cioè con il confine con il Regno di Napoli, Anzio, Civitavecchia e Ancona, seguita da diverse proposte avanzate da società estere [Angeleri 1982]. Pur nella sua modestia infrastrutturale la strada ferrata Pio-Latina Tra Roma e Frascati permette di leggere a posteriori almeno due aspetti che saranno determinanti e caratteristici dello sviluppo infrastrutturale e urbano della città. Il primo è relativo alla collocazione urbana della stazione e alla direzione della linea. Il secondo è invece riferito più al diretto rapporto con il contesto storico e ambientale con cui la stazione entra in contatto.

## Verso Sud-Est

La direzione verso Frascati è solo il primo passo dell'intenzione di raggiungere il Regno di Napoli e la capitale più vicina, dove sono già attive altre strade ferrate, ma è anche il modo per raggiungere un nucleo tra i più vicini alla città, costituito da quei piccoli centri storicamente insediati sui Colli Albani. La direzione Sud-Est, d'altra parte, offre le facilitazioni di un territorio pianeggiante a differenza del quadrante opposto verso Nord e permette di raggiungere un distretto desideroso di incrementare lo scambio economico con Roma e in grado di offrire qualità climatiche molto ricercate dai romani. L'attestazione dei binari appena fuori Porta Maggiore può ben essere considerato il punto di partenza, ancorché inconsapevole, dello sviluppo che conoscerà le sue fasi più convulse un secolo dopo e porterà la città a saldarsi di fatto con l'hinterland dei Colli Albani e dei Monti Tiburtini. Sarà infatti su questo lato della città che si attesteranno più tardi altre linee di *tramway* come quella per i Castelli Romani a San Giovanni e quella

[1] Roma, Archivio di Stato [ASR], Collezioni dei disegni e mappe, cart. 32, n. l62, 1

per Tivoli appena fuori Porta San Lorenzo, contribuendo all'orientamento e al consolidamento dell'espansione della città contemporanea nel quadrante Sud-orientale.

## La prima archeo-stazione

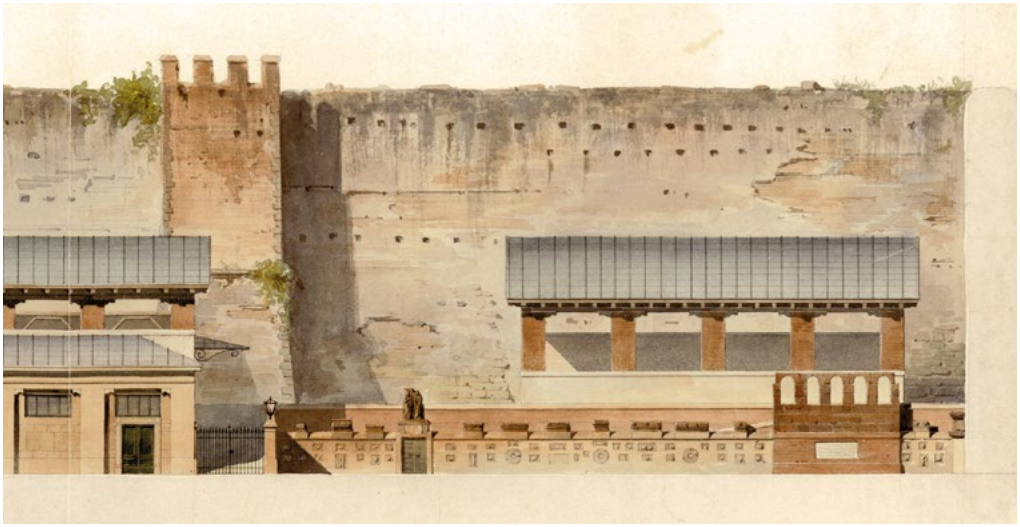
La stazione della Roma-Frascati si attesta a ridosso delle Mura Aureliane immediatamente al di fuori di Porta Maggiore, cioè subito fuori della cinta daziaria in modo da non generarvi falle e favorire il controllo dei transiti. La linea quindi non attraversa le mura per scrupoli di rispetto o conservazione conservazione, ma per mere questioni di disciplina fiscale e di ordine pubblico; l'impatto con il contesto non sembra essere una preoccupazione e non lo sarà per molto tempo ancora, tanto è vero che la stazione si addossa senza troppi complimenti alle mura e alla porta stessa da poco risistemata proprio da Gregorio XVI. Tuttavia, il progetto dell'ingegner A. Cipolla per un fabbricato che viene sempre definito come stazione provvisoria e che non è in effetti molto di più di un modesto magazzino, trova lo spazio per un lungo muro -museo in cui sono incastonati con gusto pittoresco non solo numerosi frammenti architettonici, ma anche gli stessi resti della porta di periodo onoriano, lì spostati e ricomposti proprio in seguito all'intervento di Gregorio XVI[2]. Più che testimonianza di rispetto si tratta di un discutibile tentativo di abbellimento, dal momento che la storia pur modesta delle infrastrutture romane non dimostrerà fino quasi alla fine del 1900 una spiccata sensibilità nei confronti del patrimonio storico e archeologico (Fig. 1).

## Modernità e contraddizione

All'apertura della Roma-Frascati segue un periodo disordinato e convulso di tentativi di sviluppo infrastrutturale caratterizzato soprattutto dall'assenza di una visione sistematica e spesso anche dalla spregiudicata estemporaneità delle proposte. Sebbene fosse chiaro almeno l'obiettivo di collegare Roma con il Regno di Napoli attraverso la linea Roma-Ceprano (poi attivata nel 1862) e con i principali porti dello Stato pontificio come Ancona, Civitavecchia e Anzio, mancava comunque del tutto una visione di insieme sia del sistema di rete che delle sue ricadute sul disegno della città. L'iniziativa è normalmente in mano ad imprese a capitale straniero: inglesi, francesi ma soprattutto belghe, in caccia di concessioni vantaggiose in cambio delle quali propongono a proprie spese la realizzazione delle opere [Angeleri 1982, Ascarelli 1984][3]. È un fenomeno che non sorprende dato il maggiore avanzamento tecnico europeo e una particolare propensione all'investimento che Rosario Romeo ben descrive: «sono specialmente i servizi pubblici di trasporti ferroviari e tranviari che hanno attirato i capitali stranieri, che sono appunto le forme di investimento preferite, come è noto, nei paesi sottosviluppati»

[2] *Ibidem.*

[3] Roma, ASR, Commissariato generale delle ferrovie, b. 63.



**1:** Ing. A. Cipolla, Progetto d'una Stazione provvisoria per la via ferrata Pia-Latina da costruirsi fuori Porta Maggiore fra l'Acquedotto e la via Prenestina, 1854. Dettaglio [Archivio di Stato, Collezioni dei disegni e mappe, cart. 32, n. l62, 1].

cosicché «gli investimenti privati stranieri finivano per affiancarsi alla politica di opere pubbliche dello Stato» [Romeo 1970].
In questo contesto nasce nel 1859 la seconda linea ferroviaria, la Roma-Civitavecchia, che si attesta sulla riva destra del Tevere all'altezza di quello che diventerà il nuovo porto fluviale al confine meridionale di Testaccio. Il successo è immediato, al punto che già nel 1859 i facchini del porto di Ripa Grande indirizzavano richiesta al commissario generale delle ferrovie di essere autorizzati a lavorare nella stazione dal momento che il traffico delle merci scaricate al porto era stato assorbito da quest'ultima[4] (Fig. 2).
Si apre dunque un secondo fronte urbano che conferma l'orientamento dello sviluppo della città verso i quadranti meridionali. Le due stazioni però appartengono a due concessionari diversi, sono al di fuori della cinta daziaria e, soprattutto, non sono neanche collegate tra loro; questo genera ovviamente ulteriore confusione e inefficienza nei servizi, cui tentano di porre rimedio ancora una volta isolate iniziative private. Tra queste spicca il progetto dell'ingegnere inglese John Oliver York, già progettista della Roma-Frascati, per una penetrazione all'interno delle mura che raggiungeva la città, ancora distante da Porta Maggiore, attestandosi proprio di fianco al Colosseo, sul sito delle Terme di Tito e lambendo senza problemi la Domus Aurea[5] (Fig. 3).
Privo di ogni elementare precauzione nei confronti del patrimonio storico, il progetto non manca di una qualche visionarietà: tra le varianti di progetto infatti, si scorgono dei

[4] Roma, ASR, Commissariato generale delle ferrovie, b. 6, fasc. 71.

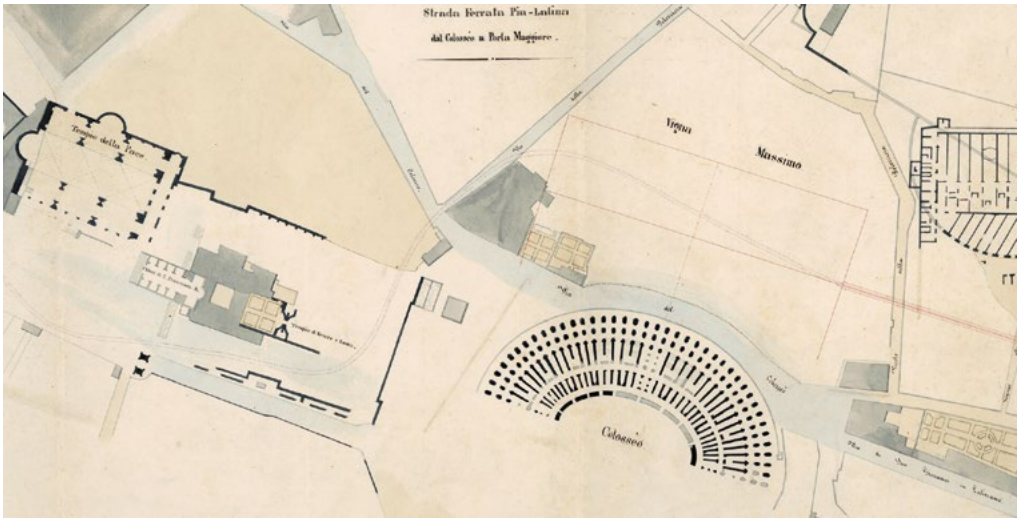
[5] Roma, ASR, Collezioni dei disegni e mappe, cart. 32, n. l62 e Collezioni dei disegni e mappe, cart. 89, n. 650.



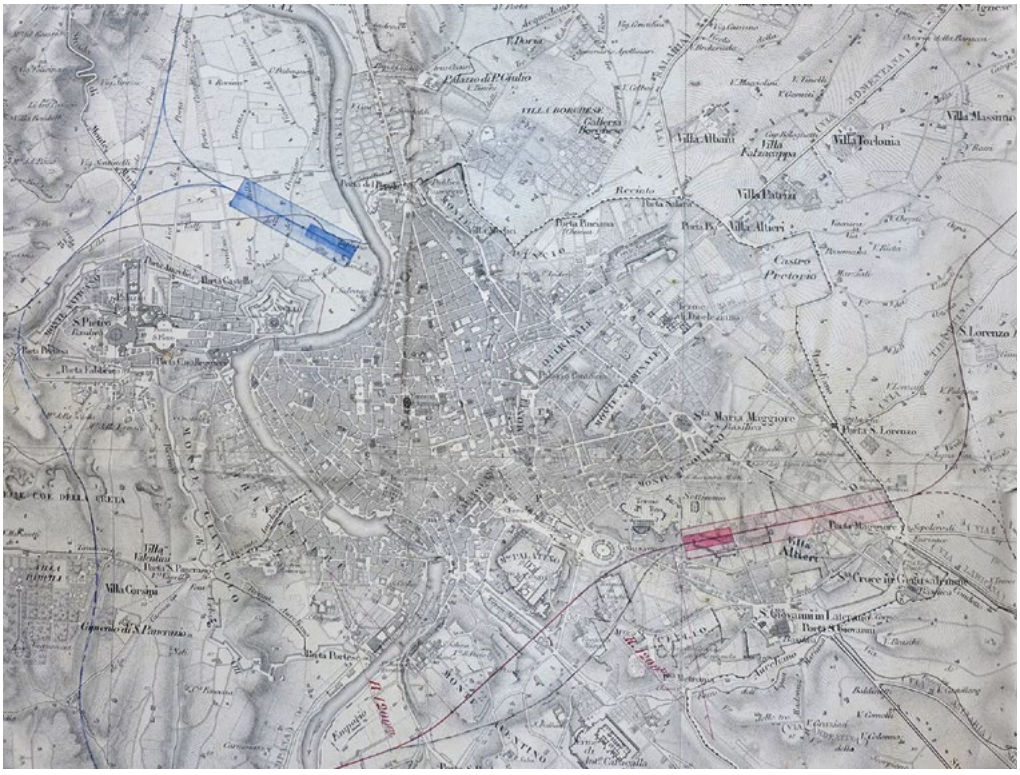

**2:** Società Generale delle Strade Ferrate Romane, 1857. Schema di proposta per la nuova stazione centrale: nei riquadri le stazioni esistenti per Frascati, a destra per Civitavecchia, a sinistra, la cosiddetta stazione di Porta Portese. In alto, con la lettera "A" il primo germe per la collocazione a Termini della stazione centrale [ASR, Commissariato generale delle ferrovie, b. 31, fasc. 364].

tentativi di prolungare il tracciato addirittura attraverso il Foro Romano e si vagheggiano opere complementari di grande disinvoltura e premonizione, come l'apertura di un "Corso" tra il Colosseo e Piazza Venezia, antesignano della più tarda via dell'Impero[6]. Quello che sorprende di più sono però le motivazioni con cui il progetto viene rigettato che, lungi dal temere per i monumenti, sono piuttosto preoccupate dalle difficoltà prodotte da difficili intersezioni con la rete viaria [Angeleri 1982]. D'altra parte, bisogna riconoscere che le proposte si misurano con quell'ampio "disabitato" che separava a quel tempo la città dalle sue mura e che sembra lasciare letteralmente campo libero a trovate oggi impensabili. È in questo clima d'altronde, che si comincia ad avvertire la necessità

[6] Roma, ASR, Collezioni dei disegni e mappe, cart. 82, n. 369.




**3:** Società Privilegiata Pio-Latina per la Strada Ferrata Roma-Frascati, 1856. Schema di proposta per la nuova stazione avanzata accanto al Colosseo. Si nota anche un accenno di prolungamento che aggirando il tempio di Venere e Roma si incunea nel Foro Romano [ASR, Collezioni dei disegni e mappe, cart. 89, n. 650].




**4:** Società Generale delle Strade Ferrate Romane, 1857. Schema di proposta per la collocazione di una nuova stazione centrale: in alto il sito dei Prati di Castello, ancora libero; in basso quello che si incunea fino al Colosseo [ASR, Commissariato generale delle ferrovie, b. 31, fasc. 364].

di una stazione unica, dove raccogliere le linee, ormai diventate tre con la Roma-Orte-Ancona, mentre continua a mancare però ogni riflessione sui criteri di sviluppo della città, di cui evidentemente non si sente ancora l'urgenza. Nel 1857 la Società Generale delle Strade Ferrate Romane presenta uno studio con due alternative per la localizzazione di una stazione centrale: la prima posizionata nel bel mezzo dei Prati di Castello, allora ancora completamente liberi; la seconda invece in una fascia compresa tra la basilica di San Clemente e Porta Maggiore, attraversando in pieno Villa Altieri, in un'area che doveva apparire di fatto libera agli occhi degli ingegneri[7]. È evidente che ciascuna di queste scelte avrebbe avuto delle ripercussioni sullo sviluppo della città molto diverse da quelle attuali e forse avremmo avuto oggi una città molto diversa (Fig. 4).

## Verso Termini

Si fece strada invece l'ipotesi di una collocazione nelle vaste proprietà del principe Massimo in prossimità delle Terme di Diocleziano, due km più a Nord di Porta Maggiore ma, questa volta, all'interno delle mura. Si potrebbe speculare a lungo su certe corrispondenze tra il monopolio delle società di infrastrutture a capitale belga presenti nella capitale e la stessa nazionalità del cardinale De Merode pro-ministro delle Armi di Pio IX e proprietario di molte aree lungo l'asse della futura via Nazionale, ma alla decisione non sono estranee anche valutazioni di ordine igienico-sanitario. All'epoca Infatti il problema della malaria era sentito al punto di tracciare mappe della salubrità dei quartieri romani, da cui risultava che tra le zone più favorevoli apparisse proprio tutto l'altopiano su cui sorgevano le terme di Diocleziano in virtù della loro altitudine[8].
La stazione centrale si sposta quindi nella zona immediatamente a sud delle Terme, provocando però nel corso della sua crescente affermazione la progressiva distruzione non solo della ricca e vasta Villa Peretti-Montalto ma anche di vestigia archeologiche importantissime [Angeleri 1983].
Anche se di modesta entità socioeconomica la modernità avrà un impatto durissimo sul patrimonio storico e ambientale della città. Solo l'arrivo della stazione a Termini intorno al 1860 comporterà lo smantellamento di un lungo tratto dell'*agger* serviano, che pure era sopravvissuto fino ad allora perché ricompreso nel parco di Villa Peretti, avendo ragione anche di luoghi simbolicamente e toponomasticamente rilevanti, come il monte detto "della Giustizia", dominato dalla statua della dea Roma e indicato nelle mappe come il luogo più elevato della città. L'accrescimento del nodo e dei suoi fabbricati insieme all'arrivo della metropolitana aperta nel 1955 continueranno la distruzione cancellando un intero quartiere di età imperiale [Paris 1996].

[7] Roma, ASR, Commissariato generale delle ferrovie, b. 31, fasc. 364.

[8] Roma, Archivio Storico Capitolino [ASC], Tom. 784-6, Pianta della salubrità dei quartieri di Roma, 1877.

## Roma Capitale

Con l'Unità d'Italia e il trasferimento della capitale si innescano processi di trasformazione più dinamici e ha anche finalmente inizio la programmazione della crescita della città. È interessante come nelle cartografie di piano regolatore del 1873 e del 1883 emerga con chiarezza la definizione delle tre maggiori direzioni di sviluppo che, di fatto, gravitano intorno ai poli ferroviari e infrastrutturali che si sono andati fin lì definendo[9]: ad Est la zona di Termini, che si estende da Castro Pretorio fino al Colosseo attraverso la nuova piazza Vittorio Emanuele; a Sud il quartiere industriale di Testaccio legato alla stazione di Porta Portese/Trastevere sulla direttrice di Civitavecchia; a Nord invece l'urbanizzazione dei Prati di Castello soppianta l'ipotesi fatta per la stazione centrale in quella zona, che diventa comunque la porta urbana di un collegamento minore mediante *tramway* con Civita Castellana e il nord di Roma, che era rimasto finora al margine delle traiettorie di sviluppo della città.
Se sul finire dell'800 sono ormai chiare le direttrici di collegamento con l'esterno, comincia invece a porsi la questione dell'infrastrutturazione di scala urbana e periurbana, affidata fino a quel momento solo a linee di tram e omnibus. Proprio nel 1885 l'ingegner Allievi pubblica una proposta di ferrovia metropolitana che cinge ad anello il nucleo urbano allora esistente, dando prova di una certa lungimiranza nella avvertire l'importanza di intervenire tempestivamente nelle aree di espansione prima che fossero del tutto compromesse dalle costruzioni, anche se il suo appello rimarrà inascoltato e la sua prudenza nell'intervenire sull'esistente è dettata principalmente da valutazioni di ordine economico e non di rispetto del patrimonio, a giudicare dalla mancanza di soggezione con cui colloca stazioni al Pincio o al Circo Massimo [Allievi 1885].
Di tenore analogo sono le proposte di molti altri, come l'ingegnere Francesco degli Abbati, che ritorna più volte sull'argomento tra il 1876 e il 1886 con la proposta di una ferrovia metropolitana di circonvallazione, da realizzarsi parte in superficie e parte in sotterraneo, che punta essenzialmente alla realizzazione di un anello ferroviario di collegamento delle stazioni e delle linee esistenti. La modernità della proposta consiste in particolare nel carattere multimodale del sistema che, pensato per accogliere il materiale rotabile ferroviario pesante, consente anche la circolazione di mezzi più leggeri e più agili, in grado di immettersi senza difficoltà sulle linee tranviarie urbane e anche su quelle, numerose, in uscita dalla città:

> per tal modo, a chi desiderasse andare a diporto ai Castelli Romani ed ai bagni, oltre la Metropolitana propriamente detta con le sue stazioni a contatto dell'abitato, si offrirebbero ai passeggeri altre stazioni in tutti gli imbocchi dei ponti sul Tevere, dalle quali senza trasbordi di sorta, verrebbero condotti sino ai luoghi di destinazione [degli Abbati 1886].

Cresce dunque una consapevolezza urbana, anche se spesso alimentata da un fervore progressista capace di promuovere progetti di spiazzante disinvoltura nei confronti del

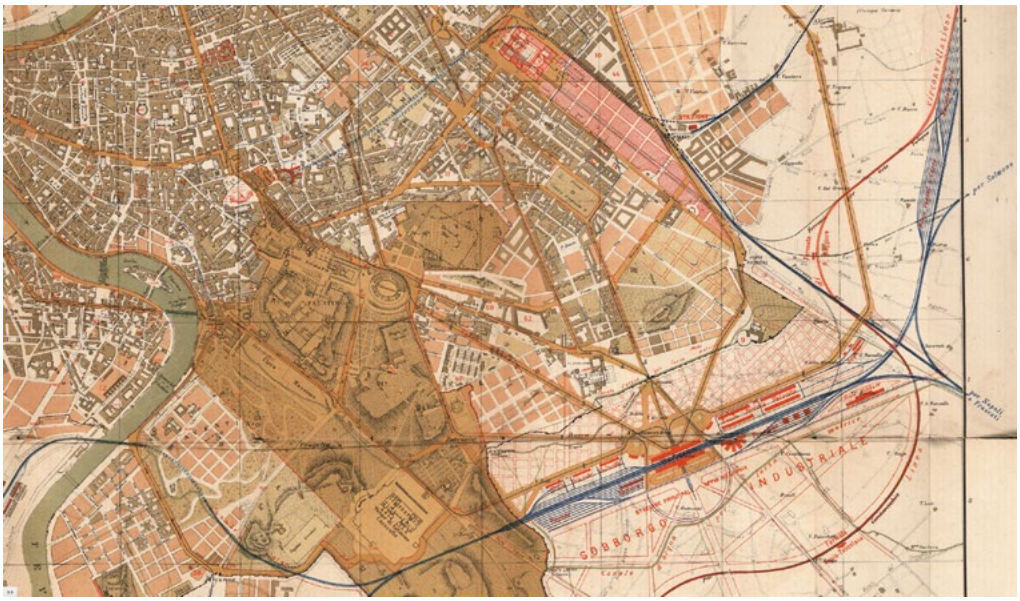
[9] Roma, ASC, Capitolino 18234, e Cart XIII, 119

patrimonio, verso il quale non è ancora maturata una adeguata consapevolezza di approccio. Tra i vari progetti spicca quello degli ingegneri Mazzanti e Frontini del 1888 che, nel tratteggiare un ulteriore ipotesi di anello ferroviario propongono una nuova collocazione della Stazione principale e la soppressione di Termini.[10] La nuova stazione, di tipo passante e non terminale, viene collocata appena fuori Porta San Giovanni con un parco ferroviario quasi doppio per estensione rispetto a quello di Termini. Le aree su cui insiste, in effetti, sono ancora libere dal futuro popoloso quartiere Appio-Latino e il collegamento passante favorisce il traffico dell'anello. La soppressione di Termini offre spazio a un nuovo quartiere mentre la nuova stazione è collegata a una fitta rete di tram urbani che la connettono ai diversi quartieri della città. In particolare, il centro è servito da una nuova stupefacente stazione centrale che viene inserita nell'esedra dei Mercati di Traiano, da cui si diparte un ramo sotterraneo di ferrovia che la ricongiunge alla stazione principale dando prova ancora una volta di una fiducia nel progresso che non riesce culturalmente a fare i conti con l'antico ma è tuttavia carica di una capacità di visione che a Roma non riuscirà normalmente ad essere attuata. Non manca infine una certa dose di ottimismo e preveggenza: a Sud della stazione prevista e di tutto il margine meridionale della città è previsto un "sobborgo industriale" di dimensioni che Roma non riuscirà mai ad avere, ma che conferma la direzione prevalente di espansione che la città attuerà disordinatamente in futuro. La messa a sistema anche della cosiddetta Ferrovia Laurentina, che avrebbe dovuto generare, più che collegare, l'ipotizzato borgo climatico di Laurento nel pieno della pineta di Castel Fusano, di cui si discuteva in quegli anni, costituisce un altro atto di preveggenza nei confronti di una direttrice, quella di Roma verso il mare, che si attuerà soltanto 35 anni più tardi con la ferrovia Roma-Lido [Carocci 1888]; già allora però sì si vedeva chiaro il ruolo fondativo e trainante della ferrovia nella colonizzazione vera e propria di quella costa malarica e malsana destinata a divenire l'appendice marittima di Roma (Fig. 5).

## Conclusioni

La decadenza della stazione di Trastevere e la modestia del polo industriale e fluviale antistante non sono riusciti ad alimentare adeguatamente l'impronta produttiva affidata alla linea di sviluppo verso Sud e il mare. L'anello ferroviario intorno alla città non è mai più stato chiuso, neanche sul finire del millennio quando si tentò di rilanciare una sacrosanta cura del ferro. Le metropolitane, anzi, la metropolitana, avviata negli anni Trenta riuscirà a comparire solo nel 1955, realizzata con tecniche arretrate e con una programmatica incuria per il patrimonio archeologico, che è stato letteralmente arato via dal passaggio delle gallerie, mentre il piano regolatore delle linee di metropolitana del 1941 è rimasto poco meno di una visione onirica con le sue sette linee programmate a fronte delle tre realizzate [Perrone 1955].

[10] Roma, ASC, Capitolino, 21492




**5:** Ingg. Mazzanti e Frontini, *Sistemazione ferroviaria di Roma*, 1888. Si notino la soppressione di Termini e la proposta di un'attestazione centrale in corrispondenza dei Mercati di Traiano [ASC, Capitolino, 21492].

Solo oggi si assiste finalmente a un'inversione nell'approccio culturale almeno nel rapporto con l'archeologia che, finalmente comincia a essere vista come una risorsa anche nella realizzazione di stazioni di metropolitana; la città tuttavia soffre ancora di un forte deficit infrastrutturale: la cura del ferro è rimasto uno slogan mentre il sistema circolatorio il ferro lo ha invece perso progressivamente, smantellando la ramificatissima rete di tram e ferrovie minori che oggi sarebbe così risolutiva sul territorio metropolitano.
«La penetrazione sotterranea sino a piazza Venezia, segna il principio di una linea che risolve tutte le gravi questioni della circolazione e del traffico, dei monumenti, dell'estetica, del commercio, delle tradizioni e della Roma d'oggi». Queste le parole della giunta Nathan, luglio 1911 [Atti del Consiglio Comunale 1911]. Resta, urgente, la necessità di una visione.

## Bibliografia

ALLIEVI, L., (1885). *La Metropolitana di Roma*, Roma, Stabilimento tipografico dell'Unione.

ANGELERI, G., CURCI A., MARIOTTI BIANCHI, U., (1982). *Binari sulle strade intorno a Roma*, Roma, Edizioni Abete.

ANGELERI, G., MARIOTTI BIANCHI, U., (1983). *Termini, dalle botteghe di Farfa al Dinosauro*, Roma, Edizioni Abete.

*Antiche stanze: un quartiere di Roma imperiale nella zona di Termini* (1996), a cura di R. Paris, Editoriale Giorgio Mondadori, Milano, Catalogo della mostra presso il Museo Nazionale Romano Terme di Diocleziano a Roma, Dicembre 1996-Giugno 1997.

ASCARELLI, G. (1984). *Ferrovie e Tramvie nello sviluppo dei trasporti urbani e interurbani*, in AA.VV, *Roma Capitale 1870-1911 Architettura e Urbanistica. Uso e trasformazione della città storica*, Venezia, Marsilio Editori.

*Atti del Consiglio Comunale di Roma dell'anno 1911*. Secondo Quadrimestre, Roma, Tip. F. Centenari.

CAROCCI, A., MURATORI, F. (1888). *La Ferrovia Laurentina ed il sobborgo marittimo di Roma*, Roma, Tipografia Maringi.

DEGLI ABBATI, F., (1876). *Ferrovia di circonvallazione attorno la città di Roma / progetto dell'ingegnere Francesco Degli Abbati,* Roma, Tip. I. Artero e C.

DEGLI ABBATI, F. (1881). *Progetto di una ferrovia di circonvallazione attorno alla citta di Roma: argomenti diversi con cui si dimostra l'urgenza,* Roma, Tip. I. Artero e C.

DEGLI ABBATI, F. (1885). *Brevi osservazioni di massima al progetto dell'ing. Lorenzo Allievi sulla metropolitana di Roma per Francesco Degli Abbati*, Roma, Tip. I. Artero.

DEGLI ABBATI, F. (1886). *La ferrovia urbana o metropolitana di Roma nei suoi rapporti colle ferrovie esterne e coll'edilizia / nuovi appunti di Francesco Degli Abbati*, Roma Tip. dell'Unione

*"La Maravigliosa Invenzione" Strade ferrate nel Lazio 1846-1930*, a cura di L. Londei, Gangemi editore, Roma, 2003, Catalogo della mostra presso l'Archivio di Stato di Roma.

*Le scoperte archeologiche sul tracciato della Metropolitana B di Roma dall'Archivio Gatti, (1939-1953),* (2015), a cura di C. Buzzetti, G. Pisani Sartorio, Roma, «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER.

PERRONE, V. (1955). *La ferrovia metropolitana di Roma*, Roma, IPZS.

ROMEO, R. (1970). *Risorgimento e Capitalismo*, Bari, Laterza.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

ASR, Roma, Archivio di Stato

ASC, Roma, Archivio Storico Capitolino

# RETE FERROVIARIA COSTIERA E CITTÀ DEL MEDIO E BASSO ADRIATICO. IMPLICAZIONI TERRITORIALI E TRASFORMAZIONI URBANE TRA ‘800 E ‘900

Adele Fiadino, Arianna Iampieri[1]

*Abstract*

*During the 19th century the railway produced territorial and urban transformations in Italy, driving the rapid development of cities that had been static for centuries. At a national level the Adriatic line provided territorial cohesion, while at an international level it offered an important link for trade with the East. Pescara and Brindisi are thus two emblematic cases that provide interesting new perspectives on the relationship between historic cities and a new system of transportation.*

*Keywords*

*Railway; Pescara; Brindisi*

## Introduzione

Lo sviluppo della rete ferroviaria nella seconda metà dell’Ottocento ebbe, nel nostro Paese, profonde implicazioni non soltanto di natura economica e sociale, ma anche urbanistica e territoriale per l’impulso dato alla *modernizzazione* delle città che da secoli mantenevano la loro struttura praticamente immutata. Rispetto alle altre, la linea Adriatica assunse una particolare rilevanza poiché era vista, a livello nazionale, come un elemento di coesione territoriale collegando longitudinalmente le regioni settentrionali a quelle meridionali e, a livello internazionale, come un’infrastruttura per lo sviluppo dei traffici commerciali tra Europa e Oriente in vista dell’apertura del canale di Suez (1869) che avrebbe convogliato nella penisola il servizio di trasporto merci della Valigia delle Indie (da Londra a Bombay e Calcutta). Proprio questa ragione indusse a una più rapida realizzazione del tratto ferroviario da Ancona a Brindisi-Lecce, rispetto agli altri previsti dal programma governativo [Maggi 2003, 56]. Nel 1862 i binari giunsero ad

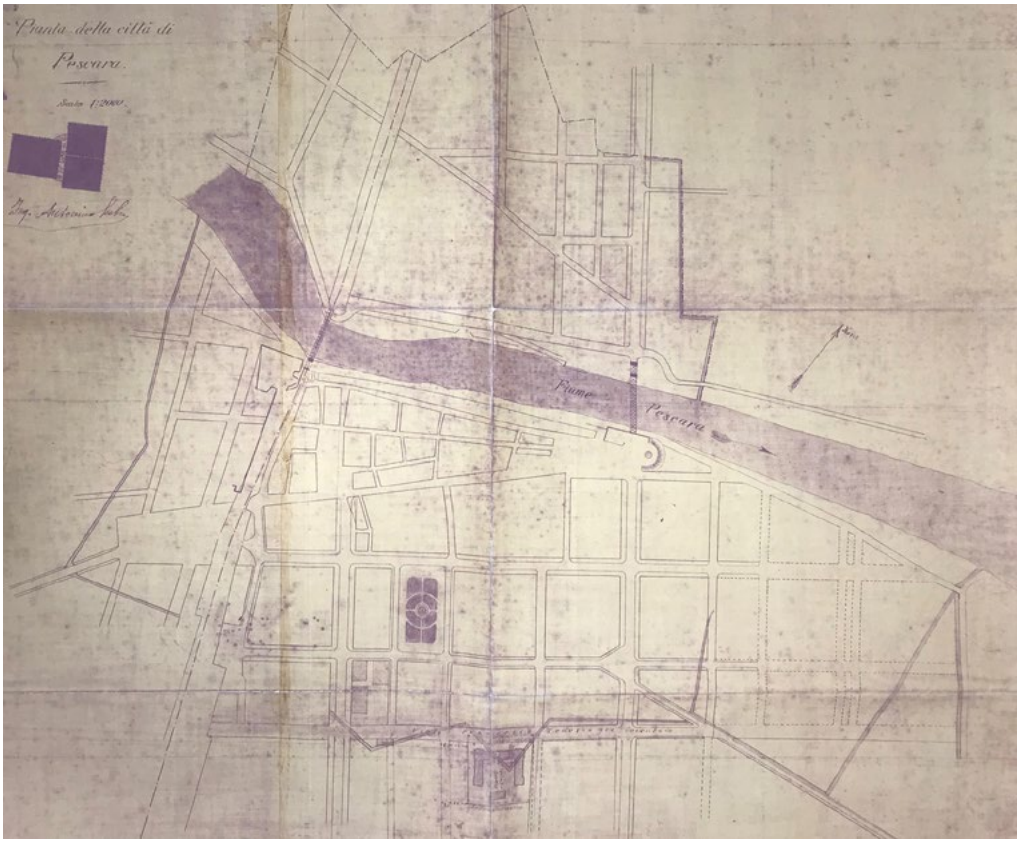
[1] Il paragrafo *Pescara e Castellammare: tra il mare e la “linea ferrata”* è stato scritto da Adele Fiadino e il paragrafo *Brindisi e la “Valigia delle Indie”* da Arianna Iampieri mentre l’*Introduzione* e le *Conclusioni* sono il frutto del lavoro condiviso dalle due autrici.

© Aisu International 2020

Ancona; il 13 maggio 1863 fu inaugurata la linea Ancona-Pescara; il 15 settembre dello stesso anno quella da Pescara a Ortona. Il 25 aprile dell'anno successivo entrò in esercizio il tratto Ortona-Foggia e nel gennaio 1866 i binari raggiunsero Lecce. Nel 1872 la linea Adriatica poteva considerarsi conclusa con l'arrivo ad Otranto [Di Biase 2013, 89; Gorgoni Lanzetta, Millevolte 1989, 67].
La realizzazione delle stazioni, novità assoluta nel tessuto edilizio delle città antiche, comportò una vera svolta urbanistica. Le cosiddette "stazioni di testa" vennero costruite fuori dall'abitato, in prossimità delle mura urbane determinando i primi interventi su di esse e orientando la crescita delle città anche nelle campagne circostanti. La necessità, poi, di collegare le stazioni al centro amministrativo delle città comportò la realizzazione di assi viari che divennero direttrici principali dell'espansione cittadina, attirando attività commerciali, attrezzature alberghieri, servizi e abitazioni [Maggi 2003, 81-84].
Laddove i centri abitati erano situati sulle colline e la linea Adriatica incontrava tratti costieri spesso spopolati, anche a causa della presenza di zone paludose e malsane, le stazioni realizzate a valle furono motivo di nascita di nuovi insediamenti, i cosiddetti "paesi scalo", che presto assunsero grande rilevanza economica [Maggi 2003, 86-87].
In Abruzzo lo sviluppo di agglomerati urbani nei pressi delle stazioni fu favorito dalla conformazione orografica del litorale che offriva lunghi tratti di aree pianeggianti coperte da pinete ancora incontaminate. Si ricordano i centri di Rosburgo (poi Roseto degli Abruzzi), Pineto, Silvi Marina, Montesilvano spiaggia, Francavilla al Mare, ma soprattutto Castellammare Adriatico (poi Pescara). La presenza della linea ferroviaria favorì – tra l'altro – lo sviluppo turistico costiero che comportò, seppur molto più lentamente rispetto alla fascia litoranea settentrionale, la creazione di strutture ricettive e balneari nei centri abitati esistenti e in quelli di nuova fondazione.
In questo quadro le città di Pescara e Brindisi, rispetto alle altre del medio e basso Adriatico, rappresentano due casi emblematici poiché le trasformazioni urbane sono state condizionate – nel bene e nel male – dallo sviluppo della rete ferroviaria.

## Pescara e Castellammare: tra il mare e la "linea ferrata"

Tra il 1862 e il 1866 le città di Castellammare Adriatico e Pescara, separate dall'omonimo fiume, erano già collegate alla linea ferroviaria Adriatica ed entrambe avevano avviato, per la presenza delle relative stazioni, un profondo processo di trasformazione del proprio territorio con criteri e obiettivi sostanzialmente analoghi, pur avendo origini e caratteristiche urbanistiche completamente diverse.
Pescara era nata nella seconda metà del XVI secolo come fortezza del Regno di Napoli, costruita a cavallo dell'omonimo fiume inglobando un antico insediamento esistente sulla sponda destra [Staffa 1993, 8-29; Pessolano,2006, 11-54]. Castellammare, invece, era soltanto un ricco borgo agricolo sorto sulle colline alla sinistra del fiume. Durante il decennio francese Castellammare fu costituita in comune autonomo della provincia di Teramo mentre Pescara rimase in quella di Chieti. La divisione amministrativa consentì ai due centri abitati di perseguire autonome politiche di sviluppo, almeno fino al 1927, quando furono riuniti di nuovo in un unico comune col nome di Pescara. La




**1:** Ing. Antonino Liberi, Pianta della città di Pescara, 1927 [Archivio di Stato di Pescara, Comune di Pescara, Busta 20].

realizzazione della ferrovia, alimentando nuove prospettive di sviluppo economico, indusse i rispettivi amministratori a ripensare completamente l'organizzazione funzionale e rappresentativa del proprio territorio [Bianchetti 1997; Fiadino 2016, 353-359; Id. 2019, 185-195].

A Pescara il tracciato della linea ferroviaria fiancheggiò la fortezza sul lato meridionale, senza intaccare l'abitato, e utilizzò tre dei suoi bastioni (alti circa 8 metri) per consentire ai binari di attraversare, mediante un ponte in ferro, il corso d'acqua. Nel 1871 il resto della fortezza venne completamente smantellato permettendo così alla città di espandersi in tutte le direzioni, in particolare a sud-est e verso il litorale [Bianchetti 1997, 34-35].

Un disegno planimetrico del 1927 (Fig. 1), firmato dall'ingegnere Antonino Liberi, mostra come la nuova area di espansione, contigua all'insediamento antico, fosse stata impostata, sin dagli anni Settanta, su una maglia viaria ortogonale imperniata su tre strade principali: via Delle Acacie (oggi Conte di Ruvo), proiettata verso il mare, la parallela via Vittoria Colonna, in asse con la stazione, e Corso del Popolo (oggi Corso d'Annunzio) che, intersecando entrambe, si innestava al borgo antico. Anche la presenza della

stazione, che offriva alla città nuove prospettive commerciali e turistiche, indusse gli amministratori a intraprendere importanti iniziative a favore dello sviluppo edilizio, come ad esempio

> l'appello a tutti i negozianti abruzzesi e a tutti gli speculatori nazionali e stranieri [...] di venire a stabilirsi tra noi con la promessa da parte nostra di cedere a prezzo mite tanto terreno per quanto è loro necessario a costruire o una casa o un opificio e con l'obbligo per essi di costruirsi queste opere entro un tempo definito e secondo un disegno riconosciuto ed approvato (1869) [Bianchetti 1997, 35,98, n. 26].

Con tali premesse, la città non poteva che plasmare la propria immagine urbana in funzione delle esigenze di carattere commerciale legate alla nuova mobilità ferroviaria.
Le origini di Castellammare sono sostanzialmente connesse alla presenza della stazione (1862) e alla volontà di politici e imprenditori locali di far "slittare" l'antico abitato dalle zone collinari alla fascia costiera che offriva maggiori opportunità di sviluppo economico. La stazione nacque inizialmente come semplice fermata per lo scarico di derrate alimentari, ma già nel 1875 proprio di fronte fu realizzata la piazza del mercato di circa 2000 mq (oggi piazza Sacro Cuore) dalla quale partiva una strada che conduceva al mare: Strada dello Stabilimento (poi Corso Umberto). Contemporaneamente sorsero nei dintorni i primi edifici per le attività commerciali e residenziali. La stazione, la piazza e la Strada dello Stabilimento costituirono il fulcro generatore del tessuto edilizio della nuova città, poi formalizzato nel *Piano Regolatore di ampliamento di Castellammare* (Fig. 2) redatto dall'ingegnere Tito Altobelli nel 1883 [Alici 1993, 20-24; Bianchetti 1997, 46-49].
Tale piano comprendeva un vasto territorio a nord del fiume delimitato dalle pendici collinari, da un lato, e dal mare, dall'altro, suddiviso da una maglia viaria ortogonale composta da 5 strade longitudinali e 17 traverse (nuove o già esistenti). Tra queste ultime, quella dello Stabilimento con la piazza e la stazione occupava un ruolo centrale nel disegno complessivo della città. Tra quelle longitudinali, un ruolo analogo era ricoperto

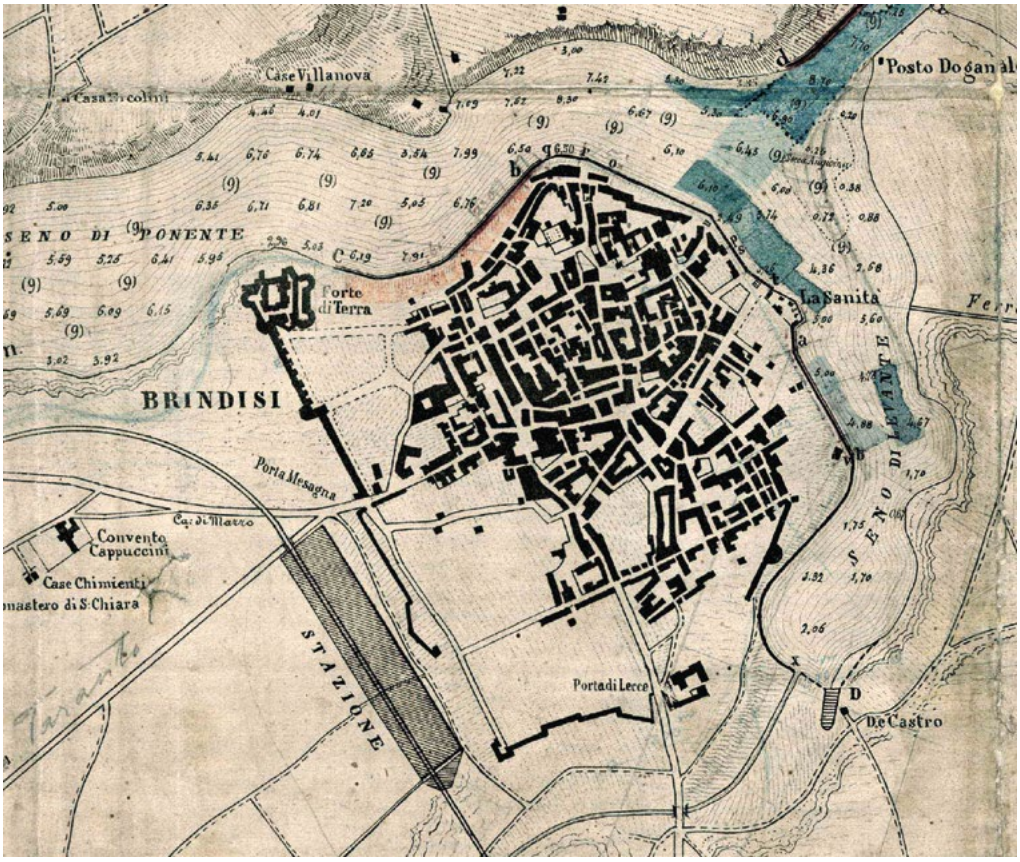



**2:** Ing. Tito Altobelli, Piano Regolatore di ampliamento per Castellammare Adriatico, 1883 [Rete Archivi Piani Urbanistici].

dal Corso Centrale (poi corso Vittorio Emanuele II) in quanto convogliava il traffico che, provenendo da Pescara (dapprima tramite il ponte a battelli e poi attraverso quello in ferro del 1893), passava davanti alla stazione ferroviaria e proseguiva verso Ancona. Per tale ragione l'ingegnere Altobelli ne regolarizzò il tracciato, ampliandolo notevolmente per rafforzare il carattere rappresentativo e commerciale.
Il piano di ampliamento confermò la vocazione terziaria del nuovo abitato, esattamente come quello attuato a Pescara. In particolare, la città fu organizzata attorno a uno spazio tripartito: area commerciale, compresa tra il fiume e la stazione; area per i servizi pubblici, dalla stazione al Comune (in Via Leopoldo Muzii); area residenziale, la restante [Bianchetti 1997, 46]. Nell'ambito di questa riorganizzazione dello spazio urbano, che conferiva alla città una forma razionalmente più funzionale, la rete ferroviaria tagliava longitudinalmente tutto il territorio comunale condizionando, non poco, lo sviluppo edilizio. Il piano Altobelli, malgrado contenesse numerosi limiti di carattere progettuale, ebbe un'enorme importanza per la città poiché le conferì la struttura viaria odierna alla quale tutti i piani successivi dovettero inevitabilmente adeguarsi, a cominciare da quelli redatti dal 1927, quando Castellammare e Pescara furono riuniti in un solo comune con il nome di Pescara.

## Brindisi e la *Valigia delle Indie*

L'antico porto di Brindisi, collocato in una posizione geografica strategica e considerato tra i più sicuri dell'Adriatico per la sua particolare conformazione naturale, fu scelto dalla compagnia inglese *Peninsular & Oriental* come scalo per l'Oriente della Valigia delle Indie. Istituita nel 1835 dal governo inglese, la Valigia era un servizio di trasporto di posta e passeggeri che, impiegando il treno e la nave a vapore, rendeva più economici e veloci i collegamenti tra Londra, Bombay e Calcutta. Dopo l'apertura del Canale di Suez (1869) la Valigia transitò per la prima volta in Italia il 25 ottobre 1870, risparmiando tempo rispetto al percorso per Marsiglia sino ad allora praticato [Aipai, Ministero dei beni culturali, Cnr-Ibam 2011, 111].
Ciò ebbe ripercussioni sulla città di Brindisi tanto sul tessuto urbano, rimasto immutato per secoli, quanto sull'organizzazione sociale ed economica. In vista del passaggio della Valigia in Italia, infatti, la linea ferroviaria Adriatica da Ancona a Brindisi-Lecce fu costruita più rapidamente rispetto agli altri tratti e il 29 aprile 1865 i binari giunsero nella città salentina [Maggi 1966, 21-22; Id 2003, 56].
I primi effetti sulla *forma urbis* si ebbero con la costruzione della stazione ferroviaria (1864) [Marinazzo 2011, 14] posta ai margini meridionali della cinta muraria, nei pressi di Porta Mesagne, dove giungeva la strada da Taranto (l'antica via Appia) che dava accesso al centro storico [Maggi 2011, 12] (Fig. 3). La presenza della nuova attrezzatura urbana composta come da consuetudine, dal fabbricato viaggiatori, un corpo stretto e lungo con una doppia altezza centrale, e da una tettoia in ghisa per i binari [Maggi 2011, 12; Zucconi 2001, 138-139] comportò la demolizione di un tratto di cinta muraria allo scopo di unire l'antica città al nuovo edificio [Marinazzo 2011, 14].




**3:** Piano generale del porto di Brindisi, anno 1866 [Archivio di Stato di Brindisi, Genio civile, cl.III, tit3, B.3, f.lo7, 1]

Per agevolare gli scambi e gli spostamenti tra la stazione e il porto, collocato all'estremo opposto, fu progettata una nuova strada rettilinea (attuale corso Umberto I) che dalla stazione giungeva fino al cuore della città, nell'allora Piazza dei Commestibili, unendosi alla preesistente Strada Mena (oggi corso Garibaldi) che proseguiva fino al porto. Il progetto, redatto dall'architetto Pasquale Fusco[2] (25 novembre 1866), prevedeva anche la sistemazione di una grande area di espansione urbana, tra la stazione e la città esistente, disegnata secondo un reticolo di assi stradali ortogonali (Fig. 4). Il principale di questi era proprio il nuovo rettifilo che, all'incrocio con una delle strade trasversali, generava l'attuale piazza Cairoli. L'intera area, inserita nel Piano Regolatore della città del 1883, risultò quasi completamente edificata negli anni Trenta del Novecento. Il rapido aumento della popolazione determinò la saturazione del tessuto urbano compreso entro le mura e nei primi decenni del Novecento la città si spinse *extra moenia*, oltre i binari [Marinazzo 2011, 17].

[2] Brindisi, Archivio di Stato (ASB), archivio del Comune di Brindisi, cat. 10, cl. 7, B. 2, f.lo 22.




**4:** Progetto per la nuova strada fra la Mena e la Stazione, 06-09-1866 [Archivio di Stato di Brindisi, Archivio Storico del Comune di Brindisi, cat.10, cl.7, B.2, f.lo 2].

Il binomio porto-stazione, a partire da questo momento, assunse un'importanza sempre maggiore per la vita e lo sviluppo della città. Il secondo intervento significativo, legato all'arrivo della Valigia delle Indie, fu l'apertura, il 12 novembre 1870 [Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato 1927, 23], di un tronco ferroviario che dalla stazione giungeva fino alla banchina dei piroscafi costeggiando esternamente le mura cinquecentesche ad oriente (Fig. 5). Se da una parte questo collegamento alleggerì il centro urbano dal traffico, dall'altra comportò l'allontanamento dei viaggiatori dalla città. Nonostante ciò, il nuovo rettifilo divenne il cuore pulsante della città ospitando oltre al transito di carri merci anche depositi, stabilimenti e agenzie di navigazione affiancate dai primi caffè [Pasimeni 1994, 16], assumendo sempre più una funzione di *asse di rappresentanza*.

Brindisi, tuttavia, non riuscì ad adeguare le proprie strutture ricettive alle nuove richieste legate al consistente flusso di persone che si registrava in città. Esisteva, infatti, un solo albergo importante, il Grande Albergo Internazionale (già Albergo delle Indie Orientali) [Cantilera 1985, 191; Fiadino 2019, 108-123] edificato sul porto, con limitata capacità ricettiva. Ciò induceva i viaggiatori a preferire il soggiorno nelle città vicine[3].

Il ruolo di rilevanza internazionale che Brindisi stava assumendo a seguito della Valigia delle Indie comportò la necessità di ripensare la città nella sua organizzazione tanto funzionale quanto formale. Pertanto, nel 1883 venne approvato un Piano Regolatore, redatto dagli ingegneri Raffaele D'Errico, Adolfo Santostasi e Cosimo Palma [Marinazzo

[3] ASB, archivio del Comune di Brindisi, cat. 15, B. 27, f.lo. 143, Ente Provinciale per il Turismo 1938, p. 5.

2011, 14 e 156], che, in linea con la cultura urbanistica ottocentesca [Sica 1991; Zucconi 2001], prevedeva l'ampliamento e la rettificazione di strade, l'abbattimento di ingombri, il risanamento di zone insalubri [Marinazzo 2011, 14].
La grande area interstiziale di espansione (prevista nel citato progetto del 1866) fu ridisegnata in maniera più dettagliata, seguendo il modello ottocentesco della scacchiera, basata su isolati regolari e su una maglia stradale ortogonale. Il rettifilo corrispondente all'attuale corso Umberto I (già previsto nel 1866) divenne col tempo elemento di raccordo tra città antica e moderna, tra vecchi e nuovi poli [Marinazzo 2011, 15]. Il piano del 1883 previde, inoltre, un nuovo rettifilo, l'odierno corso Roma, quale prolungamento verso sud-est di corso Garibaldi, proiettando la futura espansione della città oltre i limiti del tradizionale perimetro urbano, a sud della ferrovia.
Nel 1914 la Valigia abbandonò il porto pugliese e Marsiglia strappò a Brindisi il primato dei traffici con l'Oriente. Nonostante ciò, grazie alla nuova mobilità incentrata sul binomio porto- stazione, il porto continuò a registrare un consistente flusso di uomini e merci tanto che nel 1930 era considerato, dopo Genova e Napoli, il terzo porto italiano [Silvestri 1931, 485-488].
Durante il periodo fascista Brindisi, secondo le intenzioni di Mussolini, avrebbe dovuto riconquistare «il suo posto di sentinella avanzata della nostra imperiale espansione verso l'Oriente» [Silvestri 1931, 485]. Pertanto, dopo il 1927, anno in cui la città fu elevata a capoluogo di provincia [Pasimeni 1994, 20], si progettarono nuove opere pubbliche tra




**5:** Piano regolatore del porto di Brindisi, 1905 [Archivio di Stato di Brindisi, Genio civile, cl. III, tit.3, B.9, f.lo 28, 3].

cui l'ampliamento, seppur modesto, della stazione, la sistemazione della piazza antistante, la costruzione di una serie di edifici del governo [Marinazzo 1994, 61; Scionti 1994, 35].
L'intervento più importante fu la redazione, nel 1934, di un piano regolatore di "diradamento" (approvato con regio decreto n. 1000 il 18 marzo 1935) e di ampliamento redatto dall'ing. Telesforo Tarchioni [Gazzetta Ufficiale, 1935; Marinazzo 1994, 61]. L'espansione del costruito, prevista a sud-ovest dei binari, si configurava come una vera e propria nuova città e la ferrovia diventava un elemento di cesura, tanto che per collegare le due porzioni si proponeva un cavalcavia, in prosecuzione di corso Roma.
La stazione e il fascio di binari acquisirono, alla luce degli eventi descritti, un duplice valore: limite e separazione della città antica da una parte, elemento ordinatore del successivo sviluppo della città nuova dall'altra. Una duplicità rimasta sino ad oggi.
L'arrivo della ferrovia a Brindisi innescò un rapido processo di trasformazione della struttura urbana, offrendo alla città l'occasione di inserirsi al centro dei traffici commerciali internazionali e di rinnovarsi nelle attrezzature ricettive, anche se questo, come è stato evidenziato, di fatto non avvenne. Al di là di ciò, Brindisi costituisce un emblematico esempio di viabilità integrata in epoca moderna il cui apice fu proprio l'arrivo della Valigia delle Indie che coniugava il trasporto marittimo, ferroviario e stradale.

## Conclusioni

La linea ferroviaria Adriatica, come altri tratti della rete nazionale, diede inizio a un profondo processo di antropizzazione del territorio che, con il tempo, portò alla modificazione irreversibile del paesaggio costiero, ancora incontaminato, favorendo lo sviluppo dei centri abitati esistenti e la nascita di nuove città. Pescara e Brindisi, con le loro trasformazioni, riflettono la cultura urbanistica coeva che tentava – tra l'altro - di conciliare crescita economica, alimentata dalla nuova mobilità, e sviluppo edilizio. La rete ferroviaria, mentre a Pescara fu concepita come un normale asse viario che attraversa longitudinalmente l'intero l'abitato, creando non pochi problemi al traffico cittadino, a Brindisi generò una forte cesura tra la città antica e quella moderna "allontanandole", per così dire, sia dal punto di vista funzionale che rappresentativo.

## Bibliografia

AIPAI, MINISTERO DEI BENI CULTURALI, CNR-IBAM (2011). "*Qui…dove la terra finisce e il mare comincia*": *memoria e immagine dell'impresa,* a cura di, catalogo della mostra, Brindisi.

ALICI, A. (1993). *Pescara e Castellammare Adriatico: appunti per una storia urbana*, in *Era Pescara. Immagini di storia della città*, a cura della Sovrintendenza per i beni ambientali, architettonici e storici per l'Abruzzo, Pescara, Pierrecongress Editore, pp. 12-40.

ARCHIVIO DI STATO DI BRINDISI (1994). *Brindisi 1927-1943 da capoluogo a capitale: i progetti, le architetture; mostra documentaria*, Brindisi, Alfeo Editrice.

BIANCHETTI, C. (1997). *La città nella storia d'Italia. Pescara*, Roma-Bari, Laterza.

BORTOLOTTI, L. (1985). *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, in *Storia d'Italia*. Annali 8. Insediamenti e territorio, a cura di C. De Seta, Torino, Einaudi, pp. 289-414.

CAIULO, D. (2000). *Storia e progetto della riqualificazione urbana. Strategie future per Brindisi*, Fasano, Schena.

CANDILERA, G. (1985). *Parliamo di Brindisi con le cartoline*, Fasano, Schena.

DI BIASE, L. (2013). *La stazione e la ferrovia: Castellamare e Pescara cambiano volto, in 150 anni di binari tra Ancona e Pescara: 1863-2013*, a cura di L. Di Biase, R. Gallerati, A. Lato, D. Recubini, Pescara, Fondazione Pescarabruzzo, pp. 87-103.

FIADINO, A. (1993). *I porti delle province pugliesi fra Settecento e Ottocento*, in *Sopra i porti di mare. Il Regno di Napoli*, a cura di Giorgio Simoncini, vol. II, Firenze, Olschki, pp. 195-259.

FIADINO, A. (2016). *Pescara tra Ottocento e Novecento: da paesaggio agrario a paesaggio antropizzato*, in *Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi media per l'immagine del paesaggio*, a cura di A. Buccaro, A. Berrino, Napoli, Cirice, pp. 353-359.

FIADINO, A. (2019). *Conservazione e rinnovamento del tessuto urbano delle città abruzzesi tra Ottocento e Novecento*, in «Rivista Abruzzese. Rassegna trimestrale di cultura», n. 3, pp. 185-195.

FORMICA, C. (1965). *Brindisi: studio di geografia urbana*, Bari, Rossi.

*Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*. 1935. n. 148, 26 giugno.

GORGONI LANZETTA, L., MILLEVOLTE, G. (1989). *Da un nodo ferroviario nascita di una grande città*, in *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali e urbanistici.* Atti del convegno nazionale di studi storici organizzato dal Comune di Rieti, 24-26 gennaio 1986, a cura di R. Lorenzetti, Roma, Editori riuniti, pp. 63-94.

MAGGI, A. (2011). *Brindisi e il suo territorio. Immagini dagli archivi Alinari,* in *Brindisi negli archivi Alinari. Tra Unità d'Italia e Prima guerra mondiale*, Firenze, Alinari, pp. 9-12.

MAGGI, S. (2003). *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino.

MAGGI, S. (2005). *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, il Mulino.

MARINAZZO, M. (1994). *Il piano regolatore di Tarchioni e i piani particolareggiati: fra ipotesi di espansione e interventi di diradamento*, in *Brindisi 1927-1943 da capoluogo a capitale: i progetti, le architetture, mostra documentaria, 1994*, Archivio di Stato di Brindisi, Brindisi, Alfeo Editrice, pp. 59-77.

MARINAZZO, M. (2011). *Brindisi nelle trasformazioni urbanistiche fra Unità d'Italia e 1927*, in *Brindisi negli archivi Alinari. Tra Unità d'Italia e Prima guerra mondiale*, Firenze, Alinari, pp. 13-17.

MERCURIO, F. (2000). *Reti di comunicazione e formazione delle gerarchie territoriali*, in *Storia d'Italia: Le regioni dall'Unità a oggi. L'Abruzzo*, a cura di M. Costantini e C. Felice, Torino, Einaudi, pp. 809-876.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI, FERROVIE DELLO STATO, SERVIZIO PERSONALE (Ufficio centrale di statistica) (1927). *Sviluppo delle ferrovie italiane dal 1839 al 31 dicembre 1926*, Roma.

PAPA, A. (1973). *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle ferrovie*, Napoli, Guida.

PASIMENI, C. (1994). *L'identità imposta, in Archivio di Stato di Brindisi*, pp. 11-30

PASIMENI, C. (2009). 1927-2007: *L'amministrazione della Provincia di Brindisi*, a cura di, Brindisi, Hobos edizioni.

SCIONTI, M. (1994). *Architettura ed opere pubbliche a Brindisi e nella sua provincia durante il fascismo,* in *Brindisi 1927-1943 da capoluogo a capitale: i progetti, le architetture; mostra documentaria*, Archivio di Stato di Brindisi, Brindisi, Alfeo Editrice, pp. 33-57.

SICA, P. (1981). *Storia dell'urbanistica. II L'Ottocento*, Roma-Bari, Laterza.

SILVESTRI, G. (1931). *Alberghi che si rinnovano. L'Internazionale di Brindisi*, in *L'Albergo in Italia*, 8, pp. 485-488.

TOSCHI, U. (1942). *I porti dell'Abruzzo e della Puglia*, Bologna, Zanichelli.

ZUCCONI, G. (2001). *La città dell'Ottocento*, Roma, GLF Editori Laterza.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Brindisi. Archivio di Stato. Archivio Storico del Comune di Brindisi. cat. 10, cl. 7, B. 2, f.lo 22

—. Archivio Storico del Comune di Brindisi, cat. 15, busta 27, f.lo. 143, Ente Provinciale per il Turismo, *Il problema alberghiero della città di Brindisi. Relazione tecnica al Ministero della cultura Popolare, al Consiglio dell'Ente, alle autorità ed altri enti interessati*, Brindisi, 23 aprile 1938, (dattiloscritto).

—. Genio civile. Cl. III, tit.3, B.3, f.lo 7, fasc.1

—. Genio civile. Cl. III, tit.3, B.9, f.lo 28, fasc.3

## *Sitografia*

Enciclopedia Treccani: http://www.treccani.it/enciclopedia/cronologia-1420-2013_%28Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Tecnica%29/ [ottobre 2019].

Rete Archivi Piani Urbanistici: http://www.rapu.it/[ottobre 2019].

# MIRAGAIA AND THE RIVER SURROUNDINGS (OPORTO): TRANSPORT NETWORKS IN THE 19TH CENTURY

Ana Isabel Lino

*Abstract*

*The historic riverside town of Miragaia has maintained much of its original urban and geomorphologic shape. The paper analyses the contexts that led to its expansion, analysing the evolution of occupation, the urban framework and architectural typologies in a city in constant transformation, with construction and transportation following the pace of change. Here space was reconverted to allow for the coexistence of transformation and permanency in its infrastructure.*

*Keywords*

*Porto; Transport; 19th Century*

## Introduction

A riverside settlement, by excellence, Porto developed a close relationship with the final segment of the Douro river, where it meets the Atlantic Ocean. This peculiarity places it, according to the words of Barata Fernandes, regarding the «fortunate group of European cities that were born from the privileged relationship of a certain territory with water» [Lino, Alarcão 2017, 42].

The influence of land morphology regarding the organization of the city dictated an urban development on two heights, with different characteristics and uses: a) at the highest level, a cluster formed around the Cathedral; b) at the lowest level, *Ribeira*, strongly marked by the relationship with the river and commercial activities, which constituted the most dynamic and important area for the local economy [Ribeiro, Melo 2012, 159]. Thus, great attention was being given to the port and its improvement. Marginal settlement programs started to gain strength, resulting in the renewal of quays which we still recognize today, from Miragaia to Massarelos. Nonetheless, industrial development allowed the *Americano* car (which reconciled the railway with animal power) beginning operation in 1872, between Rua dos Ingleses, Miragaia, Foz and Matosinhos. In 1881, a railway for transporting goods was inaugurated between Campanhã Railway Station and the Miragaia Customs building. The technological evolution then brought the definitive (non-use) of animal traction in the year 1904.

© Aisu International 2020

However, the changes that took place during the 19th and 20th centuries, along with the necessity for new infrastructures, dictated the end of Porto's port. The development of roads and means of communication between the city center and the Matosinhos area led to the relocation of several services to more peripheral areas, with greater potential for expansion, nearer to the new Port of Leixões.
For the accomplishment of this research, we must emphasize the importance of research lines such as industrial archeology, which is dedicated to the study of the vestiges of industrialization and its impact on landscape transformation.

## The City of Porto in the 19th Century

During the beginning of the 19th century, the French army invaded Portugal. Adding to that, in the year 1820, a Liberal Revolution started in Porto, establishing the Constitutional Monarchy, followed by the civil war between liberals and absolutists. The city shaped itself to the conflicts. All these events led to a serious economic, political and social crisis, forcing the urbanization works to stop. According to B. Ferrão, urban expansion would only take place again in the mid-nineteenth century [Ferrão 1997, 195].
However, after everything, the city met a period of reorganization. The last quarter of the 19th century, was, a period of great development for the city. Apart from the port's activity, which was the main source of income, the industry, grew, however divided in small units, usually with a familiar, corporatist tradition [Backheuser 2006, 14].
Adding to this burgeoning industrialization, new forms of transport and infrastructures arose. In 1852, a Legislative Decree constituted the Ministry of Public Works[1], Commerce and Industry, «which privileged the development of maritime and terrestrial communication infrastructures» [Ferreira, Rocha 2013, 200].
Porto was then overcome by the stagnation of urban renewal. With the new constructive impulse, the city begins to expand towards the periphery. By the end of the century, the territories of Foz, Lordelo (Ouro), Ramalde, Paranhos, Campanhã [Alves 2010, 31] and Miragaia were in full development.

## Miragaia and its Port

Miragaia was, in its origin, a beach by the river, similar to others in the city of Porto. Between the 12th and 14th centuries, this agglomerate tends to extend itself mainly to the zone of Monchique [Ferrão 1997, 136]. In 1324 the parish of São Pedro de Miragaia was incorporated into the city, despite its location outside the walls [Graça 2004, 12].
Miragaia had a strong connection to maritime activity, along with Ribeira, another important shipping point. Between them, were the main traffic axes: Rua Nova, for

[1] Lisbon, Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Fundo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, available online: https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4229940

example, was, according to A. Barros, the street responsible for the evolution of Miragaia as a «complementary maritime centre» [Barros 2016, 49].
It was the year 1869 when a new custom house was inaugurated in the city, with the name *Alfândega Nova,* on the old beach of Miragaia. The scale of architecture had a strong impact on the traffic system. The square in front of the building was improved and a new street was constructed: Rua Nova da Alfândega, simplifying the access to the city centre.
However, it did not operate for long. In 1987, the Council of Ministers decided that the Miragaia old customs building would now house the future Museum of Transports and Communications [Oliveira 2012, 47]. After 1992, after works of reconstruction (by architects Souto de Moura and Tasso de Sousa), it was adapted not only to a museum, but also to a Congress and Exhibition Centre, once again invigorating the riverfront.
It is also worth mentioning some other urban arrangements in the main riverside settlements of Miragaia during the 20th century: the construction of a viaduct (*Cais das Pedras*), the reconstruction of several streets and the arrangement of the old Customs train platform turned into a parking lot.
Nevertheless, the improvement of the road structure around Miragaia led to a relocation of some services, industries and warehouses to Matosinhos, nearer to the new port structure built recently (*Porto de Leixões*). These changes ended up causing financial drain and the gradual loss of urban and economic importance of Porto's riverside [Tavares 2017, 7].

## Transport Networks

Although it does not concern our chronology, we thought it would be pertinent to leave a note about a primitive means of transport which served the banks of Douro: the *barca,* similar to a venetian gondola. From very early on and until the mid-nineteenth century, boats were used to cross the river, between Porto and Gaia, and became one of the first forms of collective transport [Duarte, Barros 1997, 107-108].
It was usual to rent a form of transport to carry goods. For example, «in 1480, hospital administrators rented an azurracha for the handling of various goods […] between customs and Miragaia» [Barros 2016, 96].. The *azurracha* was nothing more than a small rowing boat, used in Douro, which constitutes an ancestor of the *rabelo* boat.
Before the evolution of transport networks in the 19th century, the circulation between Miragaia and the neighbourhoods was by *burricada* (an ancestral car transported by donkeys) or *carroção* (a type of wagon) [Alves 2010, 91]. During 1852, the Townhall initiated the construction of a riverside road, where *omnibus* (similar to *carroção,* but moved by horses) and *char-a-bancs* (charabãs) began to circulate. In some areas of the city, the so-called *trens de Praça* (rental cars) were instituted as well.
Porto was the first city in Portugal to use the *americano car*, thanks to the will of José Francisco da Cruz Trovisqueira (1824-1898), who, in 1870 obtained authorization to establish, at his expense, horse-drawn railroads between Porto and the village of Foz, with the possibility to be extended to Matosinhos. In the following year, the construction







**1:** Top left: Joaquim Manuel das Neves, *Cinquenta Vistas do Porto* [Grav. nº 39]. Top right: José Rodrigues, Trens de aluguer [Flickr 2015]. Bottom left: Burricada [Almada Virtual Museum]. Bottom right: Carros de bois, rua Nova da Alfândega, 1910 [AHMP-Arquivio Municipal do Porto].








**2:** Top left: Joaquim Fajans, Lisbon, 1912 [Flickr]. Top right: Tram, Massarelos, 1907 [AHMP-Arquivio Municipal do Porto]. Bottom left: "Americano", Porto, 1896 [AHMP-Arquivio Municipal do Porto]. Bottom right: Tram at Rua da Restauração and a panoramic view over Miragaia's Customs building, 1910 [AHMP-Arquivio Municipal do Porto].



**3:** Trólei, 1965 [Troleicarros Do Porto - Emídio Gardé].



**4:** Panoramic view of the city of Porto (195?), with the railroad in the Customs building [AHMP-Arquivio Municipal do Porto].

of the marginal line began, and it was so quickly concluded that in 1872 it was inaugurated with the first trip between the Customs and Passeio Alegre.
In 1895, electric traction arrives in Miragaia, having approved «the plan that designates the alterations of the lines of Company Carris de Ferro, in the zone comprised by the north-east part of Campo dos Mártires da Pátria, Passeio da Graça, Carmo and Hospital da Misericórdia, in order to carry out the replacement of the section» [Sousa 2013, 186]. It should be noted that, in the same year, the Porto power plant, located in Arrábida, had already begun working, «allowing the electrification of the electric traction line at Rua da Restauração» [Sampaio 2015, 132], which followed a route between Massarelos and Carmo.
The elevation of the ground on which rua Nova da Alfândega was built, allowed the connection of the riverside rail line to the line at rua dos Ingleses [Alves 2010, 75]. In addition, between 1881 and 1888, a railway platform was created in the Customs buildings, linking it to the Campanhã train station aiming towards the transportation of goods.
From 1930 onwards, *camionetas* started the race, and, in 1948, the first bus line was inaugurated. In 1959, *troleicarros* (trolleys) began circulating, leading to the replacement of electric cars in 1967 [Lois, Vieira e Lorenza 2014, 30]. Trolleys operated until 1997. Miragaia took advantage of line number 49.

## Tram Museum of Porto

The Tram Museum in Porto (*Museu do Carro Eléctrico do Porto*), nowadays considered a good example of the (re)use of an old industrial space, stands out among the most recent reconversion interventions carried out in the city of Porto. It constitutes «a historical fact capable of rationally explaining the insertion of an electrical system in a city and in a particular social and technical context» [Guedes 1995, 353-354]. Having been founded in 1992, it takes advantage of the facilities of the former Massarelos Thermoelectric Power Station (*Central Termoeléctrica de Massarelos*).

Designed in 1909, the Thermoelectric Station inaugurated in 1915, served as a power supply for the city trams, at the service company of *Carris*. Carris founded in 1873, with the name of *Companhia Carris de Ferro do Porto*, one year after the birth of *Companhia Carril Americano do Porto*, the pioneer company in Oportos's public transportation business. They later merged into one single enterprise, keeping the name of the first (CCFP or simply *Carris*). Today it serves the city as *Serviço de Transportes Colectivos do Porto* (STCP). It was shut down after 1962, although it continued to function as a sub-station of energy transformation. Today, besides feeding Porto's electric traction lines, it is «at the service of the city in a museological unit», after having started «a new phase with this same function together with the new project of adaptation and creation of the new museum, preserving its historical presence in the profile and urban space of the city of Porto» [Tavares 2011, 19].




**5:** Tram Museum of Porto [Museu do Carro Electrico].

After being closed for a while, in the year 2012, the museological building was re-qualified and enlarged with the project of the German architect Thomas Kröger, winner of the 1st prize of the Competition for the Requalification Project of the Tram Museum of Porto (2010). The plan reflects «the beauty of industrial architecture and represents the attitude of façades incorporating technological pretensions, usual during the epoch» [Melo 2010].
In this context, an intervention affected «all the walls of the building with its two main aisles: the Engine Rooms and the Permanent Exhibition Room with the trams» [Dias 2015]. Moreover, two new glazed volumes were added, which extend outwards and intensify the relationship of the building with the Douro river. After having finished the works it reopened to the public in 2015.
The building that houses the Museum, classified as the Heritage of Municipal Interest (*Património de Interesse Municipal*), is under the tutelage of STCP (*Serviço de Transportes Colectivos do Porto*) and belongs to the Portuguese Museum Network (*Rede Portuguesa de Museus*).
Among the main objectives of the musealization, were also, preservation and conservation of «species and artefacts illustrative and representative of the history and development of Porto city's urban public transports on rails» presenting visitors these pieces of industrial heritage and allowing their personal interpretation.

## Conclusion

The urban space of Porto underwent great changes during the 19th century, especially in the second half, coinciding with a strong growth in population [Pereira 1995, 58], which led to the transformation of the «bonds that animated the relationship between the inhabitant and his space of reference» [Alves 2003, 2]. Such changes did not encompass all the urban space and all social groups, having, in fact, increased the differences between them: «It would seem that the great change is precisely in the worsening of physical and social distance between spaces and between men who coexist in the city and which translate into different living times» [Seren e Pereira, 391].
In summary, the nineteenth century proved to Miragaia, as for the whole country, to be an era of industrial expansion, emphasized by the maritime-river movement.
However, if, on one hand, the riverside area gains a new impetus with the construction of the Customs building in Miragaia, «the American connection to Foz through the marginal (1872)» and «the replacement of the suspended bridge by the double bridge D. Luis I (1886)» [Rebelo 2001, 134], on the other, the dangers of the Douro bar and the new port of Leixões deprive it of its importance.
The port of Douro, with a narrow estuary near the city, had a dangerous bar. Although it was successively renovated, the difficult navigation as well as the natural contingencies, severely damaged the commercial activity. In due course, the Miragaia customs were eventually lost in favour of Leixões Port (Matosinhos), built at the end of the 19th century, along with the trade leading role [Jesus 2003, 40-55].

Miragaia met numerous different means of transportation, Porto having been a pioneer when it comes to railroads and other transport network technologies. The next challenge the city will face is the *museification* of the industrial and rail heritage, just as it was done with the Tram Museum and the old Customs building.

## Bibliography

ALVES, J. (2003). *O Porto oitocentista: a cidade e os espaços industriais*, in JORGE, V. O. (coord.) *Arquitectando Espaços: da Natureza à Metapolis.* Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras, pp. 217-222.

ALVES, J. (2010). *O progresso material. Da Regeneração aos sinais de crise*, in «História Do Porto», vol. 11. Matosinhos, QuidNovi.

BACKHEUSER, L. (2006). *A Casa do Arqueólogo. Contribuição ao estudo da obra de Ricardo Severo*. Porto, FAUP.

BARROS, A. (2016). *Porto A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos*. Lisboa, Edição da Academia da Marinha.

DIAS, L., ALARCÃO, P. (2017). *Paisagem Antiga, sua construção e (re)uso, reptos e perspetivas*. Porto, CITCEM.

DUARTE, L.; BARROS, A. (1997). *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna,* in «DOURO – Estudos & Documentos», vol. II (4), 1997 (2º), pp. 77-118.

FERRÃO, B. (1997). *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas, 1758-1813*, Uma Contribuição Para o Estudo da Cidade Pombalina. Porto, FAUP.

FERREIRA, N.; ROCHA, M. (2013). *Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo: da programação dos Almadas ao plano de 1952,* in «CEM Cultura, Espaço e Memória»: Revista do CITCEM, nº4, pp. 191-230.

GRAÇA, M. (2004). *Construções de Elite no Porto (1805-1906).* Porto, FLUP.

GUEDES, M. (1995). *A Estação Central Geradora de Massarelos*, in «Sep. de: 2º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Electrotécnica». Ordem dos Engenheiros, pp. 353-354.

JESUS, M. (2003). *Morfodinâmica do Cabedelo da Foz do Rio Douro: Perspectiva histórica e monitorização por GPS para o conhecimento da sua evolução actual: Aplicabilidade pedagógica numa vertente CTSA*. Porto, FCUP.

LOIS, D.; VIEIRA, E.; LORENZO; C. (2014). *Intervention proposal for tram 177 from Oporto's (Portugal) Tramway Museum collection. Conservation as an alternative to Restitution or Reconstruction, Património, Museus e Turismo Industrial: Uma Oportunidade para o Século XXI,* II Congresso Internacional sobre Património Industrial, 22-24 de Maio, 2014.

OLIVEIRA, A. (2012). *Novos Usos para o Património Industrial: O Caso da Cordoaria Nacional*. Lisboa, FAUTL.

PEREIRA, G. (1995). *Famílias Portuenses na virada do século (1880-1910).* Porto, Edições Afrontamento.

REBELO, E. (2001). *Da Clausura ao Século: o destino de dois espaços conventuais do Porto. Materialidades, memórias e património*. Porto, FLUP.

RIBEIRO, M.; MELO, A. (2012) - A Influência Das Atividades Económicas na Organização da Cidade Medieval Portuguesa, in RIBEIRO, M.; MELO, A. (coord.) (2012). *Evolução da Paisagem Urbana Sociedade e Economia*. Braga, CITCEM, pp. 145-170.

SAMPAIO, M. (2015). *Da Fábrica Para O Museu, Identificação, Patrimonialização E Difusão Da Cultura Técnico-Industrial*. Évora, Universidade de Évora.

SEREN, M.; PEREIRA, G. (1994). *O Porto Oitocentista*, in RAMOS, A. (dir.) - *História do Porto, Porto: Porto Editora*, pp. 378-521.

SOUSA, F. (2013). *Os Presidentes da Câmara Municipal do Porto (1822-2013)*. Porto, CEPESE.

TAVARES, D. (2017). *Transformações na Arquitectura Portuense*, Porto, Dafne Editora.

TAVARES, R. (2011). *O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios Eléctricos*, in PIMENTEL, C.; LAMEIRAS, S. *A requalificação do edifício da antiga Central Termoeléctrica de Massarelos – Registos de um projecto em curso*. Porto, Edição STCP, S.A pp. 8-20.

## List of archival or documentary sources

AHMP-Arquivio Municipal do Porto [Fig. 1: https://bit.ly/2DdhhRB].

AHMP-Arquivio Municipal do Porto [Fig. 2: http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/48074/?q=el%C3%A9trico].

AHMP-Arquivio Municipal do Porto [Fig. 2: https://bit.ly/2zJ9uaI].

AHMP-Arquivio Municipal do Porto [Fig. 4: https://bit.ly/2z8ubNM].

Almada Virtual Museum [Fig. 1: https://bit.ly/2zFGiBn].

Lisbon, Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Fundo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria: https://digitarq.arquivos.pt/details?id=4229940

## Webliography

DIAS, C. (2015) *O Museu do Carro Eléctrico está em obras*: https://museucarroelectrico.wordpress.com/ [June 2019].

TROLEICARROS DO PORTO - Algumas datas da sua História: http://ehgarde.planetaclix.pt/trolleybus/ptdataspt.htm [June 2019].

FLICKR (Fig. 1): https://www.flickr.com/photos/zerrodrigues/17773043810 [October 2019].

FLICKR (Fig. 2): https://www.flickr.com/photos/azfred/5372518120/in/photostream/[September 2019].

MELO, C. (2010) *A forma segue a função*, in «Diário de Notícias»: https://bit.ly/2DBifIy [June 2019].

Museu do Carro Electrico: https://www.museudocarroelectrico.pt [June 2019].

# L'EVOLUZIONE DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI E LO SVILUPPO TURISTICO NELLE CITTÀ FRA "L'IMPERO E IL REGNO". UN CASO EMBLEMATICO

Federico Bulfone Gransinigh, Claudio Mazzanti[1]

*Abstract*

*The growth and development of the railway network, both in Italy and in the rest of Europe, is inextricably linked to enlightened entrepreneurs like Giacomo Ceconi who gave impetus to this means of transport. Furthermore, the railway allowed the circulation of products and people, facilitating tourism and related architectural types.*

*Keywords*

*Railway; Tourism; Giacomo Ceconi di Montececon*

## Introduzione

La figura del conte Giacomo Ceconi (1833-1910) è emblematica. Impresario e costruttore la cui avventura imprenditoriale ha segnato la storia di un settore decisivo per l'attività industriale e turistica europea, quale la rete ferroviaria. La sua formazione, l'attività imprenditoriale e la caparbietà con cui si dedicò alle sue attività, rappresentano tratti comuni a un gruppo di figure professionali, le quali produssero uno dei cambiamenti più importanti dell'era contemporanea permettendo di creare linee ferroviarie di collegamento fra aree geografiche e popolazioni che, pochi decenni prima, erano irraggiungibili sia culturalmente sia commercialmente.

La rete europea, in particolare, costituì uno degli elementi dell'avanguardia sui quali molti stati fondarono la loro ricchezza e modernizzazione. La ferrovia, quale conquista della modernità, permise l'accesso ai trasporti anche a classi sociali prima escluse e si costituì, quindi, come elemento certo all'interno del panorama sociale occidentale. La ferrovia non fu solo questo, fu anche viaggiare, andare oltre, fu tempo libero [Amendolagine 2010, 3].

[1] Il paragrafo *Lo sviluppo della rete ferroviaria e la conquista del tempo libero* è stato scritto da Claudio Mazzanti e il paragrafo *Il caso di Giacomo Ceconi, impresario illuminato* da Federico Bulfone Gransinigh, mentre l'*Introduzione* e le *Conclusioni* sono il frutto del lavoro condiviso dai due autori.

© Aisu International 2020

Prima solamente infrastruttura per i trasporti, poi rete sulla quale nascerà un sistema turistico-ricettivo sofisticato all'interno del quale si connotano i grandi alberghi ottocenteschi. Giacomo Ceconi, quindi, ha segnato la storia di un settore decisivo per lo sviluppo industriale e urbano europeo. Uomo proiettato verso il futuro, fu conscio dell'importanza della rete ferroviaria quale promotrice delle innovazioni e mezzo per collegare punti strategici sia commercialmente sia turisticamente. La figura di Ceconi diviene così un simbolo del cambiamento attuato dalla ferrovia in Europa e può essere analizzata quale promotrice del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema ferroviario internazionale. Da ciò scaturisce la nascita, nelle principali città europee, di un nuovo concetto dell'alloggiare, quello rappresentato dal Grand Hotel.

## Lo sviluppo della rete ferroviaria e la conquista del tempo libero

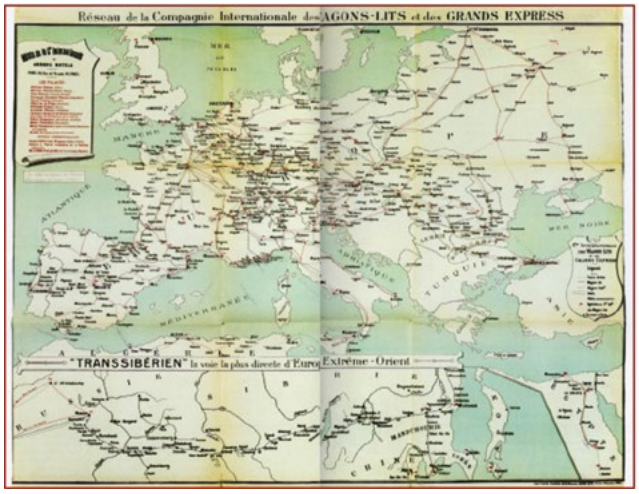
Le figure storiche di George Mortimer Pullman (1831-1897) negli Stati Uniti e di George Nagelmackers (1845-1905) in Europa rappresentano il passaggio dalla rivoluzione dei trasporti attuata con lo sviluppo delle ferrovie, alla democratica acquisizione del tempo libero come elemento specifico di una nuova classe dirigente, la borghesia. Tale rivoluzione introduce due concetti che saranno identificati con questo cambiamento, il lusso come valore qualificante del viaggiare e il tempo libero, intimamente legati, e assunti come concetto assoluto ancora oggi.

Infatti, il tempo libero «non si dava nella concezione dell'*Ancien Régime*, in quanto una sola era la classe che dominava il tempo: l'aristocrazia» [Amendolagine 2010, 5].

È la borghesia che ha il concetto di tempo perso, in quanto il suo destino è il lavoro, o meglio, l'impegno nel lavoro che le dà un senso come classe politica, come classe vincente. Sarà la conquista del tempo libero il segno del superamento dell'iniziale borghesia morale, che trovava solo nel tempo del lavoro la ragione del suo trionfo. Questo determinerà la sua trasformazione in neo-aristocrazia la quale, prima del 1850 si spostava fra i centri di cura e svago fra cui primeggiavano Turnbridge Wells, Bath e Brighton in Inghilterra o i centri costieri della Normandia, legando la villeggiatura ai centri di cura balneari, alpini o climatici [Zucconi 2015, 101].

Tale conquista sociale avvenne non attraverso l'acquisizione di privilegi ma tramite la spinta dell'investimento nella modernità e nella produzione industriale. Il tempo libero divenne, così, il segno del progresso: non contrapposto al lavoro e all'impegno professionale, ma elemento di qualità esso stesso. Ecco che il grande sviluppo della ferrovia incarnò molti valori della borghesia affermata, prima attraverso la presa di possesso dello spazio – le grandi distanze ridotte per il trasporto merci o di uomini come massa lavoro – poi con la possibilità di "occupare" nuovi territori non con truppe, ma con viaggiatori, i quali acquisirono il diritto al tempo libero, costruendo la ferrovia per impossessarsi dello spazio. Ecco che George Pullman, dopo un viaggio da Buffalo a Westfield, comprese che, oltre a collegare le città fra loro, la ferrovia doveva essere in sé un momento qualificante della vita di colui che viaggiava; il viaggio non doveva livellare la qualità della vita, ma al contrario sottolineare le differenze. Offrire qualità, anzi, alta qualità, fu il nuovo modo di affermarsi socialmente come classe dominante. In questo concetto il

lusso, un tempo, aristocratico viene messo a disposizione di chiunque, a condizione di avere, anche per breve tempo, la possibilità economica di accedervi.
Questo mondo, attraverso i lussi su cui investirono George Pullman e George Nagelmackers, divenne il "bel mondo", il quale non aveva dimora ma si disperdeva e concentrava seguendo mode, costumi e calendari mondani in luoghi collegati o disposti lungo la rete ferroviaria. Questa nuova classe sociale, affermata, viaggiava così su vagoni che sfrecciavano con una velocità pochi anni prima impensabile, tra territori immensi e storicamente irraggiungibili. L'aumento della rete ferroviaria, i vagoni di lusso e i grandi alberghi sono, quindi, fra loro indissolubilmente uniti nel determinare la nascita del tempo libero come unico atto dell'affermazione dell'Io nel trionfo della borghesia occidentale. A dimostrazione di questa annotazione storica è necessario constatare che, benché la ferrovia come rete di trasporti a scala territoriale e transnazionale fu invenzione europea, il suo forte sviluppo e la correlata nascita del grande albergo, non come momento isolato alla ricettività ma in quanto elemento di un sistema territoriale, fu specificatamente statunitense [Coudert, Knepper, Toussirot 2009].
La ferrovia nacque in Gran Bretagna nel 1825 [Pecheux 1970], con la linea che congiungeva in Scozia Stockton a Darlington, distanti fra loro 32 chilometri. Essa era pensata solo come trasporto ed ebbe come elemento fondante la constatazione secondo cui spostando, a 20 chilometri all'ora, un alto numero di persone, il costo procapite sarebbe stato nettamente inferiore a quello pagato per una diligenza. Con la linea Liverpool-Manchester di due anni successiva [Taylor 1832], il processo di collegamento ferroviario divenne irreversibile in tutta Europa. In Francia nel 1832, in Germania e Belgio nel 1835, in Russia nel 1837, in Austria nel 1838, in Italia e Olanda nel 1839, in Danimarca e Svizzera nel 1847, in Spagna nel 1848. Nel medesimo periodo i grandi hotel internazionali non si erano ancora strutturati sul territorio europeo, a meno di quelli presenti nelle grandi città come Parigi, Londra o Vienna [Pecheux 1970].
Gli Stati Uniti iniziano nel 1829 con una locomotiva importata dall'Inghilterra; l'anno successivo viene costruita la prima locomotiva statunitense, che congiunge Baltimora e Le Ellicotts Mills nel Maryland tra loro distanti tredici miglia. Lo sviluppo statunitense fu sconvolgente, milleseicento chilometri nel 1835, settemila nel 1845. In quell'anno la Svizzera non aveva ancora costruito una ferrovia. Nel 1855 i chilometri erano ventottomila e nel 1860 raggiunsero i cinquantamila [Freeman Allen 1952, 78].
Attorno a questa nuova forma di circolazione di merci e persone si vennero a costituire, anche, i grandi patrimoni famigliari come quelli dei Morgan, dei Vanderbilt o dei Rothschild in Europa. Sempre oltre oceano, quest'innovazione fece nascere la figura dei capitani d'impresa, i quali diedero a loro volta impulso a nuovi progetti in campo architettonico, a strutture finanziarie e manageriali che si attesteranno nei decenni seguenti plasmando le città e i territori legati dalla ferrovia. S'inserisce in questo contesto la storia di vari personaggi, tra cui Giacomo Ceconi, capitani d'impresa legati allo sviluppo ferroviario e infrastrutturale in Europa. Alla fine dell'Ottocento le gerarchie economiche e sociali tra i diversi paesi si rispecchiarono nell'estensione delle rispettive linee ferroviarie [Amendolagine 2010, 6].

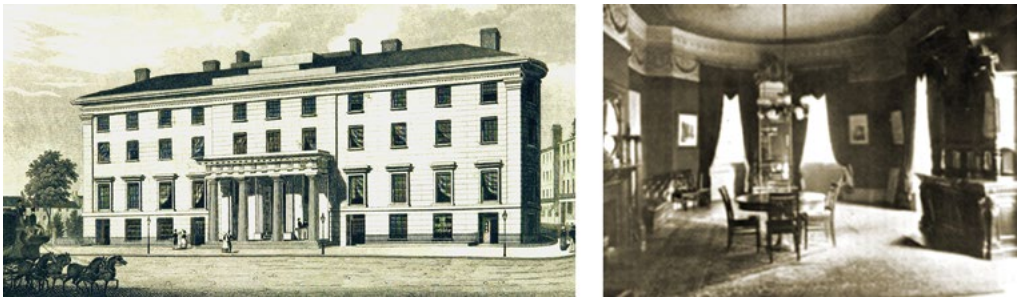






**1:** Sistema ferroviario europeo nella seconda metà del XIX secolo. A sinistra: rete ferroviaria della Compagnie Internationale des Wagons-Lits prima del 1860 [Amendolagine 2010]; a destra: locandina pubblicitaria dell'Orient Express [Archivio privato].

La carta d'Europa delle ferrovie prima del 1860 (Fig. 1) mostra in maniera chiara l'arretratezza industriale dell'Italia preunitaria composta da piccoli stati e rivela il vuoto esistente nella rete ferroviaria della Penisola, dalla pianura Padana verso il sud, rispetto alla Mitteleuropa. Questo traccia il filo rosso che divide, al di là di alcune eccellenze distribuite storicamente sul territorio, il nord con il suo futuro industriale e il sud, apparentemente senza destino.
Le ferrovie furono portatrici di per sé di industrializzazione e, arrivando anche in aree senza volani di sviluppo, portarono una nuova forma di economia, come il turismo, trasformando località anche poco conosciute in mete ricercate da coloro che disponevano di tempo libero. Ovunque nel mondo, dalle capitali ai luoghi in cui la natura era incontrastata, si svilupparono strutture ricettive, grandi complessi balneari e i Grand Hotel dei primi anni del Novecento.
Questa mentalità si sviluppò dapprima soprattutto negli Stati Uniti, dove fu ampliata la linea ferroviaria e una società più aperta cercò di migliorare la qualità della vita per un numero maggiore di cittadini, abbassando anche i costi di questi servizi.
Sarà in America che il palcoscenico sociale offerto dai Grand Hotel troverà il suo primo sviluppo, prima indipendentemente dai trasporti e poi, in una forma sempre più legata alla ferrovia. Infatti, si dovette attendere il 1829 per vedere l'inaugurazione del Tremont House di Isaiah Rogers a Boston (Fig. 2). Un Grand Hotel di 170 camere, un ristorante con cuoco francese, salotti e spazi riservati alle signore: un prototipo. Una pubblicazione nel 1830 di William Eliot, attraverso illustrazioni architettoniche, rivelò il metodo progettuale ed ebbe un tale successo da essere più volte rieditata [Rogers, Havard 1830]. Il Tremont House divenne "modello" per molti alberghi di lusso nel successivo cinquantennio anche e soprattutto in Europa.

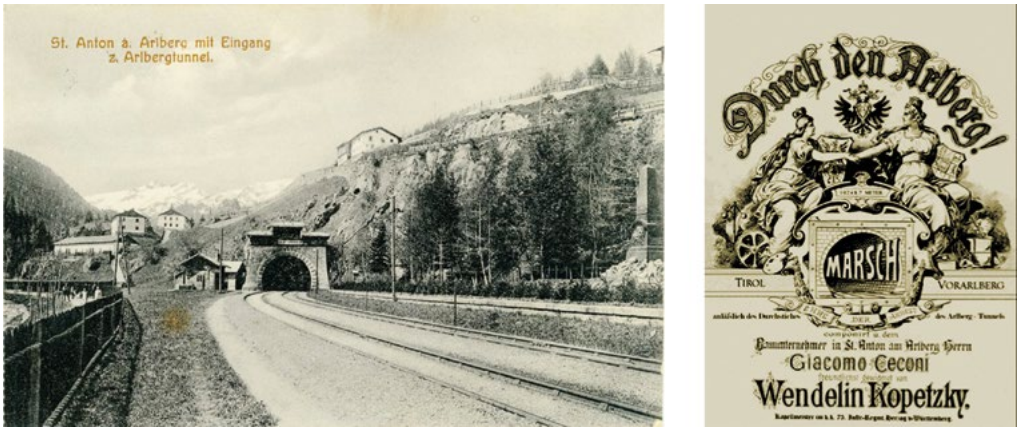


**2:** Tremont House, Boston. A sinistra: incisione raffigurante il fronte principale; a destra: fotografia dell'interno [in *The History and Topography of the United States* 1834].

Nacque dentro al Grand Hotel uno spazio nuovo, un tempio laico che divenne la piazza privata dove si incrociavano i destini di questi passeggeri, di questi viaggiatori moderni: la *hall*. Molte sono le invenzioni che si sprigionano dallo spirito di conquista proprio della cultura della strada ferrata. Un magnate delle ferrovie statunitensi, Henry Flagler, socio dei Rockefeller nella fortunata avventura in campo petrolifero, inventò la "triade" treno di lusso, albergo di lusso e attività balneare [Bramson 2002].
Non furono solo questi modelli a cambiare il modo di vivere il turismo, ma soprattutto il sistema della ricettività che divenne una costante culturale e sociale, con un forte indotto economico, rivoluzionario soprattutto negli stati europei [Amendolagine 2010, 8]. Tale fenomeno trovò il senso della sua dislocazione e della sua affermazione economica a partire dal sistema della rete ferroviaria. Nella sola Svizzera, con enormi difficoltà logistiche nell'attivare la rete ferroviaria, si passò da 1693 alberghi a 3585 tra il 1894 e il 1912 [Freeman Allen 1952].
Per lo sviluppo dell'insieme dei grandi alberghi fu necessario che la vecchia Europa venisse coinvolta da un nuovo fenomeno, un ulteriore frutto di quest'epoca e delle ferrovie transnazionali: le Expo Universali. Alla Paddington Station nel 1851, in occasione dell'esposizione di quell'anno, fu costruito da P. Hardwich il Great Western Hotel, il primo Grand Hotel europeo [Denby 1998, 49]. Grandi alberghi e stazioni ferroviarie segnarono l'urbanesimo delle metropoli e delle città di provincia. Nelle vicinanze della Victoria Station furono edificati a Londra nel 1860 il Grosvenor e, tra il 1863 ed il 1864, il Charing Cross [Denby 1998, 50-51]. Nel 1862, per le folle dell'esposizione Universale, si costruì il Langham, il primo con criteri statunitensi, 400 camere, un auditorium per il corpo diplomatico, due biblioteche e un ascensore. Da sottolineare che l'imponente edificio era per buona parte in stile neogotico con assonanze estetiche di gusto italiano, come sarà pochi anni dopo il Castello di Pielungo di Giacomo Ceconi [Bulfone Gransinigh, Cecconi 2010].
Il Grand Hotel europeo, nato come succedaneo della dimora storica patrizia, doveva attuare una ulteriore rivoluzione, divenire modello per l'antica e nuova aristocrazia che frequentando i medesimi ambienti fu traghettata verso quel periodo, non a caso, chiamato *Belle Epoque* [Amendolagine 2010, 9].

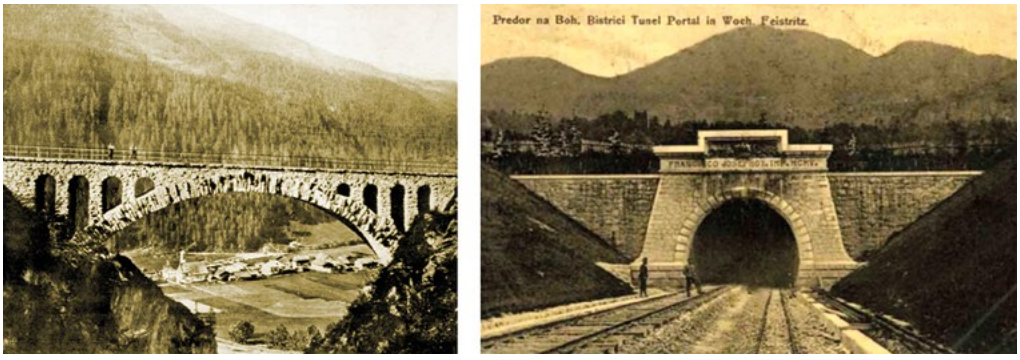
## Il caso di Giacomo Ceconi, impresario illuminato

Ceconi, nato a Pielungo oggi provincia di Pordenone da una famiglia di umili origini, riuscì con l'ingegno e il proprio lavoro a elevarsi socialmente grazie a numerose opere eseguite soprattutto per l'Impero Asburgico. Trascorsa l'infanzia sulle montagne friulane, a diciotto anni si recò a Trieste per imparare l'arte di muratore. Qui, per mantenersi agli studi, di giorno lavorava come manovale mentre la sera frequentava una scuola di disegno e vari corsi d'arti e mestieri [Chiandotto 2009]. Dopo aver ottenuto la qualifica di muratore, a partire dal 1857 [Chiandotto 2009], iniziò ad assumere in proprio dei piccoli lavori edili che gli permisero di farsi conoscere nell'ambiente e di entrare in contatto con ditte specializzate negli impianti ferroviari.
Dedicandosi sempre più all'attività in campo ferroviario riuscì ad acquisire abilità che gli permisero di accedere a concorsi per la realizzazione di importanti infrastrutture nei territori dell'Impero austroungarico. La prima opera in cui fu impegnato, con un gruppo di operai alle sue dipendenze, fu la costruzione del viadotto ferroviario in pietra di Borovnica, in Slovenia, sulla linea ferroviaria Trieste-Lubiana-Vienna [D'Andrea, Vigevani 1993].
In seguito, fu sempre più impegnato nella realizzazione sia delle infrastrutture prettamente legate alle linee ferroviarie sia nella costruzione delle stazioni presenti lungo questi tratti. Alcune realizzazioni furono i fabbricati lungo la linea Sopron-Szombathely in Ungheria nel 1865, le stazioni di Vipiteno, di Colle Isarco, del Brennero e di Gries – oltre il Brennero – nel 1866, quelle sul tratto Kreuzstätten-Mislitz, Bassa Austria, e Hrošovany-Znojmo, in Boemia, nel 1869-1871, quelle di Fiume e di San Pietro del Carso nel 1872-1875, quelle di Tarvisio e di Pontebba nel 1877-1879, il tronco ferroviario di collegamento della Baviera, Reden, al confine con la Boemia e in fine la linea Tàbor-Hornì Cerekev con il viadotto di Cervena nel 1885-1887, con la notevole altezza di 67 metri e realizzato senza ausilio di armature [Dri 2011].
È del 1880 l'opera infrastrutturale (Fig. 3) che segnerà la fama e l'avvenire di Ceconi; in tale data egli affrontò, assieme ai fratelli Lapp, il traforo dell'Arlberg [Pasualis 1984;




**3:** Il traforo dell'Arlberg. A sinistra: cartolina del 1910; a destra: manifesto celebrativo [Archivio privato].

D'Andrea, Vigevani 1993]. Data la difficoltà dell'impresa e il dispendio di mezzi ed energie, la direzione delle Ferrovie statali austriache stabilì una penale di ottocento fiorini per ogni giorno di ritardo nella consegna dell'opera; riuscì a terminare la tratta ferroviaria e il traforo molti giorni prima della data ufficiale di consegna accaparrandosi così il premio che consisteva, parimenti, in ottocento fiorini per ogni giorno di anticipo. In tale circostanza, vista l'eccezionalità dell'impresa, l'Imperatore volle ricompensare il capomastro friulano concedendogli il titolo di Nobile del Sacro Romano Impero con il predicato di Montececon [Chiandotto 2009; Dri 2011].
A seguito della fama raggiunta Ceconi venne chiamato anche per lavori portuali sia a Trieste sia in Sardegna ma, dopo poco tempo, ritornò ad occuparsi di infrastrutture ferroviarie con il Wocheiner Tunnel, che collegava Podbrdo con Bohinjska Bistrica (Fig. 4). Questo impianto, lungo circa sei chilometri, avrebbe collegato il Litorale con la Carinzia. Pur nelle difficoltà date dal terreno carsico, il cantiere proseguì velocemente e l'impresa riuscì, anche in questo caso, a consegnare l'opera con tre mesi d'anticipo [Dri 2011]; il primo treno transitò l'11 novembre del 1905.
Grazie al premio per la consegna anticipata anche di quest'ultima opera, Ceconi, decise di finanziare la realizzazione di una via di comunicazione lunga undici chilometri che collegasse Pielungo agli altri centri della pedemontana pordenonese. La strada, realizzata con qualche difficoltà, fu dedicata alla Regina Margherita (1851-1926) e conclusa nel 1891 [Chiandotto 2009; Dri 2011]. Grazie a questa e a molte azioni filantropiche, anche il Re d'Italia Umberto I (1844-1900) volle premiare la figura e l'ingegno di Ceconi conferendogli il titolo di Conte [Zanini 1964; Chiandotto 2009].
Come una folta schiera di uomini che si fecero da soli, Ceconi mostrò un'incredibile serie di capacità che gli permisero di elevarsi socialmente e d'inserirsi, oltre che nel mondo delle infrastrutture, sopratutto ferroviarie anche in quello, nuovo, delle Expo, dei Grandi Alberghi, della società internazionale del tempo libero.
La sua elevazione all'aristocrazia non è solo sinonimo di una volontà di conferma della dignità sociale raggiunta, ma è anche il segno che l'imprenditore era riuscito ad andare oltre l'accumulo dei capitali, che aveva potuto farsi strada nel campo di quell'impresa che richiedeva sia conoscenza scientifica sia rischio di capitali. Da questa avventura ne




**4:** A sinistra: ponte Wäldlitobel della ferrovia dellArlberg a Klösterle, fotografia prima metà XX secolo; a destra: tunnel della Ferrovia Transalpina tra Wochein Feistritz a Podbrdo [Archivio privato].



**5:** A sinistra: Imperial Hotel a Vienna, costruito nel 1873, fotografia fine XIX secolo [Archivio Storico Imperial Hotel]; a destra: prospetto di Palazzo Ceconi a Graz, elaborato di progetto [in Chiandotto 2009].

uscì con un curriculum imprenditoriale che lo vide presente in buona parte dell'Impero Asburgico e oltre, sia verso il nord Europa sia verso il Mediterraneo fino in Sardegna.
In questo senso anche le dimore di Ceconi proiettano nello spazio le tematiche del suo impegno di imprenditore: il Palazzo a Graz, la Villa Ceconi a Gorizia e il Castello di Pielungo. Soprattutto il Palazzo di Graz, costruito nel 1875 [Amendolagine 2010], ha come modello il Palace Hotel europeo, il Grand Hotel de la Gare, di cui Ceconi conosceva sicuramente l'estetica e soprattutto il funzionamento. Infatti, l'edificio residenziale, voluto da Ceconi a Graz, si raccorda più agli Hotel Imperial e Britannia presenti a Vienna, costruiti qualche anno prima, piuttosto che ai palazzi che sorgeranno lungo il Ring della stessa città (Fig. 5). Pur con rimandi al lessico classico, nella facciata, con la serrata successione delle bucature poste rigorosamente in simmetria e con una gerarchia fra loro appena accennata, l'edificio voluto dal Ceconi non rimanda alla tipologia del palazzo in stile ma più decisamente alle soluzioni assunte dalla recettività di lusso [Amendolagine 2010].
L'architettura con cui egli volle lasciar memoria di sé, il castello di Pielungo, è il frutto di una sommatoria di progetti che corrispondono alle diverse istanze di un imprenditore desideroso di dimostrare la cultura raggiunta, la posizione sociale e, soprattutto, la sua italianità. Anche quest'opera, così come il palazzo di Graz e, si potrebbe dire, le infrastrutture a cui si era dedicato durante tutta la vita, fu realizzata utilizzando le tecnologie più avanzate.
Quando Ceconi ideò l'ambizioso progetto di dare forma turrita e merlata alla sua dimora gentilizia –l'ultima e la più significativa rispetto all'imponente palazzo dove visse a Graz e alla bella villa classicheggiante di Gorizia – era giunto a quello che si può definire il momento apicale di un percorso imprenditoriale ed umano straordinario. È un castello costruito sul luogo natio, ma del castello non ha nessun aspetto logistico, si dà visivamente come accessibile, si dispone più in una scenografia da villa che da maniero arroccato. Si presenta come un insieme di edifici sorti in tempi diversi a simulare l'alternanza e la sovrapposizione della Storia, caratteristiche tipiche dell'architettura ossidionale medievale; coinvolge tutto l'intorno, piegandolo a unico disegno, fino a vanificare il gioco degli accostamenti e delle sovrapposizioni ed emergere così in tutta la sua modernità, la sua contemporaneità [Amendolagine 2010; Bulfone Gransinigh,

Cecconi 2010]. Occorre sottolineare che, essenzialmente, sono due le tipologie fondamentali d'intervento riscontrabili in architetture del genere: in alcuni casi si tratta di rimodellamenti di antichi castelli, secondo i dettami del linguaggio formale dell'epoca, il neogotico, orientato a un modello medievale idealizzato e reinterpretato anche attraverso metodologie costruttive e materiali moderni, che lo resero contemporaneamente uno stile innovativo.
In altri casi, tra i quali si colloca il castello di Pielungo, si tratta di edifici eretti in sostanza *ex novo*. In entrambi gli ambiti la volontà di far rivivere le imperiture architetture degli antichi castelli produrrà inevitabilmente nostalgici revival. Il romanticismo ottocentesco opponeva alla crisi dei valori tipica del maturo Settecento, un approdo sicuro nella storia, nel passato, reso attuale come riscoperta di ideali autentici in cui credere con fiducia nuova. Appropriatamente Guido Zucconi scrive che i castelli ottocenteschi rappresentano un «soggetto ad alta densità emotiva» [Zucconi 1997, 207].
Tutte le soluzioni decorative di facciata, comprese le sculture che segnano l'ingresso, svelano immediatamente all'ospite l'anima pacifica di questa ironica e gentile macchina da guerra. Il castello è il sunto della sua esistenza; è contemporaneamente villa e macchina agricola: viene, infatti, creata una azienda agricola di 1.200 ettari e con questa formula si programma lo sviluppo dell'intorno con un occhio rivolto verso uno sviluppo imprenditoriale turistico [Amendolagine 2010]. Senza nostalgia antiurbana e alcun desiderio d'impossibili Arcadie, il castello fu attrezzato con la tecnologia più avanzata, come un grande albergo e come tale di fatto si dà al di là della sua apparente immagine neo-medioevale. In fondo, rispetto ai molti castelli revival contemporanei, veri e propri inni alla nostalgia, elevati da imprenditori di successo in Italia e all'estero, questo di Pielungo si impone per essere stato dislocato da Ceconi in una area idealmente "inarrivabile" e di contro per aver imposto alla natura, agli uomini, alla comunità di renderlo accessibile costruendo, in parte a sue spese, la strada di accesso dedicata alla Regina Margherita [Chiandotto 2009; Amendolagine 2010; Bulfone Gransinigh, Cecconi 2010].

## Conclusioni

La figura di Giacomo Ceconi diviene un simbolo del cambiamento attuato dalla ferrovia in Europa e può essere analizzata quale promotrice del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema di trasporti ferroviari internazionali. La stretta relazione fra trasporti, infrastrutture e turismo, a cavallo fra XIX e XX secolo segna, quindi, non solo l'economia ma, più in generale, plasma la visione di un periodo che avrà la sua massima espressione nella *Belle Epoque* e nella tipologia del Grand Hotel.
L'insieme di questi fattori sarà alla base di una prima globalizzazione delle tipologie architettoniche quali quelle dell'albergo di lusso che, costruito in varie località, soprattutto marine e montane vedrà, con i primi decenni del Novecento, stabilizzarsi la sua tipologia.

## Bibliografia

AMENDOLAGINE, F. (2010). *L'attività del conte Ceconi inquadrata quale promotore del turismo moderno attraverso lo sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari internazionali*, in *Il castello di Pielungo: la dimora di Giacomo Ceconi (1833-1910). Un imprenditore oltre tutti i confini*, a cura di F. Amendolagine, Spilimbergo, Graphistudio, pp. 5-18.

BRAMSON, S.H., (2002). *Speedway to Sunshine: The Story of the Florida East Coast Railway*, Erin, the Boston Mills Press.

BULFONE GRANSINIGH, F., CECCONI, F. (2010). *Il castello Ceconi: riferimento del territorio e delle prospettive di sviluppo economico e culturale in correlazione con analoghi episodi nel neogotico*, in *Il castello di Pielungo: la dimora di Giacomo Ceconi (1833-1910). Un imprenditore oltre tutti i confini,* a cura di F. Amendolagine, Spilimbergo, Graphistudio, pp.19-38.

CHIANDOTTO, V. (2009). *La favola diventata verità. Giacomo Ceconi di Montececon, impresario e conte*, Pordenone, Associazione Culturale "Aldo Moro".

COUDERT, G., KNEPPER, M., TOUSSIROT, P.Y. (2009). *La Compagnie des wagons-lits: Histoire des véhicules ferroviaires de luxe*, Auray, La vie du rail.

D'ANDREA, L., VIGEVANI, A. (1993). *Giacomo Ceconi: un impresario friulano*, Udine, Grafiche Filacorda.

DENBY, E. (1998). *Grand Hotels: Reality and Illusion*, Londra, Reaktion Books.

DRI, G. (2011). *Giacomo Ceconi di Montececon*, in *Nuovo Liruti. Dizionario biografico dei friulani*, v. I, a cura di C. Scalon, C. Griggio, G. Bergamini, Udine, Forum.

FREEMAN ALLEN, G. (1952). *Railways, Past, Present and Future*, London, Orbis Publishing.

PASUALIS, T. (1984). *Il traforo ferroviario dell'Arlberg in Austria costruito un secolo fa da Giacomo Ceconi*, in «R.tec», 3, pp. 31-37.

PECHEUX, J. (1970). *La naissance du rail europeen 1800-1850*, Parigi, Berger-Levrault.

ROGERS, I., HAVARD ELIOT, W. (1830). *Description of Tremont. Whit Architectural Illustrations*, Boston, Gray and Bowen.

TAYLOR, T. (1832). *A history and description of the Liverpool and Manchester Railway*, Liverpool, Thomas Taylor.

ZANINI, L. (1964). *Il Conte Giacomo Ceconi di Montececon*, rist. anast., Udine, Arti Grafiche Friulane.

ZUCCONI, G. (1997). *L'invenzione del passato. Camillo Boito e l'architettura neomedievale*, Padova, Marsilio.

ZUCCONI, G. (2015). *Ferrovia e villes d'eaux: tre casi di studio* in *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, a cura di F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri, Milano, FrancoAngeli, pp. 101-120.

# L'ARRIVO DELLA FERROVIA NELLE AREE INTERE DEL MERIDIONE D'ITALIA: IL CASO DELL'AVELLINO-ROCCHETTA E DELLA STAZIONE DEL CAPOLUOGO IRPINO

Consuelo Isabel Astrella

*Abstract*

*Built in the second half of the 19th century to expand the railway network and to stimulate the economy in southern Italy, the Avellino-Rocchetta railroad is a key example of how political interventions impeded the full economic growth promised by the railway infrastructure. The Avellino station embodies the lack of long-sightedness in the adopted strategies and the incompleteness of the railway network in the internal areas, so that now it has been rebuilt and placed at the edge of the city.*

*Keywords*

*Railway; Avellino-Rocchetta; Station*

## Introduzione

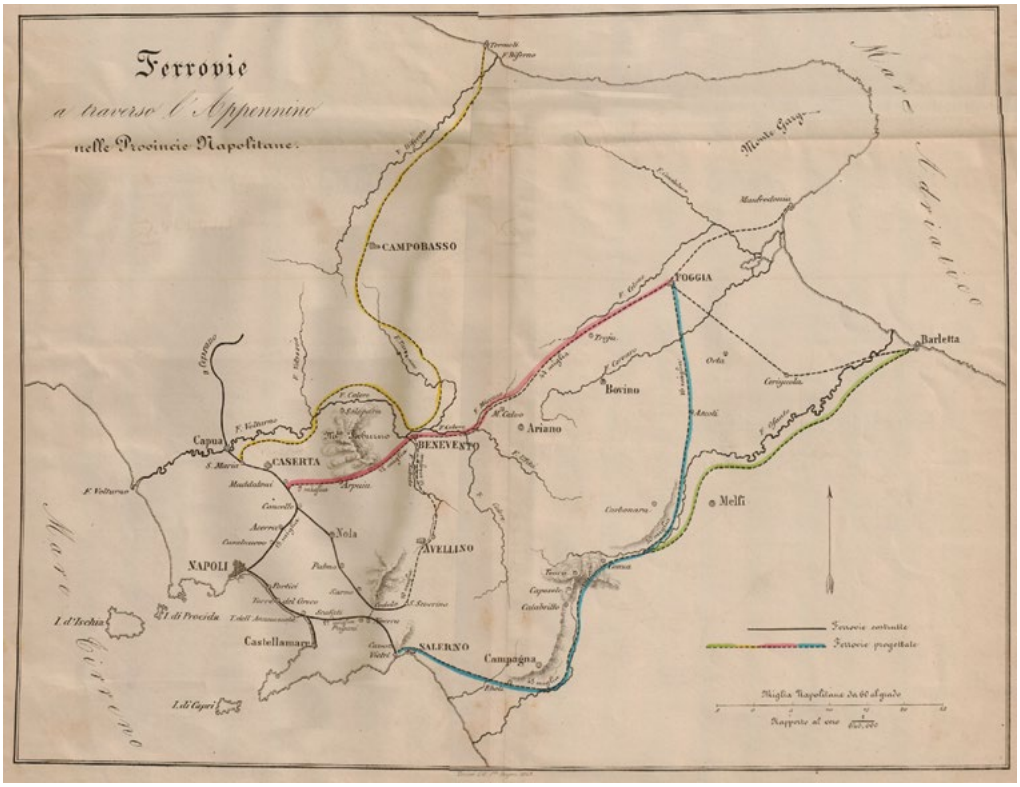
La realizzazione di un sistema ferroviario capillare ha rappresentato la sfida – ancora oggi solo in parte vinta – dell'Italia della seconda metà del XIX secolo. Se la ferrovia ha costituito un mezzo capace di migliorare i commerci e di incrementare gli scambi, non solo commerciali, comportando la crescita delle città da essa toccate, è altrettanto vero che non sempre la realizzazione di tale sistema infrastrutturale ha ottenuto gli esiti sperati. La ferrovia, considerata ancora fino ai primi del Novecento fattore di sviluppo e volano dell'economia dei territori, in alcuni casi ha comportato la modifica di quegli stessi luoghi da essa attraversati a causa della scelta di direttrici preferenziali di attraversamento. Allo stesso modo, quando la ferrovia ha raggiunto anche le aree interne, a causa della conformazione orografica del suolo e della collocazione dei nuclei urbani storicamente arroccati sulle colline, il suo effetto è stato la creazione di nuove polarità, i paesi scalo. Tali osservazioni risultano ancora più valide per il Meridione d'Italia dove la costruzione di una rete ferroviaria capillare non ha mai raggiunto un pieno compimento.
Un caso emblematico è quello della linea Avellino-Rocchetta S. Antonio, nata con lo scopo di sollevare l'economia del Mezzogiorno e migliorare il trasporto dei prodotti agricoli lungo la trasversale appenninica che congiungesse i due mari. Le pressioni locali, le scelte politiche e il tracciato produrranno effetti diversi.

© Aisu International 2020

Analogamente alle sorti di questa linea anche la storia della stazione ferroviaria di Avellino rappresenta l'incompiutezza di un sistema ferroviario tronco e la mancata lungimiranza nelle scelte politiche del tempo che tuttavia hanno modificato l'assetto della città e dei luoghi attraversati dalla ferrovia.

## Lo sviluppo della rete ferroviaria nell'Italia meridionale di fine Ottocento

La decisione di costruire la ferrovia Avellino-Rocchetta S. Antonio scaturisce come un tardivo esito del lungo dibattito intrapreso nella seconda metà dell'Ottocento per la realizzazione di una rete capillare di ferrovie secondarie che si congiungesse, secondo una metafora organicista, alla principale rete arteriale della penisola. All'indomani dell'unità d'Italia, infatti, il divario tra il reticolo ferroviario costruito a settentrione, già piuttosto esteso e ramificato poiché nato per favorire il trasporto delle truppe militari al fronte [Maggi 2003, 52], e le sparute ferrovie meridionali di progetto o in costruzione appariva piuttosto stridente.
Nel 1861 l'Italia meridionale era quasi totalmente priva di ferrovie, fatta eccezione per quei tracciati gravitanti attorno alla capitale borbonica – le cosiddette ferrovie napoletane – come la linea costiera tra Napoli e Salerno o quelle interne da Napoli sino a Capua e Mercato San Severino, di cui, per quest'ultima, erano già previsti studi di prolungamento sino ad Avellino [Ogliari 1975, 404]. Il necessario collegamento tra la rete settentrionale e le arterie ferroviarie meridionali, ancora tutte da costruire, fu sancito da un'apposita Commissione costituita dal Ministero dei Lavori Pubblici solo nel marzo 1861. Le decisioni della Commissione decretarono la costruzione di due linee costiere principali: una tirrenica, come prolungamento della ferrovia che da Genova, passando per Roma, arrivasse a Napoli e poi a Salerno per raggiungere la Calabria, e una adriatica che, congiungendosi con la linea per Bologna, da Ancona, passando per Termoli, giungesse sino ad Otranto. Oltre a queste principali direttrici nord-sud, la Commissione decretò anche la costruzione di quattro ferrovie trasversali di congiunzione tra le precedenti: due linee considerate "abruzzesi", da Pescara a Roma e da Napoli a Termoli, e due linee cosiddette "pugliesi", da Foggia a Napoli passando per Benevento e da Napoli alla Puglia attraverso le valli del Sele e dell'Ofanto [Ogliari 1975, 410]. A seguito delle prime convenzioni stipulate con ditte appaltatrici straniere, tuttavia, venne decretata la realizzazione solo di alcune linee proposte con la legge 134 del 1861. In particolare, fu data priorità alla costruzione della linea adriatica Ancona-Otranto e alle due trasversali da Ceprano a Pescara e da Napoli a Foggia passando per la valle dell'Ofanto, ovvero nel territorio ricadente nella provincia irpina [Ogliari 1975, 420]. Proprio dalla scelta di quest'ultimo tratto scaturiranno le vicende legate alla realizzazione della ferrovia Avellino-Rocchetta S. Antonio. Le sorti di questa linea furono profondamente legate alla situazione economica e politica dell'Italia post-unitaria. Con il riordino e la cessione a società private della realizzazione delle ferrovie concesse, la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, concessionaria delle linee trasversali, provvide, nel 1864, alla modifica di alcuni tracciati e all'abolizione delle due ferrovie succitate sebbene già concesse e in costruzione.

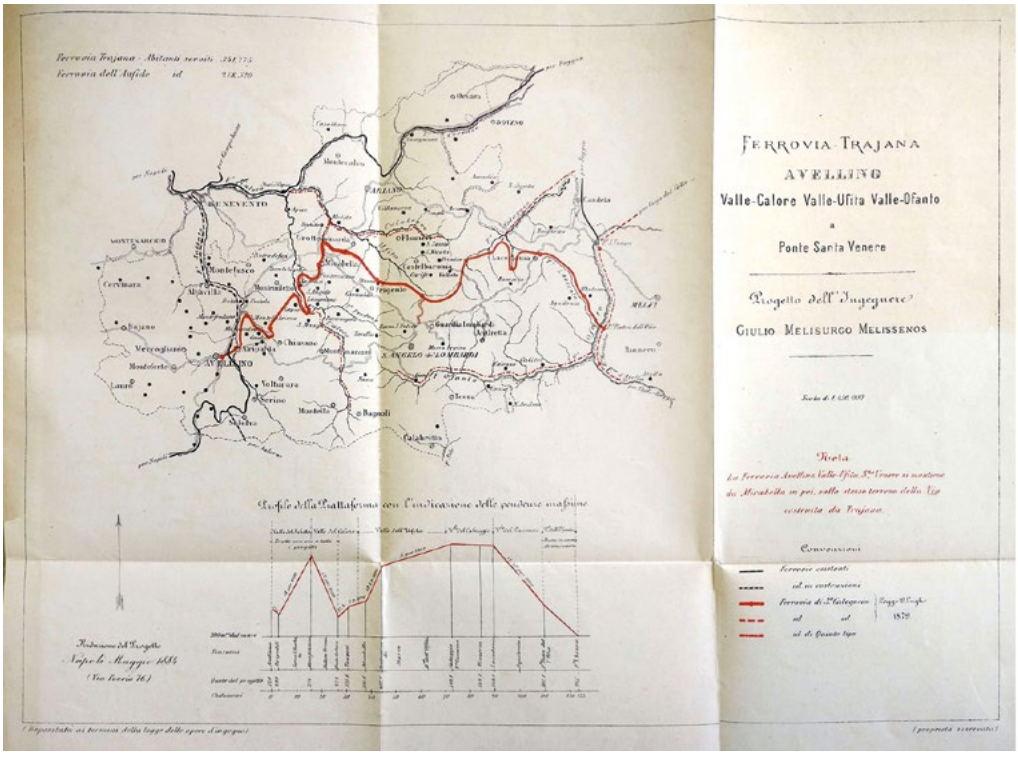



**1:** Mappa delle principali linee ferroviarie [in *Ferrovie a traverso l'Appennino nelle Provincie Napolitane* 1863].

In particolare, il nuovo progetto affidato alle ferrovie Meridionali prevedeva una nuova e unica trasversale che congiungesse Napoli con Foggia passando per Caserta e Benevento, biforcandosi poi lungo il Biferno per Termoli. Tale decisione era infatti dettata da scelte politiche del tempo che puntavano alla realizzazione prioritaria di una ferrovia tra Roma e Napoli, traslando così più a nord la posizione della trasversale tra i due mari, sebbene la motivazione ufficiale dell'abbandono delle tratte trasversali già concesse fu il loro ricadere in territori economicamente poco produttivi e dalla conformazione geologica che rendeva difficoltosa la realizzazione di opere infrastrutturali [de Majo 2006, 23-26].

Parallelamente, la necessità di incrementare i commerci tramite una rete ferroviaria nazionale e le scarse risorse statali portarono, già dal 1866, alla classificazione delle ferrovie da realizzarsi distinguendole tra nazionali e locali e suddividendole in differenti categorie che, in base al grado e all'importanza, avrebbero ottenuto maggiori finanziamenti pubblici. Tale distinzione fu sancita solo con la legge 5002 del 1879 che divideva le linee ancora da costruirsi in 4 categorie in base alle quali, col decrescere dell'interesse nazionale, diminuiva l'onere a carico dello Stato per la realizzazione aumentando, invece, quello gravante sui comuni e sugli enti locali coinvolti. Ciò portò quindi alla necessità di costituire consorzi tra questi ultimi per poter ottenere un sistema ferroviario. Tale legge,

tuttavia, delineava sommariamente i tracciati indicando solo le località imprescindibili per le quali sarebbero dovute passare le nuove ferrovie.
L'esercizio e la gestione di tutte le ferrovie della penisola furono invece affidati, con la legge 3048 del 1885, fortemente osteggiata, a due sole grandi società private: la Società per le Strade Ferrate Meridionali, che acquisiva anche la rete adriatica, e la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.
Il problema dell'importanza nazionale delle costruende trasversali appenniniche è fondamentale per comprendere gli equilibri finanziari e politici che portarono alla costruzione della linea Avellino-Rocchetta. Già negli anni '70 del XIX secolo, con l'abolizione della linea tra Foggia e Napoli passante per Salerno, già in costruzione, e lo spostamento della stessa più a nord, passando per Caserta e Benevento, gli amministratori di quest'ultima provincia sostennero fortemente l'importanza nazionale, e non solo locale, della linea ottenendo così maggiori finanziamenti statali [Ogliari 1975, 455]. Fu in tale occasione che i politici irpini e pugliesi riuscirono ad ottenere il prolungamento del tronco già costruito da Foggia a Candela fino a Ponte Santa Venere – originario nome della stazione di Rocchetta S. Antonio. L'idea era di ricreare un collegamento ferroviario attraverso l'Irpinia lungo il fiume Ofanto, riprendendo l'antico tracciato della via Appia, ricongiungendosi poi a Benevento piuttosto che a Salerno [Fortunato 1884, 70].




**2:** Progetto dell'Ingegnere Gulio Melisurgo Melissenos per la Ferrovia Trajana Avellino Valle Calore Valle Ufita Valle Ofanto a Ponte Santa Venere [in Melisurgo 1884].

Si può dunque notare come lo scenario e le decisioni politiche post-unitarie andarono a sconvolgere l'assetto dell'ipotizzato sviluppo di una rete ferroviaria capillare nel meridione d'Italia secondo un progetto già iniziato dal re Ferdinando II che aveva ordinato lo studio per una ferrovia da Napoli a Brindisi che congiungesse i due mari, prolungando la tratta già realizzata fino a Sarno e deviando poi, per suo espresso volere, verso Avellino lungo il tracciato della via delle Puglie [Melisurgo 1861, 8]. La scelta, invece, di puntare su Benevento come snodo ferroviario per la Puglia, isolava, di fatto, la provincia irpina svilendo il ruolo economico del suo capoluogo.

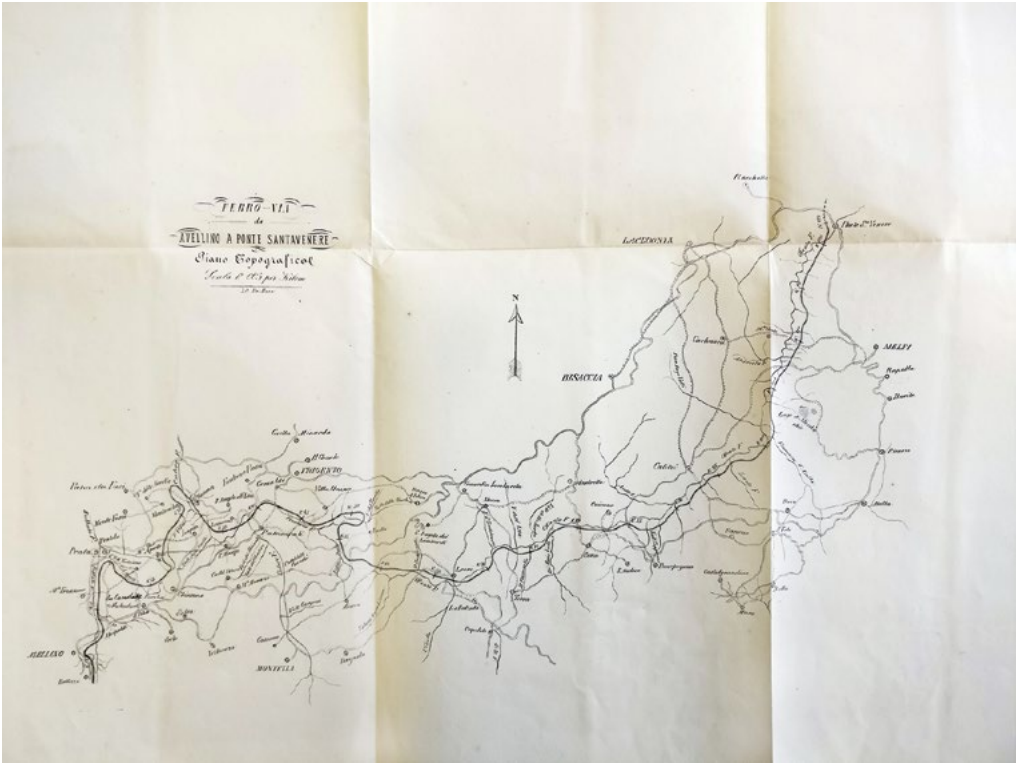
## Il caso della ferrovia Avellino-Rocchetta come emblema di uno sviluppo incompiuto

La necessità e l'importanza di una linea che collegasse la provincia irpina, agevolandone commerci e scambi tra i due mari, era ben nota già prima dell'Unità d'Italia. Negli anni '50 del XIX secolo fu concessa la ferrovia progettata dall'ingegnere Emmanuele Melisurgo che prevedeva un collegamento diretto tra Napoli e Brindisi che, con un tracciato diverso da quello che sarà poi realizzato ma ripreso in buona parte successivamente nei progetti del figlio Giulio, toccava molti comuni irpini fiancheggiando la valle dell'Ufita e poi dell'Ofanto.

A seguito delle alterne vicende politiche nazionali che portarono all'abolizione delle ferrovie già concesse e alla realizzazione di tratte differenti, tornò in auge l'idea di un collegamento ferroviario che scongiurasse l'isolamento della provincia irpina. Divenne quindi di notevole importanza il progetto degli anni '70 degli ingegneri Gargiulo e Adamo che proponevano una ferrovia a scartamento ordinario che congiungesse Ponte S. Venere con Benevento, e quindi con Napoli, passando per Avellino [Gargiulo; Adamo 1871, 3]. Tuttavia, fu solo grazie al sostegno degli onorevoli e politici irpini – tra cui si possono annoverare Francesco De Sanctis, Michele Capozzi e Serafino Soldi – che questo tronco di strada ferrata riuscì a rientrare tra quelle che la legge del 1879 definiva come ferrovie di quarta categoria. Grazie a questo ordinamento, infatti, lo Stato contribuiva in maniera sostanziale alla realizzazione delle ferrovie ivi indicate con contributi variabili in base alla categoria. Per tale motivo la sfida degli esponenti politici locali era di evidenziare l'importanza nazionale della tratta irpina puntando a ottenere un maggior contributo statale nella sua costruzione. La ferrovia veniva così sempre più sponsorizzata per un'auspicata ripresa delle aree interne, ricche di risorse ma ancora poco sviluppate, sebbene proprio la mancanza di un consistente settore commerciale e industriale poneva alcuni dubbi sui fondi necessari per la realizzazione dell'opera e sul futuro della stessa [Cremona 1868, 16].

La necessità di accordi tra le diverse realtà locali per recuperare i fondi necessari alla costruzione della linea fu tale che il tracciato fu spesso ridiscusso e cambiato, al punto che nel 1881 esisteva solo un accordo per la costruzione del tratto tra Candela e Ponte S. Venere, aperto nel 1884 [Fortunato 1884, 103]. La modifica nel tracciato delle cosiddette linee ofantine comportò lo spostamento dello snodo ferroviario da Fiumara di Atella a Ponte Santa Venere, rendendo quest'ultima un punto nevralgico di collegamento tra

Foggia e Melfi, in direzione nord-sud, e tra Avellino e Gioia del Colle in direzione ovest-est. A seguito di tale decisione si vennero così a costituire due distinte direttrici che fecero altresì perdere alla provincia irpina il supporto economico delle località delle Basilicata, interessate alla sola costruzione del tratto per Potenza passante per Melfi [AA.VV. 1884, 9]. Tutto ciò portò anche a una variante nel tracciato progettato dagli ingegneri Gargiulo e Adamo, assecondando le richieste dei comuni di Ariano e della Baronia che, vedendosi esclusi dai traffici commerciali, avevano già presentato un'ipotesi di variante, mai approvata, lungo il fiume Ufita. Il nuovo tracciato di progetto, più lungo e tortuoso, e quindi costoso, che sarà poi realizzato, avrebbe invece attraversato la valle del Calore, toccando anche i comuni di Taurasi, Bagnoli Irpino e Montella.
Tuttavia, a differenza della tratta da Candela a Potenza realizzata in breve tempo, l'iter burocratico della ferrovia Avellino-Ponte S. Venere fu più lungo e tortuoso, anche e soprattutto a causa dei contrasti interni alla provincia irpina dovuti a interessi locali. I dissapori e le difficoltà orografiche e geologiche nella realizzazione del tracciato furono tali che nel 1885 le Ferrovie Meridionali avevano approvato il progetto esecutivo del solo tratto tra Teora e Montemiletto [Melisurgo 1885, 13].
A complicare le sorti della ferrovia vi fu il suo trasferimento di competenza, decretato con la legge del 1888, dalle Meridionali alle Strade Ferrate del Mediterraneo, costituitesi




**3:** Ferdinando Gargiulo e Cristoforo Adamo, Ferrovia da Avellino a Ponte Santavenere piano topografico [in Gargiulo, Adamo 1871].

tre anni prima. Le differenti strategie messe in atto per la scelta del tracciato fecero da subito comprendere che, a dispetto di quanto riteneva la propaganda dell'epoca per l'ottenimento di finanziamenti statali, la linea non sarebbe mai andata oltre l'interesse locale. Con la progettazione della linea Avellino-Benevento veniva meno l'importanza dell'Avellino-Rocchetta a favore della linea per Foggia risultando, allo stesso tempo, più rapido il collegamento per Potenza da Salerno piuttosto che da Avellino. Per tale motivo, già nei progetti di verifica proposti dalla commissione delle ferrovie Meridionali, si puntava a un tracciato meno rettilineo che servisse al meglio l'Irpinia toccando più paesi possibile tentando così di compensare i costi di un tracciato più lungo rispetto a quello concesso nel 1879. Il progetto finale, tuttavia, lasciava trasparire le contraddizioni di una linea che, per rapidità di esecuzione e di esercizio, attraversava luoghi poco popolosi lungo le valli dei fiumi distanti alcuni chilometri dai centri abitati storicamente posti sui rilievi [Melisurgo 1884, 28].

Il tracciato della ferrovia Avellino-Rocchetta S. Antonio rappresentava, e forse ancora oggi rappresenta, la metafora della provincia irpina che non era riuscita a vedersi unita neanche a seguito dell'unità d'Italia. Le lotte tra le due fazioni, tra i comuni della valle dell'Ufita e quelli dell'area occidentale, gli stridenti localismi e gli apparentamenti politici si allontanavano dal sogno spesso espresso da De Sanctis di privilegiare il bene e lo sviluppo generale dovuto al passaggio della ferrovia.

A differenza del tortuoso iter per la scelta del percorso migliore, affinché non si disperdessero i vantaggi commerciali per la provincia irpina a favore del beneventano, la realizzazione della linea, a seguito dell'approvazione ottenuta nel 1889, fu piuttosto veloce, terminando con qualche mese di anticipo nel 1895. La costruzione fu divisa in tre tratti: da Monteverde a Rocchetta S.A. (14 km, 1892), da Avellino a Paternopoli (27 km, 1893) e da Paternopoli a Monteverde (78 km, 1895). A causa della conformazione orografica del territorio il progetto prevedeva la realizzazione di numerose opere come tunnel e gallerie che rendessero più breve il tracciato, affiancati a ponti e viadotti che superassero le valli dei fiumi Sabato, Calore e Ofanto. Nella maggior parte dei casi tali strutture rappresentarono delle vere opere d'arte dell'ingegneria realizzate con materiali e tecniche all'avanguardia per l'epoca [Pane 2008, 1295], ancora oggi testimonianze storiche del sapere costruttivo del tempo.

La ferrovia Avellino-Rocchetta S. Antonio, e in particolare la sua costruzione, aveva tuttavia contribuito allo sviluppo produttivo della sua area d'influenza. Per la realizzazione delle gallerie, delle strutture di contenimento nonché dei ponti in muratura vennero realizzati nuovi impianti produttivi con fornaci di tipo Hoffmann per la realizzazione di laterizi posti lungo la linea (Nusco e Calitri), o incrementando la produzione di quelli esistenti (Manocalzati) [Pane 2008, 1294]. Ciò nonostante i lunghi tempi di percorrenza della linea (circa sei ore da Avellino a Rocchetta S. Antonio) e l'assenza di strade di collegamento tra le stazioni della ferrovia e i centri abitati, raggiunti talvolta da strade carrozzabili solo agli inizi del Novecento nonostante la loro costruzione fosse agevolata già dalla legge del 1892, fecero ben presto comprendere che tale linea non avrebbe risollevato le sorti dell'economia del mezzogiorno né che il numero di traffici ne avrebbe a lungo garantito la sopravvivenza. Già agli inizi del Novecento il servizio prevedeva tre

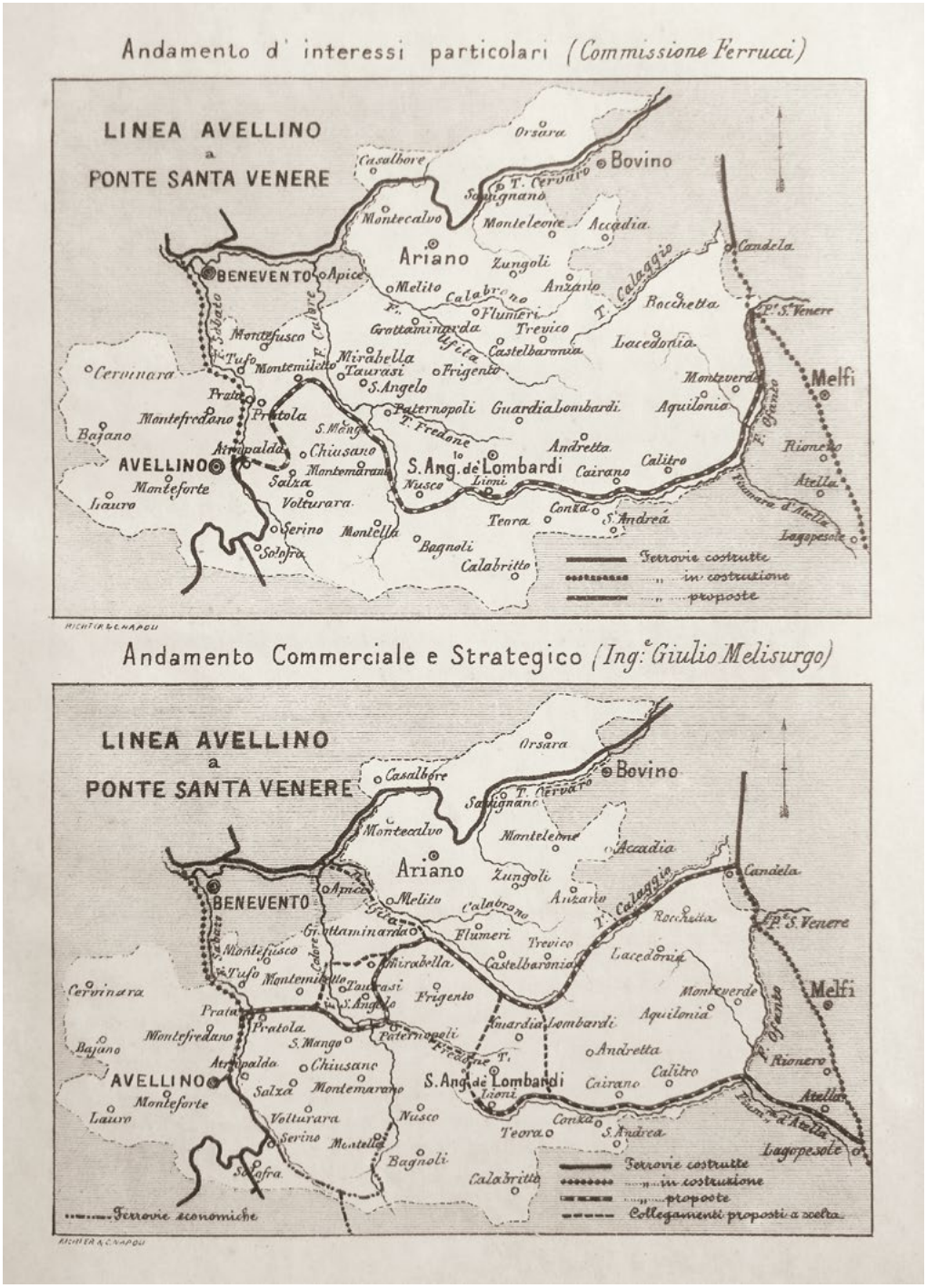
soli treni, mentre l'incremento di traffici nel secondo dopoguerra può dirsi legato più alle grandi emigrazioni che all'utilizzo della trazione diesel. Da ferrovia nata per portare benessere e sviluppo la linea è infatti divenuta l'epitome delle emigrazioni dei più giovani da un territorio che non riusciva a garantir loro un futuro. Dal 2010 il servizio è stato infatti sospeso e la ferrovia, ad oggi, vive una rinascita grazie al turismo lento e alla bellezza dei paesaggi da essa attraversati.

## La stazione di Avellino nello sviluppo urbanistico e infrastrutturale del capoluogo irpino

Anche la stazione di Avellino e la sua ubicazione all'interno della città, sebbene non strettamente connessa alla realizzazione della tratta Avellino-Rocchetta, rappresenta l'emblema di uno sviluppo disorganico in cui il sistema dei trasporti, su cui si intendeva fondare lo sviluppo economico della provincia, non era stato pensato in relazione all'espansione della città. Per la stazione era stato scelto un luogo che permettesse di avere anche un vasto scalo merci in previsione del congiungimento con altre linee. Per evitare così che il capoluogo irpino perdesse la sua centralità, si decise di collocare la stazione nel comune di Avellino, sebbene la scelta più logica per i collegamenti con Benevento e Salerno fosse in un'area più a nord o più interna. Il luogo, necessariamente ampio, fu individuato al di fuori della città consolidata, lungo l'asse della via delle Puglie in una località lungo le sponde del fiume Sabato e a confine col comune di Atripalda che si prevedeva di espansione anche grazie all'avvento della ferrovia. La stazione fu quindi inaugurata il 31 marzo 1879 quando la linea da Napoli, passante per Cancello e Mercato San Severino, raggiunse finalmente Avellino. L'edificio fu progettato come una stazione di transito anche per agevolare la costruzione del tronco per Benevento. Nonostante un discreto inurbamento dell'area circostante la stazione, in particolare nel Secondo dopoguerra, la sua posizione e la scarsità di traffici lasceranno la zona in una posizione periferica. Il problema della localizzazione della stazione e la sua posizione ai margini della città furono spesso ripresi già nel corso dell'Ottocento quando si ipotizzava, per un miglior e più efficiente collegamento con Napoli, di crearne una nuova in prossimità dei ruderi del castello longobardo [A.A. 1883, 6-8].
Il quartiere attorno alla stazione, che prenderà il nome di "ferrovia", sarà ulteriormente abbandonato a seguito del terremoto del 1980 a causa del quale anche il fabbricato viaggiatori originario fu ricostruito, nel 1984, perdendo i suoi caratteri tipici di uno stile architettonico rurale, spesso usato negli edifici ferroviari ottocenteschi di provincia, a favore di un'architettura più razionalista ma sovradimensionata rispetto ai traffici delle linee per essa passanti.

## Conclusioni

Gli effetti ottenuti nei territori interessati dal passaggio della linea Avellino-Rocchetta furono totalmente diversi dagli esiti sperati di ripresa e vivacità negli scambi nella




**4:** Giulio Melisurgo, Andamenti commerciali e strategici e nota geologica per la ferrovia Avellino-Ponte S.a Venere [in Melisurgo 1885].




**5:** La stazione di Avellino in una cartolina dei primi del '900 [in Pionati, Forgione 1989, 140].

provincia irpina. La ferrovia, piuttosto che divenire un veicolo per risollevare i commerci di territori economicamente depressi, finì per essere il mezzo di trasporto che agevolò l'emigrazione verso aree più vivaci e produttive. La stessa collocazione della stazione in un'area di prevista espansione, ai margini della città consolidata e a ridosso del suo nascente polo industriale, non riuscì ad influire sulle sue dinamiche urbanistiche e di espansione, rendendo il quartiere a ridosso di questa, anche dopo il crollo del polo industriale a partire dagli anni Novanta del Novecento, una delle aree periferiche della città. Probabilmente sia la scelta del tracciato che l'ubicazione della stazione di Avellino avrebbero dovuto puntare sulle caratteristiche e sui punti di forza dell'economia irpina anziché sperare in un modello di sviluppo industriale, sulla scia di quello dell'Italia settentrionale, mai effettivamente realizzato.

Puntare sulle bellezze del territorio, sulle sue peculiarità e tradizioni, sulla riscoperta degli aspetti naturalistici e paesaggistici è quello invece che si sta tentando di fare oggi con la valorizzazione di questa linea, chiusa ormai per il trasporto locale, ma ancora vivace e attrattiva per la storia del territorio e per il turismo. La dichiarazione di interesse culturale, ex art. 10 del D. Lgs. 42/2004, avvenuta nel 2016 come primo e ancora unico provvedimento del genere in Italia nei confronti di un intero tracciato ferroviario, nonché l'inserimento della stessa tra le diciotto ferrovie turistiche riconosciute dalla legge 128 del 9 agosto 2017, fanno ben sperare sulle sorti della linea e su una possibile rinascita della provincia, a partire dal sistema ferroviario, ma in chiave turistica.

## Bibliografia

A.A. (1863). *Ferrovie a traverso l'Appennino nelle Provincie Napolitane*, Torino, Tip. F.lli Doyen.

A.A. (1869). *Della ferrovia unica alla provincia del Principato Ultra*, Napoli, Tip. R. Prete.

A.A. (1883). *Dimanda per la costruzione di un edificio scolastico e della stazione ferroviaria Napoli-Nola-Monteforte-Avellino*, Avellino, Stab. Tipo-litografico Maggi.

A.A. (1885). *Lo andamento della ferrovia da Avelino a Ponte di S.ta Venere secondo la legge del 29 luglio 1879 e la convenienza delle provincie interessate*, Napoli, Stab. Tip. A. Morano.

A.A. (1891). *Le ferrovie Ofantine nel bilancio dello Stato*, Roma, Tip. G. Bertero.

AA.VV. (1884). *Ferrovia Avellino-Ponte S. Venere. Petizione della Giunta esecutiva al Ministro dei Lavori Pubblici*, Avellino, Tip. Tulimiero e C.

AGUGLIA, D. (1885). *Per l'andamento della ferrovia Avellino – Ponte S. Venere. Conciliazione?*, Avellino, Tip. Tulimiero e C.

BOTTAZZI, M. (2002). *Viaggio sulla linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio su quell'unico treno*, in «I treni», n. 240, settembre, pp. 12-16.

CAIAZZO, F. (2010). *Trasversale appenninica o ferrovia locale: il caso della linea Avellino-Rocchetta (1865-1895)*, in «Ricerche storiche», a. XL, n. 2, maggio-agosto 2010, pp. 277-297.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI AVELLINO (1885). *Per la ferrovia Avellino – Ponte S. Venere*, Avellino, Tip. Maggi.

CREMONA, A. (1868). *Memoria intorno ad una linea di ferrovia che congiunga nel modo più diretto possibile la città di Avellino con Napoli e con quella per l'Appennino tra Benevento e Foggia, proposta agli onorevoli signori componenti il consiglio provinciale di Principato Ulteriore*, Napoli, Stabilimento del Fibreno.

DE BIASI, A. (1989). *Ferrovia Ofantina. Linea Avellino – Sant'Angelo dei Lombardi – Ponte S. Venere*, 27 ottobre 1895, ristampa anastatica a cura di Centro Studi "Conoscere il Vulture".

DE MAJO, S. (2006). *Dalla Bayard alla Direttissima. Storia della rivoluzione ferroviaria in Campania. 1839-1927*, in *Ferrovie e tranvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, a cura di F. Assante, M. de Luca, G. Muto, S. de Majo, R. Parisi, Napoli, Giannini Editore, pp. 15-54.

DI MARZO, D. (1885). *Le ferrovie di quarta categoria e la provincia di Avellino*, Avellino, Tip. Tulimiero e C.

DI MARZO, D. (1895). *Delle strade ferrate nella provincia di Avellino. Scritti e discorsi del deputato Di Marzo*, Roma, Tip. della Camera dei Deputati.

FERROVIE MERIDIONALI (1872). *Memoria al Governo del Re ed al Parlamento*, Roma, Tip. Cotta e Compagno.

FORTUNATO, G. (1884). *La ferrovia da Foggia a Potenza*, Roma, Tip. Eredi Botta.

FORTUNATO, G. (1890). *Nuovi documenti riguardanti le ferrovie ofantine raccolti da G. Fortunato deputato al Parlamento*, parte II, Roma, Tip. Eredi Botta.

FORTUNATO, G. (1927). *Le strade ferrate dell'Ofanto (1880-1897)*, Firenze, Vallecchi ed.

GARGIULO, F.; ADAMO, C. (1871). *Per la concessione del tronco di strada ferrata da Avellino al Ponte S. Venere*, Napoli, Lit. De Mosa.

GARGIULO, F.; ADAMO, C. (1871). *Sul progetto del tronco di strada ferrata da Avellino al Ponte Santa Venere*, Napoli.

GIORGIO, G.; TENORE, A. (1998). *Viaggio nel futuro…e questione meridionale*, Calitri, Tip. F.lli Pannisco.

JANNACCHINI, A.M.P.; MELISURGO, G.C.A. (1885). *L'andamento della via Trajana e la scorciatoja di Orazio dal Calore a Venosa*, Napoli, Tip. Giannini e figli

MAGGI, S. (2003). *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino.

MELISURGO, E. (1861). *Le ferrovie dell'Italia Meridionale. Memorandum a sua eccellenza il Ministro de' Lavori Pubblici Ubaldino Peruzzi per Emmanuele Melisurgo, Ingegnere civile concessionario della Ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi e diramazioni*, Napoli, Stab. Tip. Vico de' Ss. Filippo e Giacomo n° 26.

MELISURGO, G.C.A. (1884). *Prima relazione al progetto della ferrovia trajana Avellino per valle Calore – valle Ufita – valle Ofanto a Ponte Santa Venere*, Napoli, Tip. F. Giannini e figli.

MELISURGO, G.C.A. (1885). *Andamenti commerciali e strategici e nota geologica per la ferrovia Avellino-Ponte S.a Venere. Considerazioni e proposte di Giulio Cesare Melisurgo*, Napoli, Tip. Giannini.

MELISURGO, G.C.A. (1886). *Petizione a S.E. l'Onorevole Genala Ministro dei Lavori Pubblici e Relazione al presidente del consiglio direttivo cav. Francesco Grella sindaco di Sturno*, Napoli, Tip. Giannini e figli.

MELISURGO, G.C.A. (1886). L*a ferrovia Ariano-Potenza e la centrale irpina. Andamenti progettati da Giulio Melisurgo ingegnere-professore*, Napoli, Tip. Giannini e figli.

MOLINO, D. (1980). *Da Rocchetta ad Avellino viaggio su una "secondaria" da rinnovare*, in «I treni oggi», a. I, n. 3, novembre, pp. 30-33.

OGLIARI, F. (1975). Terra di primati, Milano, Cavallotti Editori, vol. II.

PANE, A. (2008). *Alle origini dell'ingegneria ferroviaria in Campania: la costruzione della linea Avellino-Ponte S. Venere (1888-1895) e gli attuali problemi di conservazione*, in a cura di D'AGOSTINO, S., Storia dell'Ingegneria, Atti del 2° Convegno Nazionale, Napoli, Cuzzolin, PP. 1291-1300.

PIONATI, G., FORGIONE, A. (1989). *Avellino memoria e immagini*, Roma, Palombi editore.

SCIBELLI, O. (2016). *Avellino Rocchetta S.A. La ferrovia di Francesco de Sanctis,* Atripalda, Mephite.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO (1896). *Linea Avellino Rocchetta S. Venere. Planimetria e profilo di esecuzione. Sezioni normali della strada*, Roma, Lit. A. Marzi.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO (1898). *Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897*, Roma, Tip. D. Squarci.

VITALE, A. (1895). *Cenno sulla consolidazione dei terreni argillosi sulla tratta Paternopoli-Montemarano della linea Avellino-Rocchetta*, Napoli, Tip. A. Morano.

# LO SPAZIO NEL TERRITORIO E NELLE CITTÀ SPAGNOLE IN RELAZIONE ALLE STRADE REALI OTTOCENTESCHE. LA CARRETERA REAL DA MADRID A VALENCIA

Stefano Mais

*Abstract*

*The Carretera Real from Madrid to Valencia was planned in the second half of the 18th century as one of the main roads of the Iberian peninsula, later built in the 19th century. Along the way, road construction became an opportunity for urban and territorial reorganisation. Thanks also to this the Atocha district of Madrid, where the road to Valencia began, played a key role in urban dynamics, and in the mid-19th century the railway station and other urban facilities were built there.*

*Keywords*

*Territory; City; Road*

## Introduzione

Una molteplicità di azioni progettuali messe in atto in Spagna nell'Ottocento interessa il territorio e i centri urbani. Questi ultimi risultano nodi fondamentali di nuove infrastrutture lineari: un esempio emblematico è la realizzazione della Strada Reale da Madrid a Valencia. Pianificata nella seconda metà del Settecento, assieme alle principali arterie viarie procedenti dalla capitale, viene costruita a più riprese lungo l'Ottocento. Il suo tracciato, pensato per ridurre notevolmente la distanza tra Madrid e Valencia (e quindi il Mediterraneo), diventa occasione di connessione e riorganizzazione urbana per i piccoli centri della *meseta central* attraversati dalla strada: in impervie aree montagnose lungo l'itinerario si strutturano operazioni di regimentazione delle acque, si costruiscono ponti, case cantoniere e altre "opere d'arte". Il quartiere Atocha di Madrid, su cui si innesta la Strada Reale verso Valencia, assume rinnovato peso nelle dinamiche urbane anche grazie alla moderna connessione viaria: vengono ridefinite le mura e le porte cittadine, si progettano passeggiate con eleganti parchi e fontane e parallelamente si pianifica l'arrivo della ferrovia. Sarà qui infatti che sorgerà la stazione principale della capitale spagnola e, con essa, significative riconfigurazioni per la città e le sue architetture.

© Aisu International 2020

## La rete delle strade reali spagnole

Il Regio Decreto del 10 giugno 1761 segna il principio dell'operazione di moderna infrastrutturazione viaria del territorio spagnolo: con esso viene messo in opera il primo embrione della rete delle Strade Reali che, riprendendo spesso vecchi tracciati, introduceva un organico piano per la viabilità della penisola iberica [Uriol Salcedo 1990]. Carlo III, propugnatore del decreto, aveva inteso chiaramente la necessità di una rete di mobilità su ruota che divenisse capillare in tutto il territorio, a partire da arterie radiali procedenti da Madrid e capaci di connettere i punti di maggiore interesse del regno. L'impianto iniziale previsto nel Settecento introduceva la connessione diretta della capitale spagnola con l'Andalucía, la Cataluña, la Galicia e Valencia, secondo una strategia di controllo del territorio che garantiva anche notevoli risparmi in termini di tempo e costi di trasporto. Un dato rilevante se si considerano le dinamiche storiche e geografiche della penisola e la conseguente necessità della capitale di essere connessa quanto più rapidamente possibile con i confini statali e con le principali città costiere, per garantire la sua preminenza sul resto del territorio e i migliori scambi commerciali.

La rete stradale si presentava quindi anche come strumento ideale per ribadire la centralità di Madrid sia dal punto di vista geografico sia amministrativo, secondo uno schema che imprimeva anche formalmente sul territorio l'impostazione sostanziale governativa. In continuità con le operazioni concernenti la costruzione dello schema stradale impostato da Carlo III, nel 1799 venne creata la *Inspección General de Caminos y Canales* e il *Cuerpo de Ingenieros de Caminos*, con la finalità di creare un'amministrazione tecnica centralizzata che sovraintendesse alla costruzione di infrastrutture territoriali, e in particolare le strade, opere spesso in mano ad architetti o ingegneri militari. Il Corpo era diretto da personaggi dall'alto profilo tecnico come Francisco Javier Barra (ingegnere della Marina), José Augustin Larramendi (ingegnere geografo) e Manuel Martín (architetto del Re).

Nell'ottica di formare tecnici specializzati nel campo infrastrutturale, e garantire l'allineamento con il panorama culturale tecnico dell'epoca, nel 1801 venne inaugurata la *Escuela de Caminos* [de Orduña 1924]. Questa contribuì notevolmente allo sviluppo di una nuova sensibilità progettuale in coerenza con il vivace clima dei Corpi di Ponti e Strade del resto d'Europa. L'organizzazione gerarchica e territoriale del *Cuerpo de Ingenieros de Caminos*, che operava secondo circoscrizioni provinciali e distretti, la creazione di una giunta consultiva e la consolidazione di una scuola di formazione specifica si proponevano tutte come azioni del più ampio ammodernamento dello stato spagnolo tra Settecento e Ottocento.

Tuttavia, nonostante gli avanzamenti tecnici e organizzativi, gli effetti dell'instabilità politica del primo Ottocento condizionarono anche il processo di costruzione delle Strade Reali spagnole, tanto che solo nel 1841 si portarono a conclusione quasi tutte le Strade Reali impostate sotto Carlo III [Aguilar Civera 2013].

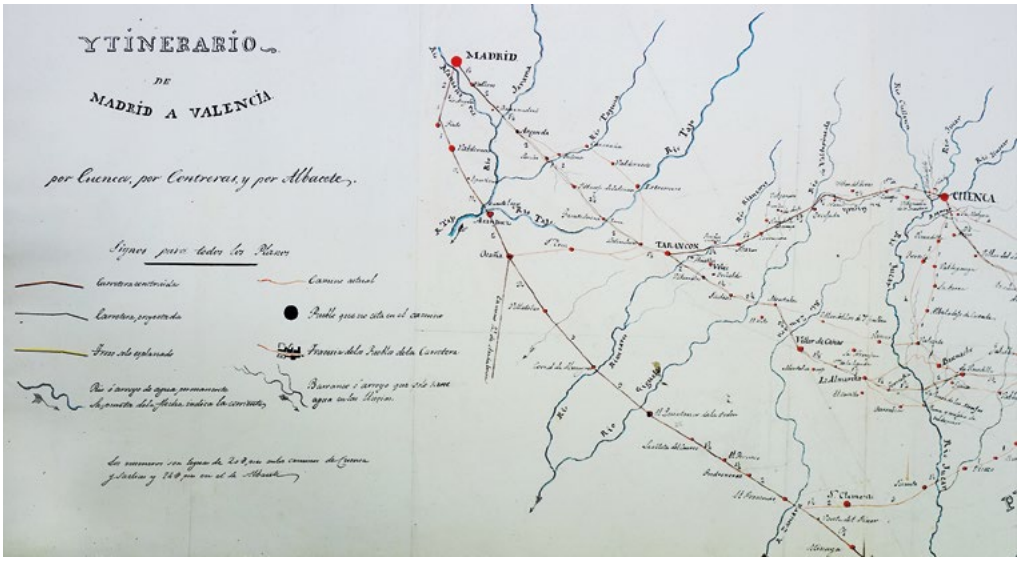
## Da Madrid a Valencia, tre itinerari storici

Nel Settecento esistevano tre itinerari possibili per collegare Madrid con Valencia [Ribot García 1979]: il primo, il più settentrionale, passava per Cuenca e risultava il più disagevole per lunghezza e caratteristiche; il secondo, che passava per La Almancha, e aveva un'origine medievale, era conosciuto come *las Cabrillas*, dal nome della *sierra* che caratterizza la regione, e risultò da sempre assai faticoso in quanto si incuneava tra le asperità montagnose dell'area centrale iberica; il terzo tracciato, di origine romana, passava per Albacete e Almansa e, seppur più lungo degli altri, risultava più comodo soprattutto durante l'inverno. Oltre all'agevolezza, quest'ultimo tracciato era il più battuto perché passava per il crocevia di Almansa, cittadina già punto strategico della Via Augusta, che partendo dai Pirenei percorreva il profilo costiero orientale della penisola iberica e permetteva di arrivare a Cartagena e Cadice, passando per Siviglia, Cordoba e altri importanti centri del sud della Spagna. Il toponimo della cittadina paleserebbe ulteriormente la storica rilevanza del centro urbano come crocevia fondamentale per le dinamiche territoriali spagnole, quale derivazione dall'arabo *al-mansaf*, ossia "a metà del cammino"; ruolo che la cittadina rivestì fino al momento di rivisitazione delle percorrenze della penisola tra Settecento e Ottocento [Rubiera 1985].

## I primi progetti della *Carretera Real por las Cabrillas*

Al momento dell'istituzione dei primi cammini reali spagnoli, tra i tre tracciati già battuti da Madrid a Valencia si optò per una restaurazione di quello passante per Almansa per le ragioni che storicamente avevano portato a preferirlo: itinerario con meno complicazioni orografiche, anche se più lungo, e che avrebbe richiesto un dispendio di energie tecniche e finanziarie per la sua rivisitazione inferiore rispetto agli altri[1]. All'inizio del XIX secolo si procedette però a esplorare la possibilità di un collegamento più rapido tra Madrid e Valencia. Con il fiorire degli scambi commerciali le due città necessitavano infatti di una via di connessione per uomini e merci più al passo con i tempi: Valencia era già all'epoca una delle città più grandi della Spagna dopo Madrid e il suo rilievo nel panorama mercantile era crescente. L'impulso per la costruzione di questo nuovo tracciato prese piede nel 1825 sotto la direzione del capitano generale di Valencia e Murcia, l'ingegnere militare Juan Sociats, che iniziò i lavori nel vecchio tracciato dalla parte di Valencia nella zona di Buñol. Ma il progetto prese maggiore corpo solo quando, nel 1831, la competenza passò in mano alla *Dirección General de Caminos*. Questa diresse lo sguardo verso nuove direttrici di pianificazione, evidentemente secondo rinnovati impulsi di carattere politico e progettuale, proponendo una radicale revisione dei programmi precedenti. La nuova istituzione prendeva infatti a modello l'organizzazione

[1] Simancas, Archivo General (da ora AGS), Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Signatura: 00910, *Plano que manifiesta una idea por maior de la dirección que tiene el Camino Real de Madrid desde la ciudad de Valencia hasta la villa de la Mingranilla... (Valencia, 17 de febrero de 1776).*




**1:** Pedro Cortijo: parte della planimetria degli itinerari da Madrid a Valencia nella rappresentazione progettuale, 1833. Sono evidenziati i tre cammini storici: quello a nord, passante per Cuenca; quello centrale detto por las Cabrillas; e quello più a sud verso Almansa [AGMF, Planos Históricos, Signatura: n. 4093, 199].

dei *Corps* tecnici parigini e si allineò presto ai programmi e al pragmatismo francese. Per volere della *Dirección General de Caminos*, l'Ingegnere militare Pedro Cortijo portò avanti uno studio di collegamento tramite una rivisitazione degli altri due tracciati storici da Madrid a Valencia rimasti, quello attraverso Cuenca, il più a nord, e quello attraverso *las Cabrillas* [Aguilar 2013, 697]. Tra i due progetti proposti il governo approvò, nel 1834, quello passante per *las Cabrillas*[2]: una scelta ambiziosa che richiedeva capacità tecniche importanti per superare la complessa orografia di quel territorio, ma che avrebbe certamente restituito un grande vantaggio in termini di tempo e agevolezza del percorso. Nell'elaborazione del progetto, Pedro Cortijo si concentrò nel disegno della porzione viaria nella regione di Madrid, mentre l'ingegner Ramón del Pino si occupò del tratto della regione di Valencia. I lavori iniziarono quindi contemporaneamente dalla due città. Il progetto, che seguiva le indicazioni di José Augustín de Larramendi, ingegnere e direttore della *Escuela de Caminos*, fu portato avanti con buoni ritmi fino al 1836 quando subì un leggero arresto. A ridosso della fine degli anni '30 mancavano ancora diverse opere, soprattutto quelle riguardanti il tratto centrale della strada, per una porzione di poco meno di 200 Km compresa tra Requena e Saelices: la parte più complicata dell'intero percorso.

[2] Madrid, Archivo General del Ministerio de Fomento (d'ora in poi AGMF), Planos Históricos, Signatura: n. 4093 [199], *Carretera de Madrid a Valencia por Tarancón. Cuenca, Las Cabrillas, Saelices, Montalvo y Las Contreras. Trazado. Ingeniero: D. Pedro Cortijo. Año 1833.*

## Lucio del Valle e il progetto del tratto centrale della *Carretera Real por las Cabrillas* (1841)

L'impulso definitivo per la conclusione della strada arrivò sotto la direzione dell'ingegner Lucio del Valle [Aguilar, Díaz 2015], personaggio chiave delle opere pubbliche spagnole dell'Ottocento. Si devono al suo estro grandi progetti infrastrutturali e urbani, in particolare quelli relativi alla trasformazione della città di Madrid e dei suoi dintorni. Tra i suoi lavori spicca il complesso sistema del *Canal de Isabel II* (l'acquedotto della città di Madrid), il ridisegno della *Puerta del Sol* della capitale e diversi fari marittimi; lungo la sua brillante carriera Lucio del Valle ricevette molteplici riconoscimenti e incarichi, tra cui quello di componente della *Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales* e quello di Direttore della *Escuela de Caminos* [Aguilar, Díaz 2015].

Nel 1840 venne inviato al Distretto di Valencia e assegnato ai lavori della costruzione della *Carretera Real por las Cabrillas*, prima come aiutante e poi come direttore nel 1841. Il progetto della *Carretera Real* da Madrid a Valencia fu il primo incarico professionale per del Valle, operazione che lo consacrò come personaggio di grande prestigio nel panorama degli ingegneri e architetti spagnoli dell'Ottocento [Aguilar, Díaz 2015].

Per questo progetto del Valle realizzò una minuziosa analisi dello stato di fatto e mise in opera un moderno piano infrastrutturale dotato delle migliori soluzioni tecniche e ingegneristiche[3]. Si incaricò direttamente della supervisione e direzione delle opere e applicò nuove teorie sui lavori in cantiere, come quelle relative alle mansioni svolte dagli operai e particolarmente dai prigionieri impegnati nei lavori [del Valle 1853]. Sotto la sua direzione la costruzione della strada procedette rapidamente: già nel 1842 venne aperto il tratto da Pontón de la Legua a Venta de la Mina, nel 1845 iniziarono le opere del ponte sopra il fiume Júcar e qualche anno dopo del Valle iniziò le valutazioni progettuali per la costruzione del ponte sul fiume Cabriel, il passo più complicato dell'intera infrastruttura perché connotato da un'orografia molto complessa [del Valle 1844, 12]. L'area è infatti connotata da canaloni assai profondi, condizione che obbligò del Valle a realizzare numerosi tornanti, costruendo così un paesaggio caratterizzato dalla linea spezzata della strada che si inerpica sui costoni dei monti. La soluzione era funzionale all'attenuazione delle pendenze, secondo calcoli tarati sui mezzi a ruota con traino animale dell'epoca. I lavori, che impegnarono l'infaticabile del Valle, terminarono nel 1855 quando l'ingegnere era già stato destinato al cantiere di costruzione dell'acquedotto di Madrid.

[3] Alcalá de Henares, Archivo General (d'ora in poi AGAH), Obras Publicas 04, 27 MADRID, Unidades de Instalación: da 46/1478 a 46/1483; 04, 27 CUENCA, Unidades de Instalación: 46/846 Y, 46/858, 46/859.



**2:** José Martínez Sánchez, Strada da Madrid a Valencia nel passo del Cabriel caratterizzato da molteplici tornanti, 1867 [Madrid, Biblioteca Nacional de España (d'ora in poi BNE), Dibujos, grabados y fotografías, Signatura].

## La strada reale da Madrid a Valencia in relazione al territorio e ai centri urbani

In base alle indicazioni del governo, del Valle doveva unire per mezzo del nuovo tracciato alcuni centri urbani intesi come punti invariabili del percorso. Dati questi egli elaborò il modo migliore per collegarli, dettagliando per ciascun tratto le scelte intraprese. Dalla relazione e dai disegni progettuali emerge chiara la volontà di controllare tutti gli aspetti del progetto: quelli territoriali, quelli urbani e anche quelli di dettaglio[4]. Motivo che faceva oscillare l'impegno di Lucio del Valle dalla configurazione dei tracciati e il calcolo di tornanti e pendenze, al disegno delle *travesias*, ossia i passaggi della strada all'interno dei centri urbani inanellati dal percorso. Del Valle ne progettò 11, tante quante erano le cittadine attraversate dall'itinerario. Interventi che raccontano, per ciascun centro urbano, trasformazioni più o meno importanti. I disegni progettuali mostrano inoltre come il nuovo itinerario prediligesse la linea retta che, se da un lato avrebbe causato maggiori

[4] AGAH, Obras Públicas, 24/02160, *Memoria descriptiva concerniente el projecto de la parte de dicha Carretera Nacional entre Requena y Salices… por Lucio del Valle, Madrid 25 de Diciembre 1845*; AGMF, Planos Históricos, n. 4093 [133], *Carretera de Madrid a Valencia por las Cabrillas. Proyecto de Requena a Saelices. Tomo I. Planos, travesías y obras de fábrica. Ingeniero: D. Lucio del Valle. Año 1845.*

costi di esproprio, dall'altro avrebbe però consentito di ridurre le distanze e i cambi di direzione e quindi garantito maggiore visibilità durante la percorrenza. Motivi che portarono spesso a nuovi assetti urbani con il fine di rettificare percorsi cittadini esistenti e garantire così anche una sezione costante alla strada. Ma si trattava di certo anche di un atteggiamento progettuale teso a far saltare l'assetto estetico rurale dei centri, a vantaggio di una nuova veste urbana data dai nuovi prospetti sulla Strada Reale. I ragionamenti che stavano alla base del disegno del percorso non erano quindi solamente improntati al vantaggio della percorrenza su ruota e al risparmio economico. È certo che questi obiettivi fossero centrali soprattutto nelle intenzioni del governo – e al cui fine del Valle concorreva comunque mettendo in campo tutte le tecnologie e conoscenze – ma l'impostazione progettuale è inquadrabile in un più ampio atteggiamento proprio delle Scuola di Ponti e Strade della prima metà dell'Ottocento, teso a una sensibilità architettonica e urbana che si muoveva di pari passo con le azioni infrastrutturali.
Da questo approccio progettuale scaturì un paesaggio nuovo nello spazio urbano ma anche in quello extraurbano. Lungo strutture ortive e ambienti montagnosi si snodava un inedito nastro viario moderno e armonico, costellato da alcuni manufatti emergenti al servizio dell'infrastruttura, come le case cantoniere e le cosiddette "opere d'arte": acquedotti, cavalcafossi e ponti. Di questi, nel solo progetto di del Valle (quindi in un tratto di strada di 180 km sul totale di circa 340 km), se ne contano 28: piccoli e grandi manufatti memori della tradizione costruttiva tradizionale, progettati secondo la codifica e standardizzazione della trattatistica in uso nelle Scuole di Ponti e Strade e spesso debitrici della cultura tecnica francese. Tra essi merita evidenza il ponte sul fiume Cabriel sito in una porzione di territorio che presenta grandi asperità note come *las cuestas de Contreras*, terribili pendii, alcuni profondi anche 150 m. Inizialmente Del Valle aveva pensato di superare il fiume mediante un ponte sospeso di cui resta testimonianza nei disegni progettuali. Soluzione che per varie ragioni scartò a favore della struttura ereditata fin oggi: un ponte in pietra, che faceva eco ai tanti romani e medievali della Spagna, con 28 m di altezza, 7 archi e una lunghezza di circa 87 metri (l'arco centrale ha




**3:** Progetto di Lucio del Valle: acuni centri urbani attraversati della Carretera Real da Madrid a Valencia, 1845. In ordine, da sinistra verso destra: Villargordo, Minglanilla e Olivares. Si notano nelle planimetrie i segni rossi degli ampliamenti e rettificazioni in progetto sul tessuto urbano e periurbano esistente, tesi alla rimodulazione degli assetti estetici delle cittadine [AGMF, Planos Históricos, n. 4093, 133].

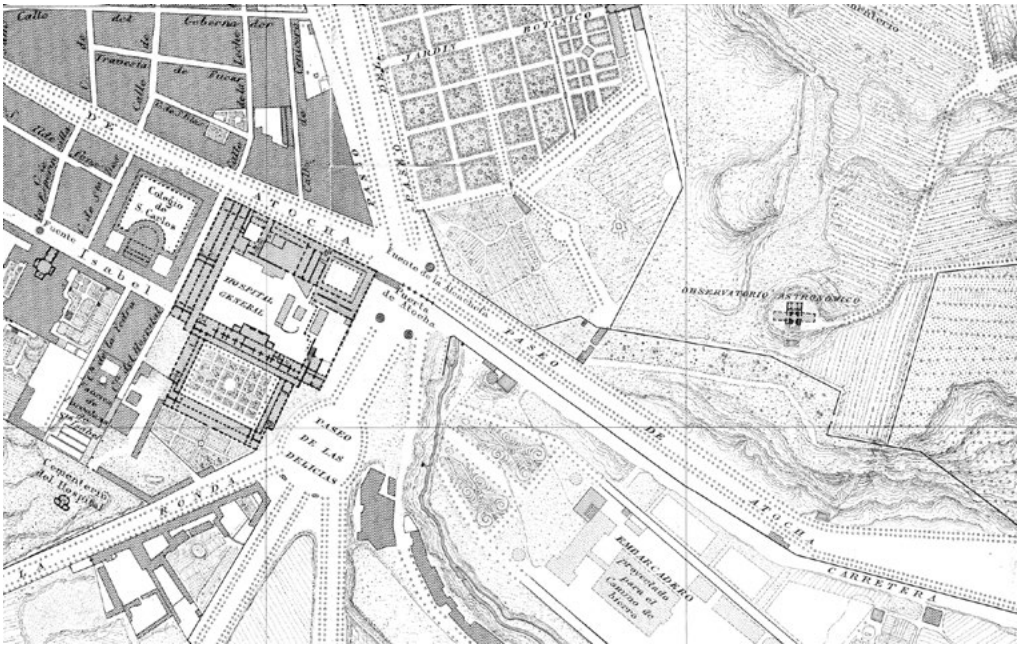



**4:** Ponte sul fiume Cabriel su progetto di Lucio del Valle, 1867. L'immagine restituisce con chiarezza l'asperità dell'area e il contesto paesaggistico in cui si inserisce la strada con il nuovo ponte, particolarmente debitore della tradizione costruttiva romana di opere analoghe [Madrid, BNE, Dibujos, grabados y fotografías, Signatura].

una luce di 17 metri mentre i laterali circa la metà). Il ponte venne terminato nel 1851 e venne presto chiamato «*de los cien pies*» o «*ciempiés*». Un nome che è stato spesso associato al centopiedi per via dei numerosi punti d'appoggio e per la sua leggerezza, ma che mi pare essere più probabilmente derivante da una distorsione tradizionale: la misura di cento piedi corrisponde infatti a circa 28 metri, l'altezza massima del ponte. Un elemento simbolo di questo nuovo paesaggio della modernità, testimoniato anche da molte rappresentazioni fotografiche dell'epoca che aiutano la lettura storica di situazioni territoriali e urbane la cui vita spesso si consumò in appena un secolo, travolta dai tumultuosi stravolgimenti novecenteschi [Borrajo 2015, 77].

## L'evoluzione del quartiere Atocha di Madrid e la Strada Reale verso Valencia

A metà Ottocento molte ristrutturazioni ed evoluzioni urbane dell'area di Atocha di Madrid, su cui si innestavano due degli itinerari storici verso Valencia, coincisero con la costruzione della Strada Reale *por las Cabillas*, quando venne definitivamente abbandonato il più antico e battuto itinerario per Almansa. A seguito di questi avvenimenti




**5:** D. Francisco Coello y D. Pascual Madoz, Plano de Madrid, 1848. Dettaglio dell'area di Atocha. La Carretera Real da Madrid a Valencia si sviluppava lungo le mura storiche, parallele al Paseo de Atocha che conduceva all'omonimo Convento ad est. L'ingresso alla città, posto davanti al Paseo de las Delicias fuori le mura, avveniva attraverso la Puerta de Atocha, davanti a cui stava la Fuente de Alcachofa, posta lungo il muro di confine dell'orto botanico. Nella planimetria sono visibili in basso a destra l'impronta della stazione in progetto e i primi manufatti dell'area industriale e urbana in via di sviluppo lungo la direttrice stradale [Madrid, BNE, Material cartográfico impreso].

l'area era diventata infatti polo d'attrazione per il suo proporsi come porta verso la costa mediterranea e aveva assunto rinnovato peso nelle dinamiche urbane. Le rivisitazioni interessarono inizialmente la porta di Atocha, progettata negli anni 1819-20 da Antonio López Aguado e ancora una nel 1828-29[5]. Un ulteriore progetto interessò il varco d'accesso alla città nel 1844 per mano di Sánchez Pescador, mentre l'aumento dei flussi e la conversione dell'area in senso industriale portarono a cambiamenti ancora più significativi e radicali. Il *Plano de Madrid* pubblicato nel 1866, e frutto di rilievi realizzati tra 1841 e il 1846 a opera di diversi ingegneri *de caminos*, racconta bene il decisivo momento di passaggio dalla prima alla seconda metà dell'Ottocento[6]. Lungo la Strada Reale verso Valencia, nello spazio urbano e periurbano della capitale, vennero a insediarsi presto padiglioni, magazzini, fabbriche, officine ed empori di vario genere, collocati in una posizione molto favorevole per traffici e commerci. Parallelamente venne strutturata su un lato della Strada Reale, l'area della stazione e dei manufatti annessi immaginando l'area

[5] Madrid, Achivo de la Villa (d'ora in poi AVM), Obras Municipales, Signatura: 1-201-7, *Construcción de Nueva Porta de Atocha, 1819-1820*.

[6] BNE, Material cartográfico impreso, Signatura: MA00086196, *Plano de Madrid, 1866.*

di Atocha come luogo di traffici lungo la percorrenza verso Valencia. Di conseguenza si assistette alla definizione delle prime lottizzazioni e dotazioni urbane, secondo un processo di speculazione che si innestava sulla Strada Reale e sulla ferrovia, dorsali che si qualificarono presto come le principali arterie viarie periurbane della città. Una cessione di terreni appartenenti all'Orto Botanico, posto nei pressi della strada verso nord, descrive chiaramente la frenesia di quegli anni nei confronti del progetto urbano in relazione alla percorrenza verso Valencia[7]. La messa in funzione della stazione di Atocha, inaugurata il 9 febbraio 1851, sancì l'ormai decisiva inconsistenza di un dentro e fuori le mura, che scomparvero inesorabilmente con la porta di Atocha nel 1869 [González 1977]. A queste demolizioni fecero seguito la traslazione della *Fuente de Alcachofa*, edificata nel 1781, e altre urgenti trasformazioni [Amo Horga 2002, 400]. Mutamenti funzionali alla costruzione, in luogo della porta cittadina, di uno snodo viario ampio e conforme ai traffici in aumento, ma anche alla centralità che l'area aveva ormai assunto negli equilibri urbani della capitale.

## Conclusioni

Lo studio dello spazio nel territorio e nelle città in relazione alle percorrenze storiche, come quello proposto per il caso della *Carretera Real* da Madrid a Valencia, tenta di offrire una chiave di lettura nuova a un complesso di monumentalità spesso individuate come minori. In questa prospettiva l'insieme di manufatti e spazi urbani e periurbani connessi con una percorrenza storica definiscono, se concepiti assieme, un quadro di beni culturali dall'inedito significato. Gli itinerari storici si propongono così come occasione per ricollocare nella giusta scala di valori anche gli oggetti meno emergenti, come case cantoniere, ponti, opere d'arte, stazioni, aree produttive ed elementi residui dei paesaggi agrari. Studiare il ruolo delle strade nella formazione del paesaggio in relazione a questo patrimonio diffuso nel territorio e nelle città significa pertanto scegliere una via privilegiata di accesso alle trame della nostra storia materiale e offre un supporto concettuale, ma anche fisico, alla creazione di connessioni tra questi "pezzi" sparsi di patrimonio ereditato. Le percorrenze attuali infatti hanno spesso perso quella qualità del passato di connessione di elementi e sembrano invece più dividere, incuranti del paesaggio, che unire. Gli itinerari storici si offrono invece come supporti straordinari su cui riannodare i beni culturali sfilacciati da miopi pianificazioni recenti. Un cammino teso quindi non tanto a vedere il singolo manufatto come monumento, azione comunque di per sé utile, quanto a ricomprendere in un quadro monumentale tutti gli oggetti delle città e del territorio per mezzo della percorrenza che li unisce [Cadinu 2015]. Un approccio che ci si augura possa supportare studi futuri sul nostro patrimonio materiale e possa quindi contaminare le scelte di pianificazione delle nostre città e territori.

[7] AVM, Obras Municipales, 4-100-112, *Cesión del terreno del Real Jardín Botánio para el proyecto de ensanche de la Puerta de Atocha, 1852.*

## Bibliografia

AGUILAR CIVERA, I. (2013) *El sistema terrestre de comunicaciones: caminos y ferrocariles. Reflexiones y testimonios*, in *El Ochocientos. De la profundidades a las alturas*, a cura di M. Silva Suárez, collana Técnica e Ingeniería en España, VII, p. 693-738.

AGUILAR CIVERA, I., DÍAZ-AGUADO MARTÍNEZ C. (2015). *Lucio del Valle (1815-1874). Ingeniería y fotografía*, Madrid, Ministerio de Fomento.

AMO HORGA, L. M. (2002). *Cercas, puertas y portillos de Madrid (s. XVI-XIX), Memoria para optar al grado de Doctor, bajo la dirección del doctor Virginia Tovar Martín*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.

BORRAJO S. J. (2015). *Lucio del Valle y la carretera de Las Cabrillas*, in *Lucio del Valle (1815-1874). Ingeniería y fotografía, a cura di I. Aguilar Civera, C. Díaz-Aguado Martínez*, Madrid, Ministerio de Fomento, pp. 61-77.

CADINU M. (2015). *I monumenti e le loro strade: per una nuova geografia culturale delle città e del paesaggio periurbano. Itinerando. Senza confini dalla preistoria ad oggi. Studi in ricordo di Roberto Coroneo*, v. 1.2, a cura di R. Martorelli, Perugia, Morlacchi editore, pp. 891-907.

DE ORDUÑA, C. (1924). *Memoria de la Escuela de Caminos (primera época),* Madrid, Voluntad.

DEL VALLE L., (1844). *Memoria sobre la situación, disposición y construcción de los puentes*, Valencia.

DEL VALLE L., (1853). *Aplicación de los presidiario a las obras públicas*, in «Revista de Obras Públicas», n. 1, Madrid, 1853, pp. 2-7.

GONZÁLEZ YANCI, M. P. (1977). *Los accesos ferroviarios a Madrid: Su impacto en la Geografía Urbana de la ciudad*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños.

RIBOT GARCÍA L. A. (1979). *La construcción del camino de Valencia en el siglo XVIII*, in «Investigaciones históricas. Época moderna y contemporánea», n. 1, Valladolid, pp. 175-230.

RUBIERA M. J. (1985). *Villena en las calzadas romana y árabe*, Alicante, Universidad de Alicante.

URIOL SALCEDO J. I. (1990). *Historia de los caminos de España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

## Fonti archivistiche o documentarie

AGAH, Obras Públicas, 04, 27 MADRID, Unidades de Instalación: da 46/1478 a 46/1483.

AGAH, Obras Públicas, 04, 27 CUENCA, Unidades de Instalación: 46/846 Y, 46/858, 46/859.

AGAH, Obras Públicas, 24/02160, *Memoria descriptiva concerniente el projecto de la parte de dicha Carretera Nacional entre Requena y Salices… por Lucio del Valle, Madrid 25 de Diciembre 1845.*

AGMF, Planos Históricos, Signatura: n. 4093 [199], *Carretera de Madrid a Valencia por Tarancón. Cuenca, Las Cabrillas, Saelices, Montalvo y Las Contreras. Trazado. Ingeniero: D. Pedro Cortijo. Año 1833.*

AGMF, Planos Históricos, Signatura: n. 4093 [133], *Carretera de Madrid a Valencia por las Cabrillas. Proyecto de Requena a Saelices. Tomo I. Planos, travesías y obras de fábrica. Ingeniero: D. Lucio del Valle. Año 1845.*

AGS, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Signatura: 00910, *Plano que manifiesta una idea por maior de la dirección que tiene el Camino Real de Madrid desde la ciudad de Valencia hasta la villa de la Mingranilla... (Valencia, 17 de febrero de 1776).*

AVM, Obras Municipales, Signatura: 1-201-7, *Construcción de Nueva Porta de Atocha, 1819-1820*.

AVM, Obras Municipales, Signatura: 4-100-112, *Cesión del terreno del Real Jardín Botánio para el proyecto de ensanche de la Puerta de Atocha, 1852*.

BNE, Dibujos, grabados y fotografías, Signatura: 17/10/3, *Paso del Cabriel, 1867* [Fig. 2: http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000018595].

BNE, Material cartográfico impreso, Signatura: MA00086196, *Plano de Madrid, 1866*

BNE, Material cartográfico impreso, Signatura: MV/13, *Plano de Madrid, publicado por D. Francisco Coello y D. Pascual Madoz, 1848* [Fig. 5: http://bdh.bne.es/bnesearch/detalle/bdh0000017438].

BNE, Dibujos, grabados y fotografías, Signatura: 10/10/11, *Puente del Cabriel en la Carretera de las Cabrillas, 1867* [Fig. 4: http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000018601].

# LE STAZIONI DI SERVIZIO: NUOVI LUOGHI PER NUOVI PELLEGRINAGGI

Stefania Mangini

*Abstract*

*During the 1950s-1970s studies on service stations produced a constellation of different architectures along the motorways. These projects represented a pivotal moment in Italian history, one of radical urbanistic and infrastructural change. Architects tackled a different idea of modern architecture. Service stations embodied a modernity subjected to the aesthetic of mobility and a deep desire for redemption via the construction of a highly sensationalised original landscape.*

*Keywords*

*Modernity; Motorway; Service station*

## Introduzione

La rete autostradale è disseminata di architetture di servizio che agiscono fisicamente sul territorio e ne condizionano la fruizione. Contrariamente alla tesi di Marc Augé [2009], si tratta di veri e propri *luoghi*, che dalla metà degli anni Cinquanta all'inizio degli anni Settanta del Novecento, hanno rappresentato l'espressione tangibile dello scenario moderno che si andava delineando, tanto da poter essere assurte a simbolo delle trasformazioni infrastrutturali, sociali e culturali che stavano investendo il Paese nel secondo dopoguerra.

Dagli anni '50, il potenziamento della rete infrastrutturale esistente e lo sviluppo di nuove autostrade, aveva segnato fisicamente il Paese, mettendo in evidenza il collegamento tra nord e sud. Su tutti, fu il cantiere dell'Autostrada del Sole, ad aprire la strada a un patrimonio eterogeneo di stazioni di servizio, edifici ristoro e motel.

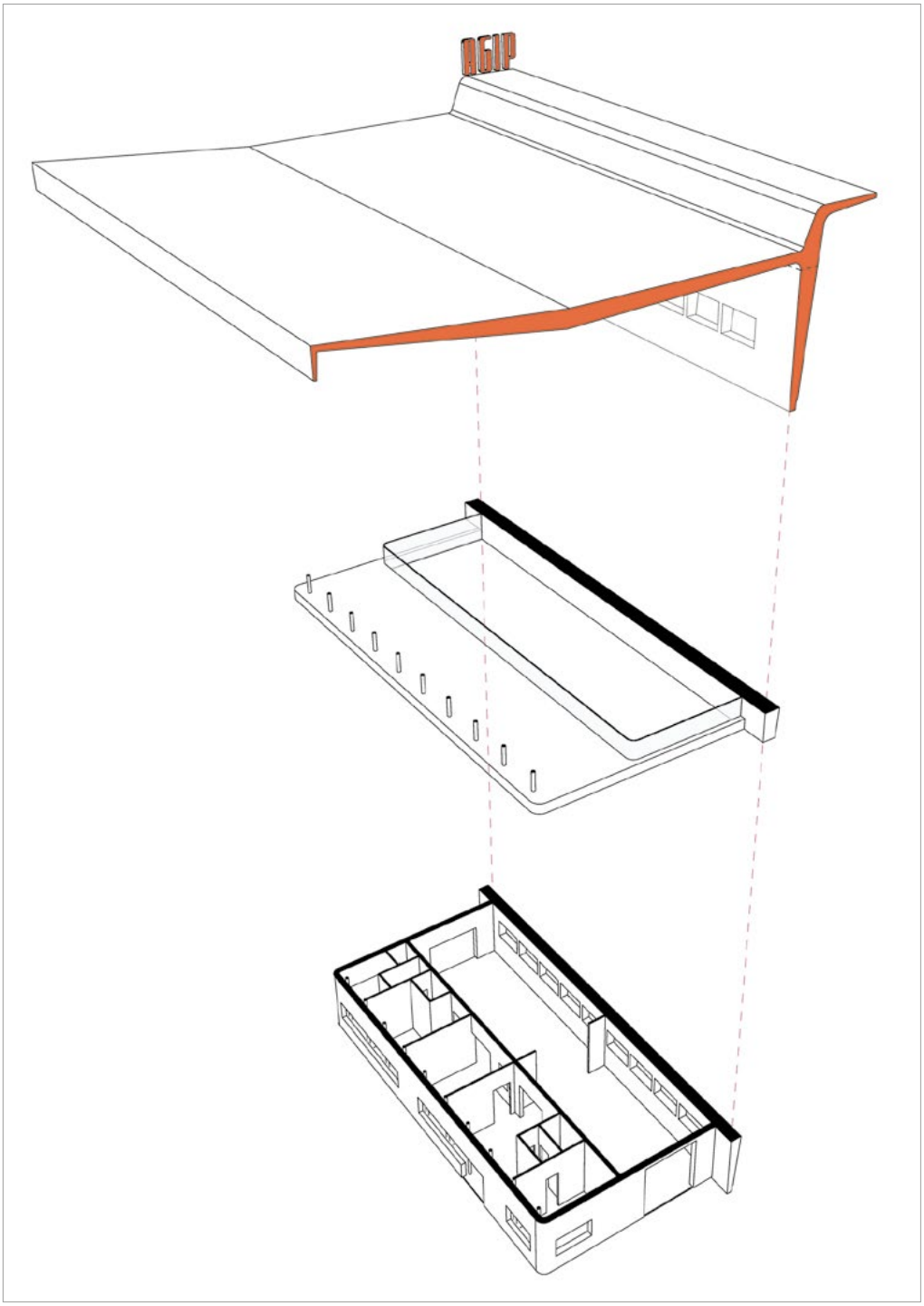
Oltre all'immagine di unità nazionale, i nuovi tracciati si dimostrarono capaci di veicolare il desiderio di riscatto e cambiamento e, soprattutto, di innescare quell'auspicato processo di motorizzazione che avrebbe testimoniato la rinnovata prosperità economica. «L'automobile diventa un veicolo appassionato, il simbolo della libertà individuale [di spostamento] e di una maniera nuova di guardare il paesaggio che scorre sotto il vetro» [Brilli 1999, 11]. Con la motorizzazione di massa, la scala umana della città era scardinata e per la prima volta si aveva la possibilità di muoversi in maniera autonoma con ritmi e tempi personali, rendendo l'automobile – la *macchina* per antonomasia – indispensabile protesi della casa ed espressione di uno status socioeconomico.

© Aisu International 2020

Intuito il potenziale economico e pubblicitario offerto da queste architetture, concepite a misura dell'automobilista, le compagnie petrolifere e le aziende alimentari protagoniste di queste vicende, si impegnarono in un'attenta ricerca formale cercando di costruire l'identità dei loro marchi a partire da un vocabolario espressivo che affermava dinamicità e modernità delle forme.
Il bordo autostradale si trasformò così in un laboratorio privilegiato di architetture di un'*altra* modernità, immune dalle influenze del dibattito internazionale sulla ridefinizione dei principi dell'architettura e dell'urbanistica, figlia della sua intrinseca evoluzione tipologica, imperniata sui temi della velocità, della mobilità e delle novità dei consumi.
Non a caso, le sperimentazioni progettuali sconfinavano dall'architettura al design e alla grafica pubblicitaria. Si esibivano pensiline svettanti, volumi aerodinamici, strutture a ponte in metallo e calcestruzzo armato e giganteschi padiglioni fuori scala con i profili disegnati di notte dall'illuminazione a neon: gli architetti chiamati a confrontarsi con questa nuova tipologia – come Bacciocchi, Bianchetti e Bega – misero in scena fino agli anni '70, vere e proprie *strategie della sosta*, puntando sulla riconoscibilità del marchio, sulla standardizzazione dei manufatti e dei servizi, o sull'esasperazione delle forme.

## La standardizzazione

È stata proprio la questione dello standard a conquistare valore notevole nello sviluppo della strategia aziendale di Agip. Come tutte queste committenze illuminate, anche Enrico Mattei aveva cercato di attuare un incontro proficuo tra industria e intellettuali e, per questo, si era affidato al piacentino Mario Bacciocchi per il disegno del catalogo di tredici *Progetti tipo per gli impianti stradali in Italia* del 1952: una collezione di piccoli edifici tipo da disseminare a margine del nascente sistema infrastrutturale e con i quali rafforzare il patrimonio presente lungo la rete stradale esistente.
Assumendo la tipizzazione dei manufatti come presupposto di questo repertorio, la declinazione dei tre elementi architettonici fondamentali della stazione di servizio – il chiosco, la pensilina, l'insegna pubblicitaria – in edifici di piccola scala, insieme alla loro semplicità costruttiva, determinarono una rapida diffusione dell'immagine dell'azienda, che guadagnò pionieristicamente territorio, con stazioni urbane ed extraurbane (Fig. 1).
Bacciocchi aveva messo a punto tredici prototipi: sette modelli di chioschi, dalla pensilina al chiosco grande, tre modelli di stazione di rifornimento, più grandi e con più servizi al cliente, seguiti da tre modelli di stazione di servizio, completi di sale lavaggio e ingrassaggio, officine, servizi igienici, sala di vendita e sala bar. Al crescere delle dimensioni, aumentava anche la ricchezza dei servizi e l'articolazione delle configurazioni.
Sebbene si sia trattato di una standardizzazione scevra di un vero e proprio processo industriale, i modelli di Bacciocchi, essenziali e funzionali, furono riprodotti in centinaia di siti, adottati nelle loro configurazioni più semplici, così come in quelle più complesse.
Come dichiarato dallo stesso progettista con la serie di viste prospettiche che accompagnano i disegni tecnici del catalogo e nella sua stessa prefazione,




**1:** Esploso prospettico del modello XIII di Bacciocchi per il *Catalogo di tredici Progetti tipo degli impianti stradali in Italia* [Elaborazione grafica dell'autrice].

> la varietà dei progetti previsti permette di trovare sempre una soluzione che armonizzi con l'ambiente circostante, senza turbarne le caratteristiche salienti. È questo un aspetto che non va trascurato, perché troppo frequentemente avviene che una malintesa valutazione delle esigenze del progresso prevalga sulla necessità di conservare le bellezze paesistiche e l'estetica cittadina[1].

Non devono apparire, quindi, come una sconfessione della standardizzazione, i 54 modelli diversi che si possono contare tra le risorse d'archivio e gli edifici ancora esistenti: ai prototipi iniziali si erano aggiunti, infatti, i *tipi speciali*, elaborati come risposta a particolari esigenze che il paesaggio italiano dettava, tra cui il tipo montano con falde e rivestimenti in legno, il modello ad angolo, quello per le piazze e quello a due livelli con l'alloggio del gestore.
Anche con la più elementare delle soluzioni, attraverso una ragionata configurazione dei loro elementi, Bacciocchi aveva tentato di trasferire in modo capillare in tutti i territori della penisola, una modernità domestica, in cui la classe media italiana avesse la possibilità di riconoscersi. Pur conservando l'attenzione al contesto e alla cura di alcuni dettagli architettonici – come il rivestimento in mattoni e le fioriere alle finestre – e tutelando un registro espressivo legato alla tradizione rurale, egli aveva scelto di accogliere la modernità, dispiegandola nel gesto fluido della pensilina in calcestruzzo armato ad ala d'aeroplano.
Inconfondibile nel suo profilo aggettante, la *Bacciocca* – come veniva definita – che ospitava anche l'insegna pubblicitaria, aveva superato il valore funzionale di protezione e copertura dell'impianto, per conquistare un ruolo distintivo e promozionale. Diventò cioè un'oggettualità parlante. «Sotto l'insegna del carburante si può soggiornare, riposare, dormire, mangiare, andare e venire dal bar»[2].
Nel suo ruolo di strumento commerciale, la ripetibilità assume, quindi, un valore pubblicitario e identifica immediatamente oltre che uno spazio, le qualità di un servizio. Questo paradigma di uniformità divenne velocemente la chiave del successo di Agip, che riuscì a imporre la sua presenza sia dentro che fuori i confini nazionali. La rassicurante architettura del marchio divenne in breve tempo parte integrante del paesaggio italiano, tanto da poterla riconoscere sullo sfondo delle narrazioni dell'epoca come luogo di ritrovo per gli automobilisti che vi scoprirono numerosi servizi, non più solo per le autovetture.

## Le icone

Se l'obiettivo perseguito dalle strategie di Mattei era stato quello di promuovere un sistema capillare di assistenza globale al viaggiatore, alcuni imprenditori del settore della ristorazione organizzata, come Mario Pavesi, dalla fine degli anni '50, scelsero di puntare

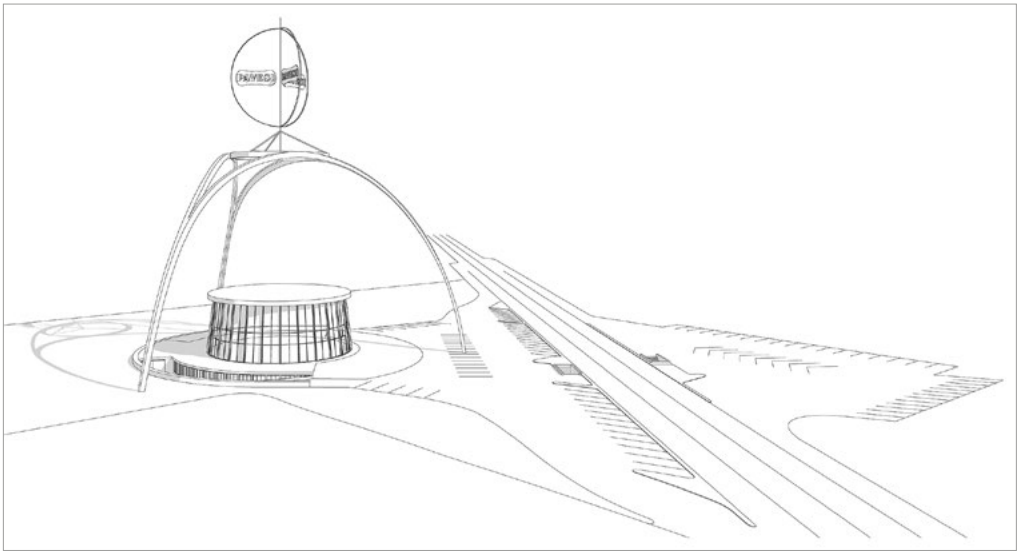
[1] Pomezia, Archivio storico Eni, Fondo Agip commerciale/Servizio tecnico, fascicolo 3, busta 10.

[2] Pomezia, Archivio storico Eni, piattaforma *Il Gatto Selvatico*, busta 2018, fascicolo 221.

sull'enunciazione della modernità attraverso l'innovazione costruttiva e la spettacolarizzazione plastica di vere e proprie macchine pubblicitarie, promuovendo un programma di icone architettoniche.
Pavesi affida ad Angelo Bianchetti il compito di definire una catena di punti vendita che in circa vent'anni arriva a contare quasi un centinaio di varianti formali.
Di scuola milanese, noto per una sapiente produzione di allestimenti fieristici, Bianchetti era stato coinvolto nel disegno di questi manufatti fino alla scala più piccola dei singoli arredi, per cui mise in gioco la sua spiccata sensibilità per l'architettura pubblicitaria, come anche la contaminazione tra architettura e design. Le sue ricerche lo avevano portato ad affermare che

> il padiglione ideale dal punto di vista pubblicitario sarebbe dunque quello composto di elementi fissi attinenti alle leggi della statica edilizia e offrenti al contempo alla fantasia diverse possibilità di ordine pratico, realizzabili anche in tempi successivi. Dunque, non una facciata architettonicamente definita anche se bella, ma un sistema di elementi e di campi in cui esercitare la fantasia del decoratore [Bianchetti, Pea 1941, 97].

E su questo stesso paradigma aveva orientato, dalla fine degli anni '50, l'elaborazione di diversi edifici di servizio, il cui carattere pionieristico si riconosceva soprattutto nelle tensioni futuristiche a cui linguaggio ingegneristico di questi padiglioni faceva riferimento.
Rispetto al paesaggio in cui si inseriscono, infatti, queste macchine pubblicitarie esploravano la relazione tra l'architettura e il suo contesto come rapporto *oggetto-sfondo*, tanto che risulta importante riflettere non tanto sulla posizione in sé dell'oggetto, quanto sul ruolo che giocava la sua forma nello spazio.

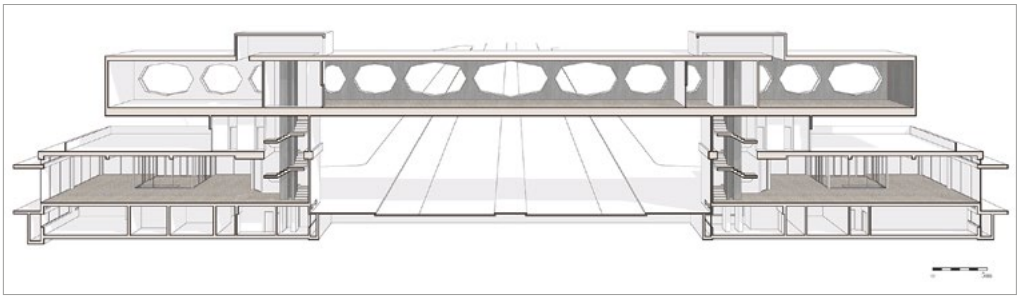


**2:** Vista a prospettica del progetto per l'Autogrill di Lainate di Bianchetti [Elaborazione grafica dell'autrice].

L'Autogrill di Lainate del 1958 è emblematico di questa intenzione. La sua costruzione leggera e tridimensionale che emerge nella prospettiva autostradale e campeggia nel contesto rurale, diventa un efficace riferimento visivo e si presta ad un'analisi di tipo percettivo legata al moto e alla velocità. Il valore comunicativo del padiglione, descritto dai tre archi in lamierino di ferro che proteggono l'edificio circolare di servizio e culminano con l'installazione pubblicitaria, risiede nella sua dimensione fuori-scala che viene scelta per misurarsi con i ritmi della strada extraurbana (Fig. 2).
Contrariamente a quanto era successo con i disegni di modelli Agip, i bozzetti relativi a questi impianti si proiettano in una dimensione spazio-temporale decontestualizzata, priva di qualsiasi riferimento con la realtà economica e sociale dell'Italia di quegli anni e negano inoltre qualsiasi contatto con il paesaggio rurale e delle autostrade, assunto provocatoriamente come un'inaspettata tabula rasa su cui incidere i volumi netti dell'autogrill [Greco 2010, 56].
Forme forti, facilmente memorizzabili, legate alla visione in corsa: *forme* prima ancora che strutture o sistemi esecutivi [Boaga, De Angelis, Francia 1973, 42], che campeggiavano in un contesto altro che, a loro confronto, risultava ormai obsoleto.

## I ponti

L'estetica del progresso e la volontà di osservare il Paese che cresceva sotto l'impulso della mobilità, fece sì che si imponessero sul paesaggio autostradale le strutture a ponte, fissando un momento fondamentale nell'evoluzione formale e funzionale della tipologia.
L'occasione era ghiotta: il processo di motorizzazione era ormai compiuto e, soprattutto sulle autostrade maggiormente trafficate, sembrava necessaria una soluzione che riuscisse a guadagnare facilmente entrambi i sensi di marcia. Così, dal 1959, dopo l'esordio a Fiorenzuola d'Arda del primo Autogrill a ponte di tutta Europa firmato da Bianchetti, in meno di quindici anni si realizzarono una dozzina di edifici a marchio Pavesi e Motta. L'edificio-cavalcavia, che sovrasta il traffico automobilistico rendendolo visibile da un piano aereo, aveva mostrato, infatti, delle potenzialità fino ad allora inesplorate, insite nella fruizione di questi edifici che apparivano come delle terrazze panoramiche sul paesaggio della modernità. Le due aziende coinvolte e i rispettivi architetti di riferimento, si impegnarono, così, in un'indagine sulle possibilità figurative offerte dal tema, definendo numerose varianti formali. In una vista d'insieme, emerge subito in questi progetti, la scelta, operata da entrambe le società, di adottare un linguaggio di matrice tecnologica, che puntava ancora una volta sull'espressività delle strutture. Ora con il virtuosismo delle strutture metalliche prefabbricate, ora con la plasticità delle sperimentazioni con il calcestruzzo armato, il risultato è sempre un'architettura fortemente spettacolarizzata e spettacolarizzante.
Melchiorre Bega e Pier Luigi Nervi con il Mottagrill di Limena costruito nel 1967 sull'autostrada Milano-Venezia, segnano il punto più alto nell'interpretazione di questo duplice carattere. Progettano insieme un dispositivo formale di grande originalità, in cui le gigantesche travi-parete, che costituiscono i fronti dell'edificio, sono forate in base



**3:** Sezione prospettica del Mottagrill di Limena di M. Bega e P. L. Nervi con l'evidenziazione degli spazi destinati al pubblico [Elaborazione grafica dell'autrice].

all'analisi delle tensioni da tredici aperture poligonali che illuminano la sala del ristorante, fornendo la possibilità di godere di un pasto *con vista*.
L'edificio, oltre al piano ponte con il ristorante, si sviluppa sui due livelli dei corpi laterali, – destinati agli impianti e ai servizi nel piano interrato e agli spazi per il bar-pasticceria, per il self-service e il tourist-market al piano terra, su ciascun lato – e può essere letto attraverso una vera e propria *promenade* del consumo: un percorso coercitivo e predeterminato che si lega a criteri di consequenzialità spaziale (Fig. 3).
L'autogrill diventa una macchina spazio-visuale, articolata in un processo lineare, ripetitivo e automatizzato, che trascina il fruitore in un flusso deciso e incorporato alla catena, per cui si entra e si esce da luoghi unici e prescritti [Secondulfo 1996, 71].

## Conclusioni

Queste sperimentazioni, il cui carattere tipologico mescola la teoria della composizione ad alcuni concetti di mercato, sono accomunate dal paradigma del *place-product-packaging* [Jackle, Sculle 1994, 18] che contribuisce, grazie alla combinazione di architettura, paesaggio, grafica e comunicazione visiva, alla costituzione di una nuova estetica del monumento. Inserita all'interno di un contesto ostile, la stazione di servizio diventa un riferimento e genera riconoscimento: essa rinunciando, in parte, all'aspetto prettamente edilizio e interpretando un ruolo da protagonista nel commercio dei prodotti nuovi, industriali, di massa, è in grado di compattare intorno a sé l'Italia dei consumi trasferendo da sola un'immagine moderna e cosmopolita.
Fin dai primi anni di introduzione degli Autogrill, infatti, il rifornimento di benzina non venne visto come una necessità legata al viaggio, bensì come indotto del consumo voluttuario. La stazione di servizio, luogo intermedio tra città e autostrada, divenne presto la meta di un nuovo pellegrinaggio, dove concedersi relax, svago e avventure fuori dall'ordinario.
Cartoline pubblicitarie, letture cinematografiche ed evocazioni letterarie per cui questi luoghi fanno da cornice metaforica, documentano in modo accurato questo loro valore di *supermerci* [Codeluppi 1996, 5]. Si trattava, cioè, di spazi fisici che avevano saputo

costituire in nome dell'ideologia del consumo, una forma di identità collettiva, dove ci si riconosceva e ci si relazionava.
L'acquisto di un peluche, o di un souvenir dava la possibilità di partecipare a quel rito collettivo: una concessione straordinaria del sogno americano, di quell'*American way of life* che appariva in televisione e sui giornali, tanto che anche le affissioni pubblicitarie cominciarono ad offrire una sosta "americana", una sosta "moderna" [Bianchetti 1960, 90-98].
A prevalere era quindi l'associazione tra stazioni di servizio e benessere. La dimensione a cui la sosta dava accesso era caricata di tutte le aspirazioni dell'uomo moderno: fermarsi ad una stazione di servizio significava trovarsi all'improvviso di fronte ad un luogo di assoluta modernità, introverso e autoreferenziale nella sua composizione ed emblematicamente contrapposto al *vuoto* del paesaggio circostante. Per dirla come Bianchetti, un'oasi di consumo nel deserto autostradale. «Il suo fascino era proprio questa modernità senza compromessi con un passato in Italia onnipresente ma qui clamorosamente assente; quasi che si potesse rinnovare l'Italia senza fare pienamente i conti con esso.» [Menduni 1999, 86].
Queste architetture, nate come risposta a una nuova necessità funzionale, sono riuscite a contribuire in positivo alla definizione di un paesaggio nuovo e pieno di speranze, che altererà sostanzialmente la percezione tradizionale del territorio. Le autostrade e bordi autostradali, già interessanti come dispositivi visuali, assumono una maggiore valenza quando si riconoscono in loro delle relazioni con le profonde trasformazioni culturali di un Paese.
E anche se si tratta di architetture reificate, non si dica che per questo siano prive di valore e qualità.

## Bibliografia

*Aree di sosta e di servizio in Italia*, a cura di Boaga, G., De Angelis, G., Francia, G. (1973). Roma, Autostrade.

BIANCHETTI, A. (1960). *Le oasi dell'autostrada*, in «Quattroruote», n. 1, p. 9-98.

BIANCHETTI, A., PEA C. *Architettura pubblicitaria*, in «Casabella-Costruzioni», n. 159-60, 1941, p. 97.

BRILLI A. (1999). *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, il Mulino.

CACCIA, S. (2009). *Architettura in movimento: stazioni di servizio e distributori di carburante: un patrimonio da salvaguardare*, Pisa, ETS.

CACCIA, S. (2012). *Tutela e restauro delle stazioni di servizio*, Milano, Angeli.

CODELUPPI, V. (2000). *Lo spettacolo della merce: i luoghi del consumo dai passages a Disney world*, Milano, Bompiani.

COLAFRANCESCHI, S. (2007). *Autogrill: una storia italiana*, Bologna, il Mulino.

DESCHERMEIER, D. (2008). *Impero ENI: l'architettura aziendale e l'urbanistica di Enrico Mattei*, Bologna, Damiani.

GRECO, L. (2010). *Architetture autostradali in Italia: progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Roma, Gangemi.

JAKLE, J. A., SCULLE, K. A. (1994). *The gas station in America*, Baltimora, The Johns Hopkins University Press.

MENDUNI, E. (1999). *L'autostrada del Sole*, Bologna, il Mulino.

SCODELLER, D. (2007). *Negozi: l'architetto nello spazio della merce*, Milano, Electa.

SECONDULFO, D. (1996). *Bottega e ipermercato: luoghi e non luoghi del consumo*, in G. Triani (ed.), *Casa e supermercato. Luoghi e comportamenti del consumo*, Milano, Elèuthera.

SOMPAIRAC, A. (1993). *Stations-service*, Parigi, Centre Georges Pompidou.

## *Fonti archivistiche o documentarie*

Canzo, Archivio privato Jan Jacopo Bianchetti

Milano, Archivio privato Elena Bacciocchi

Parma, Archivio Csac - Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma, Fondo Pier Luigi Nervi

Parma, Archivio Storico Barilla, fondo Pavesi

Pomezia, Archivio Storico Eni

Roma, Fondazione MAXXI, Museo nazionale Arti del XXI secolo Centro Archivi Architettura, Fondo Nervi Pier Luigi

# FRA GLORIE E DISMISSIONI. INFRASTRUTTURE E PAESAGGI DELL'ADRIATICO CENTRALE

Lucia Serafini

*Abstract*

*The infrastructure of the central regions of Italy built since the mid-19th century has constituted a fundamental break in the process of modernising the territory along the eastern coast of the Adriatic. The objective of this paper is to analyse the dynamics of the transformations carried out in an attempt to reconstruct a past that has led to a present with a heavy toll of disused structures and infrastructure full of potential.*

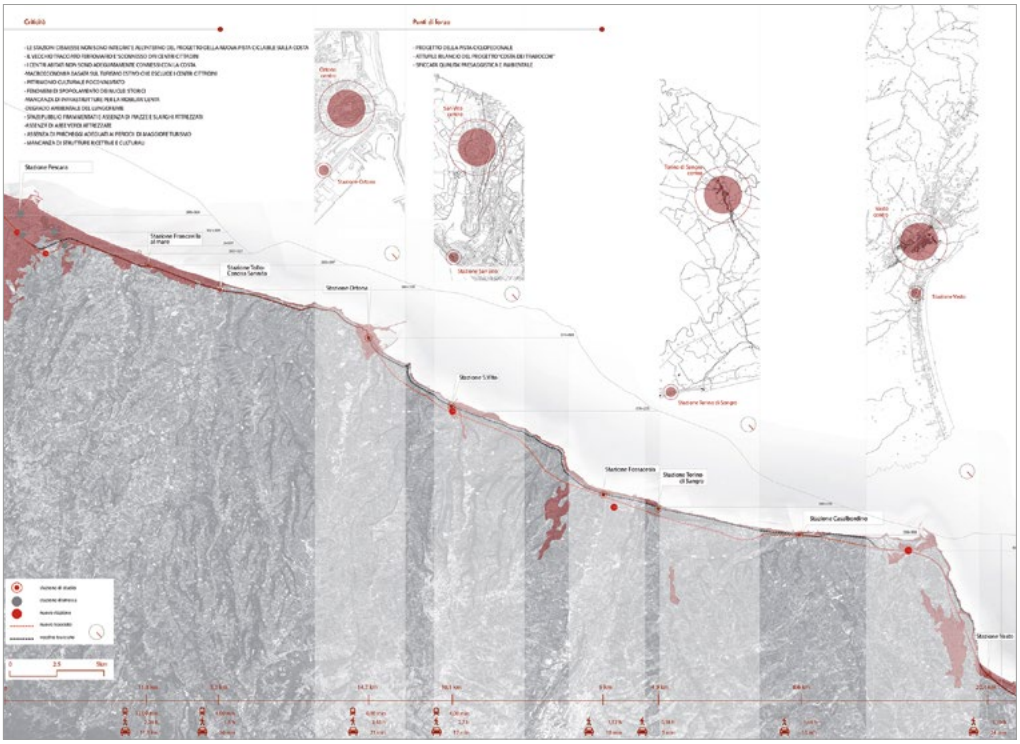
*Keywords*

*Infrastructure; Landscapes; Central Adriatic coast*

## Introduzione

Nel suo significato di supporto utile allo svolgersi di qualsiasi attività legata alla presenza umana, l'infrastruttura costituisce da sempre il tramite delle vicende che accadono sul territorio, formandone geometrie e disegnandone paesaggi.
Sebbene termine moderno, poiché indubbiamente associato al progresso, al movimento e alle reti di connessione che si sviluppano in concomitanza con la rivoluzione industriale e lo sviluppo della scienza e della tecnica, l'infrastruttura accompagna in realtà la storia dei luoghi anche quando non c'è, forse soprattutto quando non c'è, per il contrappunto legato alla sua presenza/assenza e dunque al diverso destino che i luoghi stessi hanno subito in funzione di essa. Come a dire, al di là di ogni determinismo, che le infrastrutture, come la geografia, hanno condizionato la sorte dei luoghi e accompagnato i loro sviluppi, privilegiandone alcuni a discapito di altri, condannati a peggior vita da circostanze ambientali ostili alla loro realizzazione.
Quando si parla d'infrastrutture nelle regioni dell'Adriatico centrale la storiografia è concorde nel riferirle alla nascita, subito dopo l'Unità d'Italia, della ferrovia Ancona-Foggia, la prima che lambisce la penisola in senso longitudinale, e fa coincidere la modernizzazione del territorio con lo spostamento dell'asse di interesse dalle aree interne, prevalentemente montuose, a quelle "esterne" limitrofe alla costa [Colapietra 1993; Sabatini 1996]. Tra gli obiettivi della ferrovia Adriatica è la connessione del nord con la città di Brindisi da cui si imbarcava all'epoca la cosiddetta *Valigia delle Indie*, il famoso treno commerciale di collegamento tra Europa e Asia (Fig.1).

© Aisu International 2020



**1:** La ferrovia Adriatica, il tratto Pescara-Vasto-San Salvo [in Sulpizio 2019].

L'Abruzzo e il Molise, centrali non solo rispetto alla penisola ma anche alle Marche a nord, e alla Puglia a sud, sono regioni decisive per comprendere come le infrastrutture moderne abbiano contribuito a mutarne il paesaggio e ridistribuirne popolazioni e centri urbani, non tanto per la misura in cui si sovrappongono o sostituiscono a quelle antiche, quanto perché riescono a trasferire il baricentro dell'economia verso luoghi più agevoli da percorrere e più aperti al traffico e ai commerci, guadagnando la possibilità, finalmente concreta, di scoprire confini e orizzonti diversi da quelli più immediati e familiari.

In realtà, per trovarsi al centro della penisola, tra Roma, Napoli e l'Adriatico, le due regioni hanno fatto esse stesse nel tempo da infrastruttura tra nord e sud. I termini di *ponte*, *crocevia*, *cerniera*, con cui spesso la storiografia ne indica i territori di riferimento sono emblematici e coerenti con condizioni geomorfologiche di *passaggio* tra situazioni diverse. Rispetto a un territorio, il loro, caratterizzato da una forte disomogeneità, costituito com'è di continui saliscendi, cantoni, vallate, altipiani, e la cui forma somiglia a quella di un pettine, poiché solcato dai tanti fiumi che dalle montagne scendono all'Adriatico, i mezzi di comunicazione hanno dovuto fare i conti con una realtà geografica singolare: la fascia costiera che si allunga per circa 160 chilometri, dal confine con le Marche a nord a quello con la Puglia a sud, non è più larga di 30 chilometri verso l'interno, dove si alzano una moltitudine di colline e poggi che risalgono gradualmente fino

ai massicci montuosi del Gran Sasso e della Maiella, occupando quasi interamente l'area della provincia dell'Aquila, e buona parte di quella di Teramo e Chieti, con propaggini nei circondari di Campobasso e Isernia [Felice, Costantini 1993].
La nascita della ferrovia Adriatica, a partire dal 1863, è l'elemento catalizzatore, forse il più dirompente nella storia del territorio, di gruppi umani che per la prima volta cominciano a spostarsi numerosi su luoghi diversi rispetto ad una montagna che, per quanto aspra, aveva costituito il centro vitale della società e dell'economia grazie alla messa a punto di tecniche di sopravvivenza comune a molte aree del Mediterraneo, prevalentemente fondate sull'integrazione delle risorse. La transumanza delle greggi dai pascoli estivi dell'Appennino abruzzese-molisano a quelli invernali delle pianure pugliesi è stata per secoli uno dei pilastri dell'economia locale, in un contesto ad altissimo tasso di ruralità che nella pastorizia migrante trovava il complemento indispensabile ai magri ricavi dell'agricoltura [De Matteis 1989].

## Antiche e nuove infrastrutture. Prima delle ferrovie i tratturi

Oltre che primo tronco di collegamento tra le regioni adriatiche, la ferrovia Ancona Foggia costituisce, subito dopo l'Unità, il provvidenziale supporto al pessimo reticolo stradale allora esistente e in gran parte coincidente con i vecchi tratturi, tanto sulla costa quanto all'interno. Si tratta della rete di percorsi istituita nel 1447 da Alfonso d'Aragona per governare il transito delle greggi tra le montagne dell'Abruzzo e del Molise e le pianure della Puglia, che è sempre stata per le regioni dell'Adriatico centrale un'infrastruttura d'eccellenza, ricalcata a sua volta in buona parte sulle *calles publicae* romane. Larghi 60 passi napoletani, corrispondenti a circa 111 metri, e costituiti da quattro percorsi principali – l'Aquila-Foggia, Celano-Foggia, Castel di Sangro-Lucera, Pescasseroli-Candela – collegati ad una più minuta griglia di cosiddetti "tratturelli" e bracci, di larghezza inferiore, i tratturi servivano a mettere in comunicazione le arterie con i centri abitati e/o i luoghi di raccolta delle greggi: in tutto circa 3000 chilometri di vie erbose, che i pastori e gli armenti attraversavano con viaggi di andata e ritorno e che invece mercanti, pellegrini, avventori frequentavano tutto l'anno, muovendo non solo commerci e prodotti ma anche culture ed idee.
A competere con la linea Adriatica è soprattutto il tratturo l'Aquila Foggia, solo però per il tratto che a partire dalla foce del fiume Osento, a nord di Vasto, in provincia di Chieti, arriva a Termoli, da cui poi si allontana per attraversare Montesecco e San Severo prima di raggiungere il capolinea. Gli altri percorsi, infatti, sono tutti interni, essendo prevalentemente montani e collinari i centri abruzzesi e molisani, rispetto ai quali i percorsi ferroviari, tutti successivi alla linea Adriatica principale, saranno assolutamente selettivi riguardo alle stazioni di posta, assicurando ai tratturi ancora lunga vita, e ai centri toccati dagli uni e/o dagli altri una tenuta demografica destinata a durare ancora per qualche decennio.
Ci vorrà ancora molto tempo perché la rete venga totalmente dismessa e accolta, anche a livello di tutela e salvaguardia, come monumento, per i pochi tratti residui, di una storia di lunga durata, certamente gloriosa, ma troppo debole per resistere alle istanze della modernità portate dai nuovi mezzi tecnologici [Serafini, Di Paolo 2017].

Non è un caso che la crisi della transumanza alla fine dell'Ottocento coincida con l'apertura della linea Adriatica, e che questa rivendichi a se, da questo momento la capacità di ridistribuire sul territorio uomini e industrie. È allora che al movimento lento delle greggi lungo le vie dei tratturi o delle poche strade deputate al passaggio di uomini e mezzi si sostituisce quello più veloce della macchina a vapore lungo le rotaie, quasi che la misura del progresso vada di pari passo con la velocità guadagnata progressivamente dalle nuove locomotive, dalla circolazione di saperi ed esperienze e dunque dall'adeguamento del territorio alle istanze di modernità che dappertutto si avanzano.
Anche le strade ferrate che sorgono dopo l'Unità d'Italia a complemento della linea Adriatica principale, per collegare le città costiere con i centri dell'entroterra, e con Roma e Napoli soprattutto, attraversano il territorio e ne supportano le ragioni sociali ed economiche. A differenza della maglia dei tratturi quella ferroviaria non è però così estesa ed articolata, e dunque non ha un rapporto col territorio così capillare, destinata com'è a procedere per capisaldi e per emergenze urbane, elette a costituire a seconda dei casi il vertice gerarchico di territori che "valgono" tanto più quanto più attraversati dalla ferrovia, accolta in Abruzzo e Molise con estrema curiosità nei confronti del nuovo e senza le remore espresse altrove circa il vandalismo portato dalla macchina a vapore su case, paesaggi e tesori nazionali.
Eppure, gli effetti sul territorio sono molti e molto più incidenti dei vecchi tracciati tratturali. Questi seguivano infatti le linee naturali del terreno e in più erano prevalentemente "erbosi", solo delimitati da rari cippi posti in punti strategici della linea, e dunque "confusi" col paesaggio di riferimento, di cui hanno mantenuto per secoli i tratti bucolici delle origini, anche perché le costruzioni che ne accompagnavano lo scorrimento erano pienamente in linea con le risorse locali e dunque congruenti col territorio e la sua cultura materiale.
Tutt'altro è accaduto con le ferrovie, che nel giro di qualche decennio hanno progressivamente rimodulato il territorio, non solo in ordine all'andamento demico ma anche in termini di forme, tecnologie, paesaggio antropico e naturale.
In effetti la litoranea Adriatica, proprio per il fatto di innestarsi su una fascia di territorio prevalentemente pianeggiante, non ha avuto molto da sconvolgere. Soprattutto si è trattato infatti di eliminare o sfoltire la fitta boscaglia a ridosso del mare, di scavalcare qualche ostacolo, di sorpassare i fiumi, ma non molto altro.
Diverso è invece il discorso dei tracciati destinati a collegare la costa all'entroterra, secondo un andamento prevalentemente ortogonale. Quando non è stato possibile seguire i dossi e le colline – fiancheggiando i fiumi, seguendoli sulla linea di fondovalle, accostandosi, qualche volta sovrapponendosi ma sempre tenendo stretta la misura della distanza da essi – sono state numerose e faticose, anche in termini di tempi di realizzazione, le sfide ingegneristiche lanciate per costruire ponti e forare montagne [Aristone 2012; Mercurio 1994; Vittorini 1993].

## Ferrovie, città ed economie

Anche in Abruzzo e Molise le ferrovie hanno segnato il territorio e trasformato l'impianto delle città, incidendo in maniera importante sulla loro urbanistica e sanzionandone

una gerarchia economica basata sull'inserimento o meno della rete principale. È un dato di fatto che la crisi della società agropastorale, comune alle intere aree regionali ma particolarmente concentrata nelle zone interne, ha accentuato, con l'arrivo della ferrovia, ancora di più il divario fra i centri montani e quelli di fondovalle più agevolmente connessi al tessuto ferroviario.
A fare da paradigma delle *magnifiche sorti e progressive* garantite dal nuovo quadro economico e sociale connesso all'arrivo dalla ferrovia, è la vicenda di Pescara, capolinea in Abruzzo della linea Adriatica e suo luogo di massima rappresentazione, non solo simbolica. La città metropolitana che oggi è diventata, unica nella regione, ha avuto origine proprio dalla concomitanza politica ed economica tra la costruzione della stazione di Castellamare – a valle del centro allora in provincia di Teramo, a nord dell'attuale abitato – e lo smantellamento della fortezza borbonica: la poderosa fortificazione cinquecentesca costruita sul fiume Pescara, a dominio della valle omonima al confine settentrionale del Regno delle due Sicilie. La sua distruzione risale al 1866, appena tre anni dopo l'apertura della nuova stazione, quando la soluzione della questione veneta e gli sviluppi della guerra d'Austria ne avevano ormai vanificato le valenze militari ed esaltato, per contro, il ruolo di smercio dei prodotti agricoli.
Di questo ruolo la stazione di Castellammare è il simbolo più evidente, proponendosi come porta di una città in forte espansione che il Piano regolatore del 1882 organizza per isolati regolari, orditi in diretta relazione tra il porto e il mare, ad est, e la ferrovia ad ovest, reciprocamente visibili attraverso il cannocchiale del corso principale, che ancora oggi è il centro della città [Bianchetti 1999; Aristone, Raulli 2011].
La costruzione nel 1883 di un'altra stazione, quella di Pescara/porta Nuova, sulla riva sud del fiume, di fatto consacra il ricongiungimento dei due tratti del fiume e accompagna il graduale affermarsi di istanze demografiche, sociali ed economiche, che nel giro di qualche decennio porteranno il luogo natio di Gabriele d'Annunzio all'elevazione a provincia (1927) e alla conquista, rispetto al resto dell'Abruzzo, di un'edita freccia temporale. La tratta compresa tra le due stazioni è una spina a tutti gli effetti non solo stradale ma anche commerciale e industriale, considerato il potere di attrazione sulle nascenti attività produttive. È sulla linea segnata da queste che nascono le dodici fornaci Hoffmann costruite tra la fine dell'Ottocento e i primi del secolo successivo proprio lungo la costa e in prossimità della ferrovia, divenuta discrimine fondamentale nell'abbattimento dei costi di trasporto e smercio del prodotto finito.
A sud di Pescara, emblematica è la situazione di Francavilla. Qui l'apertura della ferrovia ha partecipato di una discesa verso la costa che alla vecchia Civitella arroccata sulla collina ha preferito, anche nel nome, la nuova Francavilla al mare che si viene costruendo negli ultimi decenni del XIX secolo, anche grazie ai ricchi guadagni provenienti dall'industria turistica legata al mare che la accreditano tra le stazioni balneari più importanti dell'Italia meridionale. E sebbene lo scenario sia mutato, dopo le ingenti distruzioni della seconda guerra, la sua compagine urbana è completamente funzionale al mare e alle sue infrastrutture. Il vecchio borgo è rimasto in gran parte allo stato di rudere, e la fascia marittima che si allunga ai suoi piedi è invece parte integrante del nastro che senza soluzioni di continuità risale verso Pescara e poi ancora più a nord fino

a comprendere i centri della provincia di Teramo, come Silvi Marina ed Alba Adriatica, che si affacciano sul mare e legano la loro ragione di essere prevalentemente all'industria turistica e alle infrastrutture che la supportano.
Lungo la stessa tratta Pescara Foggia, assimilabile all'esempio di Francavilla, anche se in termini meno pervasivi, è il caso di Vasto. Anche qui, il passaggio della ferrovia a valle della vecchia città di origini romane, a circa 150 metri di altitudine, ha significato il progressivo densificarsi di un sito, quello attualmente conosciuto col nome di Vasto Marina, che nel giro di qualche decennio è passato dalla consistenza di una piccola frazione di pescatori ad una vera e propria propaggine urbana, dapprima raccolta intorno alla stazione ferroviaria, poco più a valle, poi progressivamente spostata verso il mare [Felice 2011].
A sud di Pescara e Francavilla, singolare è il caso di Ortona, punto di stazione fondamentale della linea Adriatica. La città è rimasta infatti tenacemente arroccata sulla sua collina e la ferrovia scorre ai suoi piedi, avendo solo come principale contrappunto il porto, uno dei più antichi e floridi di tutta la costa adriatica centrale sebbene potenziato soltanto nel secondo dopoguerra.
Vero e proprio polo di attrazione per l'impianto della città moderna, del tutto giustapposta alla precedente che non viene dunque sconvolta anche se condannata a una lenta decadenza, è il nodo ferroviario che fa capo a Termoli, a sud di Vasto, in Molise. Qui, secondo un modello tipicamente pugliese di città marinare asserragliate nelle loro dimensioni tradizionali, la stazione ferroviaria ha svolto il compito primario di far uscire il centro e la regione dal loro isolamento, rendere più fitti gli scambi commerciali e connetterli col resto del mondo. Non è un caso che la città, da piccolo borgo di pescatori del periodo preunitario, con abitanti che ammontano a 2.500 unità, li raddoppi in meno di un secolo, realizzando un incremento che è in assoluto il più consistente del Molise [Felice, Pasqualini, Sorella 2009].

## Dopo le glorie le dismissioni

La vicenda che ha interessato la ferrovia Adriatica centrale nell'ultimo mezzo secolo è fitta di dismissioni e abbandoni, realizzati con una velocità sempre più proporzionale a quella impressa al tempo e alla contrazione degli spazi. A creare il primo punto di cesura è stata la vicenda successiva alla Seconda guerra mondiale, quando le distruzioni inferte a tutto il sistema ferroviario dell'Italia centrale a causa della sua prossimità e coincidenza con la linea Gustav, hanno aperto una stagione di ricostruzioni che si è progressivamente aggiornata rispetto alle nuove istanze avanzate dalla industrializzazione e dal movimento sempre più repentino di uomini e cose.
A soffrire le prime dismissioni sono state le tratte dell'Appennino interno, soppresse perché poco frequentate e decisamente meno preferibili, a causa della tortuosità dei tracciati e della lunghezza dei percorsi, ai due corridoi autostradali aperti tra Roma e l'Adriatico (la A24 Roma-L'Aquila-Teramo, e la A25 Avezzano-Sulmona-Pescara), per accompagnare il boom economico e la motorizzazione di massa che interessa il paese a partire dagli anni Sessanta [De Panfilis 1996].

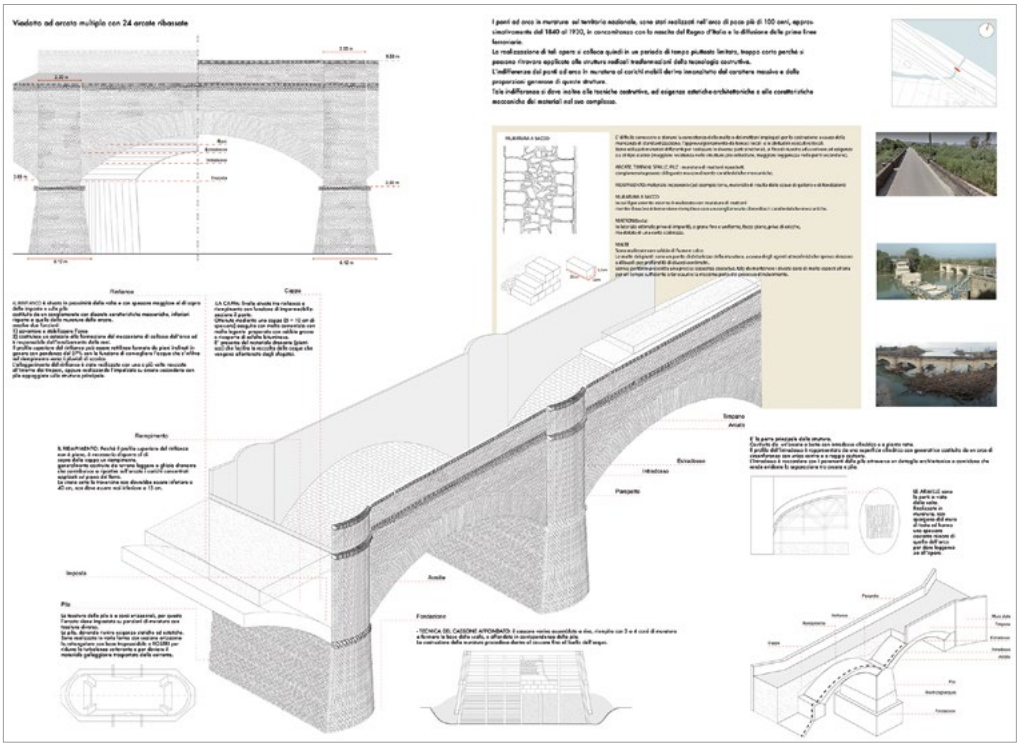
Sulla linea Adriatica le operazioni di maggiore impatto, non solo a livello quantitativo, hanno riguardato Pescara, e a partire da qui, tutta la tratta che arriva alla nuova stazione di Vasto-San Salvo, ai confini col Molise. Il progetto avviato alla fine degli anni '80 e concluso nel 2005 con lo spostamento più a monte della ferrovia, il potenziamento della linea e la sostituzione e/o accorpamento di alcune stazioni ha non solo portato ad un ennesimo ridisegno del territorio ma anche prodotto, questa volta, una consistente quantità di scarti e una fitta successione di aree residuali. In attesa di diventare piste ciclabili e pedonali, in linea con pomposi progetti di *green way* di cui si discute da anni in tutta Italia, i vecchi binari sono stati in gran parte coperti da spesse colate di cemento, quasi sempre funzionali alle aree di parcheggio frequentate soprattutto durante il periodo estivo; i vecchi ponti in mattoni – veri e propri capolavori di ingegneria e architettura, oltre che straordinari contrappunti del paesaggio, per la loro misura e coerenza con le risorse del territorio – mancano da tempo di manutenzione e sono investiti gravemente non solo dall'umidità che risale sui robusti piloni ma anche da una quantità di vegetazione che ne nasconde in buona parte la vista; e le vecchie stazioni, un tempo gloria e vanto, con la loro architettura, dei nuovi centri che si erano formati intorno ad esse, sono rimaste chiuse e abbandonate in contesti spesso molto degradati, anche da un punto di vista sociale [Rovelli, Senes, Fumagalli 2004].

A Pescara la costruzione di una nuova stazione al passo con i tempi e capace di assecondare non solo l'ingrandimento della città ma anche le sue ambizioni metropolitane, ha innanzitutto significato la dismissione della fabbrica ottocentesca e il suo adeguamento ad uso dell'ICRAnet (*International Center for Relativistic Astrophysics Network*). A fronte della nuova utilizzazione, garante di una manutenzione quanto meno continuativa degli ambienti, strutture e superfici, è lo spazio residuale un tempo occupato dai binari, oggi adibito a parcheggio, a stridere col contesto e a proporsi in tutta la sua valenza di «non luogo» [Augé 1992], per usare le parole di Marc Augé.

Gli stessi caratteri architettonici delle facciate, nel sobrio stile neorinascimentale proposto dopo l'Unità per gli edifici con finalità utilitaristiche come le stazioni, aumentano il senso di disorientamento rispetto alle lunghe cortine vetrate del nuovo edificio, insieme al vecchio non più in condizione di essere porte della città ma solo suoi sterili contrappunti.

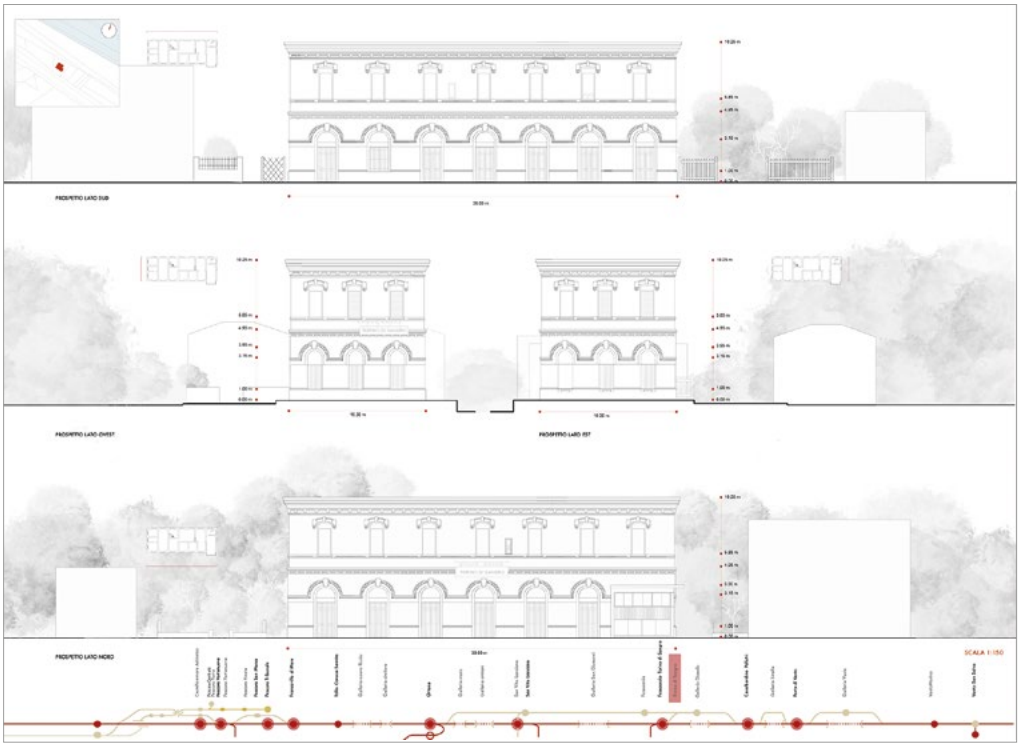
Sempre a Pescara, la vecchia linea di congiungimento col porto è stata eliminata e della vecchia stazione di Porta Nuova rimane soltanto la facciata, ritagliata dal vecchio edificio del 1883, ed entrata a far parte del progetto di riqualificazione dell'area del vecchio Mulino De Cecco.

Sulla linea a sud di Pescara le dismissioni hanno riguardato la tratta fra Ortona e Vasto-San Salvo. Qui, l'arretramento verso l'interno della linea ferroviaria che lambiva il mare e la costa dei trabocchi ha comportato l'apertura di gallerie per quasi 30 km, l'accorpamento di alcune stazioni, ricostruite in altro sito, e il conseguente abbandono delle strutture di risulta, oggi rese invisibili dalla tratta ferroviaria in tunnel. Il caso delle stazioni di Torino di Sangro e di Vasto lungo la linea in questione è ovviamente solo un campione della realtà di abbandono e dismissione che colpisce le ferrovie storiche italiane. Le circostanze che a loro fanno riferimento sembrano tuttavia rimandare a un



**2:** Il ponte a 24 arcate sul fiume Sangro. Dettagli [in Sulpizio 2019].

discorso molto più generale che riguarda il patrimonio storico nel suo complesso e soprattutto quello che per essere di realizzazione più recente ha ancora poche possibilità di essere conosciuto e apprezzato e dunque tutelato con interventi all'altezza dei valori in gioco. È vero infatti che rispetto alla linea dei binari, come detto interessati da un progetto di ciclo-pedonalizzazione, in corso per quanto lento nella sua realizzazione, a patire maggiormente sono proprio le architetture, ancora solide nelle loro strutture portanti ma gravemente degradate nelle superfici e negli apparati decorativi.
Un esempio eloquente è rappresentato dallo splendido ponte a 24 arcate che si trova alla foce del fiume Sangro (Fig. 2): uno dei tanti ponti ad arco realizzati in tutta Italia con lo sviluppo della rete ferroviaria, ma senza radicali trasformazioni delle tecniche edilizie della tradizione, magistralmente eluse con proporzioni molto generose, e senza rinunciare alle istanze estetiche, soddisfatte con particolari geometrici e decorativi pienamente coerenti con le esigenze statiche.
A Torino di Sangro, l'intonaco che copre le facciate dell'edificio a blocco su due livelli è in gran parte caduto e macchiato dalla salsedine, come anche la decorazione di gusto liberty che impreziosisce la teoria di aperture che corrono regolari e simmetriche sui quattro prospetti (Fig. 3). A Vasto il caratteristico corpo a tre livelli dell'edificio, con quello centrale emergente rispetto ai corpi laterali, presenta un degrado ancor più evidente per il cattivo invecchiamento della pensilina in cemento armato sul lato dei vecchi



**3:** La vecchia stazione di Torino di Sangro. Rilievo dei prospetti [in Sulpizio 2019].

binari e per il contrasto con il rivestimento in mattoni (Fig. 4). In ogni caso, rispetto alle dignitose architetture delle vecchie stazioni, quelle prodotte dagli accorpamenti sono fabbricati anonimi senza altra velleità che quella di consentire lo svolgimento delle funzioni assegnate. La nuova stazione di Torino di Sangro-Fossacesia è un corpo in cemento armato con mere funzioni passanti, e quella di Vasto-San Salvo lo è altrettanto, con l'aggravante, in quest'ultimo caso, di convivere con l'espansione delle marine che alle due città fanno riferimento talmente pervasiva e avvolgente che l'appiattisce rispetto al contesto togliendogli l'emergenza, non solo dimensionale, che altrimenti le spetterebbe. Coincidendo col tema più generale della dismissione del patrimonio storico, anche quello delle infrastrutture è tema complesso, giacché chiama in causa, e in tempi di crisi economica e carenza di risorse, l'opportunità di recuperare fabbriche convenzionalmente assimilabili al settore dell'archeologia industriale, cadute in disgrazia perché impossibili o sconvenienti da aggiornare da un punto di vista tecnologico e d'uso, ma da tempo al centro del dibattito nazionale e internazionale.

In Italia, la giornata nazionale delle ferrovie dimenticate, giunta quest'anno alla dodicesima edizione, dimostra l'interesse per il tema, anche per il supporto della letteratura che nel frattempo si è prodotta intorno ai 6000 km censiti di linee dismesse.

Al di là del folklore, per quanto legittimo, di manifestazioni simili, c'è però bisogno di azioni concrete supportate da un approccio multiscalare al territorio, da ripensare dopo

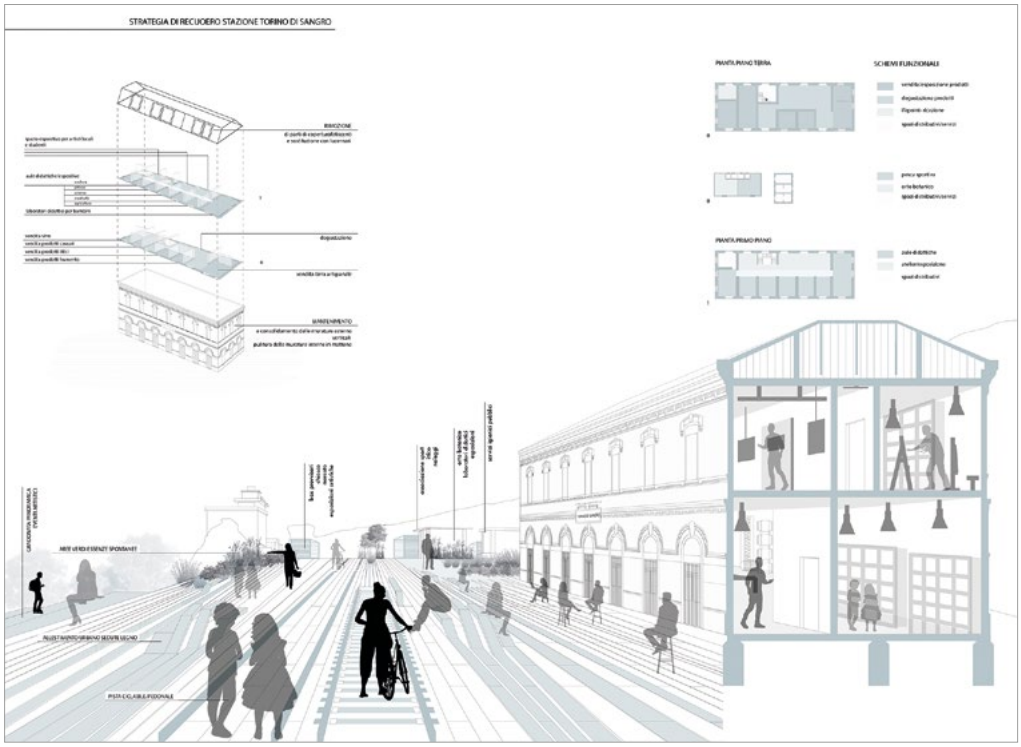


**4:** La vecchia stazione di Vasto. Rilievo dei prospetti [in Sulpizio 2019].

i cambiamenti intervenuti prescindendo da risposte circoscritte e limitate al caso per caso. C'è bisogno, in altre parole, di progetti lungimiranti, capaci di rimettere in rete uomini e cose cercando di rispondere certo alle istanze dell'economia circolare, della sostenibilità ambientale e del risparmio di risorse, ma senza dimenticare il senso dei luoghi e la loro stratificata identità.

## Conclusioni

Il tema delle infrastrutture costituisce un settore di ricerca singolarmente interessante per indagare il disegno del territorio non solo riguardo alla loro realizzazione ma anche e soprattutto alla loro dismissione.
In linea con la situazione nazionale, le ferrovie dell'Adriatico centrale, e in particolar modo dell'Abruzzo e del Molise, partecipano di una fitta vicenda di glorie e dismissioni, le prime legate all'uscita dall'isolamento sofferto da secoli, le seconde al tradimento di una prospettiva di modernizzazione che si è certo verificata, soprattutto nel secondo dopoguerra, ma che ha fatto molte vittime. Tra le più recenti in ordine di tempo ci sono le tante tratte dismesse perché superate dalla tecnologia e dalla velocità sempre più forte con cui si rinnova. Non solo tracciati ferroviari ma anche stazioni, ponti, luoghi di deposito, rimesse di locomotive, attendono di conoscere il loro destino, intanto versando




**5:** La nuova stazione di Torino di Sangro. Ipotesi di recupero di fabbriche e contesti [in Sulpizio 2019].

in uno stato di abbandono e degrado che non si addice ad una società civile consapevole del suo patrimonio. La sfida, in questo come in altri casi, è invece quella di invertire il processo in atto con una nuova visione del territorio, disponibile a piegare le convenienze economiche e di mercato in progetti di largo orizzonte il cui denominatore comune non può che essere l'identità dei luoghi e il loro stratificato palinsesto.

## Bibliografia

AUGÉ, M. (2018). *Non luoghi*, Milano, Eléuthera.

ARISTONE, O. (2012). *Vicende e prospettive della ferrovia Sulmona-L'Aquila*, in *Ricostruire L'Aquila*, a cura di R. Pavia e R. Massacesi, Pescara, Sala Editori, pp. 77-83.

ARISTONE, O., BENEGIAMO, M. (1992). *I grandi interventi infrastrutturali nella riorganizzazione del territorio*, in *Una trasformazione inconsapevole. Progetti per l'Abruzzo adriatico*, a cura di M. Morandi, Roma, Gangemi, pp. 25-62.

ARISTONE, O., RAULLI, R. (2011). *L'evoluzione delle interconnessioni città-porto-territorio nei casi di Ancona, Pescara e Bari*, in *Ultimo miglio. Il progetto di interconnessione tra porto e città*, a cura di R. Pavia e M. Di Venosa, Pescara, Sala Editori, pp. 54-77.

BIANCHETTI, C. (1997). *Le città nella storia d'Italia*, Pescara, Laterza.

CIOCI, A, (1989). *La ferrovia Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona*, Bastia Umbria, Kronion libri.

COLAPIETRA R. (1982). *Città e territorio nel Mezzogiorno d'Italia fra Ottocento e Novecento*, Milano, FrancoAngeli.

COLAPIETRA R. (1989). *Le ferrovie medio-adriatiche, in La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici, sociali, politici ed urbanistici*, a cura di R. Lorenzetti, Roma, Editori Riuniti, pp. 9-10.

COLAPIETRA R. (1993). *I tracciati ferroviari e la loro incidenza sull'articolazione urbana e territoriale in Abruzzo e Molise, in Abruzzo e Molise. Ambienti e civiltà nella storia del territorio*, a cura di M. Costantini, C. Felice, «Cheiron», Rivista semestrale di materiali e strumenti di aggiornamento storiografico, Anno X, n. 19-20, I e II semestre, pp. 231-243.

CORTESI, G., ROVALDI, U. (2011). *Dalle rotaie alla bici: indagini sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclabile*, Milano, Federazione italiana Amici della Bicicletta onlus.

DE MATTEIS, A. (1989). *Strategie di sopravvivenza e attività economiche nella montagna abruzzese: il versante occidentale appenninico*, in «Annale», 11 pp. 252-264.

DE PANFILIS, B., (1996). *Il capostazione di Alanno non c'è più: la questione ferroviaria in Abruzzo*, Montesilvano, Best Service.

FELICE, C. (1983). *Porti e scafi. Politica ed economia sul litorale abruzzese-molisano*, Vasto, Cannarsa.

FELICE, C. (2000-2001). *Infrastrutture e servizi nel primo Ottocento: Termoli tra modernità e arretratezze in Almanacco del Molise*, Edizioni Enne, pp. 187-202.

FELICE, C. (2011). *Vasto. Storia di una città*, Roma, Donzelli.

FELICE, C., COSTANTINI, M. (1993). *Abruzzo e Molise. Ambienti e civiltà nella storia del territorio*, Brescia, Edizioni Centro Federico Oderici.

FELICE, C., PASQUALINI, A., SORELLA, S. (2009). *Termoli. Storia di una città*, Roma, Donzelli.

LORENZETTI R., (1989). *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici, sociali, politici ed urbanistici*, a cura di, Roma, Editori Riuniti.

MAGGIORELLI, I. (2018). *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Roma, Ferrovie dello Stato Italiane.

MERCURIO, F. (1994). *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli morali e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, in «Meridiana», Rivista di storia e scienze sociali, n. 19, pp. 178-181.

ROVELLI, R., SENES, G., FUMAGALLI, N. (2004*). Ferrovie dismesse greenways: il recupero delle linee ferroviarie e la realizzazione di percorsi verdi*, Milano Associazione italiana greenways.

SABATINI, G. (1996). *La creazione del sistema ferroviario in un'area marginale. L'Abruzzo tra Ottocento e Noveento*, in *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e Materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, Amministrazione Provinciale.

SERAFINI, L. DI PAOLO M. (2017). *Non solo beni culturali. Vecchi percorsi tratturali e nuove frontiere per l'intervento sull'esistente*, in *Le nuove frontiere del restauro. Trasferimenti, contaminazioni, ibridazioni*, XXXIII Convegno Internazionale "Scienza e Beni Culturali", (Bressanone, 27-30 giugno 2017), Venezia, Edizioni Arcadia Ricerche.

SORI, E. (1990). *Popolazione e insediamenti nel Mezzogiorno contemporaneo*, in «Meridiana», Rivista di storia e scienze sociali, n. 10, p. 60.

SULPIZIO, A. (2019). *Ferrovie d'Abruzzo. Recupero e valorizzazione*, Tesi di laurea in Restauro Architettonico, Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara, rel. Lucia Serafini.

VITTORINI, M. (1993). *Struttura dell'Appennino Abruzzese. La Provincia Aquilana e le comunicazioni nell'Ottocento*, in *L'Aquila e la Provincia aquilana. Economia, società e cultura dal 1859 al 1920*, a cura di F. Sabatini, Cassa di Risparmio della Provincia dell'Aquila, pp. 30-33.

# «SORGA UN QUALCHE PIANO RADICALE...». NUOVE ATTREZZATURE PUBBLICHE PER VENEZIA, 1842-1910

Elena Doria

*Abstract*

*The article examines the debate on the modernisation of Venice that began in the 1840s. The plans for the reform of its urban topography and the Recovery and Regulatory Plan of 1886 lead to a change in the image of the water city. The case study examines some vicissitudes of the San Giobbe insula, where a plurality of public establishments and urban infrastructural functions have been concentrated between the railway and the commercial port by the Napoleonic, Habsburg and Italian governments.*

*Keywords*

*Urban plan; Public settlements; San Giobbe insula*

## Introduzione

Questo contributo rielabora alcuni temi della mia tesi di laurea [1997] dal titolo *Conoscere per trasformare. Il caso di Venezia insulare. 1842-1910*, esito di una sistematica ricerca su fonti dell'Archivio storico municipale di Venezia. Essa documenta il dibattito cittadino attorno al primo Piano di risanamento e regolatore redatto nel 1886, nel quale confluiscono progetti e realizzazioni che coinvolgono *in primis* i sistemi dell'accessibilità viaria e canalizia nei vari sestieri della città, in una volontà di riforma complessiva della topografia della città lagunare.

L'insediamento di nuove attrezzature pubbliche a scala urbana e territoriale, avviato dal governo napoleonico e dalle successive autorità asburgiche, appare altresì esito del nuovo "rango" amministrativo, funzionale e simbolico attribuito alla città in quest'arco temporale, così come emerso dalla mia tesi di dottorato [2015] dal titolo *Venezia "semi-capitale". La teoria sugli "stabilimenti pubblici" e il caso dell'Orto Botanico (1806-1887)*.

Decaduta da capitale della Repubblica Serenissima nel 1797, Venezia è eletta *capoluogo* dal governo napoleonico nel 1806 e figura così tra i maggiori centri amministrativi del Regno d'Italia; essa, tuttavia, essendo riconosciuta «cospicua città del Regno»[1] e «vasta a e popolata Città»[2] è paragonata allo *status* della capitale, Milano.

[1] Milano, Archivio di Stato, *Censo parte moderna*, B. 1625.

[2] Milano, Archivio di Stato, *Censo parte moderna*, B. 1624.

© Aisu International 2020

Rispetto a città di pari dimensione e rilevanza, a Venezia sono concesse misure straordinarie in campo edilizio, fiscale ed economico-finanziario in virtù dell'"anomalia" della sua condizione insulare. Il decreto napoleonico del 7 dicembre 1807 assegna così alla città lagunare una nuova dotazione puntuale di "stabilimenti pubblici" propri di una grande città, attuata mediante la riconversione a fini civili di antichi manufatti conventuali acquisiti al Demanio, siti in alcune località fino allora di margine della città: tra questi, il cimitero di S. Michele in Isola, i Giardini per il pubblico passeggio a Castello lungo Riva degli Schiavoni, il Liceo-convitto S. Caterina e il collegato Orto Botanico a S. Giobbe.
Sul piano territoriale, con la ridefinizione dei limiti amministrativi, l'*entità Venezia* un tempo costituita dai vasti Domini di terraferma viene ora circoscritta al Dipartimento dell'Adriatico, cioè a una fascia litoranea stretta tra il mare e il complesso di isole della gronda lagunare; il maggior isolamento dalla terraferma e dai territori agricoli circostanti che ne era conseguito sarebbe stato tra le cause di una precarietà economica perdurata almeno fino agli anni trenta dell'Ottocento [Gullino 2001, 113-127].
Sarà soprattutto dal decennio a seguire che si porranno con più forza nuove istanze di modernizzazione del tessuto infrastrutturale interno della città: tra queste, la ripresa di un collegamento tra Venezia-insulare e la terraferma con l'introduzione della linea ferroviaria Milano-Venezia nel 1846 [Bernardello 1996] che sembra sancire, sul piano funzionale, anche una maggiore parificazione dello *status* amministrativo di Milano e Venezia, ri-connotate come "semi-capitali" asburgiche e sedi vicereali del Regno Lombardo-Veneto fino all'ingresso nello Stato Unitario.

## Venezia tra manutenzione e trasformazione urbana

Tra le prime ipotesi di trasformazione della *forma urbis* di Venezia, troviamo alcuni studi di statistica medica, nei quali la tradizionale conformazione materiale della città è indicata tra le cause del periodico proliferare di epidemie. La vicinanza delle case, la scarsa ventilazione e ampiezza delle calli, la scarsità di deflusso delle acque canalizie e la presenza di scolatoi nelle strade sono additati tra le cause dell'insalubrità dell'abitato [Federigo 1831].
Nella storia urbana ottocentesca, questo parallelismo appare fondamento di una nota ipotesi storiografica [Del Panta 1980], che permette di rintracciare, anche nel caso di Venezia, i legami tra le operazioni di conoscenza dell'abitato, il riassetto amministrativo e i provvedimenti igienico-edilizi, a partire da una dominante nozione "patologica" della città storica, sfociata in seguito nella successiva redazione del Piano di risanamento.
L'esame delle fonti archivistiche ha permesso di stabilire nel caso della città lagunare un anticipo sulle misure introdotte a livello nazionale dalle leggi comunale e provinciale del 1865 e sull'esproprio per pubblica utilità per il risanamento della città di Napoli del 1885.
Infatti, fin dagli anni '40 dell'Ottocento, a Venezia si assiste al passaggio da una prevalente logica di manutenzione della città alla volontà di una sua trasformazione, con ipotesi e progetti di sventramento e allargamento di alcuni ambiti urbani ritenuti "strategici", in parallelo a una riforma dei corpi tecnico-amministrativi.

Nel 1842 una commissione municipale sviluppa, infatti, uno dei primi piani straordinari di radicali lavori di allargamenti stradali e interramenti di canali, come documenta un inedito *Elenco delle strade allargate e delle nuove strade aperte per miglioramento di viabilità, per l'attuazione dei progetti del Piano di Risanamento della città e per la costruzione di gruppi di case sane ed economiche e popolari - dall'anno 1842 a tutto l'anno 1908 - colle attuali denominazioni e colle epoche in cui furono aperte al pubblico le strade nuove e quelle allargate* redatto nel 1909[3].
I consueti interventi di "polizia urbana" sul tessuto urbano di calli, ponti, canali e case, divengono oggetto di piani di manutenzione di lavori pubblici, diretti dal nuovo Ufficio Tecnico municipale, volti a contrastare logiche d'intervento frammentarie ed episodiche prevalse fino ad allora[4].
Per altri aspetti, negli stessi anni, il Direttore generale delle Pubbliche Costruzioni presso l'I. R. Delegazione Provinciale Pietro Paleocapa sosteneva, invece, un piano per ridimensionare gli interramenti, spesso eseguiti per interessi esclusivi, a favore della salvaguardia dell'intero sistema lagunare[5]. Il dibattito perdurerà fino agli anni '60 dell'Ottocento, quando prevarranno i sostenitori di una riforma della "topografia futura", capeggiati da Giuseppe Bianco, ingegnere capo municipale dal 1854 al 1872.
Da queste premesse, nel 1866 sono redatti i primi studi e inchieste sullo stato delle strade, dei canali e delle abitazioni e gli indirizzi per l'elaborazione di *40 progetti per sanificare Venezia* con le relative inchieste sanitarie. Il piano come strumento di natura eccezionale, da svincolare dalla prassi abituale tecnico-esecutiva, si accompagna ora a finalità di sventramento della città, dirette ad ampliare i tracciati più importanti, aprire nuove arterie, mettere in comunicazione i centri con gli estremi della città, con risanamenti edilizi, abbattimenti di case malsane e nuove costruzioni.

## L'avvento della ferrovia e gli stabilimenti di pubblica utilità. Il caso dell'*insula* di S. Giobbe

Il processo di modernizzazione di Venezia porta a un rivolgimento della tradizionale immagine come città d'acqua, attraverso la «creazione di un sistema anulare di viabilità interna che è fortemente motivato da quel vero e proprio rovesciamento del fronte cittadino dal mare verso la terraferma a seguito della realizzazione del ponte ferroviario, cioè del frammento terminale della linea di strada ferrata tra Venezia e Milano» [Romanelli 2005, 31].
L'auspicato collegamento per via di terra con la prospiciente terraferma è declamato come simbolo delle nuove istanze di *progresso della civiltà urbana*, introdotte anche a Venezia con i Congressi degli scienziati italiani, riunitisi a partire dal 1839.

---

[3] Venezia, Archivio storico municipale, 1905-1909, IX/1/43.

[4] Venezia, Archivio storico municipale, 1840-1842, IX/4/2.

[5] Venezia, Archivio storico municipale, P. Paleocapa, *Relazione della Delegazione provinciale al Governo di Venezia*, 13 marzo 1844 in *Rendiconto morale della Giunta sull'amministrazione del Comune di Venezia*, 1883-1886, All. 20, pp. CXXV-CXXXI.

Un particolare accento sullo sviluppo urbano della città è posto durante la nona riunione a Venezia nel settembre 1847, al culmine del «rigoglio di interessi scientifici e di spiriti patriottici» [Cozzi 1999, 323-328] nei vari territori preunitari della Penisola.
Per la Congregazione Municipale, si trattava infatti di presentare Venezia in una prospettiva di piena parità anche con le altre città della Penisola, specie in confronto con Padova e Milano, sedi dei precedenti congressi. In questo modo, nonostante le sue «circostanze particolari» e «la stessa sua condizione, differente dalle altre», s'intendeva «far conoscere ai forestieri il continuo progresso del suo risorgimento […]»[6].
I risultati dell'opera di civilizzazione intrapresa a Venezia sono esposti anche attraverso un programma di visite ai "pubblici e privati stabilimenti" negli ambiti dell'istruzione, delle arti e delle scienze, della beneficenza e dell'assistenza, fino ai vari rami della produzione e dei commerci[7]. Accanto agli antichi edifici civili quali il Palazzo Ducale, la Biblioteca Marciana e il Museo Archeologico, compaiono anche alcuni ex conventi trasformati in "stabilimenti pubblici" dalle riforme napoleoniche di primo Ottocento: l'Accademia di Belle Arti, l'Archivio dei Frari, le Raccolte dell'I.R. Istituto e il Liceo S. Caterina «con Biblioteca, Gabinetto di Fisica e di Storia Naturale» e le collezioni dell'I.R. Orto Botanico a S. Giobbe, tutti luoghi simbolo di una recente «magnificenza civile» [Patetta 1978] della città e delle finalità rappresentative del governo.
In particolare, nell'*insula* di S. Giobbe nel sestiere di Cannaregio, prospiciente al sedime della futura stazione ferroviaria, tra il 1811 e il 1846 si erano già polarizzate alcune attrezzature pubbliche a scala cittadina che richiamano un legame con la vicina terraferma, quali il Macello comunale [Caniato 2006], l'Orto Botanico governativo del liceo-convitto e, in prossimità del nuovo porto, manufatti a destinazione commerciale.
Per quest'area, alcuni progetti sono elaborati dall'ingegnere Emilio Campi-Lanzi, figura che andrebbe aggiunta alle Biografie di ingegneri nelle amministrazioni pubbliche a Venezia nell'Ottocento [Sambo 2001, 44-49]. Membro dell'Ateneo Veneto di Venezia dal 1828 al 1863, è autore di memorie e pubblicazioni di carattere tecnico-scientifico per conto del medesimo istituto, che spaziano dall'architettura, all'idrografia della Laguna ai temi del futuro acquedotto cittadino [Ateneo Veneto 2012, 320]. Tra i suoi primi incarichi come progettista di opere pubbliche documentati a Venezia, vi è un progetto di riforma dell'Orto Botanico governativo, insediato nel 1811 nell'ex complesso conventuale di S. Giobbe in età napoleonica, come corredo per la pubblica istruzione del liceo-convitto S. Caterina, entrato in funzione nel 1807. In qualità di ingegnere capo dell'Ufficio Fabbriche demaniale, nel novembre 1824 sviluppa un progetto che, più dei precedenti redatti da altri uffici tecnici demaniali, interpreta le nuove volontà rappresentative del governo sull'Orto Botanico di Venezia. In particolare, s'intendeva trasformare la serra botanica da istituto a uso del liceo a residenza per il viceré ed altri «illustri personaggi

[6] Venezia, Archivio di Stato, *Delegazione provinciale*, B. 119.

[7] Venezia, Biblioteca Marciana, *Diario del nono congresso degli Scienziati Italiani convocati in Venezia nel settembre 1847*, Venezia, co' tipi di Giovanni Cecchini, 1847.

in visita al giardino»[8]. Rimasto tuttavia irrealizzato per gli elevati costi di realizzazione, esso doveva tradurre l'immagine simbolica di Venezia "semi-capitale" sul modello dell'omologa residenza asburgica a Milano [Doria 2018, 38-41].
Sull'area di S. Giobbe convergono in seguito alcune prime ipotesi di collocazione del tracciato ferroviario. Infatti, nel 1836, Campi-Lanzi, in qualità di rappresentante della parte veneta per la nuova strada ferrata ferdinandea nel dibattito sui progetti avanzati da Carlo Cattaneo [Cattaneo 1836], prevedeva l'arrivo del nuovo ponte ferroviario nell'area di S. Giobbe, all'altezza del futuro macello comunale. In seguito, si sarebbe fatto promotore anche di un progetto per un nuovo acquedotto cittadino [Gottardi 2001, 159-160].
Nei decenni a seguire, il nuovo asse ferroviario farà da perno per nuovi collegamenti infrastrutturali tra parti urbane in località di maggior affluenza, che contribuiranno a ridisegnare un volto moderno della città. Tra i più importanti, vi è il ponte in ferro dell'Accademia del 1854 e quello di S. Lucia del 1856 nei pressi della futura Strada Nuova, realizzati dalla società dell'imprenditore Alfred Neville; pochi anni dopo, nel 1859 un'altra località centrale della città sarà coinvolta, con il progetto di allargamento del ponte della Pietà in riva degli Schiavoni, a ridosso di Piazza S. Marco [Distefano, Paladini 1996, 268].
Il terminal ferroviario veicola altresì una discussione attorno al miglioramento dei collegamenti tra centro e margini della città. Con l'annessione di Venezia allo Stato Unitario nel 1866, si avvia il progetto della "Strada Nuova" realizzato vent'anni dopo nel 1887, nuova arteria tra la ferrovia e il centro marciano alternativo al tradizionale asse Rialto-S. Marco; esso giungeva anche a raccordare numerose località del sestiere di Cannaregio dove si erano ormai consolidate le attività di diversi stabilimenti pubblici insediati dalle precedenti amministrazioni napoleonica e asburgica.
Nuove destinazioni d'uso per l'*insula* di S. Giobbe sono ipotizzate e in parte realizzate a partire dagli anni '50 dell'Ottocento e s'intrecciano ai destini più globali della città.
Un osservatorio meteorologico nell'Orto Botanico veniva auspicato nel 1853 da Francesco Zantedeschi, fisico, provveditore del liceo, professore di storia naturale e direttore dell'Orto Botanico, allo scopo di elevare Venezia a centro «della scienza del clima e della statistica» e incoraggiare i progressi «dell'agricoltura, dell'igiene, dei commerci e delle arti»[9]. In questo modo s'intendeva rilanciare il ruolo di Venezia nella rete delle città portuali italiane, anticipando le nuove opportunità di sviluppo internazionale provenienti dalla successiva apertura del Canale di Suez (1859-1869).
Nel 1885, l'area dell'Orto Botanico, divenuta frattanto di proprietà comunale, era apparsa preferibile ad altri centri della terraferma e della stessa Venezia insulare come il Lido per insediarvi un «orto sperimentale»[10], cioè un centro per lo sviluppo dell'agricoltura e

[8] Venezia, Archivio di Stato, *Governo veneto*, B. 2949, f. XVII.

[9] Venezia, Istituto Veneto di Scienze, lettere ed Arti, III, vol. I, 1855-1856, pp. 537-550.

[10] Venezia, Ateneo Veneto, Consorzio agrario provinciale di Venezia, *L'orto sperimentale istituito nel marzo 1885. Discorso inaugurale del presidente conte Luigi Sormani Moretti e notizie*, Venezia, tipografia della società di mutuo soccorso fra comp. ed impr. Tipografi, 1885.

della pesca e punto di convergenza di studi applicati sul clima, che richiamavano le ipotesi già formulate da Zantedeschi. In questo modo, la città lagunare entrava nel circuito di esposizioni agricole di una "provincia di Venezia" nuovamente ridisegnata con più ampi confini amministrativi verso l'entroterra e sembrava richiamare un antico legame tra Venezia e la terraferma.
Nel 1887 nuove ipotesi portano repentinamente a un destino di riconversione industriale dell'area, quando l'Orto Botanico è ceduto alla società tedesca Schwartzkopff che v'insedia un silurificio. Si tratta di una delle diverse fabbriche sorte in questi anni in aree periferiche della città, con cui si accompagna l'entrata in funzione del nuovo porto presso la Stazione marittima [Woolf 2002, 16-17; Liguori 2010, 66]. Dismesso in breve anche il silurificio, nel 1904 l'area sarà trasferita alla Società Italiana per l'Utilizzazione delle Forze Idrauliche del Veneto, la futura Società Adriatica di Elettricità S.A.D.E., poi E.N.E.L. [Vianello, Giormani 1996, 7].
In questo modo, i capitali privati confluiti nell'area dell'ex Orto Botanico di S. Giobbe tra Otto e Novecento alludevano a far entrare Venezia in un più ampio disegno industriale e finanziario. Le aree limitrofe al terminal ferroviario e al porto commerciale, ancora in buona parte marginali, andranno emergendo come nuove centralità a sostegno di una futura idea non più "insulare", bensì "infrastrutturale" della città.

## Uno sguardo ad oggi

Con la dismissione definitiva dell'Orto Botanico [Cecchetti 1887] si giunge anche al culmine della parabola degli sventramenti della città, posti sotto accusa da un ampio fronte di studiosi e in particolare da Pompeo Molmenti nel suo *Delendae Venetiae* [Favilla 2006] e a una contestuale revisione dei progetti del Piano di risanamento e regolatore nel 1905-1910.
Negli stessi anni, coincisi con l'apertura del porto commerciale, l'idea di una "più grande Venezia" diverrà il perno di una riformulazione dei principi del piano, nel quale la questione del risanamento di Venezia assumerà una diversa connotazione per la priorità riservata agli aspetti infrastrutturali, linee di sviluppo di una più ampia entità territoriale e amministrativa [Fiorioli Della Lena 1905; Salvadori 1911; Salvadori 1917; Zucconi 2002].
Con l'ultima inchiesta nel 1910 che si compia su una "Venezia insulare" tradizionalmente intesa, si afferma anche esplicitamente la dicotomia centro storico-terraferma che, sotto il profilo operativo, equivaleva alla separazione tra risanamento delle abitazioni esistenti e costruzione di nuove case, cruciale nelle linee-guida del successivo piano di risanamento del 1939 nella nuova connotazione territoriale dell'intervento urbanistico.
In particolare, nell'*insula* di S. Giobbe, dopo l'ipotesi di un nuovo ospedale civile di fronte alla laguna e alla terraferma su progetto di Le Corbusier del 1962, in tempi più recenti si è aperta una nuova stagione di progetti a scala urbana che sembra aver riconosciuto le potenzialità strategiche dell'area.

Il Macello comunale, che era stato introdotto nel 1842 dagli Asburgici, è dismesso nel 1972; il progetto di recupero avviato nel 1986 si è concluso nel 2006 con l'insediamento della nuova sede della Facoltà di Economia dell'Università di Ca' Foscari di Venezia.
Parallelamente, nel 1999 si è avviata una prima ipotesi di riqualificazione urbanistica anche per l'area dell'ex Orto Botanico, destinata dal Piano regolatore al recupero come "parco pubblico" e alla riconversione a usi residenziali dei manufatti produttivi e industriali che nel corso del Novecento ne avevano irrimediabilmente alterato la conformazione. Più di recente, il nuovo "Ponte delle Vacche" ha incrementato l'accessibilità pedonale con una nuova linea di attraversamento che collega la sede universitaria alla stazione ferroviaria. L'ex Orto Botanico e l'ex Macello, unite all'imbocco della stazione ferroviaria, costituiscono in tal modo due memorie ottocentesche reinterpretate per l'utilità pubblica di Venezia contemporanea.

## Bibliografia

*Ateneo Veneto. 1812-2012. Un'istituzione per la città* (2012), a cura di M. Gottardi, M. Niero, C. Tonini, Venezia, Ateneo Veneto.

BERNARDELLO, A. (1996). *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta (1835-1852)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.

CATTANEO, C. (1836). *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, in «Annali universali di statistica», XLVIII, pp. 283-332.

CECCHETTI, B. (1887). *A ricordo dell'Orto Botanico di Venezia*, in «Archivio Veneto», XXXIV, pp. 236-423.

DEL PANTA, L. (1980). *Le epidemie nella storia demografica italiana (secc. XIV - XIX)*, Torino, Loescher.

DISTEFANO, G., PALADINI G. (1996). *Storia di Venezia. 1797-1997, II. La Dominante domina-ta*, Venezia, Supernova - Grafiche Biesse.

DORIA, E. (1997). *Conoscere per trasformare. Il caso di Venezia insulare, 1842-1910*, Tesi di laurea IUAV, 14.07.1997, relatore prof. Guido Vittorio Zucconi.

DORIA, E. (2015). *Venezia "semi-capitale". La teoria sugli 'stabilimenti pubblici' e il caso dell'Orto Botanico (1806-1887)*. Tesi di dottorato interateneo - Università Ca' Foscari e IUAV.

DORIA, E. (2018). *Residenza vicereale nell'Orto Botanico di S. Giobbe, Emilio Campi-Lanzi, G. Francesconi, Giovanni Alvise Pigazzi, 1823-1825*, in *Venezia di Carta, a cura di A. Ferrighi*, Siracusa, LetteraVentidue, pp. 38-41.

DORIA, E. (2020). *Venezia "semi-capitale". La teoria sugli "stabilimenti pubblici" e il caso dell'Orto Botanico (1806-1887)*, Gubbio (PG), ANCSA Documenti, vol. 6, 2020.

FAVILLA, M. (2006*). «Delendae Venetiae». La città e le sue trasformazioni dal XIX al XX secolo*, in *L'enigma della modernità. Venezia nell'età di Pompeo Molmenti*, a cura di G. Pavanello, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, pp. 165-226.

FEDERIGO, G. (1831). *Topografia fisico-medica della città di Venezia, delle sue isole, estuari e lagune, dei cangiamenti nati e dei mezzi profilattici d'igiene del dott. Gaspare Federigo*, Padova, Tip. Del Seminario.

FIORIOLI DELA LENA, F. (1905). *Venezia Nova*, Venezia, Tipografia Veneziana.

GOTTARDI, M. (2001). *Scienza e politica a Venezia nell'età della Restaurazione*, in *La chimica e le tecnologie chimiche nel Veneto dell'Ottocento,* a cura di A. Bassani, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, pp. 151-161.

GULLINO, G. (2001*). Economia e finanza dallo scorcio della Repubblica all'età napoleonica*, in *Le metamorfosi di Venezia. Da capitale di stato a città del mondo*, a cura di G. Benzoni, Città di Castello, Leo S. Olschki, pp. 113-127.

*Il Macello di San Giobbe. Un'industria - un territorio* (2006), a cura di G. Caniato, R. Dalla Venezia, Venezia, Marsilio.

LIGUORI, F. R. (2010). *Il complesso di San Giobbe Profeta e San Bernardino e l'Orto Botanico di Venezia*, in «Bollettino d'Arte», a cura del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, s. VII, a. XXC, 8, pp. 45-76.

PATETTA, L. (1978). *Architettura e spazio urbano in epoca napoleonica*, in *L'idea della magnificenza civile. Architettura a Milano. 1770-1848*, a cura di L. Patetta, Milano, Electa, pp. 21-25.

SALVADORI, A. (1911). *Per una più grande Venezia*, Venezia, Stabilimento grafico G. Fabbris.

SALVADORI, A. (1917). *Per una "più grande Venezia" protesa verso il mare e contro il "porto di Mestre"*, Venezia, Tip. C. Ferrari.

SAMBO, A. (2001). *L'amministrazione dello Stato nel settore dei Lavori pubblici a Venezia dall'età napoleonica all'Unità: istituzioni e profili professionali*, in *L'ingegneria civile a Venezia. Istituzioni, uomini e professioni da Napoleone al fascismo*, a cura di F. Cosmai, S. Sorteni, Venezia, Marsilio, pp. 35-49.

VIANELLO, R., GIORMANI, V. (1996). *L'orto Botanico di San Giobbe a Venezia*, in «Atti e memorie dell'Accademia italiana di storia della farmacia», II, pp. 1-14.

WOOLF, S. (2002). *Introduzione*, in *Storia di Venezia, L'Ottocento e il Novecento*, a cura di M. Isnenghi, S. Woolf, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, pp. 1-41.

ZUCCONI, G. (2002). *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia, Marsilio.

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Milano, Archivio di Stato, *Censo parte moderna*, B. 1624.

Milano, Archivio di Stato, *Censo parte moderna*, B. 1625.

Venezia, Archivio di Stato, *Delegazione provinciale*, B. 119.

Venezia, Archivio di Stato, *Governo Veneto*, B. 2949, f. XVII.

Venezia, Archivio storico municipale, 1840-1842, IX/4/2.

Venezia, Archivio storico municipale, 1905-1909, IX/1/43.

Venezia, Archivio storico municipale, P. Paleocapa, *Relazione della Delegazione provinciale al Governo di Venezia*, 13 marzo 1844 in *Rendiconto morale della Giunta sull'amministrazione del Comune di Venezia,* 1883-1886, All. 20, pp. CXXV-CXXXI.

Venezia, Ateneo Veneto, Consorzio agrario provinciale di Venezia, *L'orto sperimentale istituito nel marzo 1885. Discorso inaugurale del presidente conte Luigi Sormani Moretti e notizie*, Venezia, tipografia della società di mutuo soccorso fra comp. ed impr. Tipografi, 1885.

Venezia, Biblioteca Marciana, *Diario del nono congresso degli Scienziati Italiani convocati in Venezia nel settembre 1847*, Venezia, co' tipi di Giovanni Cecchini, 1847.

Venezia, Istituto Veneto di Scienze, lettere ed Arti, III, vol. I, 1855-1856, pp. 537-550.

# CONCESSIONI STRANIERE IN CINA, DA UNA CITTÀ PIONIERA DELLA GLOBALIZZAZIONE ALLA REINVENZIONE DEL PATRIMONIO NAZIONALE CINESE

# FOREIGN CONCESSIONS IN CHINA, FROM A PIONEERING CITY IN GLOBALIZATION TO THE REINVENTION OF CHINA'S NATIONAL HERITAGE

Yue Lu, Christine Mengin, Thomas Renard

Between 1860 and 1947, nine foreign powers – the United Kingdom, France, the United States, Germany, Japan, Italy, Austria-Hungary, Russia and Belgium – were granted territory in the immediate vicinity of the Chinese city of Tianjin. These concessions and their relationship with the Chinese City formed a real microcosm of the first globalisation, where the agenda of the modern city was defined. The history of Tianjin is emblematic of an intercultural cooperation project that has managed to generate a form of urban and political modernity based on an imperial and violent history (perhaps the most emblematic episode of which remains the Boxer Rebellion and its repression).

The creation of Western concessions was accompanied by the construction of new urban spaces incorporating Western architecture and construction techniques. This implantation of European spaces in non-European territory confronts two urban traditions – Western and Chinese – and invites us to question the impact of globalisation on urban areas. While architectural vocabulary tended to bring out the national image – much like the Rue des Nations visible within the World Fairs – the urban form of streets and lots gave a strong homogeneity to the western sector. It is built in contact with and in opposition to the "native city" of the old Chinese neighbourhood.

The infrastructure at that time offers an excellent field of study for negotiations between the various political authorities, international companies and the inhabitants of the city. In her article on Tianjin's public transport, Huang Jiali analyses the creation, expansion and stagnation of electric trams. By insisting on the interplay between the different actors, her contribution, as most of the articles gathered in this session, goes beyond the framework of a post-colonial analysis that is too strictly focused on domination in order to insist on compromises and negotiations between the different parties.

It seems that a joint project brings together the Chinese authorities and those of international concessions around the desire to modernise the city. This is visible in the Chinese print productions at the turn of the 20th century analysed by Wang Hua, who examines in parallel the representation of women in the public space and the evocation of Western architecture.
In addition to the historical and spatial study of the concessions and their relationship with the Chinese City, other papers take a close look at the current fate of this territory, from the former Tientsin to the current Tianjin. In recent years, the municipal government seems to have considered the vestiges of the concessions as touristic and economic opportunities. This process of heritagisation is made possible by an evolution in the perception of the concessions, no longer only as a trace of the former imperialist presence but more as a sign of modernity, capable of attracting new mobility, linked with tourism and cultural industry.
The various contributions gathered here follow a diachronic approach that enables the study of the different means of redefining the image attached to a place, according to the changes in political regimes. With the case of Macau, Isabel Murta Pina introduces us to the origin of the European presence in Chinese's port cities, studying the cultural hybridisation of the city through the architecture. Along parallel lines, in his article Zhang Yichi recounts the history of Victoria Park from its development in their concession by the British to its current state. Elisa Cortelazzo describes the installation of the Italian concession from a soldier's point of view in the 1930s and then analyses the recent restoration of this concession, which has become a "New Italian-Style Town" for Chinese tourists. This re-appropriation produces a new version of a city with an Italian flair, but with its own original qualities, giving the visitor an uncanny feeling and creating the new image of an "Italianerie"[1]. This can be seen as a modern counterpart to the Chinoiserie that Maurizio Marinelli analysed in his oral presentation (not published) by comparing the Italian concession with the nearby reproduction of a commodified Italian-flavoured atmosphere in Florentia Village.
Like the Italian concession, the current cases of heritagisation of these physical witnesses of early globalisation seem to respond to political, economic and symbolic motivations that go far beyond the cultural field. Valentine Nebon-Carle highlights this through a study of a Russian military ship that is now the centre of a kind of Russian theme park not far from the concessions. The image conveyed by the staging of the boat and the adjacent Russian village is that of a "border" heritage with Russia. It also reinforces the global image of Tianjin's cosmopolitan modernity.
The intervention of Françoise Ged (not published here), which compares the cases of Shanghai and Tianjin, showed that heritage protection policy in China has radically evolved over the past 30 years and continues to evolve at a high pace by following a national but locally distinct and autonomous dynamic. The involvement of multiple actors (in particular experts from universities, urban planning, NGOs, etc.) seems to now give more importance to the social values of heritage. In the context of current urban modernisation (a dynamic and engaged process in China), the development of this architectural heritage raises the question of its past and its future.
What is the new role of this built heritage, a complex remnant of the first globalisation?

[1] Briefly, *Chinoiserie* refers to specific Western appropriations of Chinese heritage for Western audiences; "Italianerie" to the current Chinese appropriation of Italian heritage for Chinese audiences.

# THE DEVELOPMENT OF TRAMWAY IN TIANJIN 1900-1937: OPPOSITION, COMPETITION, AND INTERACTIONS IN THE URBAN SPACE

Jiali Huang


## Abstract

*By looking into the urban development and political, social and economic situation of Tianjin, the paper analyses the tram's early growth and its stagnation after 1920. This study further explores the dynamics between electric trams and other competing means of transport to understand their interaction with this particular urban space. The aim is also to elucidate the role played by electric trams in Tianjin's long-term urban, commercial, and industrial development.*



## Keywords

*Electric trams; Urbanisation; Tianjin*

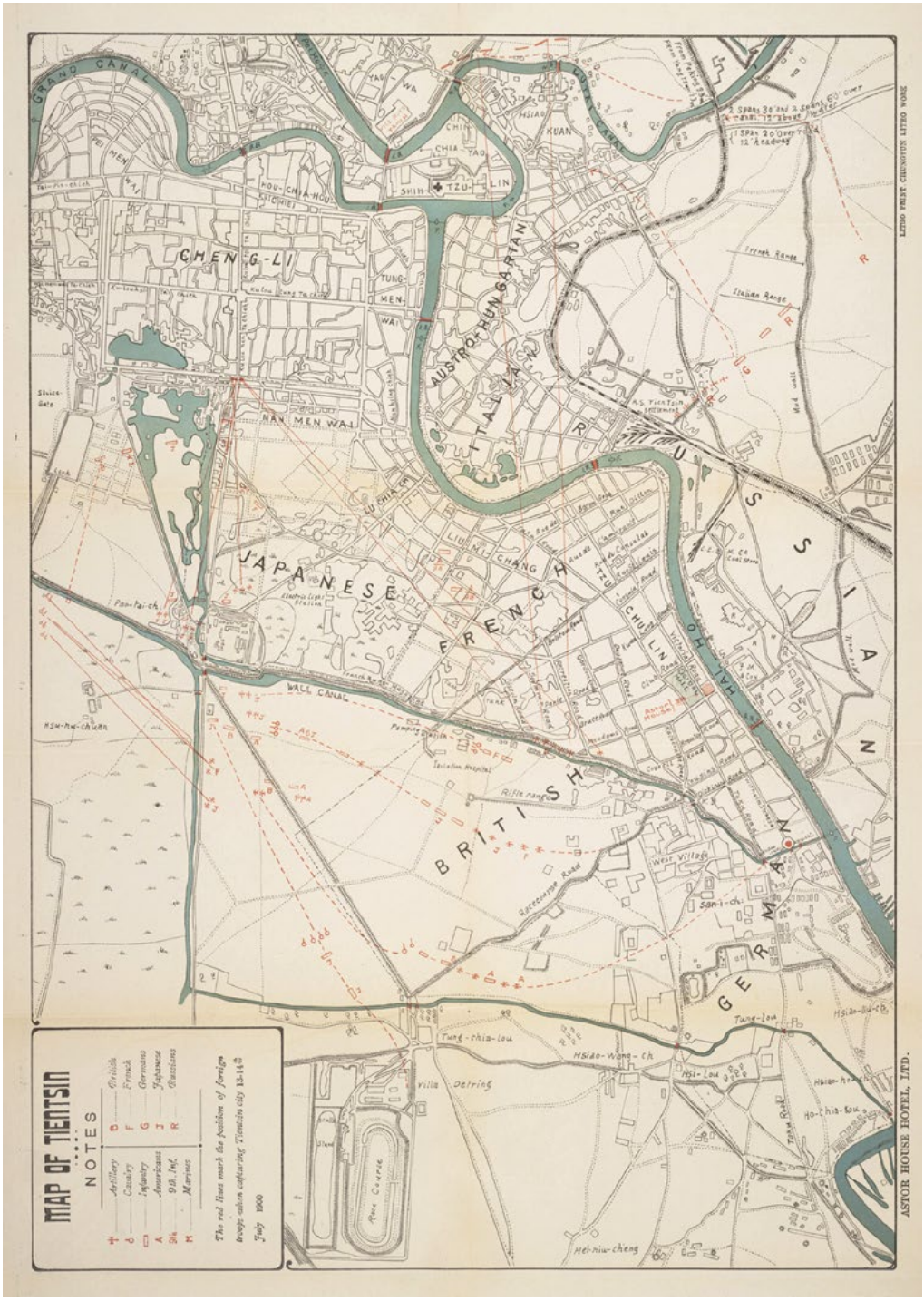

## Introduction

The Boxer Uprising in 1900 was the turning point of Tianjin's modernization as it speeded up the city's pace to be an international arena. After the takeover of the native city by the Provisional Government, both the Chinese city and the foreign concessions went through remarkable transformations, which have left significant imprints on the urban space. Tianjin shared the honor of the world-class metropolises as one of the first cities to be equipped with electric trams, among other modern urban facilities. During three decades, the diffusion of this brand-new technology had been closely intertwined with Tianjin's urban expansion, economic development, and social transformation. At the same time, the tramway's development became a significant factor in reshaping Tianjin's urban space.

## The development of Tianjin

Surrounded by a dense canal network, Tianjin (Fig. 1) had been an important commercial city on the Grand Canal for centuries before its opening as a treaty port in 1860. All sorts of goods and crafted products were shipped to Tianjin from the south and then distributed to the hinterland in North China via these canals. The Southern and Northern Canals brought vitality to the commercial center located around the northeast

© Aisu International 2020




**1:** Map of Tianjin, 1900 [Virtual Tianjin, University of Bristol].

of the native city. The opening of Tianjin to foreign commerce had tremendously upgraded the volume of transactions, and Sanchakou, the convergence of the canals to the northeast of the city, was absolutely a scene of bustle. Even though foreign concessions had been claimed, they were mostly swamps, unsuitable for living. The fact that housing, transactions, and ceremonies were concentrated nearby the native city made it the unrivaled center of urban life.

Intensified interactions between local people and foreign expatriates in the congested city gave rise to frequent conflicts. Fearful of violent confrontations and foreigners claiming more rights, the Qing government had relocated the customs office from Sanchakou to Zizhulin, the riverfront in the French Concession. Since then, cargos were unloaded from foreign steamships at Zizhulin before being carried to the Chinese city by coolies or animal equipment. The prosperity of Zizhulin showed the trend of urban expansion towards the foreign concessions

By the 20th century, the population density around the Chinese city was 53.987/km$^2$, compared to 6.827/km$^2$ in the foreign concessions [Zhou 2004, 14]. The overpopulation nearby the native city had reached a tipping point that urban expansion would be necessary to maintain commercial growth and accommodate the increasing population. In this regard, the Boxer Uprising catalyzed collective efforts in urban planning and development. The foreign municipalities took initiatives to improve street conditions and infrastructures, which paved the way for adopting electric trams.

The most significant transformation of the native city was the demolition of its walls, as they stood as a threat to the safety of the foreigners and also became a source of deadly diseases. To make Tianjin a modern metropolis, the Provisional Government also intended to upgrade its amenities by introducing tap water, sewage system, public electric lighting, and public transport. In this regard, the destruction of the walls bore a third fruit: eliminating the barriers for tramway installation. The tramway concession had been granted to a Belgian venture, the International Company of Orient. A subsidiary, the Company of Tramways and Lighting of Tientsin (CTLT), was founded to undertake the operations at the local level. After two years of rule, the Provisional Government passed over all the contracts of the projects to its inheritor – the Chinese municipality, to impose the fulfillment. It also lay uncertainties for future disputes between the Chinese and the Belgians.

## Opposition

As a foreign company, the CTLT was confronted with new problems in the tramway operations in Tianjin due to its different technical and cultural setting from the European one. Led by careful studies and shrewd running of the holding, the Belgian entrepreneurs managed to identify and settle technical and managerial problems. However, China, as a semi-colonial society, set critical obstacles: conservative government, strikes, and boycotts against imperialism. Researchers apply the term semi-colonial to distinguish China being economically dominated by western countries in imperial expansion from a colony, which means complete political submission [Goodman, Goodman 2012, 3-4].

Highly concerned by hidden frauds in the contract, the Chinese government ignored the approval of the Provisional Government and requested a renegotiation of the terms with the CTLT. The Belgians' good understanding of the Chinese bureaucracy finally helped them make a deal with the local government after difficult negotiations.

The cultural differences between Europe as an industrialized society and China with an agriculture-based handicraft economy raised another big issue. Failing to differentiate an urban transport from the inter-city transit, the Belgians made a mistake by anticipating the same success in tramway as in railway in China. This misjudgment further led them to ignore the "cultural shock" caused by electric trams to local people. Unlike Europeans' objection of shifting from horse trams to electric trams for aesthetic concerns [McKay 1976, 84], the rejection of the tramway as a new technology by conservative Chinese was instinctive. Terrified by the colossal machine thundering down a narrow street toward them at threatening speed, the Chinese would by no means consider the electric tram a comfortable and convenient transport. Therefore, the aggressive resistance of trams was dominant among Chinese people.

Traffic disorder was another hindrance to the adoption of electric trams. Filled with stores, markets, and hawker stalls, the Northern Avenue and the Eastern Avenue as the commercial center attracted herds of people coming on various means of transport. The laying of tram rails had reduced sizeable public space and presented a significant challenge to public order and traffic fluidity. The disorder counterweighed the improved situation in the four avenues after the demolition of walls. It was harmful to tram service because tram cars had to slow down very often to avoid pedestrians and rickshaws running in their way. The gridlock of less frequent service and shrinking receipts was inevitably doomed. In the case of pedestrian misbehaviors and careless drivers, fatal accidents provoked aggressive anti-colonial protests.

Concerned about the unprofitable business during the first few years, the Belgian director and board members actively promoted the service by proposing free trials and fare reduction. They also worked closely with the Chinese Chamber of Commerce and the foreign municipalities to adopt updated traffic regulations and ensure the enforcement. Inside the company, they organized systematic training to drivers, and fines were applied for their violations. After the implementation of such measures, it was reported that accidents dropped profoundly from 132 in 1910 to 5 in 1915[1]. In this case, effective administrative solutions instead of technical advantages had promoted electric tram service.

Attracted by curiosity and low fares, the Chinese began to appreciate this convenient and affordable service and even became dependent on it. Passengers multiplied rapidly from 1910 to 1925, and the increase outgrew the population boom in the same period (Table 1). A study shows that in the 1930s, the average rides per capita in Tianjin was 51, compared to 34 in Shanghai and 17 in Beijing [Liu 2006, 25]. Although this number

[1] Brussels. State Archives of Belgium. Direction générale-Les conseils-a. réunions-39. 3 juin 1914 - 30 août 1915.

does not precisely match the archives of the CTLT, it reflects the higher prevalence of the electric tram in Tianjin than in these two big cities. The lower tram fares in Tianjin than those in Shanghai accounted for its higher popularity. In 1929, a tram ride for 5 km cost six copper cents in Tianjin compared to ten copper cents in Shanghai[2].

**Table 1:** Tram rides per capita and population growth in Tianjin. [State Archives of Belgium (Brussels). Constitutions et statuts-11. Dossier de renseignements généraux concernant Tianjin et la société, 1902-1933; Luo 1993, 455; Chen, Lai 2004, 62-63].

| Year | Urban population | Riders carried | Rides per capita |
|---|---|---|---|
| 1906 | 424.553 | 3.741.055 | 9 |
| 1910 | 601.432 | 9.429.642 | 15 |
| 1917 | 719.896 | 30.203.127 | 42 |
| 1925 | 1.072.691 | 90.687.792 | 84 |
| 1927 | 1.111.000 | 85.260.237 | 77 |

The electric tram was a widely affordable service in Tianjin, even for the working-class. Compared to the daily wage of a tramway driver of about 65-120 copper cents [Xiao 1984, 206. Xiong, An 2011, 43], the fares between 2 to 4 copper cents for a tram ride were cheap enough. When the price of the necessities of life inflated crazily from 1910 to 1922, for example, an increase of 28.6% for consumer goods from 1913 to 1922 [Nankai 1958, 18-19], the tram fares remained stable. It was not until 1922 that the pressure of drastic copper cent devaluation drove the CTLT to increase the fares. We can assert that the Belgian company showed remarkable resilience to successfully deal with local opposition to make tramway a popular service and a profitable business.

## Competition

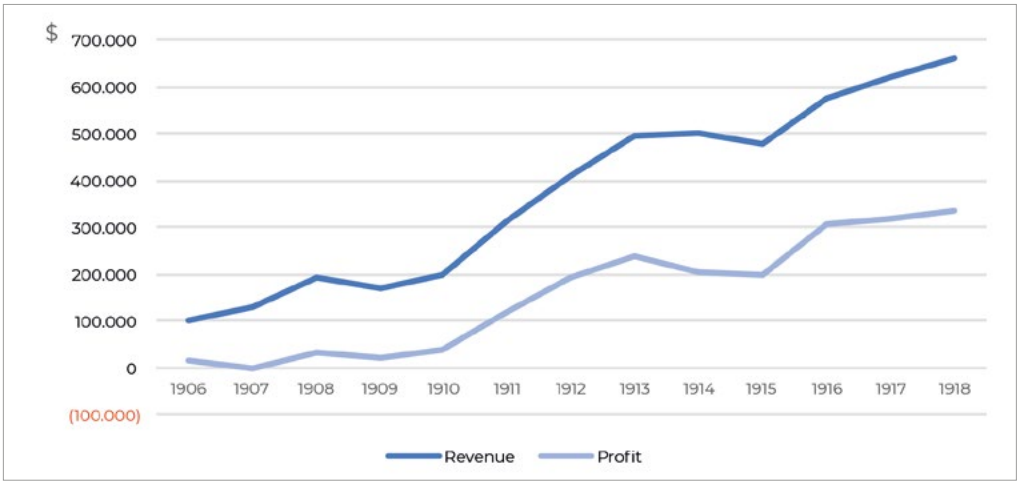
The electric tram was facing intense competition in Tianjin because its technical advantages were offset by the unique urban layout and administration setting. The electric tram was less adaptive to the city's urban layout than the rickshaw for the following reasons. Except for the four thoroughfares around the native city and the bund, most streets in the authorized zone for trams were too narrow for double rails (about 10 meters wide). Take two busiest streets in the concessions as an example: Jiefangbei Road was between 9-12 meters wide, and the widest point of Heping Road was 13.5 meters [Zhang 1989, 172]. Henceforth, rickshaws with greater flexibility were a better alternative of transit in such narrow streets. Newspapers reported such a typical scene: rickshaw coolies were running to compete for clients getting off a tram to take them to the lanes without tramway[3]. Additionally, a tram made so many stops at a short distance

[2] Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-9. Dossier d'études relatives à la viabilité, la rentabilité et aux droits de la société, février 1902 -1937.

[3] Yi Shi Bao. Feb 15th, 1919. The urgency of expelling rickshaw coolies.

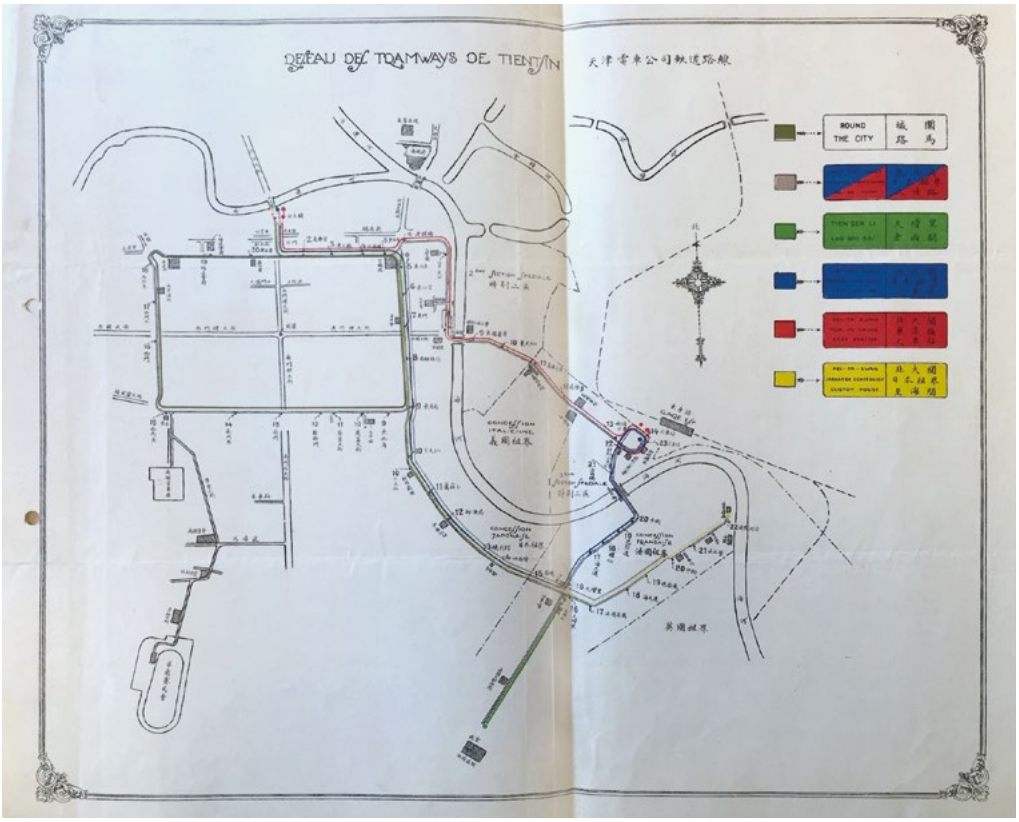
(varying between 120 and 220 meters) to accustom to the Chinese passengers that it had to slow down right after it had speeded up[4]. Given the necessity to avoid rickshaws and pedestrians, trams rarely ran at full speed. As a result, rickshaws existed for a long time to complement the poor tram service in Tianjin.

**Graph 1:** Tramway growth from 1906 to 1918. [State Archives of Belgium (Brussels). Constitutions et statuts-11. Dossier de renseignements généraux concernant Tianjin et la société, 1902-1933].




Tianjin's socio-economic circumstances also shaped the popularity of rickshaws. It was Tianjin's transition from a rural-based economy to an urban economy relying on industrial development that gave rise to coolies with very low social status. On the one hand, thousands of migrants flooding from nearby rural regions to Tianjin failed to find a job in the still undeveloped industry. They became coolies and lived on a meager and unstable salary by taking up arduous labor [Zhou 2004, 41-44]. Coolies as a particular occupation in the treaty ports could reduce a large unemployed population, which would otherwise become gangsters. On the other, rich and powerful people enjoyed the rickshaw service that reflected their social rank. Gradually, an entire industry of rickshaws was formed, from vehicle production to coolie organization. In 1906, 33 factories of rickshaw employed 178 workers, and 1.446 sales agents worked for 228 stores [Han 2013, 101-102]. Between 1906 and 1919, the number of coolies mounted from 6.738 to 60.000. Besides, rickshaws generated a considerable extra income to the municipalities in the form of a license fee, allowing them to pass a particular concession. In 1900, a rickshaw was charged $ 1 per month by the British municipality, $ 0.5 by the French

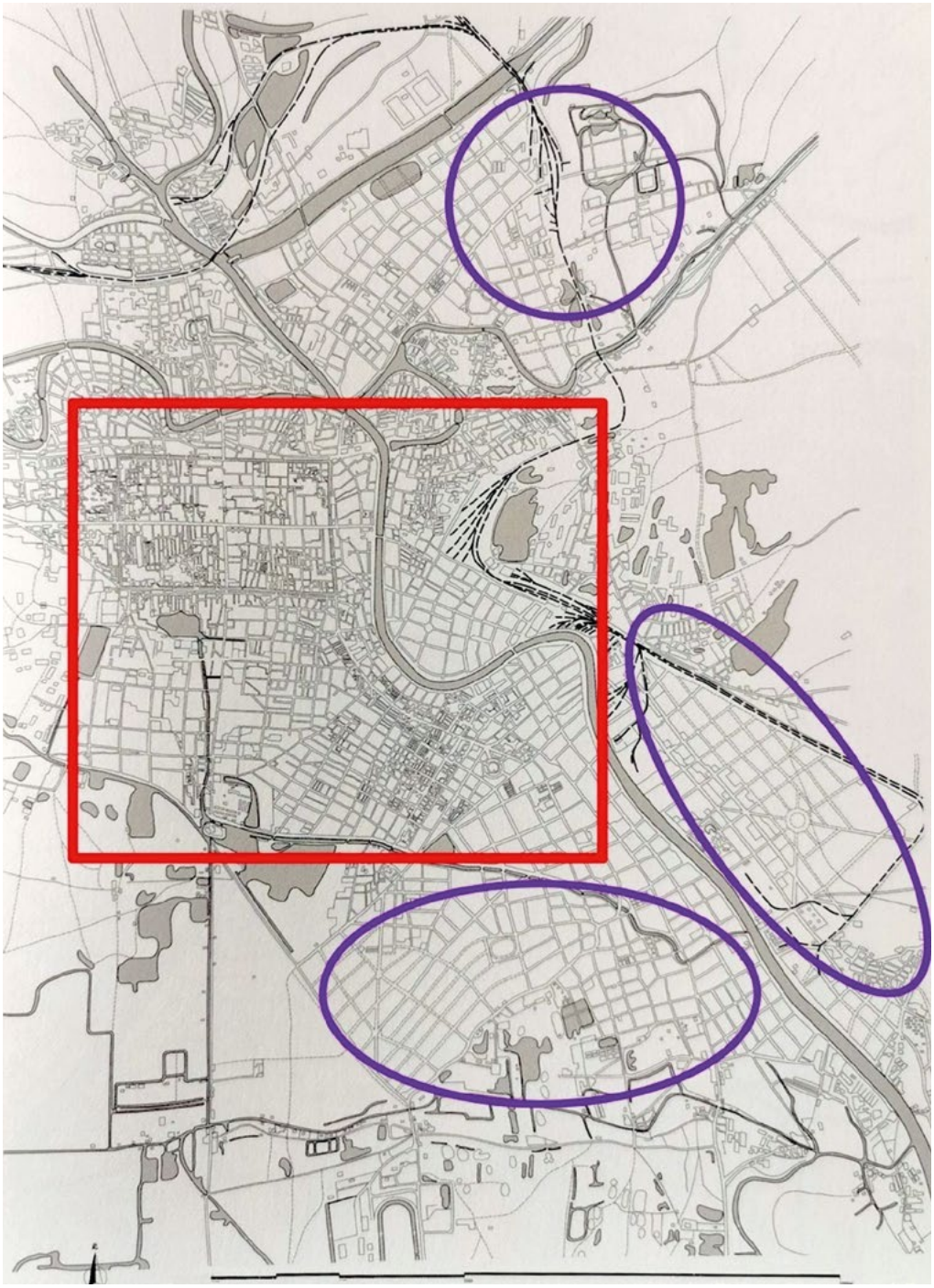
[4] Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-11. Dossier de renseignements généraux concernant Tianjin et la société, 1902-1933. Exploitations-Généralités-365. Plans de Tianjin et des réseaux de tramways, 1920-1940.




**2:** Network of six tram lines in the city center of Tianjin in the 1920s. [State Archives of Belgium (Brussels). Exploitations-Généralités-365. Plans de Tianjin et des réseaux de tramways, 1920-1940].

municipality, and $ 0.42 by the Chinese government[5]. The CTLT had to try every way to defeat its rival, from charging cheap fares to compensating the municipalities for their potential revenue loss due to the drop of rickshaws number. In reaction, the rickshaw coolies declared strikes and protests against the approval of the tramway concession and committed suicides and vandalism when fatal injuries were caused by trams to coolies. The industrialization in Tianjin had an impact on public transport by creating new demands. During the industrial boom in Tianjin from World War I till the end of the 1920s, clusters of factories mushroomed in the outskirts to benefit from vast affordable land. These areas included the north and northeast of the native city, the south of the former German Concession, and the former Russian Concession on the east bank. The installation of these small factories had led to the settling of a sizeable working-class who needed public transport to go to the city center. Aware of the urban expansion and the decreasing profits from the existing network, the CTLT proposed new tram lines to the Chinese government, in the hope of an extension to the suburbs (Fig. 2;

[5] Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-1. 28 novembre 1901 - 1er juillet 1902.



**3:** Authorized zone of tram service (red square) and new industrial hubs in the suburbs (purple shapes) [in Song, Feng, Hu 2019, 79 - Tianjin library].

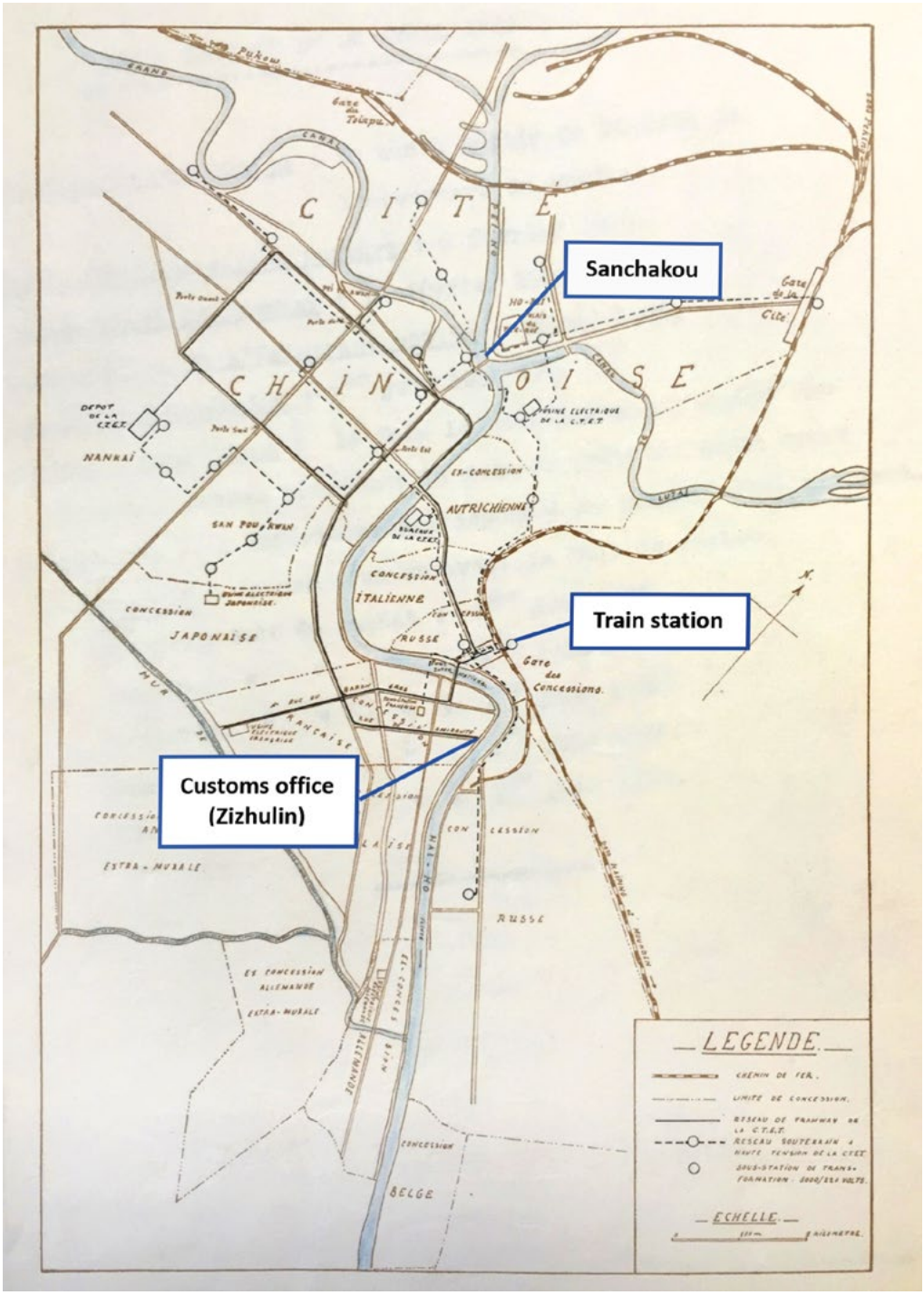
Fig. 3). Unfortunately, the local authorities did not grant any new tramway concession due to the concerns of strong public opposition and losing more rights to this foreign company. In 1927, only one more line linking the native city and the French Concession was added to lessen the load pressure of the existing lines. This network remained unchanged until its takeover by the national government in 1945. Compared to European cities, the tramways in Tianjin were not widely used. In 1910, the rides per head reached 137 in German cities with a population of over 200.000 and 185 in cities with a population of over 400.000 [McKay 1976, 193-194]. In 1925, the number of Tianjin was only 85 for over one million inhabitants and even had a downturn afterward (Table 1). The growth of revenue and profits started to slow down around 1920 (Graph 1), and it was the network standstill to blame. John P. McKay ascribes this phenomenon in the case of horse car to a saturated market due to limited service in the urban center and the impossibility of extension to suburbs [McKay 1976, 24]. In Tianjin, the entire network of 26 km was far from sufficient for an urban area of 36.2 km$^2$ and a fast-growing population in the suburbs [Gao 2002, 89].

Since the first service in 1925, bus lines multiplied in Tianjin to tend to the need of a growing working-class to travel between suburbs and the city center. The bus had numerous advantages over the tram: simple technical support, flexible to itinerary changes, and no significant investment in the construction of rails, overhead cables, and a power plant. Buses were also less cumbersome to adapt to Tianjin's urban layout and problematic traffic. Therefore, bus operation soon attracted small investors, being almost Chinese. Unlike the tramway concession as a 50-year monopoly, bus operators should go through a competitive bidding procedure for each line. A newspaper announcement shows that the local government finally granted the concession to a bus company after it had examined all the plans from different operators[6]. In this way, the government could guarantee better service and advantageous fares for the passengers [Zhu 1989, 154].

## Interactions

Tramways played an essential role in Tianjin's urbanization by facilitating the interactions between the native city and the foreign concessions. Since the opening of the Tang-Xu rail line in 1889, Tianjin was connected to important cities in Central and North China through a more developed railway network. Then connection of the railway and canal networks reinforced Tianjin's importance as a commercial center. Three places stood out as most frequented for the commercial transactions: the northeast to the native city (Sanchakou), the customs office near the docks at Zizhulin, and the train station on the east bank (Fig. 4). The paths linking these hubs became main roads for people and goods circulation and were therefore selected for tramway installation. After a thorough study confirmed the most massive traffic at the northeast and the bund to the east of the native city, the Belgians prioritized this area by building the first tram

[6] Yi Shi Bao. Feb 2nd, 1930. The bid for bus lines.




**4:** Tramway network connecting the three hotspots in Tianjin. [State Archives of Belgium (Brussels). Exploitations-Généralités-365. Plans de Tianjin et des réseaux de tramways, 1920-1940].

line circulating the city[7]. The other lines also departed from the same points to connect the city, the docks, and the train station. Tempted by the thriving commerce, the Belgians had even anticipated a tram service exclusively for goods transporting between the commercial hubs. Commercial activities in the urban space shaped the stretching of the tramway network, which in turn invigorated the dynamics between the hubs.
The impact of tramways on a neighborhood's prosperity was remarkable in the case of Tianjin, mainly because the tramway network was limited to the city center. Equipped with tramways, Jianguo Road eventually turned out to be the most prosperous street of this bank. In the Japanese and French Concessions with up to four tram lines, this phenomenon was more impressive than on the other bank. The more extensive and efficient railways had finally replaced the canals for transporting, and banks became a crucial actor in Tianjin's industrialization and commerce. The foreign concessions being closer to both networks appeared to be more desirable than the native city. Since the 1920s, old stores had moved from the native city to the concessions on the west bank; new stores popped up there too, especially on the streets with tramways. Large department stores and high-class restaurants were standing at the crossing of Lizhan, the intersection of four tram lines. The population density and exorbitant real estate prices of the Japanese and French concessions attest to their unrivaled prosperity in the city [Gao 2002, 298]. Undoubtedly, their more extensive tramway networks compared to many other areas (Table 2) contributed to this prosperity by providing a convenient transit to the neighborhood. By connecting the hotspots in the city, the tramways were a vital driver of the formation of the new commercial center in the concessions on the west bank.

**Table 2:** Comparison of tramway length in different territories in Tianjin in correlation with respective population density and real estate price in the 1930s. [State Archives of Belgium (Brussels). Constitutions et statuts-11. Dossier de renseignements généraux concernant Tianjin et la société, 1902-1933; Zhou, Junqi 2004, 16; Gao, Yanlin 2002, 298].

| Territory | Length (m) | Percentage | Population density | Average real estate price (yuan/hectare) |
|---|---|---|---|---|
| French | 3,446 | 26% | 27,885.5 | 200 |
| Japanese | 1,304 | 10% | 25,562 | 167 |
| Chinese | 6,719 | 51% | 19,794 | 59 |
| Russian (former) | 831 | 6% | – | |
| Austro-Hungarian (former) | 463 | 4% | 24,820 | |
| Italian | 412 | 3% | 16,385 | 117 |
| British | – | – | 17,874 | 133 |

The mounting importance of industrialization had driven a new wave of urban expansion and finally gave rise to the functional zoning of urban space. Despite a decreasing

[7] Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-1. 28 novembre 1901-1er juillet 1902.

role in commerce, the native city continued to host traditional ceremonies. The concessions became the new commercial and financial center as big merchant firms and banks settled there to facilitate transactions and capitalization. With a concentration of factories, the suburbs were powering the city's next boom. Trams, rickshaws, and buses coexisted and fit in these different zones with specific layouts and functions. People preferred trams to travel to the main streets in the city center and took a rickshaw to the lanes; the working-class living in the outskirts made bus transits to the city center. Their coexistence was an expedient solution for transportation in Tianjin because the city under separate administration hindered the development of modern public transports, which require both extension and systematic organization. It was the case for electric trams in the beginning and buses later. Tongxing Bus Company is a good example. It succeeded in acquiring all other bus companies in the 1930s but failed to expand [Zhu 1989, 154], because the bus network was too fragmented to provide a long-distance ride across the concessions. They should bypass the city center where trams had exclusive rights.

## Conclusion

To conclude, the urban layout and social-economic circumstances of Tianjin shaped the development of the electric tram. Despite its technological edges and the efforts of the Belgian company to fight against the opposition, the city's division into Chinese and foreign territories prevented its upgrade from meeting the urban development. Tending to a niche of people and specific locations, the fragmented services of trams, rickshaws, and buses were neither convenient for the residents nor directly competitive to bring lower fares. In the first few decades of the 20th century, Tianjin transitioned from a regional commercial center to an important international port, and finally, a city on the path of industrialization. The tramway thrived during the first transition by fostering the circulation between the original hotspots and bringing vitality to the foreign concessions. Its stagnation after 1920 reflects its failure to adapt to the new trend of Tianjin's industrialization and urbanization

## Bibliography

### *Monography and collective publication with editor*

CHEN, W., LAI, X. (2004). *Tianjin de renkou bianqian* (The development of Tianjin's demography), Tianjin guji chubanshe.

GAO, YANLIN. (2002). *Tianjin renkou yanjiu* (Study on Tianjin's demography), Tianjin renmin chubanshe.

GOODMAN, B., GOODMAN, D. S. G. (ed). (2012). *Twentieth-century Colonialism and China, Localities, the everyday, and the world*, London and New York, Routledge.

HAN, PENG. (2013). *Minguo shiqi tianjin renliche yanjiu* (Study on rickshaws in Republican China), Master thesis, Liaoning University.

LIU, HAIYAN. (2003). *Kongjian yu shehui: jindai tianjin chengshi de yanbian* (Space and society, Tianjin's urban development in the modern era), Tianjin shehui kexueyuan chubanshe.

LIU, HAIYAN. (2006). *Dianche gonggong jiaotong yu jindai tianjin chengshi de fazhan* (Trams as a public transport and Tianjin's urban development in the modern era), in «Shilin», no. 3, pp. 20-25.

LUO, SHUWEI (ed). (1993). *Jindai tianjin chengshi shi* (The history of Tianjin in the modern era), Zhongguo shehui kexue chubanshe.

MCKAY, JOHN P. (1976). *Tramways and Trolleys, The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, N. J.: Princeton University Press.

Nankai daxue jingji yanjiusuo. (1958). *1913-1952 Nankai zhishu ziliao huibian* (1913-1952 Nankai index data), Beijing: Tongji chubanshe.

SONG, K., FENG, L., HU, Z. (2019). *Dituzhong de jindai Tianjin chengshi* (City of modern Tianjin in maps), Tianjin daxue chubanshe.

XIAO, ZHUWEN. (1984). *Bishang dianche diandeng gongsi zai tianjin de lueduo* (The exploitation of Tianjin by the Company of Tramways and Lighting of Tientsin), in «Tianjin wenshi ziliao xuanji», no. 27, pp. 202-217.

XIONG, Y., AN, B. (2011). *Jindai Tianjin tongyuan shijia biandong dui shangmin jingji shenghuo de yingxiang* (The impact of copper cent fluctuations on Tianjin's commerce and economy in the modern era), in «Tianjin caijing daxue xuebao», no. 9, pp. 42-50.

ZHANG, YAYING. (1989). *Tianjin daolu fazhan xiaoshi* (The brief history of road system development in Tianjin), in «Tianjin wenshi ziliao xuanji», no. 46, pp. 160-174.

ZHOU, JUNQI. (2004). *Minguo tianjin shehui shenghuo shi* (Social life of Tianjin in Republican China), Tianjin shehui kexueyuan chubanshe.

ZHU, JIANBIN. (1989). *Tianjin de chengshi gongong jiaotong de yanbian* (The development of Tianjin's public transport), in «Tianjin wenshi ziliao xuanji», no. 46, pp. 147-159.

## Journal articles

Yi Shi Bao. Feb 15th, 1919. *Renliche jiyi quzhu* (The urgency of expelling rickshaw coolies).

Yi Shi Bao. Feb 2nd, 1930. *Gonggong qiche luxian toubiao* (The bid for bus lines).

## List of archival or documentary sources

Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-1. 28 novembre 1901-1er juillet 1902.

Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-9. Dossier d'études relatives à la viabilité, la rentabilité et aux droits de la société, février 1902-1937.

Brussels. State Archives of Belgium. Constitutions et statuts-11. Dossier de renseignements généraux concernant Tianjin et la société, 1902-1933.

Brussels. State Archives of Belgium. Direction générale-Les conseils-a. réunions-39. 3 juin 1914-30 août 1915.

Brussels. State Archives of Belgium. Exploitations-Généralités-365. Plans de Tianjin et des réseaux de tramways, 1920-1940.

Virtual Tianjin, University of Bristol – Virtual Cities Project: http://tianjin.virtualcities.fr/Maps/Collection?ID=1625

# VISUALISING URBAN MODERNISATION: REPRESENTATIONS OF WOMEN IN PUBLIC SPACES IN YANGLIUQING PRINTS IN THE 1900s

Hua Wang


## Abstract

*The paper discusses the prints produced in the town of Yangliuqing in Tianjin during the 1900s, with the focus on representations of women in public spaces to explore urban modernisation in Tianjin. The presence of women in the public spaces of Tianjin represent not only the civilised modern attempts of Yuan Shikai's administration after Tianjin was officially handed over to him from foreign powers, but also tensions and conflicts in this process.*



## Keywords

*Vanishing-point perspective; New women; Urban modernisation*


## Introduction

The State Museum of Oriental Art in Russia collects a print produced in Yangliuqing, Tianjin, which is entitled *Self-Strengthening School* (Fig. 1). Center on the scene of beating snare drums and blaring bugles, this image represents a queue of boys marching back into a European building at the left and girls marching from the building at the right to join in the exercises of lifting dumbbells. This semi-exterior space is constructed with the highly symmetrical arrangements of identical European buildings and trees with a Chinese pavilion at the central point. The following two questions will be explored: how the European painting technique – the vanishing-point perspective was used by Yangliuqing painters to construct newly established European spaces in Tianjin; how women in this city began to be mobile in the public spaces during 1900s?

The design of this print closely relates to the modernized context in Tianjin in 1900s. After the Boxer Rebellion in 1900, the Tianjin Provincial Government was formed with a central council composing of one representative from the foreign powers. This provisional government took a series of measures to modernize Tianjin: sanitizing the city, tearing down city walls, building modern roads and erecting European architectures [Rogaski 2004, 172-192]. After the city was handed over to Yuan Shikai (1859-1916), the process of modernizing Tianjin continued. At this turning moment to the urban modernization, women's life was also changed; women's surviving space extended from

© Aisu International 2020




**1:** Self-Strengthening School 自强传学堂图 [in Feng 2009, 292].

the interior setting to the public environment. Both newly established European spaces and the newly constructed women were represented in popular prints produced in 1900s in the town Yangliuqing, Tianjin, displaying the ability of Yuan Shikai's government in sustaining the stability and promoting modernization in this city.

## Vanishing-point perspective in prints

Yangliuqing prints represented newly established urban spaces in Tianjin with the vanishing-point perspective from European paintings in 1900s. The print *Self-Strengthening School* also appropriated the one-point perspective to construct an exterior space for students to attend the physical education class. The implantation of European buildings in Tianjin reframed the urban landscape of this port city after 1860, while the appropriation of the European perspective started much earlier from Italian painter Giuseppe Castiglione (1688-1766) serving in the Qing court. Spaces constructed with this imported vanishing-point perspective were consumed by common Chinese audiences through peep-show boxes from late 18th century [Kleutghen 2018, 18]. John Thomson's camera captured a woman and a man from a village of Beijing looking at the peeping box in 1869.[1] The woman wearing the flowerpot-sole shoes stands straight to look into

[1] London, Wellcome library, no. 19716i.

the boxes, representing an inquiring pose to the landscapes displayed inside the box. In contrast, the man in flat shoes beside her had to bend over to use the lens, seeming to indicate a voyeuristic perspective. Some prints displayed in peep-show boxes were produced in Yangliuqing, such as *Dream of the Red Chamber*, *Four Beauties Fishing* collected in Kobe City Museum [Feng 2010, 304].

The vanishing-point perspective used in prints for peep-show boxes should come from Yangliuqing painters serving for the Qing court, who had the tradition of recruiting Yangliuqing painters. When Zuo Zongtang (1812-1885) was appointed as the imperial commissioner to lead the army to go to the front of Xinjiang, Yangliuqing painters were recruited to join in the army [Cui 2015, 13]. The *Landscape* produced in Guangxu period represents the Islamic landscape with the dominant blue and black for the Muslim audiences in Xinjiang; the vanishing-point perspective is applied to represent a deep space [Tianjin Museum 2013, 16]. The native Yangliuqing artist, Gao Tongxuan (1835-1906), who was recruited to enter the imperial court to depict portraits for Empress Dowager Cixi (1835-1908) in 1866 and returned to Tianjin in 1894 to open his own painting studio, should also promote the appropriation of the vanishing-point perspective in Yangliuqing prints [Bo 2007, 44-45]. His work *Instructing the Son Under the Light* in 1903 represents a traditional subject – the mother instructing the son to learn for the official rank, while the European perspective is used to depict the Chinese interior space.

Yangliuqing painters began to imagine and represent European urban landscapes based on concessions in Tianjin at the beginning of 20th century. The print *French Concession* represents the painter's interest in the foreign spaces implanted in Tianjin [Wang 2004, 477]. This print appears to represent the front view of the French consulate in Tianjin, while it did not exactly follow the actual landscape.[2] In addition to the slight differences in the design of European buildings, the painter added elements from Chinese culture in this European space – two cranes, one deer and a lotus pond at the foreground. Both the crane and the deer are viewed as auspicious symbols in Chinese culture; the lotus symbolizes noble morals [Chen 2012, 341]. These three elements from Chinese culture provide a channel for Chinese audiences to enter this European space.

The print *International Bridge* is another example of representing modern urban space in Tianjin (Fig. 2). The construction of the International Bridge was proposed by the French consul to the Tianjin Provincial Government in 1901, and was finished on January 9, 1904 [Fang 2015, 10]. The steel-constructed bridge is depicted to represent the modern change of this city. At the same time, the yellow dragon flag of the Qing government and the tricolor flag of France are suspended respectively at the left and the right end of the bridge to suggest the global dimension of this modern space. In order to make this urban space appealing to Chinese audiences, the painter implanted the folk performance of Chinese people walking stilts over the bridge.

[2] Bristol, Library of University of Bristol, ID 33229.




**2:** International Bridge 万国铁桥 [in Tianjin Museum 天津博物馆 2013, 18].

Yangliuqing prints aimed at selling modern European spaces which was exotic to Chinese audiences. At the same time, Chinese cultural elements were implanted in the image to represent Chinese audiences' access to modern spaces in Tianjin.

## New Women in Modern Tianjin

The construction of modern women was promoted by male intellectuals when the modernization of urban spaces was advanced. At the beginning of the urban modernization in late Qing period, women were still restricted within the domestic space. As the illustration *Only When Looking Very Far Does It Become Clear* by Zhou Muqiao (1868-1922) presents, three women in traditional Chinese robes are grounded in the balcony of a building, overlooking the urban landscape with both European and Chinese architectures [Yeh 2006, 171]. One woman is trying to view the far landscape with the help of binoculars, where women could not physically reach at that time. This situation was finally changed in the context of the national crisis in late Qing period. Liang Qichao (1873-1929) pointed out in *Discussing Women's Education* in 1897 that the national poverty was rooted in women's reliance on men to survive; one way to save the nation was to loosen women's feet and to promote women's education [Liang 1999, 30-33]. This opinion was shared and represented in Yangliuqing prints. The print *Girls Seeking Education* 女子求学 represents a woman discussing a book with the male teacher and another woman standing behind to wait for the teacher's instructions [Feng 2007, 391]. The inscription over the image encourages young women to go to schools to get educated, instead of staying at home to be a disabled person. Yangliuqing prints were used to promote women to enroll in women's schools.

The establishment of women's schools in 1900s in Tianjin was closely related to the Yuan Shikai's practices of promoting modernization. After Yuan became governor-general of Zhili and commissioner of trade for the Northern ports in November, 1901, the province's major city – Tianjin, was still occupied by foreign troops after the Boxer Rebellion [MacKinnon 1980, 37]. Yuan succeeded in persuading foreign Powers to believe in his ability of keeping order of Tianjin and promoting the trade; the city was officially handed over to him on August 15, 1902 [MacKinnon 1980, 40-41]. In order to present his ability to modernize the city, Yuan carried out a series of reforms in Tianjin including the educational reform. He even established formal education for female children to present his determination towards modernization [MacKinnon 1980, 147]. The first government-funded school for female children was *Beiyang Women's Public School*, inaugurating the first opening ceremony on November 7, 1904 [Cui 2015, 138]. Yuan Shikai intended to construct an open-minded public image for the governor-general through the school for women which challenged the traditional gender order [Wang 2018, 60]. In order to mollify the conservative opinions and to extend the social impacts of the first women's school in Tianjin, a woman – 22-year-old Lü Bicheng (1883-1943) was appointed as the first director of this school [Cui 2015, 138].

The inscription on promoting schools for men and women in the print *Self-Strengthening School* worked together with the context of Yuan Shikai's education reform, while the representation of women lifting dumbbells presents the importance of constructing women's bodies in modern schools' educational system. Liang Qichao also talked about the significance of building up female bodies through physical education in women's schools, which would ensure strong and healthy offspring to be new national citizens [Liang 1999, 32]. When Yan Xiu (1860-1929) established a private school for women in Tianjin in 1902, physical education was already set as a normal course [Gao 2018, 16]. As Yan Xiu's private school included both men's school and women's school, which respectively took up the room at either side of Yan family's courtyard; male students and female students took turns to use a same playground for the physical education [You 2018, 81]. This situation fits well with the representation of girls marching into the playground to lift dumbbells, while boys marching back to the buildings after the physical education in the print *Self-Strengthening School*.

Women lifting dumbbells represented in the print was part of the martial training of the physical education in women's schools. Women students were very likely to hold sticks, dumbbells, and even rifles to take classes of physical education [You 2018, 86-87]. In comparison with dumbbells, representations of women holding rifles in classes of physical education appear more in Yangliuqing prints. The print *School of Chaste Women* represents eleven women students performing calisthenics in front of a European building; the female teacher stands at the left corner to guide this performance [Feng 2009, 297]. Two of eleven women students are respectively holding a snare drum and a blaring bugle, giving musical accompaniments to this performance. The other nine women are holding rifles to perform. Women performing with rifles seems to suggest female citizens' responsibility in protecting the nation.

Not all women students were willing to attend the class of physical education, as the print *Martial Performance in Women's School* presents (Fig. 3). When the female military unit is practicing in the courtyard of the women's school under the direction of a female teacher, another three women stand in front of the building, hesitating to join in this military practice. These three women are different from the others in their bound feet, the fan and the handkerchiefs in their hands, as well as the flowers decorating their hair, instead of the boater hats. Actually, Beiyang Women's Normal School set the rule in 1911 that students unable to accept the physical education needed to be changed into self-financing students [Chen 2014, 44]. This print represents the tension between the conservative idea on women in domestic space and the modern idea of constructing new women with healthy bodies and the national responsibility.

In the print *Self-Strengthening School*, only male students wear boater hats with flowers, while women with rifles also have such hats in prints *School of Chaste Women* and *Martial Performance in Women's School*. According to Ellen Johnston Laing, this imitates boater hats worn by soldiers of the New Army organized by Qing rulers from 1894 [Laing 2000, 148]. Actually, not only the boater hats, but the composition with the snare drum, the blaring bugle and rifles referred to the Honor Guard of the Right Division of the Military Defense Army, which was organized by Yuan Shikai in 1901 [Tang 2011, 90]. The photograph of the Honor Guard presents male soldiers armed with these accoutrements [Tang 2011, 90]. Representations of military drills of women, rather than men, moderately present Yuan Shikai's ability in establishing a civilized and modern Tianjin.




**3:** Martial Performance in Women's School 女学堂演武 [in Feng 2007, 397].

Yangliuqing prints in 1900s represent modern women constructed within new women's schools, which managed to present Yuan Shikai's ability in constructing a civilized and modern Tianjin to both foreign powers and Chinese audiences. Women's schools constructed new women through intellectual education and physical education, rebuilding both their minds and their bodies.

## Women's mobility in Urban Spaces

Women's mobility in public space reframed the urban landscape of Tianjin. In order to highlight the new urban landscape and the changed gender order in modern Tianjin, painters of prints appropriated old compositions to represent modernization. In the print *Teaching Sons to Achieve Government Degrees*, Gao Tongxuan represented two women riding bicycles in the courtyard of a Chinese building [Feng 2007, 390]. One woman putting her little son over her bicycle, seeming to teach him to ride, which is a metaphor of teaching the son to achieve government degrees. Another woman with two sons is looking at this scene from the pavilion at the left corner, appearing to learn from women riding bicycles. This print represents the traditional Chinese gender order, in which women are supposed to stay within domestic spaces to give birth to sons, bring them up and guide them to achieve official ranks. When this composition is converted to represent the modern Tianjin, the changing gender problem became the focus. The print *Street in Tianjin* also represents two women riding bicycles, while in the public space with European buildings as the background and three men gazing at them (Fig.




**4:** Street in Tianjin 天津马路 [in Li and Liu 1989, n. 192].




**5:** Full image of the new street outside the North gate of Tianjin 天津北门外新马路全图 [in Feng 2009, 296].

4). This composition became a modern representation of Tianjin by removing kids from the original image, replacing Chinese architecture with European ones, changing the female audience into male ones, and switching the courtyard into the newly-built street. The new urban landscape is visualized to highlight the modern turn of this city. The tension between traditional and modern concepts is presented through three men's gaze at women; two women riding bicycles in streets appear to be examined and discussed by male audiences. A controversial modernization in Tianjin is represented through women in urban spaces.

The ability of Yuan Shikai's administration in dealing with this controversial modernization is also represented in Yangliuqing prints. The print *Full Image of the New Street Outside the North Gate of Tianjin* depicts a conflict occurred in the urban space (Fig. 5). The city gate in the north at the vanishing point is a typical Chinese building, while a Japanese flag is flying over a group of European buildings, suggesting the Japanese concession. The hybridity of both Chinese and European elements in this modern city is set as the background, while the conflict in front of this gate is the focus of this print. At the right foreground, there is a conflict between a carriage driver and a woman. The woman's round fan falls on the ground, while its owner is grasping the long queue of the male driver. This unexpected conflict scares a child to crying, while it did not stop the traffic over this street as one policeman has controlled the horse pulling this carriage and another one is dealing with the conflict between the driver and the woman. The intervention of two policemen makes the smooth traffic in the street possible; another carriage pulling by two horses is running beside this conflict. The ability of Yuan Shikai's administration in maintaining the public order is represented through an unexpected conflict controlled by two policemen. Besides, the policeman is also a modern system

established by Yuan Shikai in Tianjin. Yuan Shikai firstly established the patrol system in May 1902 in Hebei province; these policemen followed Yuan to go to Tianjin after the city was handed over to him [Liao 2009, 441-442].
In another print *Running Bicycles at Zizhulin in Tianjin*, an acrobatic performance is being shown for urban inhabitants of this multi-cultural city [Zou and Li 2000, 95]. Still, the background of the print is depicted with European architectural groups with two flags of concessions flying above; a female acrobat and two male acrobats are performing with two bicycles in a broad street. This show attracts both Chinese and European, male and female audiences. The stability, the multi-cultural hybridity and even the new gender order in Tianjin were shown in this print.
Women's mobility in urban spaces was represented as a controversial modernization in Yangliuqing prints, while the legitimacy of Yuan Shikai's administration in Tianjin was also displayed through the ability of promoting modernization at the same time of dealing with the conflicts between tradition and modern in this process.

## Conclusion

In the context of promoting modernization in Tianjin in 1900s under the administration of Yuan Shikai, Yangliuqing prints demonstrate the new government's determination in building a modern Tianjin after the Boxer Rebellion. Modern spaces, especially European spaces in concessions, were represented with the vanishing-point perspective, which were visually accessible to Chinese audiences. New women, who were constructed both intellectually and physically in newly-established women's schools, were also represented in prints. They were encouraged to accomplish their national responsibilities by developing intellectual minds and healthy bodies.
At the same time, Yangliuqing prints visualized the controversial modernization in 1900s in Tianjin through representations of women in urban spaces. According to the traditional Chinese gender norm, women were supposed to stay at home to take care of the family. When the urban modernization was promoted in Tianjin in 1900s, women began to acquire the mobility in public urban spaces, including women's schools and urban streets. Painters of Yangliuqing prints appropriated the vanishing-point perspective to construct modern spaces, in which women's presences are highlighted to symbolize modernization along with European facilities.

## Bibliography

### *Monographs*

BO, S. 薄松年 (2007). *Art History of Chinese New Year Prints* 中国年画艺术史, Changsha, Hunan Fine Art Press.

CHEN, X. 陈晓军 and LING Z. 凌忠明 (2012). *Talking about Auspiciousness in Ancient Porcelains* 古瓷话祥瑞], Beijing, The Forbidden City Press.

CHEN, Z. 陈政祥 (2014). *A History Investigation on Some Issues of Women's Education in Modern Tianjin* 近代天津女学若干问题的历史考察, Master thesis, Tianjin Normal University.

CUI, J. 崔锦 (2015). *Tianjin Art Folk* 天津民间美术, Tianjin, Tianjin People's Fine Art Press.

FANG, B. 方博 (2015). *Traces of A Hundred Years: The Past and Present of the Liberation Bridge* 百年留踪: 解放桥的前世今生, Tianjin, Tianjin Guji Press.

FENG, J. 冯骥才 (2010). *Chinese Woodblock New Year Prints: Volume of Japan Collection* 中国木版年画集成: 日本藏品卷, Beijing, Zhonghua Book Company.

FENG, J. 冯骥才 (2007). *Chinese Woodblock New Year Prints: Volume of Yangliuqing* 中国木版年画集成: 杨柳青卷, Beijing: Zhonghua Book Company.

LIANG Q. 梁启超 (1999). *Corpus of Liang Qichao* 梁启超全集, Beijing: Beijing Press.

MacKinnon, S. (1980). *Power and Politics in Late Imperial China: Yuan Shi-kai in Beijing and Tianjin*, 1901-1908, Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.

Rogaski, R. (2004). *Meanings of Health and Disease in Treaty-Port China. Berkeley*, Los Angeles, London, University of California Press.

TANG F. 汤伏祥 (2011). *Yuan Shikai and Thirty Years of Late Qing Period* 袁世凯与晚清三十年, Beijing, Contemporary China Press.

WANG, S. 王树村 (2004). *History of Chinese Folk Art* 中国民间美术史, Guangzhou, Lingnan Fine Art Press.

Yeh, C. (2006). *Shanghai Love: Courtesans, and Entertainment Culture, 1850-1910*, Seattle & London: University of Washington Press.

YOU, C. 游鑑明 (2009). *On and Off Playing Fields: A Modern History of Physical Education for Girls in Eastern China* (1895-1937) 运动场内外: 近代华东地区的女子体育 (1895-1937), Taipei, Institute of Modern History, Academia Sinica.

ZOU, W. 邹文 and LI, Y. 李渊 (2000). *Folk Art Classics* 民间诸艺经典, Beijing, People's Fine Arts Press.

## Collective publications with editor

*Chinese Woodblock New Year Prints: Volume of Russian Collection* 中国木版年画集成: 俄罗斯藏品卷 (2009), edited by Feng Jicai 冯骥才, Beijing, Zhonghua Book Company, pp. 292-296.

*Chinese Woodblock New Year Prints: Volume of Yangliuqing* 中国木版年画集成: 杨柳青卷 (2007), edited by Feng Jicai 冯骥才, Beijing: Zhonghua Book Company, pp. 390-397.

*Chinese Woodblock New Year Prints: Volume of Japan Collection* 中国木版年画集成, 日本藏品卷 (2010), Beijing, Zhonghua Book Company, pp. 304.

*Collection of Chinese Folk Woodblock Prints in Russia* 苏联藏中国民间年画珍品集 (1989), edited by Li Fuqing 李福清 and Liu Yushan 刘玉山, Beijing, China People's Fine Arts Press, n. 192.

*Tianjin Scenery: Tianjin Folk Artworks* 沽上风物: 天津民间艺术陈列 (2013), edited by Tianjin Museum 天津博物馆, Beijing, Wenwu Press, pp. 16-18.

## Essay in collective publication

LIAO, Y. 廖一中 (2009). *Yuan Shikai and the Establishment of the Patrol System* 袁世凯与巡警的创建, in «Selection of Research Essays on the History of Tianjin 天津史研究论文选辑», edited by Liu Zhiqiang 刘志强 and Zhang Limin 张利民, Tianjin, Tianjin Guji Press, pp. 441-443.

## *Journal article*

CUI, J. 崔金丽 (2015). *Lü Bicheng and Beiyang Women's Public School* 吕碧城与北洋女子公学, in «Journal of Graduate School of Chinese Academy of Social Sciences 中国社会科学院研究生院学报», nn. 1, pp. 135-139.

GAO, P. 高鹏 (2018). *A Study on Tianjin's Women Culture and Its Modern Transformation in Qing Dynasty, also on Chang Lu's Salt Merchants' Dissemination and Modification of Women Studies in South Yangtze River* 清代天津的闺秀文化及其近代转型研究: 兼论长芦盐商对江南女学的传播与改造, in «Reginal Culture Study 地域文化研究», vol. 8, nn. 5, pp. 9-17.

Kleutghen, K. (2018). *Peep-boxes, Society, and Visuality in Early Modern China* 清代中国的西洋镜、社会和视觉性, in «Zhuangshi 装饰», nn. 1, pp. 18-22.

Laing, Ellen J. (2000). *Reform, Revolutionary Political, and Resistance Themes in Chinese Popular Prints, 1900-1940*, in «Modern Chinese Literature and Culture», vol. 12, nn. 2, pp. 123-175.

WANG, T. 王天根 (2018). *Disputes between Officials and Gentry during New Policies of Late Qing Period and Beiyang Women's Public School 's Rise and Fall* 清末新政官绅纷争与北洋女子公学兴衰, in «Journal of Historical Science 史学月刊», nn. 7, pp. 60-71.

# VISUALISING MACAU. CHINESE AND EUROPEAN IMAGES OF A GLOBAL CITY (16TH-18TH CENTURIES)

Isabel Murta Pina


## Abstract

*The paper seeks to recreate the spatial language of Macau from the mid-16th century until the late 18th century and analyse the urban and architectural profile of this «port between two empires», the Chinese and the Portuguese. The aim is to re-examine the conclusions of previous studies that regard Macau as predominantly Portuguese by looking at textual and visual sources. This study argues that these sources do reveal a city with a Chinese matrix, despite some European features.*



## Keywords

*Macau; Urban scape; 16th-18th century visual representations*


## Introduction

A model found in the collection of the Macau Scientific and Cultural Centre[1] reproduces the oldest visual representation of Macau's Senate, which appears by the mid-18th century, in the work *Aomen Jilüe* or *Brief Monograph of Macau*. There we can see Macau's seat of political power depicted as a Chinese-style building. Although the configuration of the current building in Neoclassical style dates back to the late 18th century (1784, with changes in 1940), the Senate was formally instituted two hundred years earlier, in 1583. Thus, just two decades after the Portuguese had begun to gradually establish themselves permanently in this small peninsula, quasi-island, at the entrance of the Pearl River Delta, the transformation process from the small settlement to an international trading port was already underway. This international port city was born and developed in close association with and heavily dependent on Guangzhou, the great Southern metropolis on the coast of Ming China (1368-1644).

A «port between two empires» [Alves 1999], the Chinese and the Portuguese, to use the expressive definition of Jorge Santos Alves, Macau remained until the 19th century, on the eve of the First opium war (1839-1842), under the remit and more or less tight supervision of the Chinese empire and in the shadow of the Portuguese. To be sure, Macau did not have the same level of colonial influence as other cities in Asia, such as Goa,

[1] Macau Scientific and Cultural Centre (Lisbon), inv. nº 3353.

© Aisu International 2020

Manila, or Batavia. It had a multi-ethnic and multicultural population [Ptak 2012, 38] made up predominantly of Chinese from various origins (mainly from Guangdong and Fujian), together with Portuguese and other Europeans, other Asians, notably Japanese, and also Portuguese/Euro-Asians, as well as Africans.
Therefore, the paper aims to contribute into the reflection on and visualisation of the urban and architectural profile of this global city, between the second half of the 16th century and the 18th century. We strive to do so in light of Macau's specific nature or essence, using this perspective to return to the textual and above all visual representations already analysed by other authors. We add three less explored views, and which have clear affinities with the model of the Senate: a lacquered wood panel from a private Portuguese collection (Alpoim Calvão, Porto), a screen belonging to the Medeiros e Almeida House-Museum (Lisbon) and, in particular, the *Macau and Guangzhou* screen, from the Orient Museum (Lisbon). The reflection is made in terms of what can be deemed plausible or implausible rather than what is right or wrong [Hall 1997, 9]. Our general argument is that, despite marks of syncretism, the contours of Macau in the period under analysis reflected above all the Chinese standards, as would be expected in fact in the small peninsula in the coastal region of the Ming/Qing empire.

## The model of the senate and the images of Macau in the *Aomen Jilüe*

As above-mentioned, the model of the Senate building, from the Macau Scientific and Cultural Centre, was based on the engraving that appears in *Aomen Jilüe,* one of the most important premodern books on the history of Macau. Defined by Jin Guoping as the «first history of Macau in Chinese literature» [Yin-Zhang 2009, XIII], this work was concluded in 1751 and published between 1751 and 1757. It was written by two Chinese officials, Yin Guangren (1691-1758) and Zhang Rulin (1709-1769), who were in charge of the city's affairs between 1744 and 1746, at a time when the Qing dynasty (1644-1911) was tightening its bureaucratic control and supervision of Macau. It therefore sought to affirm its authority over the territory and its population, be they Chinese or foreign, notably the Portuguese inhabitants, who were recognised as subjects of the Emperor Qianlong (r. 1735-1796) [Alves 2017, 107-108].
The Senate that appears in *Aomen Jilüe* is unequivocally represented as a Chinese building. The other buildings depicted in this work have the same Chinese configuration: the residence and office of the customs inspector, the customs house in the *Cais Grande*, and the temple of the goddess Mazu, included in the *View of Ponta da Barra*; as well as the two general views of Macau, i.e. a frontal view and a view from Lapa island. These drawings were produced by observers on the ground and offer us a hitherto unedited picture and detail of the city; they reveal an urban and architectural profile that was essentially Chinese in the mid-18th century.
It is true that the tightening of the Chinese control over Macau may underlie these representations (therefore showing it as a Chinese city). However, it should not be forgotten that it was natural for the profile of a city like this to reflect the local standards



**1:** The model of the Senate building [Macau Scientific and Cultural Centre].



**2:** The Senate building [in *Aomen Jilüe* 1751].

more and the Portuguese standards less. While the latter could be found in Goa, the capital of the State of India, this was less likely to be the case in Macau. This was not only because it enjoyed considerable autonomy *vis-à-vis* Lisbon and Goa, with the Senate – a local government institution – predominating (a situation which remained largely unaltered until the mid-18th century), but also due to its dependence on the Chinese empire. On the other hand, there are logistic issues: the materials, the construction techniques and the labour in Macau were Chinese. This is reported in *Aomen Jilüe* when the merchants are denounced for trying to make an easy profit by bringing the materials foreigners used to build their houses – bricks, glazed tiles, wood, stone, among others – from China [Yin-Zhang 2009, 79, 335]. Reference is also made to the Chinese artisans, who the foreigners «were absolutely dependent on for civil [...] construction» [Yin-Zhang, 2009, 99]. These Chinese artisans naturally used the materials and techniques with which they were most familiar. It would undoubtedly have been largely the churches and defensive structures that had some kind of hybridism or syncretism, and where the Chinese lines could be seen mingled with European architectural and decorative features. This hybridism is also suggested by Chinese sources [Cheng 2013, 51, 67-69].

Just as in other cities, the profile of Macau changed due both to the economic and political cycles and also the extreme weather conditions, especially typhoons, and calamities such as fires. The most notorious of the fires, in 1835, destroyed the Jesuit church of Madre de Deus or São Paulo*;* only the façade survived, and it became the *ex-libris* of the city. It is not easy to find a detailed visual reconstruction of Macau before the 19th century. It was only then that the representations increased in number, thanks also to a new component – photography [Guillén-Nuñez 1991]. Authors such as Jorge Flores and Francisco Roque de Oliveira, who addressed the topic previously, have already drawn attention to the difficulty of reconstitution [Flores 2000; Oliveira 2006]. Archaeology can make a significant contribution, as has already been demonstrated by the excavations of the Jesuit complex of São Paulo and Coloane [Kuan 2018]. Nevertheless, it is always complicated to conduct this kind of work in an urban context.

Oliveira's exhaustive study of the European and Chinese inventories and analyses of the representations of Macau found in cartography, and panoramic views shows, on one hand, the simplifications imposed by the scale of the charts and, on the other, the constant reusing of the materials. Pedro Barreto de Resende's 1635 model which had a decisive influence on European and Chinese representations is paradigmatic of this. Consider, for example, the views of Macau in the lids of two chests, Chinese or Sino-Portuguese productions from the mid-18th century, belonging to the Jorge Welsh collection and to the Museu Nacional de Arte Antiga, in Lisbon. Moreover, Oliveira's study makes it abundantly clear just how important the origin of the author is to the representation by showing us a city in which the profile assumes both Portuguese and Northern European lines. For the latter, see for example the representation by the Bry brothers from 1606-1607, the first engraving of Macau to be printed in Europe and which served as the model for many others; but also J. Blaeu's map of Asia from 1608; or the illustration of Macau in the work by Jan Nieuhoff, from 1665. Oliveira thus gives us




**3:** Chart of Macau by Pedro Barreto de Resende [in Bocarro 1635].

a clear notion of the abundance of unrealistic or fanciful images of the city in the period prior to the 19th century [Oliveira 2006; Vande Walle 2015].

Despite all the obstacles, various authors besides Flores and Oliveira have attempted to analyse the urban and architectural profile of Macau in the early modern period. However, we believe that many of these have placed excessive emphasis on the Portuguese or European influence, in a framework of hybridism, which is more or less widespread. This is the case of Flores who, despite recognising Chinese marks, assumed that Macau had begun as a largely Portuguese city. Yet he admitted it was not the «faithful reproduction of any Portuguese city» [Flores 2000, 238].

In his study on the architecture of Macau, Maria de Lourdes Rodrigues underlines the Sino-Portuguese hybridism [Rodrigues 1997], just like Wong Shiu Kuan who notes «a special kind of architecture» typical of Macau that is characterised by multiple influences [Wong 1998, 9-10]. Luís Vizeu Pinheiro has advocated a strong Portuguese heritage, which even makes him regard the 1751 representation of the Senate as unrealistic or false [Pinheiro 2005, 69; Pinheiro 2015]. Nevertheless, this evaluation is founded on questionable premises. Indeed, firstly it is based on data supplied by the Portuguese representations, notably that of Barreto de Resende; and also, on the fact that, in his opinion, the Senate was an institution made up only of Portuguese. To be sure, the author does not take into account the trajectory of Resende, as a Portuguese official in Goa with no direct experience or knowledge of Macau – an aspect which would undoubtedly explain the similarities in the representations of Goa and Macau noted by Pinheiro;

or, on the other hand, the actual nature or constitution of the Senate, which was not so Portuguese as the author alleged but had a marked Chinese and mestizo presence. As stated by Alves-Simões [2016, 39], the most powerful and perhaps the oldest residents – both Portuguese and Chinese – had a seat in the Senate.
Mention should also be made of Tang Kaijian [Tang 1997 and 1998] and Gu Weimin in this attempt to understand the profile of Macau. Gu places greater importance on the Portuguese influence and on the separation of the populations. He notes that a Mediterranean architectural style prevailed inside the city walls, an area inhabited mainly by Portuguese; in contrast, the essentially Chinese area of Wangxia/Mong Ha outside the walls was characterised by traditional Chinese houses, bamboo forests and Buddhist temples [Gu 2005, 118]. It seems reasonable to believe that this separation was not so compartmentalised as this and other authors, like Pinheiro, suggest. After all, many of the Portuguese had Chinese/Asian wives and there are various records of this coexistence. For example, in *Aomen Jilüe*, Pan Siju (?-1752), the *anchashi* or provincial surveillance commissioner for Guangdong, tells us that the foreigners of Macau were renting the ground floor of their homes to the Chinese so that they could live there [Yin-Zhang 2009, 90]; or that in Macau «the barbarians lived mixed together with our subjects» [Yin-Zhang, 2009, 98]. Moreover, the mixture of Chinese and foreigners is again referred to by Zhang Rulin [Yin-Zhang 2009, 101] and Bai Ling, who in 1809 was the Viceroy of the two Guangs [Saldanha-Jin 2000, 44]. Indeed, it could hardly be otherwise.

## The Chinese urban profile of Macau

In light of the above, in our opinion, it is reasonable to accept the position held by Alves-Simões [2016, 40], namely that the Chinese architectural profile undoubtedly prevailed in Macau until the 18th century, not only in the layout of the buildings but also the materials and construction techniques as already noted. They argue that one could not expect anything to the contrary, given that the vast majority of Macau's population since its origins as an international port had been Chinese [VV.AA. 2019, 166-181].
This is precisely the interpretation that is suggested to us by the model of the Senate and by the set of engravings from *Aomen Jilüe*, as well as by the many textual references that can also be found there, some of which have already been mentioned.
But what do the European textual sources tell us? One of the best known, that of Peter Mundy in 1637, gives us particularly interesting information about the church of Madre de Deus, two hundred years before it was destroyed by fire. Mundy allows us to visualise a Catholic temple with Chinese marks or, at the very least, characterised by a manifest hybridism and constructed by the Chinese, when he states that:

> the roof of the Church appertaining to the Collidge (called St. Paules) is of the fairest Arche that yet I ever saw to my remembrance, of excellent workmanship, done by the Chinois, carved in wood, curiously guilt and painted with exquisite colours, as vermillion, azure, divided into squares, and at the joining of each square great roses of Many Folds or leaves one under another, lessening till all end in a Knobbe [Boxer 1993, 53].

By 1642, in his report, D. João Marques Pereira also gives us the picture of a church with a profusion of gold, blues and reds, in the image of so many Chinese temples:

> this church is all gilded in the roof, choir, pillars and arch of the main chapel, finely carved in relief with paintings on the walls and images in proportion, ending in pillars, columns and edges coloured red, gold and blue in such perfection that is more beautiful than the fin ones of Europe [Boxer 1993, 170].

Around the same time, António Bocarro and Marco D'Avalo also make reference to the local materials and construction techniques. D'Avalo records the «mass of fine houses with very thick and strong walls» [Boxer 1993, 83]; while Bocarro, in his *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoaçoens do Estado da India Oriental* (1635), alludes to the walls of «earth and lime», which were «so durable, that as all the houses in the city are built of it» [Boxer 1993, 31]. This is a reference to *chunambo*, the mixture of earth, straw, lime and oyster shells which was used there to thicken the walls of houses, fortresses and city walls, making them resistant [Wong 1998, 39].
Going back to Mundy, he also gives us an inkling of the importance of the local experience and solutions for the building of houses «double tiled, and plastered over again, for prevention of hurricanes or violent winds [...] called by the Chinois typhons» [Boxer 1993, 54]. Moreover, when referring to the inside of the wealthy houses of the local elite, he recalls the «very faire house» he had visited and remarks that it was richly «furnished with Plate, Beumbos, Chaires, Cottes, hanguings, etc.», most likely in the Chinese way [Boxer 1993, 59].
Notwithstanding, some years earlier, in 1626, the Spanish Jesuit Adriano de las Cortes told of a different situation. In the report prepared on his return to Manilla and after a year in mainland China, he wrote that Macau was «built like a city of our Spain» [Cortes 2001, 359]. But on returning from inland China, couldn't he be more likely to find familiar features in Macau and to highlight the affinities with Spain and, therefore, the hybridism of the city? We believe that this may well have weighed, at least partially, in his description.

## X-ray of three Chinese views of Macau

The predominantly Portuguese nature of Macau is categorically contradicted in the reproduction of the Senate building, which we find in the model that served as our starting point. But other representations of the city of both Chinese or Sino-Portuguese production suggest the same. Such is the case of a lacquered wood panel in a private Portuguese collection (Alpoim Calvão) [VV.AA. 2019, 190-191]. Dating from late 17th/early 18th century (Kangxi period), this piece provides a partial representation of the city seen from the sea, probably from *Porto Interior* [Inner Harbour]. Although it is impossible to identify any of the city's emblematic buildings, the houses are in a precise Chinese configuration. We note the detail of the trees near to the various houses, reminding us of Mundy when he praised the beauty of Macau, «built on rising hills, some gardens and trees among their houses», something in fact that made him remember Goa [Boxer 1993, 54].

Interestingly and along very similar lines, there is a small ten-fold screen that belongs to the Medeiros e Almeida House-Museum [VV.AA. 2019, 58-59]. On the left, a group of Europeans, whom Curvelo [2015, 81] refers to as Dutch but could also be Portuguese, are participating in a hunt; and on the right another group is walking in a procession towards the door of a city that seems to have Chinese contours. The two caravels depicted, and the detail of the door with a cross above it suggest that this might be Macau. In fact, the upper triangular part of the door is reminiscent of the frontispiece of a church. Lastly, also in relation to the representation of the city with Chinese contours, we note in particular the view of Macau which appears in the remarkable two-sided screen called *Macau and Guangzhou*, belonging to the Orient Museum [FO/0532]. This six-panel folding screen, lacquered in black and red, is dated from the second half of the 18th century. As the name suggests, on the reverse of the representation of Macau we find one of Guangzhou, the city with which it had a close association as mentioned previously. While the view of Guangzhou has already been considered extremely accurate, that of Macau has an imaginary feel that we find questionable. It has been argued that some buildings within the walls of the old city of Guangzhou could be identified (e.g., the Buddhist temple of Luirong and the minaret of the Huaisheng mosque), whereas several known buildings in Macau were missing [Pinto 1997; Sousa 2008 and 2018]. However, it can be recognised,



**4:** *Macau and Guangzhou* folding screen [Hugo Maertens/BNP Paribas/Orient Foundation, Orient Museum, Lisbon, Portugal]

among others, the Senate building; the local delegation of the Guangdong Maritime Customs (Yue Haiguan); four of the fortresses (São Tiago da Barra, São Francisco, Bom Parto and Guia); and some of Macau's churches, such as Madre de Deus, São Domingos, the cathedral, and Nossa Senhora da Penha. Besides, we can also recognise the complex of the Misericórdia, the Hospital of São Rafael, the temples of Mazu and Lin Fong; and presumably the Barrier Gate (*Portas do Cerco*) [Pina 2020]. Scattered among these, we see houses and pavilions with Chinese characteristics, notably the rooves with pointed tips and the many round windows. Despite the Chinese matrix, syncretism stands out in the most likely of places, the façades of the churches and fortifications.

## Conclusion

Macau, a place of contacts and crossroads, was unquestionably a hybrid entity just like most other port cities to varying degrees. Nevertheless, in the period under analysis its matrix was Chinese. This is suggested by several textual and visual references made by observers who passed through this port at some point between the mid-16th and 18th centuries. This is shown in particular in the engravings in *Aomen Jiluë* and the view of the city we find in the *Macau and Guangzhou* folding screen. Despite the signs of syncretism in the latter that nuance the Chinese features, it is, in fact, a Chinese city that we see. But how could it be otherwise?

## Bibliography

VV.AA. (2019). *Um Rei e três Imperadores. Portugal, a China e Macau no Tempo de D. João V*, Lisbon, SCML-Museu de S. Roque.

ALVES, J.S. (1999). *Um Porto entre dois Impérios*, Macau, Instituto Português do Oriente.

ALVES, J.S. (2017). *Clash or understanding between Empires? The Strategic Vision of Hilário de Santa Rosa, Bishop of Macao (1739-1752)*, in *Dejanirah Couto & François Lachaud, Empires en marche. Rencontres entre le Chine et l'Occident à l'âge moderne (XVIe-XIXe siècles)*, Paris, EFEO, pp. 103-121.

ALVES, J.S., SIMÕES, R. (2016). *Macau. Roteiros de uma cidade aberta*, Lisbon, Instituto Internacional de Macau.

BOCARRO, A. (1635). *Livro das Plantas de todas as Fortalezas, Cidades e Povoaçoens do Estado da India Oriental*: http://purl.pt/27184.

BOXER, C.R. (1993). *Macau na Época da Restauração*, Lisbon, Fundação Oriente.

CHENG, C. (2013). *Tracing Macau through Chinese writers and Buddhist/Daoist temples*, Macau, MF-CCCM.

CORTES, A. (2001). *Le voyage en Chine d'Adriano de las Cortes*, S.J. (1625), ed. P. Girard, Paris, Chandeigne.

CURVELO, A. (2015). *Biombos chineses em colecções portuguesas*, in L.F. Barreto and V. Serrão (eds.), *Património Cultural Chinês em Portugal*, Lisbon, CCCM.

FLORES, J. (2000). *Macau: de surgidouro a cidade*, in A. H. de Oliveira Marques (ed.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente*, I volume, T. II, Lisbon, Fundação Oriente, pp. 237-264.

GU W. (2005). *Wu Yushan and his pursuit of faith in the great dynastic transition*, in «Revista de Cultura», n. 13, pp. 107-124.

GUILLÉN-NUÑEZ, C. (1991). *Macau through the Eyes of Nineteenth Century Painters*, in R.D. Cremer, *Macau: City of Commerce and Culture*, 2nd edition, Hong-Kong, API Press, pp. 83-116.

HALL, S., ed. (1997). *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*, London, Sage publications.

KUAN C.H. (2018). *Revisão e perspectivas da arqueologia pública de Macau*, in «Administração» n. 120, vol. XXXI, pp. 265-287.

OLIVEIRA, F.R. (2006). *Cartografia antiga da cidade de Macau, c. 1600-1700: confronto entre modelos de representação europeus e chineses*, in «Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales», Universidad Barcelona, vol. X, n. 218 (53).

PINA, I.M. (2020). *Biombo Macau e Cantão (FO/0532)*, in «Revista Oriente», n. 28, pp. 125-129.

PINHEIRO, F.V. (2005). *Using a Comparative Graphic Method in the Analysis of the Evolution of the Macao Senate*, in «Journal of Asian Architecture and Building Engineering», pp. 69-76.

PINHEIRO, F.V. (2015). *Macao Heritage. A Survey of the City's Traditions and Cultural DNA*, in «Revista de Cultura», n. 50, pp. 7-27.

PINTO, M.H.M. (1997). *Biombo retrata Macau e Cantão, in Boletim da Fundação Oriente*, ano 7, Abril, pp. 14-17.

PTAK, R. (2012). *Comparing the Incomparable: Some Thoughts on Seventeenth-century Macau and Fort Zeelandia*, in L.F. Barreto and Wu Zhiliang, *Port cities and intercultural relations, 15th-18th centuries*, Lisbon, CCCM-Macao Foundation, pp. 33-51.

RODRIGUES, M.L. (1997). *História da arquitectura em Macau*, Macau, ICM.

SALDANHA, A.V., JIN G.P. (2000). *Para a Vista do Imperador. Memoriais da dinastia Qing sobre o estabelecimento dos Portugueses em Macau*, Macau, IPOR.

SOUSA, C.B. (2008). *Biombo Macau e Cantão, in Presença Portuguesa na Ásia*, Lisbon, Fundação Oriente, pp. 152-153.

SOUSA, C.B. (2018). *Biombo Macau e Cantão, in Jorge Santos Alves, Três Embaixadas Europeias à China*, Lisbon, Fundação Oriente, p. 133.

TANG K. (1997). *Qu Dajun e Macau*, in «Revista de Cultura», n. 32, pp. 87-104.

TANG K. (1998). *Macau - Notas sobre a evolução urbana e arquitectónica durante a dinastia Ming*, in «Revista de Cultura», n. 34, pp. 47-73.

VANDE WALLE, W.F. (2015). *Dutch perceptions of Macau*, in L.F. Barreto and Wu Zhiliang, *Macau: Past and Present*, Lisbon, CCCM-MF, pp. 235-280.

WONG S.K. (1998). *A Arquitectura de Macau: uma mistura de influências portuguesas e chinesas*, in «Revista de Cultura», n. 35/36, pp. 9-75.

YIN G., ZHANG R. (2009). *Breve Monografia de Macau [Aomen Jilüe]*, Macau, Instituto Cultural do Governo da RAEM.

# VICTORIA PARK IN TIANJIN: BRITISH URBANISM SHAPED BY INTERACTION DURING CHINA'S MODERNIZATION

Yichi Zhang


## Abstract

*Existing works too often subsume the urban development of concessions under the hegemony of imperialism. By examining the evolution of Victoria Park in Tianjin from the 19th century to the present, this article explores how residents of the British concession and natives of Tianjin interacted to frame their urbanism. This will contribute to understanding the urban formation and modern characteristics of the British concession in Tianjin and beyond.*



## Keywords

*British concession; Colonial urbanism; Public park*


## Introduction

With the opening of the gate of China, the British, French and the other nationalities successively founded concessions in the treaty ports beginning in the middle of the 19th century. Consequently, these arrivals developed the urbanism of the concessions based on their tastes, traditions and social practices.

Given that the foreign arrivals used force to gain the right of founding concessions, the existing works too often subsume the development of the treaty ports under the hegemony of imperialism [Denison & Ren, 2006; Editing Committee of The Concessions of Powers in China, 1992; Zhou, 2009]. However, they neglect to acknowledge that rather than remaining isolated from each other, the foreign concessions and Chinese towns in the treaty ports transformed in relation to each other. By examining the evolution of Victoria Park in Tianjin, the former centre of the British concession, this essay explores how the urban development of native Tianjin intertwined with the British concession to frame the urbanism of the concession from the nineteenth to the present. It seeks to contribute to understanding the urban formation and modernities of the British concession in Tianjin, and other colonial and postcolonial cities in China and beyond.

## A place of entertainment for British arrivals

As 1887 was the Golden Jubilee of Queen Victoria, the British decided to construct a public park to celebrate this event [Rasmussen 1925, 63]. Officially inaugurated on 21

© Aisu International 2020

July 1887, the park occupied 1.23 hectares and was surrounded by Victoria Road (East), Pao Shun Road (North), Meadows Road (South) and Consular Road (West). In order to create a memorial for the Great Queen, the council named this first public park of the British concession as Victoria Park.

Being a British park on the Chinese soil, the park formed a hybrid landscape. It employed a classical European regular layout: a band stand was situated at the centre of the park, while four paths connected the centre to the four corners and divided the park into four quarters. Nevertheless, the bandstand employed a style of an authentic Chinese pavilion, while the plants in the park were selected from the local flora, such as Chinese Pines (*Pinus tabulaeformis Carr.*), Midget Crabapples (*Malus micromalus Mak.*), and Chinese Scholar Trees (*Sophora japonica L.*).

To enrich their lives, the British arrivals introduced popular entertainment activities into the park, which became a major entertainment place of the concession. For example, they founded a band – the first one in China – typical of the enthusiasts of that time, to perform in the park [McLeish 1914, 5]. Also, they introduced tennis courts into the park in the 1880s [Янчевецкий 1983, 37] (Fig. 1).

Thereupon, the park was praised as «a good illustration of what care and skill can do towards beautifying the treeless, marshy, and alkaline plains about Tientsin [Tianjin]» [Drake 1900, 3]. This, consequently, drove the British residents to develop a two-story Gordon Hall, in the extended enclosure of the park in 1890 [McLeish 1914, 10]. Officially, Gordon Hall was the town hall of the concession, however in reality, it served as a large-scale entertainment centre, with its well-furnished public library and a large entertainment hall served for social functions, balls and theatrical amusements [Astor House Hotel. Ltd 1907, 6; Drake 1900, 3]. Thus, Victoria Park and Gordon Hall within its boundaries, formed the major entertainment place for the residents of the British concession.



**1:** The view of Victoria Park, 1887-1890s [Author's drawing].

## The Heart of the British Concession

The turn of the 19th century into the 20th century witnessed the rise of anti-colonial struggles in Tianjin. With the Boxer Rebellion, the anti-foreign and anti-Christian movements spread in North China in 1900, which impacted the British residents in Tianjin. On the one hand, the British committee took this opportunity to ask the Chinese government to expand the British concession as a compensation. On the other hand, although the British residents in Tianjin were loose setters in the early time of the concession days, the difficulty drove them to form a cohesive collectve centred on British identity [Bickers 1999, 68].

Consequently, these developments drove Victoria Park to develop into the centre of the British concession. In the park, Gordon Hall, being the town hall of the British concession, served to administer affairs both in the area of the initial settlement and areas of the new expansions. Around the park, more and more commercial and official buildings appeared, including the British Consulate, the British Municipal Council Fire Station, Astor House, the British Club, the Tientsin Press. They formed the governmental centre of the British settlement with Victoria Park at its heart.

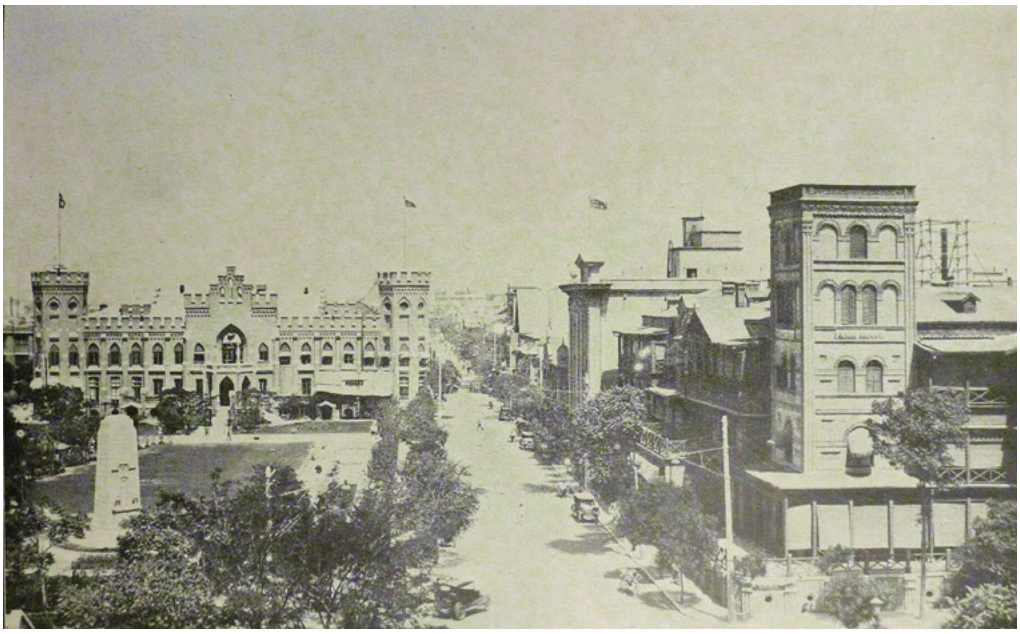
Thereupon, the British residents engaged to frame Victoria Park as a British space. Excluding the Chinese from the park became the most direct path to achieve this aim. In July 1895, a reader called 'Whiteman', proclaimed in the Peking and Tientsin Times, the leading daily English newspaper of northern China:

> Let us try and preserve as much as possible this extremely small spot of Western civilization from being inundated by the ever-encroaching Chinese. It is a matter which should be seriously taken up by the Municipality. The Council is charged with the safeguard of the interests of those who contribute to the expense of maintaining our little haven of green, and not of those who would, if allowed, speedily destroy it [The Public Gardens 1895, 280].

Under pressure from the residents, the British Municipal Council issued an announcement in August 1895 requiring all Chinese persons to get a ticket from the British Municipal Council one day before they entered the park, and that Chinese were not permitted to enter the park after five o'clock p.m.

Moreover, the residents intended to further highlight the Britishness of this park through the constructions of the park. For example, in 1921, the British residents decided to construct a cenotaph in Victoria Park to commemorate the Allies victory in the Great War in 1919 (Fig. 2). As it was located on the south-east corner of Victoria Park, it became the visual focus of the juncture of Victoria Road and Meadows Road, emitting the brilliance of the British spirit.

By presenting Britishness, Victoria Park stepped into its golden age of construction. An article in the Takung Pao Newspaper, an influential Chinese newspaper in modern China, praised it as «the cleanest and tidiest park among the all public parks of foreign concessions in Tianjin» [Tianjin Public Park (Four) - British Park (天津公园（四）- 英国公园) 1931, 9]. Descriptions of the park reported in the flowerbeds along the street, a variety of



**2:** The cenotaph and Victoria Park, 1934 [Tientsin, north China. The Port, Its History, and Rotary Club Activities, Tianjin, Rotary Club of Tientsin, unpaged].

exotic and strange scented flowers were blooming in profusion, with luxuriant colours. On the western part of the park, a rainbow-looking grape frame was erected, which just looked like a crown and symbolized strength [Editor Team of Tianjin Landscape 1989, 4]. Significantly, an amazing platform greenhouse was situated near the grape frame, whose «slopes were filled with flowers». Nevertheless, all of these constructions led Victoria Park to be regarded as a tangible and geometric representation of Britishness in Tianjin, presenting the fantasies of the British residents.

Being the centre of the British concession, Victoria Park also served as the place where the British residents held a variety of social and memorial activities to mark their identity, which, in turn, strengthened the Britishness of the park. During the first half of the 19th century, a number of parades, troop reviews and other celebrations took place in the park. These ritualized political activities repeatedly represented a particular cultural symbol and promoted the British spirit as being something sacred. By doing this, the British residents in Tianjin both highlighted their particular identity, and Victoria Park, thus, was not only enhanced as a British space to symbolize the British spirit, but also became firmly entrenched in the symbolic life of the concession.

## The Erasure of Colonial Traces

With Second Sino-Japanese War breaking out, the Japanese occupied Tianjin in 1937. Then, the Japanese army blatantly marched into the British concession in 1941 and ended British control of the concession.

Although the Japanese did not undertake any change of the physical constructions, they engaged to rewrite the space by eliminating the signs of the former British concession to formally announce their control. This was particularly reflected in imposing new names on the places of the concession, and thus Victoria Park was called Nanlou Park (*Nanlou gongyuan*).

The control of the British concession was handed over to the Nanking Kuomintang (KMT) in October 1945, after the imperial Japan surrendered in August of that year. The KMT government likewise intended to eliminate existing signs of Japanese control. Acknowledging the spatial significance of the park, the KMT renamed Victoria Road, the street named after the British Queen, as Zhongzheng Road (*Zhongzheng lu*), and renamed Victoria Park as Zhongzheng Park (*Zhongzheng gongyuan*). "Zhongzheng" came from the name of Jiang Zhongzheng (Chiang Kai-shek, 1887-1975), the leader of the Chinese armies in the Second Sino-Japanese War, and thus, the KMT sought to infiltrate its ideology into the urban space by renaming parks and streets.

The governance of the KMT only lasted 4 years and was replaced by the Chinese Communist Party (CCP) on 17 January 1949. Adopting Marxism as its theoretical foundation, the CCP viewed Tianjin as a typical semi-colonial city; therefore, it was an urgent matter to reform the city [The Work Summaries of Tianjin Works Bureau in 1949 (天津市工务局1949年工作总结) 1950]. Given that the former British concession was created by British arrivals and renamed by the KMT government, the CCP intended to overturn these characteristics. By recognizing the spatial significance of the former Victoria Park complex, the CCP imposed into the new names a strong political and revolutionary spirit. Thus, former Victoria Park was renamed as Liberation North Park (*Jiefang beiyuan*). As in the discourse system of the CCP, the *liberation* is the mainstream term that was used, and is still used, to push and publicize the legitimacy of the CCP's revolution, insurrection and their usurping of power [Mohanty 1991].

## The Neglected Corner

Nineteen-seventy-six witnessed a turning point for Tianjin. On the one hand, the Cultural Revolution ended in this year and China entered into a new period of development. On the other hand, the Tangshan Earthquake brought about tremendous losses to Tianjin [The Urban Construction Headquarters Office of Tianjin (天津城市建设指挥部办公室), 19].

Nevertheless, this drove local people to pay more attention to urban construction. The Tianjin municipal government invested 153.56 billion RMB in urban construction from 1981 to 1990 and accomplished a series of significant infrastructure works. These new constructions engaged to employ modern architectural styles and designs, and soon became the landmarks of Tianjin.

In contrast to the prosperous urban renovation, Victoria Park became a neglected corner of the city. Being the landmark of the former the British concession, Gordon Hall, the seat of Tianjin Municipal Committee, was demolished in 1981, with the official explanation that damage to the structure resulting from the earthquake was beyond

repair. Instead, an office building was constructed on the site of former Gordon Hall in 1985. Similar to other significant newly-built constructions, this nine-story building featured a modern style, with a symmetrical layout of three lateral zones and a perforation of vertical lines, even though it contrasted with neigh boring constructions that were put up in the concession days [Tianjin General Annals Editing Committee 1996, 816-817] (Fig.3).

Likewise, although its layout remained, the former Victoria Park itself was downgraded into a pocket park for providing leisure and relaxation for workers from the governmental centre. The greenhouse located in the western part of the park was demolished during the Tangshan Earthquake, and an artificial rock and some service buildings replaced it. Thereupon, Victoria Park turned into a 'must visit' attraction for local inhabitants. Even the name of the park was substituted to become the Municipal Committee Park (市委公园, *Shiwei gongyuan*) because it was located in front of the seat of the Tianjin Municipal Committee.

Also, the glory of Victoria Park was almost totally removed from the public realm. Publications such as urban chronicles, travel guides and postcards of that time rarely mentioned this park, and any snippets of information portrayed the park in a negative



**3:** The new City Hall of Tianjin featuring modernism, photographed from Victoria Park [in Contemporary Tianjin Urban Development Editing Team 1987].

light. For example, Tianjin Landscape and Greening (天津园林绿化, *Tianjin yuanlin lvhua*) stated that «in order to transfer the foreign concessions into an invading base, the foreign imperialists formulated colonial rules and built municipal constructions. Therefore, public parks were subsequently established in the concessions to meet the entertainment needs of the invaders» [Editor Team of Tianjin Landscape 1989, 3].

## A Precious Heritage

Stepping into the 21st century, China launched a new stage of rapid urbanization, clusters of new high-rise buildings have emerged in Tianjin, creating an ideal image of an international financial and trading centre. This, in turn, drove the municipal government of Tianjin to draw more attention to its historical monuments.

In 1994, Tianjin Urban Planning Bureau drafted the publication, Several Administration Rules for the Tianjin Historical Protected Block (*Tianjinshi fengmaojianzhudiqu jiansheguanli ruoganguiding*). Two years later, the Bureau introduced the concept of a Historic Conservation Area (*Fengmao baohuqu*) into its urban plan and set out 11 Historic Conservation Areas in its General Urban Plan of Tianjin (1996-2010) (*Tianjinshi chengshizongti guihua*).

In 2005, the General Urban Plan of Tianjin (2005-2020) (*Tianjinshi chengshizongti guihua*) listed the area centred around the former Victoria Park as Tai'an Street Historic Culture Conservation Area. Since it was a former British concession, this area of British themed landscape, was also named as the British Culture Landscape Block. Consequently, a series of improvements and renovation works took place in the Tai'an Street Historic Culture Conservation Area to reconstruct the cityscape of the former British concession, which, in turn, rejuvenated the former British concession.

Being the heart of the historical British concession, the former Victoria Park has been remembered by the public with the rise of Tai'an Street Historic Culture Conservation Area, and praised as a «famous historical park» (Jiefang Bei Park is open to the public Open park present the feature of European park (解放北园开放 开放式公园体现欧式特点), 2011). To restore the brilliance of the concession days, "renovation work" was undertook in the park in 2011: removing the sports facilities for children; replacing the old steps of the central pavilion with new steps; paving the park pathways with granite and anticorrosive wood; and planting a blooming crab apple tree on the former site of the cenotaph. Importantly, the wall surrounding the park, which had existed since the park was founded, was totally removed, and the park became a square, even a bonsai surrounded by high-rise buildings, but not an enclosed designed landscape (Fig. 4).

The conservation work claimed to be 'based on the historical original appearance and partially restored the park to the original British view' [Jiefang Bei Park is open to the public Open park present the feature of European park (解放北园开放 开放式公园体现欧式特点) 2011]. However, the appearance of the park after the work presented a considerable disparity from the view in the historical archives. Like other recently completed buildings in this area, the former Victoria Park, except for the layout of the pathways and the inclusion of two pavilions, has changed greatly from the past, and



**4:** The view of Victoria Park and its surroundings with "more British-looking" design, 2013. The building is Ritz-Carlton Hotel, situated on the former site of Gordon Hall [Author's photo].

revealed contemporary Chinese presumptions on historical British gardens. However, whether the park looks like a real British Park, or the historic Victoria Park, seems to be of no importance to the development of the former British concession. Drawing on the historical resources of the former British concession, the Ritz-Carlton Hotel and Starbucks Café have been established at this historical site, and recently built offices and residences around Victoria Park have become first-class property. Involved in the development strategy of Tai'an Street Historic Culture Conservation Area, the former British concession is on the way to turn into the financial, business and service core of Tianjin, becoming a precious heritage of the city.

## Conclusion

Through examining the evolution of Victoria Park from the nineteenth to present, we can see that intertwining between the British arrivals and local Chinese residents framed the urbanism of the British concession. When the British arrivals landed in Tianjin, they responded to the local situation to construct a hybrid landscape, Victoria Park, providing an entertainment place for the residents. With interaction between the British arrivals and Chinese people, this park became the heart of the concession, representing the British spirit of the concession. But this glorious experience was abandoned

when China regained sovereignty of the concession, and the contribution of the park was denied by the CCP. However, with rapid urbanization in the 21st century, the people of contemporary Tianjin recognized the value of Tianjin's colonial history and turned it into a motivating force to develop the economy. This subsequently promoted Victoria Park to be viewed as part of the precious heritage of the city.

## Bibliography


ASTOR HOUSE HOTEL Ltd. (1907). *Guide to Tientsin*. Tianjin.

BICKERS, R. A. (1999). *Britain in China: community culture and colonialism, 1900-1949*. Manchester; New York, Manchester University Press; Distributed exclusively in the USA by St. Martin's Press.

DENISON, E., & REN, G. (2006). *Building Shanghai: the story of China's gateway*, Wiley-Academy.

DRAKE, N. F. (1900). *Map and Short Description of Tientsin*. S.l., s.n.

EDITING COMMITTEE OF THE CONCESSIONS OF POWERS IN CHINA (1992). *The Concessions of Powers in China (*列强在中国的租界). Beijing, Chinese Literature and History Press.

EDITOR TEAM OF TIANJIN LANDSCAPE (1989). *Tianjin Landscape and Greening* (天津园林绿化) Tianjin, Tianjin Science and Technology Press.

MCLEISH, W. (1914). *Memories of Tientsin, An Old Hand*. Tientsin, The Tientsin Press.

MOHANTY, M. (1991). *Swaraj and Jiefang: Freedom Discourse in India and China*, in «Social Scientist», n. 19(10/11), 27-34.

RASMUSSEN, O. D. (1925). *Tientsin; an illustrated outline history*. Tientsin, The Tientsin press, ltd.

THE URBAN CONSTRUCTION HEADQUARTERS OFFICE OF TIANJIN. *The Source of the Reconstruction of Earthquake Damaged Residence in Tianjin (*天津市震灾住宅恢复重建资料汇编*)*, Tianjin.

TIANJIN GENERAL ANNALS EDITING COMMITTEE (1996). *General Annals of Tianjin – Urban and Rural Construction* (Vol.1) (天津通志 城乡建设志-上) Tianjin, Tianjin Academy of Social Sciences Press.

ZHOU, D. 周. (2009). *The Concession in Hankou – An Examination on Historical Sociology* (汉口的租界:一项历史社会学的考察), Tianjin, Tianjin Education Press.

Янчевецкий, Д. (1983). *The Eye-Account of Eight Allied Armies* (八国联军目击记). Fuzhou, Fujian People Press.

— (1895). *The Public Gardens*, in «Peking and Tientsin Times», 6 July, 280.

— (1931). *Tianjin Public Park (Four) - British Park* (天津公园（四）-英国公园), in «Takung Pao Newspaper», 30 July, 9.

— (1950). *The Work Summaries of Tianjin Works Bureau in 1949* (天津市工务局1949年工作总结), in Resources Collection Committee of CCP Tianjin (Ed.), *The History of Takeover Tianjin* (vol. 2) (天津接管史录: 下卷), Tianjin, The CCP History Press, 651-667.

— (2011). *Jiefang Bei Park is open to the public Open park present the feature of European park* (解放北园开放 开放式公园体现欧式特点), in «Jinwan Pao Newspaper», 29 August, 2.

# TRACES OF ITALY IN TIANJIN. THE ARCHITECTURAL RENOVATION OF THE FORMER CONCESSION, BETWEEN AUTHENTICITY AND PERFORMATIVITY

Elisa Cortelazzo

*Abstract*

*Starting from pictures of Petty Officer Elio Cortelazzo (1930-1932), this paper analyses the traits of the Italian concession in Tianjin and its evolution along with a fast-moving China. The meaning of authenticity changed dramatically during Chinese history. In which ways does this change influence the fruition of the new I-Style Town for Chinese and western tourists? Do the "quasi-European" approximations transport visitors to the slopes of uncanny valley, like the phenomenon* of duplitecture*?*

*Keywords*

*Tianjin; I-Style Town; Uncanny valley*

## Introduction

There are some instances in which personal history and World history come together. The former Italian concession of Tianjin is one of those instances: the unique experience of Italian colonisation in China intersects the history of the Cortelazzo family at the beginning of the 20th century, when Petty Officer Elio Cortelazzo was stationed at the Carlotto barracks in Tianjin. He brought back to Italy his experience of everyday life in the international urban space of Tianjin between 1930 and 1932, narrated through a collection of pictures, both shoot by himself and bought from professional photographers.

His direct photographic testimony is an original description of a completely different period, that changed drastically in culture, representation and balance of powers between China and the Western countries: from being dismissed during the «century of humiliation» [Zheng 2012, 18], through the Communist Revolution, to becoming an economic superpower in the late 20th and early 21st century.

Tianjin itself went through this complex set of transformations, and it reflects deeply in the way the urban landscape is perceived and represented, by locals and visitors alike. How the change of cultural paradigm in China in the late 20th century modify the architecture of the Italian concession? And how the space itself is experienced by the visitors, in the light of those transformations?

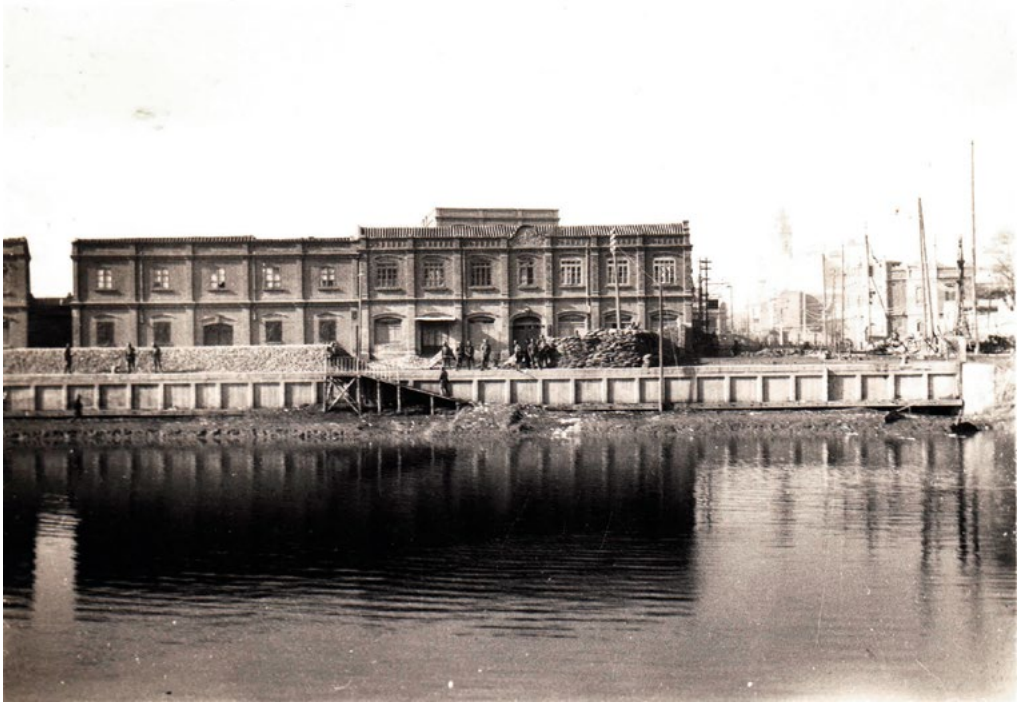
© Aisu International 2020

## The international concessions of Tianjin

The birth of the Italian concession in Tianjin fits into what Chinese historians define as «the century of humiliation» [Zheng 2012, 18] characterised by a series of colonial policies and military interventions by western powers at the expense of the sovereignty of the Chinese people.
Starting in 1860, France, Great Britain and the United States obtained their extraterritorial concessions on the banks of the Hai River, followed by Germany, Japan, Russia, Italy, the Austro-Hungarian Empire and Belgium. The event that marked the definitive turning point of the transformation of Tianjin into the city that it is still today was the formation of the TPG (Tianjin Provisional Government - July 1900 / August 1902), a joined military administration of the concessions which brought, for the first time, drastic changes to the urban fabric through a modern transformation of the places in a coherent form [Bernstein 1988, 213-215]. The city was radically modified to demonstrate the technical and cultural abilities of the Western powers in the Chinese context: this saw the implementation of new transport systems, the supply of electricity and drinking water, a sewerage system and interventions to guarantee public safety. A "pedagogical" design of the space was adopted to annihilate the indigenous structures, composed mainly of small brick or mud buildings, to dominate the urban space with distinctive architecture seen as a civilising instance; a veritable *domicide* justified by typically western canons of "beauty", "morality" and "hygiene".
At the beginning of the 20th century, Tianjin was a complex reality that Ruth Rogaski defines as a «hyper-colony» [Rogaski 2004, 11]: an urban space characterised by the juxtaposition of different cultural enclaves. By importing its own regulations and architectural styles, each country proposed its particular tradition through a miniaturised reproduction of the "imaginary motherland", creating enclaves that were not very permeable to the influences in which they were immersed: the inhabitants of the concessions lived in a hyper-real and hyper-global dimension.

## The Italian concession

The new Kingdom of Italy, driven more by issues of international prestige than by a real commercial interest in China, obtained an area on the bank of the Hai River.
In 1921, the Consul-General in China, Vincenzo Fileti, described it as a morphological situation unfavourable to the foundation of a colony [Fileti 1921, 15]: the South quay, on the river bank, was occupied by salt deposits, surrounded by a series of ditches; in the central area there was a Chinese village, whose population was not clear (the number ranges between 13.000 and 17.000 inhabitants); the area to the North, defined as "the most unfortunate", was a marshy land in which the waters could reach a depth of four meters and freeze completely during the harsh winters. On the most elevated parts of the marsh there was a cemetery in a state of quasi-abandonment: an expanse of mounds of earth and half-covered coffins floating among the pools of water. The construction started from the expropriation of the Chinese village and the complete



**1:** Elio Cortelazzo. The Italian quay seen from the opposite bank of the Hai River, circa 1930-1932 [Private collection].



**2:** Elio Cortelazzo. Sporting events at the British concession stadium, circa 1930-1932 [Private collection].

destruction of the existing houses: the operation also included the return of the construction materials to the inhabitants, so that they could rebuild their homes far from the eyes of the Italians; once completed, it was time for the removal of the Chinese cemetery.
This "generosity" towards the indigenous population was actually a systematic distancing of poor people in favour of richer, more modern and above all western social classes – an example of *ante litteram* gentrification, carried out with authoritarian methods. A building regulation was issued, which established stringent guidelines regarding the type of new buildings allowed: the Chinese urban fabric was uprooted in favour of Italian-style streets and avenues, buildings with a maximum height of two floors to be built in the European style. The Consul was given the power to destroy any building that was not in accordance with the regulation and to expel "every native of bad character". The discretion of the regulation was functional to the elimination of only the poor sections of the population: within a few years, prominent figures of Chinese society with heterogeneous backgrounds, but united in the possession of considerable economic means, found refuge there. Between 1910 and 1920 the concession underwent the greatest architectural development: numerous public and private buildings were erected, developing a type of residential building designed to emanate a sense of Italian identity, a combination of nostalgic sentiment towards the motherland and national pride in the presentation of the Kingdom of Italy at the best of its ability, in order to point out that the Italian settlement was in all respects part of the international community. The architectural quality that was achieved in the concession can be seen in the pictures of Elio Cortelazzo, in which is possible to see for instance the beautiful liberty-style residence in Piazza Regina Elena (Fig. 3). The concession soon earned the title of «aristocratic concession» by the Chinese population and other international settlements, «the most pleasant residential neighbourhood among all the concessions» [Marinelli 2007, 140].
Following the European practice of stylistic revival, Italy built its concession in a predominantly Neo-Renaissance style: the Renaissance was perceived throughout Europe as an ideal of architectural beauty, decorum and rationality, the common denominator of bourgeois taste and the new housing needs of modern citizens. Particular emphasis was given to its Italian origin, in order to obtain international recognition from a cultural and political standpoint; in Tianjin was built a concession that became a showcase of the best that Italian architecture had to offer.
In the pictures of Elio Cortelazzo is possible to have a glimpse of what everyday life was like in the concession: a vibrant space with an international background. Cultural exchanges between the different inhabitants of the concessions were frequent, with parades and sporting events in the various infrastructure available in the different concessions (Fig. 2).
The preliminary project for his residence stemmed from the tradition of the *siheyuan*: it had the inner courtyard as its core and was supposed to develop in several separate pavilions. This arrangement, however, contrasted with the building regulation and was abandoned in favour of a compromise consisting of two adjacent pavilions. The main pavilion housed the residential part, in an essential volume with neoclassical lines. The



**3:** Elio Cortelazzo portrayed in Piazza Regina Elena. A house in the background, circa 1930-1932 [Private collection].

second, containing the study and the library, reflected much less the western typological canons and was more markedly inspired by Chinese tradition: strongly asymmetrical, consisting of a square plan that intersected with an octagonal tower, in which the entrance at the junction of the two volumes was inclined at a 45-degree angle [Guardiani 2017, 174-175]. This choice was clearly inspired by the principles of *feng shui*, in which the orientation of the entrance is very important.

The hybrid style of Liang's residence was taken up by other constructions of the concession until the fascist period, when a more stringent regulation was issued, which discouraged any hybridisation process between the two different traditions.

The regime used the opportunity provided by the international environment of Tianjin to make a statement of its own that symbolised the change of cultural paradigm that took place in the motherland. The FORUM, inaugurated in September 1934, was placed with deliberate brutality in the context of the houses of the concession. Located in Piazza Regina Elena, one of the most symbolic sites of the concession, its out-of-scale proportions obscured the monument to Victory located in the middle of the square. Based on the model of the *Casa del fascio*, it had to attract the inhabitants during their free time, following the programmatic indications of fascist politics, which aimed to condition people in their minds and their bodies. The FORUM is still today a unique example of fascist architecture throughout the East.



**4:** View of Piazza Marco Polo and the monument to Victory, October 2017 [Author's photo].

## Towards restoration: the evolution of authenticity and conservation in China

The concept of conservation in China is very different from the one developed in the West and it is much more recent: this is due to the peculiarity of the Chinese building tradition and the principles on which it is based, in a typological and formal continuity that has lasted for hundreds of years, without the cultural breaks that have characterised the development of western architecture. The massive use of wood leads back to the concepts of cyclicality and renewal given its low durability, Chinese construction undergoes over the centuries an ideally infinite number of substitutions, maintaining a formal continuity of the building, rather than continuity in the material. Hence the conception of continuity in the architectural form beyond its material element and the perception of the building as an element in harmony with nature, which follows its cycles of death and rebirth: not built to last for centuries, but designed to have the same life span of its owner, after which it will need to renew itself in the cycle of existence.
The typically European concept of authenticity of the architectural heritage is introduced in China from the 19th century onward. Historian Zhang Liang identifies two moments in the evolution of the concept of conservation: the period of modernity at the turn of the 20th century and the period of modernisation following the reforms of Deng Xiaoping [Zhang 2003, 20].

A fundamental cultural step towards the concept of historical heritage in China was the birth of a new nationalism, in opposition to the overwhelming power of western nations, eager to adopt technical progress to make China a strong and powerful nation. Historical heritage was first talked about with the awareness of the loss caused by changing the ancient character of the urban settlement, i.e. the fact that demolition was irreversible and that it would directly affect Chinese identity itself. China found itself faced, then, with a profound change both in the conception of architecture as an identity symbol, and in the very sense of the passage of time: no longer a cyclical factor but a straight line, in which the modification and destruction of what is ancient it is not reversible.

In 1930, the Society of Chinese Construction Studies was founded, with the purpose of investigating the tradition of construction from a historical and typological point of view. Through the systematic cataloguing of buildings, the concept of historical monument was formed. The work of Liang Sicheng and Liu Dunzhen dealt, for the first time in the history of Chinese architecture, with the theme of the stylistic evolution of buildings, focusing on the typological categories of palace and pagoda. Liang Sicheng began the process of reflection on the concept of the authenticity of buildings and on the methodologies of interventions to be applied in restoration.

The traditional Chinese habit of reconstruction as "brand new" finds in Liang a strong opponent: for him, reconstruction would lead to "transforming an old man into a child" and would harm the historical and artistic value of the monument, undermining authenticity understood as a testimony of a historical moment also in its material component. His approach to the restoration, *zhengjiu rujiu* (to restore the antique as antique), is very close to the historicist approach of Viollet-le-Duc and places a strong emphasis on the scientific knowledge of the artefact before proceeding to its restoration.

In the period that goes between the civil wars and the peace-making under the Chinese Communist Party, the conservation debate suffered a sharp setback. When Beijing became the capital of the new People's Republic of China in 1949, the very shape of the city became a battleground between two irreconcilable ideologies: on the one hand, nationalism, which believed that the preservation of architectural heritage was an essential part of Chinese identity; on the other the socialist ideology, oriented towards a change based on the uniformity of cultural forms, the elimination of social classes, and the utopia of industrial progress.

After the Cultural Revolution, a catastrophic period due to the destruction of assets and buildings that were considered anti-revolutionary, and after the establishment of Deng Xiaoping, the concept of "city of historical and cultural importance" began to be introduced with a long debate on the characteristics that a city should have had to be able to be so classified.

The architectural historian Zheng Xiaoxie identified in the concept of *fengmao* (style, or stylistic physiognomy) the fundamental attribute that a city had to possess in order to be considered of historical and cultural value. He identified four categories: places of politics and history, places related to historical figures, places related to local identity and ethnic minorities, wonders and works of art [Zhang 2003, 186]. Material authenticity is

subordinated to this concept of stylistic physiognomy, to the desire for visual unity of the urban environment.
With the reforms of the 1980s, more attention was paid to the enhancement of architectural heritage. The reasons were, on the one hand, the need of Chinese society to rediscover its own cultural identity, and on the other the new economic possibilities given by the opening of China to the markets that generated an important touristic turnout and, with it, the need to preserve the monuments and profit from travellers and tourists. The force behind conservation, in recent years, seems to be sustained more by the vision of an economic gain than by a purely intellectual interest: tourism and construction industries are growing at a dizzying rate.

## Italian-style town: from the restoration to the *uncanny valley*?

After its abandonment at the end of WWII, the concession was re-occupied by Chinese citizens, whom reused the buildings as residences to host a great number of families: the presence of the new inhabitants shaped the form and functionality of most of the buildings to adapt to the inhabitants' different needs. The interior of the historical residence was modified to be able to host a family per room, and the exteriors of most buildings were repainted with plastic-based acrylic paints, incompatible with the original plasters. With the change of perception through historical heritage which took place in China, the city of Tianjin was affected the preservation of its historical parts as well.
The theme of conservation of the urban environment in historical areas of the former foreign concessions was included in the regulatory plan of the city of Tianjin (1996-2010). Given the difficulty of the process of redevelopment of these spaces, international agreements were stipulated between the Chinese authorities and experts from abroad who were familiar with the problems to be solved, both from the urbanistic point of view, as well as from that of the actual planning of the restorations. Italy participated in the working group in several phases: from the master plan for the former Italian concession presented by Gregotti Associati International, to the implementation of the restoration work by the company Si.Re.Na Città Storica.
In 2004 Gregotti Associati presented the first proposal for the recovery master plan, focused on the conservation of the urban environment but capable of responding to the growing need for new homes in the Tianjin municipality. In the master plan, the concepts of *Italian character* and *garden* returned frequently, which should have been immediately recognisable by visitors and by the general population [Gazzola 2007, 30]. The state of conservation of the area was critical: in addition to cases of houses being split in many family units, among the most widespread problem was a series of random repaint, with synthetic colours that created an impermeable film over the original plasters. The Chinese authorities themselves emphasised this issue from an aesthetic point of view, judging the appearance of the repainted buildings as too new for the neighbourhood. The attention of Chinese customers is almost always directed to the exterior of buildings, while the interior can be completely revised according to the needs of the functions included in it.

The interventions were carried out by the company Si.Re.Na. From the testimony of Italian experts, it is clear that it was not easy to reach a compromise between the Italian tradition of restoration and the Chinese clients. In the planning phase the use of the buildings had not yet been defined, structures and installations travelled on separate tracks: this fragmentation of the architectural process is inconceivable for a western architect. The deadlines for drafting the projects were extremely stringent (3 months from the survey to the delivery of the project documents). The intervention methods, consistent with the common practises of restoration in Italy and agreed upon through a continuous dialogue and mediation with the Chinese clients, were based on some mandatory principles: «[...] the absolute respect of the authenticity of the text in its current consistency (actuality in the present) as it has been rightly defined, the minimum intervention, the chemical-physical compatibility» [Dalla Negra 2008, 77].
In this way, the interventions, although simplified, took place with critical choices capable of restoring the potential unity of the architectural text through the reintegration of the gaps and the removal of the additions, without falling into solutions that envisaged restoration from scratch.
At the end of the intervention, the neighbourhood is mostly recognisable in its Italian character, much sought after by the Italian founders first, and then also by the Chinese administration.
In the peripheral area, where the buildings of the hospital, consulate, and barracks are located, the urban fabric is a hybridisation of new Chinese buildings and old Italian buildings; moving towards the centre, the Italian style was evidently more sought after and preserved. However, the landscape of Italian-style houses is transformed into an artificial landscape, mainly dedicated to China's domestic tourism; the buildings are used as commercial structures with a certain degree of approximation with respect to a generic concept of "Western-*ness*": a Bavarian-style brewery, a French *brasserie*, a tapas bar in front of Pasta Fresca da Salvatore, Dutch ice cream parlours and the ubiquitous American coffee shop chain.
During the visit one realises that one's feelings change substantially with respect to the different areas crossed. The peripheral areas bring out a sense of familiarity with the urban landscape: despite the significant presence in the background of the Tianjin skyline, the characteristics of the architecture of the neighbourhood are perceived and recognised as typical of Italian culture. The presence of Chinese buildings, although perceived as extraneous, takes on the features of generic modern buildings on the outskirts of a large city. Perception gradually changes as one approaches Piazza Marco Polo, the centre of the former concession. In this area, in which there was a stronger attempt to give a sense of Italian character, there is, paradoxically, a concentration of approximations of European culture that arouse a sense of alienation and discomfort that is similar, albeit less extreme, to the one provoked by the sight of one of the many European-style cities built in China on the outskirts of big cities.
*Duplitecture* [Bosker 2013] is a phenomenon that is far from marginal in the Chinese building market and has flourished in the same period in which the recovery of the former Italian concession began. The question is difficult to understand for the West,

which for centuries has embraced the *culture of authenticity*. One of the best-known examples is Venice Water Town, near Hangzhou, a simulacrum city that imitates Venice. The general image is immediately recognisable as a reconstruction of Venice, but a series of design choices immediately identify it as alien if one is familiar with the original. Palaces that are too high, the magnified scale of canals and streets, the reduced scale of Piazza San Marco and its bell tower, with total absence of fading, defects and gaps typical of an ancient city, are all elements that highlight the discrepancy with the original.
The dissonance between the reconstruction of reality and Chinese reproductions is well described in the «uncanny valley» model [Mori 1970, 33], borrowed from robotics and applied to the perception of architecture. In the hypothesis identified by Professor Masashiro Mori, two factors are related: the degree of similarity of an object to a human being, and the emotional response of a human being to that object. The graph showing the human emotional response to the image of humanoid robots shows how, as the similarity with man increases, the empathic response grows, but falls dramatically when the affinity exceeds a certain threshold, established empirically, in which the humanoid robot is almost indistinguishable from the human. In that almost is enclosed all the sense of unease that one feels when faced with an approximation very close to the real, but with details that are out of tune. The sense of embarrassment that a Venetian observer feels in front of Venice Water Town falls into this category: the replicated city is not only a rough copy but causes feelings that range from annoyance to true unease in accordance to personal sensitivity.




**5:** La Seine restaurant in the Italian neighbourhood, October 2017 [Author's photo].

Applying the concept of the *uncanny valley* to architecture, the descent point of the curve is not the same for everyone but is connected to the personal experience of each individual and to his or her knowledge and familiarity with the original. As highlighted by the study by Yue Lu et al [Lu 2016, 16-17] on the practices of tourist visits to the concession quarters, the perception of the same Chinese tourist changes according to his or her degree of knowledge of the European original. Although the Italian neighbourhood is advertised as a way of discovering Italy without ever moving from China, in reality the knowledge and experience of Europe is a discriminating criterion for the perception of authenticity of the former concession. The study underlines how the tourist who sees the concession after having travelled to Europe clearly perceives the mixture of architectural and urban elements taken from different European places. The perception that derives from it is of an artificial and not really authentic environment: his or her experience becomes similar to that of visiting a theme park.

## Conclusions

What prevented the Italian concession from entirely slipping into the architectural *uncanny valley* was the choice of the Tianjin administration to involve Italian-trained experts in the project, questioning methodologies and design criteria to find a compromise between the various parts of the project. The *uncanny valley* is just lightly touched upon and it is mainly due to the functions included in some of the buildings and to the elements of the street furniture (exhibition panels, souvenir kiosks, etc.) that are concentrated in the most central and touristic area of the former concession. It is a situation similar to the one that can be seen in the old squares of European cities, with monuments often surrounded by souvenir stalls and historic buildings emptied to accommodate fast food and retail chains.

Despite the initial distance between the experiences of Italy and China, it is clear that the process of use – or better, of exploitation for tourism purposes – of the cultural heritage is leading to similar results in the two countries. The performative character of "European-*ness*" that is sought and built in Tianjin is similar to the transformations taking place in European cities that are becoming, in some cases, performative representations of themselves for the use and consumption of an increasingly massified form of tourism, oriented more to the search for confirmation of one's expectations rather than an authentic and curious approach to the travel experience.

From an architectural standpoint, the Italian nature of the concession has been reasonably preserved; from that of the use of space, on the other hand, the perception that one has of the neighbourhood is filtered by a staging of its own self, a sought-after characteristic desired by mass tourism.

# Bibliography

## *Monographs*

BATTAGLIA, G. (2017). *Buonanotte signor Mao*, San Giuliano Milanese, Le Milieu Edizioni.

BERTUCCIOLI, G., MASINI, F. (2014). *Italia e Cina*, Roma, L'asino d'oro.

BERNSTEIN, L. (1988). *A history of Tientsin in the Early Modern Times, 1800-1910*, Lawrence, University of Kansas.

BOSKER, B. (2013). *Original copies. Architectural mimicry in contemporary China*, Hong Kong, University of Hawai'i Press

CAGNARDI, A. (2008). *Ritorni da Shanghai. Cronache di un architetto italiano in Cina*, Torino, Umberto Allemandi&Co.

DE GIORGI, L. (2013). *La via dell'Oppio. Europa e Cina nel periodo dei trattati ineguali*, Genova, Il Portolano.

EITEL, E. J. (1995). *Feng Shuei, or the rudiments of natural science in China*, Como, Red.

FILETI, V. (1921). *La concessione italiana di Tien-Tsin*, Genova, Barabino e Graeve.

GREGOTTI, V (2009). *L'ultimo Hutong. Lavorare in architettura nella nuova* Cina, Milano, Skira.

PIRAZZOLI, N. (1994). *Teoria e storia del restauro*, Ravenna, Edizioni Essegi.

SABBBATINI, M., SANTANGELO, P. (2007). *Storia della Cina*, Roma-Bari, Editori Laterza.

SAID, E. W. (2013). *Orientalismo. L'immagine europea dell'Oriente*, Milano, Feltrinelli.

SAMARANI, G. (2017). *La Cina contemporanea. Dalla fine dell'Impero ad oggi*, Torino, Einaudi.

WANG, Z. (2012). *Never forget national humiliation. Historical memory in Chinese politics and foreign relations*, New York, Columbia University Press.

ZHANG, L. (2003). *La naissance du concept de patrimoine en Chine. XIX-XX siècles*, Dikion-Quetigny, Recherches/Ipraus.

## *Collective publication with editor*

*Sulla via di Tianjin: mille anni di relazioni tra Italia e Cina. Un quartiere italiano in Cina* (2004), a cura di N. Cardano, P. Porzio, Roma, Gangemi.

*Treaty ports in modern China. Law, land and power* (2016), a cura di R. Bickers, I. Jackson, London-New York, Routledge.

*Tianjin 1900/2005. Il quartiere italiano. Architettura e restauro in Cina* (2008), a cura di B. Como, B. Discepolo, G. Machetti Napoli, Edizioni Graffiti Srl.

*L'Italia Restaura. Restauro dei monumenti e recupero urbano in Italia e Cina* (2007), a cura di L. Gazzola, Roma, Casa editrice Università La Sapienza.

*Italy and China: Centuries of Dialogue. Proceedings of the International and Interdisciplinary Conference* held at the Department of Italian Studies, University of Toronto (April 7-9, 2016) (2017), a cura di F. Guardiani, G. Zhang, S. Banchieri, Firenze, Franco Cesati Editore.

*Italy's encounters with Modern China: Imperial dreams, strategic ambitions* (2014), a cura di M. Marinelli, G. Andornino.

*Urban revitalisation in the former european concessions areas in Tianjin, China* (2005), a cura di P. Orlandi, Bologna, Cooperativa Libraria Universitaria Editrice Bologna.

*Domicide: the global destruction of home* (2001), a cura di J. A. Porteous, S. E. Smith, Montreal, McGill-Queen's University Press.

*Lontane, vicine: le relazioni tra Cina e Italia nel Novecento*, a cura di G. Samarani, L. De Giorgi, Roma, Carocci Editore.

*The influence of western architecture in China* (2017), a cura di N. Valentin, Roma, Gangemi Editore.

### *Essay in collective publication*

ZHU, Y. (2017). *Authenticity and Heritage Conservation in China: Translation, Interpretation, Practices, in Authenticity in architectural heritage conservation. Discourses, Opinions, Experiences* in *Europe, South and East Asia* a cura di K. Weiler, N. Gutschow, Cham, Springer International Publishing.

### *Journal article*

CHANGSHENG, R. (2009). A*nalyzing the Theoretical System of Socialism with Chinese Characteristics*, in «Asia Social Science» Toronto, Canadian Center of Science and Education, pp. 134-136

FERRANTE, E. (2000). *La concessione italiana di Tien-Tsin*, in «Affari sociali internazionali», n. 3, pp. 139-151.

MARINELLI, M. (2007). *Self-portrait in a convex mirror: colonial Italy reflects on Tianjin*, in «Transtext(e)s Transcultures 跨文本跨文化», OpenEditions, pp.119-150.

MARINELLI, M. (2009). *Making concessions in Tianjin: heterotopia and Italian colonialism in Mainland China*, in «Urban History», vol. 36, n. 3, pp. 399-425.

MARINELLI, M. (2010). *Internal and external spaces: the emotional capital of Tianjin's Italian concession*, in «Emotion, Space and Society» [online], n. 3, pp. 62-70: https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1755458610000149?via%3Dihub.

MARINELLI, M. (2010). *The "New I-Style Town": from Italian concession to commercial attraction,* in «China Heritage Quarterly» [online], n. 21: http://www.chinaheritagequarterly.org/features.php?searchterm=021_istyle.inc&issue=021.

LU, Y., GRAVARI-BARBAS, M., DEBELLE, D. (2016). *Mondes urbains chinois. Pratiques de visite et imaginaries touristiques des quartiers concessionaires italien et britannique de Giannini*, in «Urbanités»: https://www.revue-urbanites.fr/pratiques-de-visite-et-imaginaires-touristiques-des-quartiers-concessionnaires-italien-et-britannique-de-tianjin/.

# THE TIANJIN AIRCRAFT CARRIER THEME PARK AS THEATRE AND THE TIANJIN RUSSIAN-STYLE STREET AS DECOR: WHAT IS BEHIND THE SCENES?

Valentine Nebon-Carle

*Abstract*

*Since the beginning of the 21st century heritage sites, urban landscapes and heritage attractions inspired by Russian culture have emerged throughout northeast China and in the province of Hebei. This article describes and analyses the construction of these Russian simulacra in Tianjin specifically, not as a transcultural decoration from the past but as a stage.*

*Keywords*

*Russian-style streets; Theatre; Tourism*

## Introduction

In Tianjin, although some remains of the Western occupation have been turned into tourist attractions, such as the Italian concession, it is not the case for Russian heritage. Moreover, much information relating to the Russian concession remains vague. Yet, at the beginning of the 21st century, approximately one hour from Tianjin city centre, a military Russian theme park was built in Binhai New Area. The military theme park is covering 5.6 square kilometres and was constructed around a former Soviet military ship. The site was named "Tianjin Aircraft Carrier Theme Park" *Tianjin hangmu zhuti gongyuan* 天津航母主题公园. Inside the Aircraft Carrier, there are reconstitutions of cabins and quarters: how it used to be when it was a Soviet warship. Besides the use of dummies, there are interpretive panels explaining to the visitors what the functions of these spaces were and how the sailors used to live in them. Due to this staging and these reconstitutions, visitors are not only travelling back in time but also learning about the daily habits of the Soviet military. More interestingly, interpretive panels about Sino-Soviet relations are displayed within the aircraft. Indeed, Russia and China share a socialist past: the Soviet Union was termed China's big brother *lao dage* 老大哥 in her way to socialism from 1950 to the early 1960s. While, Red Tourism – that is, visiting heritage sites related to socialist events and revolutions – has become quite popular among Chinese tourists, and this explains why more and more Chinese tourists are visiting Russia [Zhang 2018, South China Morning Post]. One may ask if rehabilitating

© Aisu International 2020

the past is the core intention of this mixed Sino-Russian cultural heritage site, or if there are other factors at play.

According to the local guidebooks, the purpose of interpreting the site was twofold: on the one hand it was designed to entertain visitors by «displaying shows», «building stages» and «employing dressed staff». On the other hand, it is an educational tool to teach Chinese people about «national defence» [Quanqiu gonglue bianxie zu, 2014, 73] [Tianjinshi luyouju, 2012, 100]. This ambition is summed up in the presentation of the site: «It provides an opportunity for visitors to gain military knowledge and learn some fun facts while playing games and having fun» [unwto, 2016, 39]. As Cangbai Wang argued, «China's heritage industry is thus as much a *technique of enchantment* as *a technique of government* […]» [Wang, 2017, 195]. As we will see below, the park not only hosts military shows, but also stages theatrical spectacles.

Moreover, in 2014, Russian-inspired monuments were erected at the entrance of the park in order to give to the visitors and the staff a decor. Indeed, visitors must first walk through this so-called "Tianjin Russian-style street" *Tianjin eluosi fengqing jie* 天津俄罗斯风情街 before embarking on the aircraft carrier.

Due to the use of the theatrical techniques but also because of the reconstitution of a Russian-style street the visitors are immersed in an *imaginary Russia*. Not only did the site managers offer an interactive military experience, but also transported the visitors travel to a foreign country.

This staging of European-inspired monuments is not unique in China. One can visit Western-style neighbourhoods in several Chinese cities. A few academics have been looking at this promotion of "Western-style" phenomenon and some of them have interpreted the phenomenon as a way for Chinese officials «to appropriate and transcend the colonial past» [Bosker 2013, 90]. Tianjin was occupied by Western powers at the end of the 19th and early 20th centuries. Since the beginning of the 21st century, more and more foreign heritage has been renovated and has welcomed visitors. Therefore, tourists can visit the former Italian concession which has been turned into the "Italian-style town" *Ishi fengqingqu* 意式风情区. Similarly, Russian-style street facades and simulacra have appeared in several Chinese cities located in Northeast China and in the Hebei province such as in Dalian, Harbin and Beidaihe to name but a few. They are all places where cultural and historical encounters between China and Russia took place in the past and still take place today. As with other Western-style heritage sites and simulacra, are the "Russian-style streets" indeed about the past? Besides, as most Western-style streets and Russian-style streets, these Russian-inspired monuments are actually empty and are similar to a theatre set: they are only facades [Nebon-Carle, 2017]. So, what is the main purpose of inventing these Russian-style decors? Are they hiding something or pushing something in the limelight?

This paper intends to question this assumption by analysing the Tianjin theme park. Indeed, instead of seeing it as a time machine, we attempt to analyse it as a valuable time capsule: what does this theme park say about current Chinese intentions and most importantly what does this staging of Russian sceneries say about relations between Russia and China today?

## Interpreting the site as a theatre: a "living heritage site"

The site managers tried to turn the former military ship into a theatre by using theatrical techniques and by animating the site with dressed staff. According to West and Bowman, the irruption of the performance within the heritage interpretation field and discourse is particularly relevant since heritage is «a set of practices rather than as merely set of things» [West and Bowman, 2010, 281]. The use of modern technical tools, such as lights, music and other theatrical devices, are very efficient in re-vivifying the sites and are more and more popular with, and expected by spectators and tourists. What kind of theatrical tourist site is it? As the interpretive panels and tourist guides have argued the site aims to bring the visitors "back in time" and make the visitors travel to Russia [Tianjinshi luyouju, 2012] [Wang, 2014].

### *"Memory theatre" or theatre?*

Within the heritage interpretation field there is one approach which comprises many tools and processes quite popular among the tourists: living history. This phenomenon could be described as follows: «The intention is usually to entice 21st century citizens to relive or reinhabit the conditions of the past for the purpose of entertainment or instruction» [Mccalman, 2007, 7]. Living history includes many different processes such as re-enactment, reconstitution, costumed interpretation and live interpretation, to name but a few. By using these interpretive tools, the visitor is not only walking around the museums reading the interpretive panels, but he is enjoying a more interactive experience due to the use of theatrical techniques [West and Bowman, 2010, 287]. Heritage sites and museums, by using living history tools, became time machines for contemporary visitors. In his book, Samuel explained most of the techniques used to bring a site to life. It is either «a matter of using electronically operated devices to animate what would otherwise be inert» or «a matter of improving o the original by installing in replica and facsimile, what ought to be there but is not» or «the matter of stabilizing or consolidating what otherwise threatens to disintegrate, or to fall into state of decay» [Samuel, 1996, 172]. Thus, these processes are «making the empty landscape of the past live again» [de Groot, 2016, 110] and are then opposed to the *museumification* process [Giese, 1979].

This military ship, originally called The Kiev, was built in the 1970s in Kiev. It fell into disuse a few decades later. In 1996, the aircraft carrier was sold to a Chinese company, *Tianjin Binhai hangmu luyou jituan youxian gongsi* 天津滨海航母旅游集团有限公司, and it reached Tianjin in 2000 [Tianjinshi luyouju, 2012] [Wang, 2014] [xinhuanet.com, 2018]. According to Sebastien Colin, the arms trade between China and Russia is a win-win solution since China is eager to strengthen her military capabilities via the acquisition of military ships while Russia is willing to get rid of «her stock inherited from the Soviet period» [Colin, 2003, 9-10]. In 2006, the warship was turned into a theme park. Visitors are free to walk around within the aircraft and stop in different rooms to attend a show or to «play war» [Tianjinshi luyouju, 2012]: «Visitors can take a close look at the command centre, intelligence room and the science and technology museum, and enjoy 4D movies in the aircraft carrier's theatre» [unwto, 2016, 39].



**1:** The former Russian military ship turned into a Chinese heritage attraction, 2017 [Author's photo].

As we saw previously, there are also interpretive panels and information related to the Sino-Soviet past but also the symbol of the communist party.

The evocation of Soviet past in Russian theme parks, or in the Russian-style streets is not unusual. Due to their common socialist past, representation of this historical period is expected by the domestic tourists. However, as Ed Pulford described it in the «Harbin Russian-style Village» *Haerbin eluosi fengqing xiaozhen* 哈尔滨俄罗斯风情小镇, Chinese tourists do not pay much attention to these Sino-Soviet illustrations [Pulford, 2019, 205-206]. Neither do they pay attention to the Soviet exhibition inside the Aircraft.

Actually, visitors are more eager to attend all the shows offered within the site than to learn about the Sino-Soviet past. For several years now, more and more shows or spectacular events have been offered to the visitors within the theme park. In 2011 the Tianjin Pavilion at the Shanghai Expo was rebuilt inside the theme park [unwto]. Even more elaborate are the shows involving car crashes in a giant open-air theatre. Another huge open-air theatre facing the military ship on the sea hosts spectacles as well. These are not necessarily related to the military ship, but they must be spectacular. The fabric becomes less important than what is happening within it. It is about the intangible. Before going into further details about the intangible, the analysis of the spectacles and Chinese narratives, let us study this newly built Russian decor.

## *Building a Russian-style decor: Russia imagined by China*

A Russian-style street 俄罗斯风情街 was built in 2014 to put the warship and the visitors into context. In this imaginary street leading the visitors to the aircraft carrier, visitors can see what seems to be neoclassical style buildings with baroque ornaments.

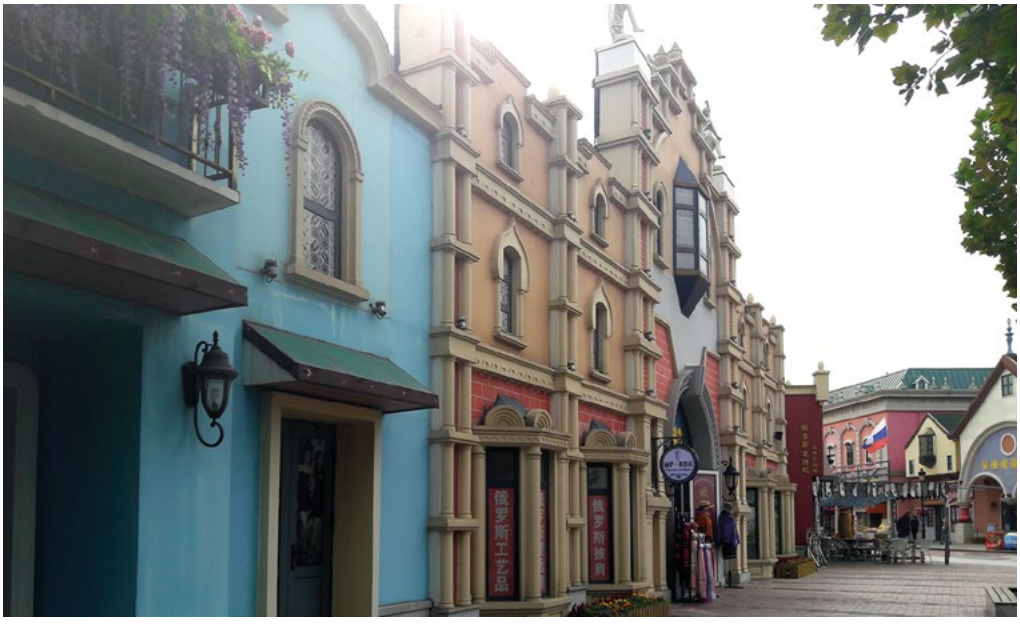
At the entrance of the park two towers welcome the visitors. Those two towers seem to be replicas of the Kremlin towers in Moscow. The monument in the background evokes an Orthodox Church.
In order to make the visitors become a tourist in Russia, frontier posts with checking passports points have been set up at the parks' entrance.
Indeed, site' managers had the entrance tickets made to look like passports, with «passports» being stamped at each visitors' entrance. As soon as they crossed the frontier – a simulacrum of the Sino-Russian frontier – tourists discover Russian architectural inventions. In this Russian-style street leading the visitors to the aircraft carrier, visitors can see what seems to be neoclassical style buildings and baroque ornaments.
Not only did the site managers set up a Russian-style decor, they also sought to bring these Russian sceneries to life. On the military ship, you can find Chinese staff members wearing military-style uniforms and in front of the outdoor decor Russian employees can be found wearing traditional Russian clothing. They provide animation for the park but also ensure daily Russia-related shows on various stages.
The visitors can play an important key role during their visits: they become actors as well when they visit the control room inside the aircraft carrier. Most visitors enjoy pretending being the captain of this giant warship. The visitors can also become spectators during



**2:** The entrance of the Tianjin Aircraft Carrier Theme Park with Russian-inspired monuments, 2017 [Author's photo].




**3:** Entrance of the Tianjin Russian-style street staged as a frontier, 2017 [Author's photo].



**4:** The Tianjin Russian-style street leading the visitors to the aircraft carrier, 2017 [Author's photo].

the few shows presented to them. Inside the former Soviet battleship, there is a daily representation of the famous Russian ballet *The Nutcracker* performed by Russian people. Around you, you can hear Russian-style music being played. In addition, Russian food and beverages can be bought throughout the park. These are examples of the means site managers use to try to immerse the visitors in Russian culture. The same means are used in the other Russian-related theme park such as in the Harbin Russian-Style Village.
We can talk of theatre here on two different levels: on one hand, the site hosts daily Russian related shows, on the other hand, the site itself becomes a theatre. Indeed, it is not only hosts stages on which Russian people are performing but the entire site itself is a stage where staff and visitors are playing a role.
However, the goal here is not to have Russian architecture to be found in China evoke the colonial past in visitors' minds.
That colonial past was real enough. Not only did Russia gained the right to have its own concession in Tianjin but in 1896, Serge Witte, the Russian Minister of Finance, concluded with Li Hongzhang, a high representative of the Qing government, a secret treaty by which gave the Russians the right to build the Chinese Eastern Railway. Harbin, capital of the northernmost Chinese province, was to be the central base of the line. The construction of this railway line would start in 1897 and would end in 1901. In exchange, Russia would have to defend China in the case of a war. Due to the nature of the treaty Russia obtained significant extraterritorial privileges in China [Wolff, 1999] [Quested, 1982]. Thus, since Manchuria used to be under Russia's sphere of influence, cities would not only have Russian names, but also be constructed according to Russian architecture. After the departure of the Europeans, Chinese government re-appropriated their former territories. To avoid evoking this murky past, Russian-style monuments that never existed are constructed. Thus, they will never recall a specific historical period. Rather, it is all about theatre, and building a decor where visitors can stage themselves. As Baudry has argued, contrary to existing monuments, building a decor may illustrate an historical period and an ideal state that may have never existed [Baudry, 1993, 14-4]. As Jackson and Kidd have argued, it is more about the experience than the site or the museum itself [Jackson and Kidd, 2011, 1].

## Behind the scenes: analysing Chinese discourses

Although the site is dedicated to leisure activities, it also conveys messages and information. As Bui and Lee have argued: «The interpretation and representations of the heritage resource are selected according to the demand of present» [Bui & Lee, 2015, 190]. By analyzing Chinese discourses, useful information related to the early 2000s Chinese society may be found within these tourist attractions.

### *The staging of Chinese military power*

In 2012, as tension grew between Japan and China regarding islands in the East China Sea, China launched its first aircraft carrier, *The Liaoning*, the former Soviet ship, *Varyag* [Marcus, 2012]. This military event was used by Chinese authors to give more

credit to the theme park. Indeed, according to Chinese sources, the Tianjin theme park had been set up in order to fulfil the «Chinese dream of having a Chinese warship» to quote the authors:

> *The Chinese dream of having an aircraft carrier.* In 2012, the terms "aircraft carrier" were on every Chinese person' lips. With the aim of promoting the Chinese nation and Chinese military power, citizens dreamed for a long time of their country having an aircraft carrier. The Tianjin Binhai Aircraft Carrier Theme Park has fascinated many people with military visions and was the dream of many military amateurs." [Wang, 2014, 122-123; translated by the author][1].

After dreaming of an aircraft carrier while visiting the theme park, not only did China finally purchase its own but is also planning to build its own, in China. Chinese authors are presenting the success of the Tianjin theme park among Chinese people linked with the importance of having a Chinese aircraft carrier. This is why we can state that the theme park serves the Chinese narratives and vice versa. This theme park will continue to be the stage for a "soft power" presentation of military strength.
Similarly, on April 23rd 2017, just before unveiling the first Chinese domestically built aircraft carrier, the country's second aircraft carrier, a military show took place within the theme park [Patranobis, 2017]. Moreover, this date was not picked randomly, indeed, Chinese People's Liberation Army Navy was established on April 23rd 1949 [Patranobis, 2017].




**5:** Panel illustrating the ceremony of April 23rd 2017 [Author's photo].

## *The staging of Sino-Russian relationships*

In 2001, Russia and China signed the Treaty of Good-Neighbourliness and Friendly Cooperation *zhong'e mulin youhao hezuo tiaoyue* 中俄睦邻友好合作条约. As the Chinese president has argued, the treaty and every cultural action taken are a success and are ensuring peaceful and friendly relations between China and Russia for the future

[1] 中国人的航母梦 2012 年，航母是中国很重要的关键词，也是人们热议 的话题。对振兴中华，军事强国的期待，让国人在心里 一直默默地理着一个航母梦。天津滨海航母的航母主 题公园，吸引了众多军事的目光，承载了多少军事迷的 梦想

[Xi, 2017]. Therefore, the construction of those Russian-style streets, not only Tianjin's, could be linked to those objectives. Indeed, the construction of the Tianjin Russian-style street is based on a Sino-Russian cooperation initiated by the Chinese ambassador in Russia in October 2014. Not only did they seek to look for Russian investors in order to create a high-quality Russian theme park but also they wanted to please the Russian tourists while promoting Sino-Russian friendship [news.ifeng, 2014].

Since the beginning of the 21st century, while Russian-style architecture began to appear in former Russian cities, such as Dalian and Harbin, the number of Russian tourists has increased as well. With the opening of China to the outside world in the 1980s, tourism became a tool for the country's development [Nyíri, 2006, 70]. Similarly, the heritage field has been developed throughout China coinciding with the listing of heritage sites but also with the set-up of heritage attractions. Russian tourists started to come to China in early 1980s [Larine, 2011, 6]. Russia remains, indeed, one of China's closest neighbours. Since the reopening of the Sino-Russian frontier in 1989, the Chinese government has aimed to develop Chinese border cities and China's northern region [Colin, 2003, 13]. Meanwhile, in early 2000s, Northeast China became one of the main tourist destinations for Russians from the Russian Far East [Larine, 2011, 3]. In fact, Russians in general, not only as tourists, began to come to China: tourists and merchants are attracted to Chinese border towns such as Heihe or Suifenhe «where property costs half or a third of that in Russia and is of better quality» [Lukin, 2018, 164]. The author highlights the fact that many Russians are buying apartments or houses in China. They are choosing regions near the Sino-Russian frontier, and therefore a few Chinese towns located in the borderlands, including Hebei province, became «Russian towns» to quote the author [Lukin, 2018, 165]. This border area also represents a prosperous area for Russians originated from the Russian Far East [Larine, 2011, 3].

The Chinese narratives contained in expressions, such as Sino-Russian friendship, are in fact echoing the 2016 discourse of Xi Jinping regarding Sino-Russian relations: «a brighter future for China-Russia relations» [Xi, 2017]. More interestingly, the expression «set up a stage for cultural Sino-Russian relations » *dajian zhong'e wenhua jiaoliu pingtai* '搭建中俄文化交流平台' is widely used [news.ifeng, 2014].

As Régis Debray explained in his essay on Venice, «fake cannot stand alone» and «la factige supporte mal la solitude» [Debray, 1995, 25-26]. Simulacra are places that only exist for the spectator/tourist gaze. It is not colonial Russia and their shared history China is interested in. The status of neighbour is more valuable because of the potential number of tourists Russia may offer. This is why many Chinese border towns are highlighting Russian culture in order to attract Russian tourists. Moreover, they have been building stages where Sino-Russian discourses can take place. This is why we can talk of simulacra in the sense of Regis Debray's definition: they are existing because of narratives and for the tourists. However, despite appearances, narratives do not rely on the past, but on contemporary Sino-Russian relations. What seems first a theatre set, a decor of a transcultural past, is more than that: it is a stage where Chinese officials convey political messages through spectacle(s).

## Conclusion

As is the case with many others theme parks, or heritage attractions, it is not about re-appropriating or illustrating the past but about serving the interests and ambitions contemporary China's authorities. We consider this Russian staging as different from that of other European heritages. This article aimed to highlight the interpretation of Russian culture and heritage not as just any Western simulacrum, but as an exceptional case due to recent bilateral treaties that Russia and China have signed, as well as their geopolitical context. The Chinese government is using Russian material heritage to serve their present political agenda.

The Aircraft Carrier Theme Park in Tianjin seeks to attract tourists by offering an exotic Russian experience, but also to promote Sino-Russian relations. Then, this site has a twofold utility: on one hand it is dedicated to leisure activities and on the other hand it is a stage where contemporary ideological discourses take the form of spectacle.

Finally, regarding the fact that those Russian-related sites are linked to contemporary Sino-Russian relations and more specifically linked to the good-neighbourliness objective, we are not willing to consider Russian heritage in China not as colonial heritage but as «sites of frontier» [Doucet & Pottecher, 2019]. Indeed, this site gives valuable information about Chinese frontiers: on the first hand it serves to project a friendly image of the Sino-Russian frontier. On the other hand, it illustrates Xi Jinping's dream of China of becoming the paramount military power in the world by 2049, the hundredth anniversary of the founding of the Chinese communist state, and of then (re)affirming China's place in the world.

## Bibliography

### *Monographs*

BAUDRY, M. P. (1993). *Comprendre et restaurer un monument: de l'étude à la réalisation*, Paris, Rempart.

BOSKER, B. (2013). *Original Copies: Architectural Mimicry in Contemporary China*, Hawaii, University of Hawaii Press.

CHOAY, F. (2007). *L'allégorie du patrimoine*, Paris, Editions du Seuil.

DEBRAY, R. (1995). *Contre Venise*, Paris, Gallimard.

GROOT de, J. (2016). *Consuming History: Historians and heritage in contemporary popular culture*, Second Edition, Oxon, Routledge.

JACKSON, A. & KIDD, J. (2011). *Performing Heritage: Research, practice and innovation in museum theatre and live interpretation*, Manchester, Manchester University Press.

NYÍRI, P. (2006). *Scenic Spots: Chinese Tourism, the State, and Cultural Authority*, Seattle, University of Washington Press.

PULFORD, E. (2019). *Mirrorlands. Russia, China, and Journeys in Between*, London, Hurst & Company.

QUESTED, R. K. I. (1982). *"Matey" Imperialists? The Tsarist Russians in Manchuria 1895-1917*, Centre of Asian Studies, University of Hong Kong.

SAMUEL, R. (1996). *Theatres of Memory*. Vol.1: *Past and Present in Contemporary Culture*, London, Verso.

SMITH, L. (2006). *Uses of Heritage*, London, Routledge.

WOLFF, D. (1999). *To the Harbin Station, The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*, California, Stanford University Press.

XI, J. (2017). *The Governance of China*, II, Beijing, Foeign Language Press, pp.508-512.

XU, G. (1999). *Tourism and local economic development in China, Case studies of Guilin, Suzhou and Beidaihe*, Curzon Press, Padstow (Cornwall).

## Tourist guides

"QUANQIU GONGLUE" BIANXIE ZU "全球攻略 "编写组 (2014). 天津河北攻略, Beijing: Zhongguo luyou chubanshe, p. 73.

TIANJINSHI LUYOUJU 天津市旅游局 (2012). 中国导游十万个为什 么 – 天津, Beijing: Zhongguo luyou chubanshe, pp. 99-100.

WANG, Y. 王越 (2014). *Beautiful Tianjin* 美丽天津, Beijing: Luntian chubanshe, pp.122-123.

## Conference abstracts

MCCALMAN, I. (2007). *Historical Re-enactments: Should we take them seriously?* in *The Annual History Lecture*, History Council of New South Wales, Sydney, pp. 1-14 [Unpublished].

NEBON-CARLE, V. (2017). *Dalian's Russian-Style Street': A "Facadist" approach to the preservation of Russian heritage in China* in Joaquim Rodrigues dos Santos (ed.), *Preserving Transcultural Heritage: Your Way or My Way? Questions on Authenticity, Identity and Patrimonial* - Proceedings in the Safeguarding of Architectural Heritage Created in the Meeting of Cultures, pp. 509-519.

## Essay in collective publications

GIESE, E. (1979). *Transformation of Islamic cities in Soviet Middle Asia into socialist cities* in French R. A. and Hamilton F. E. (eds.), *The Socialist city: spatial structure and urban policy*, New York, Wiley, pp.145-65.

LUKIN, A. (2018). *The Strategic Partnership Matures: Multidimensional Cooperation* in *China and Russia: The New Rapprochement*, Medfors, Polity Press, pp. 128-171.

TAN, C. B. (2001). *Tourism and the Anthropology of China* in Cheung S. C. H. & Yang H. (eds), *Tourism, Anthropology and China,* Bangkok, White Lotus Press, pp.1-26.

WEST, S. & BOWMAN, M. (2010). *Heritage as Performance* in West S. (eds), *Understanding heritage in practice*, Manchester, Manchester University Press, pp. 277-287.

ZHANG, G. R. (1995). *China's Tourism Development Since 1978: Policies, Experiences and Lessons Learned* in Lew, A and Yu, L., *Tourism in China: Geographical, Political and Economic Perspectives*, Westview Press, Boulder, pp. 3-17.

## Journal articles

COLIN, S. (2003). *Le développement des relations frontalières entre la Chine et la Russie*, in «Les Études du CERI», n. 96.

DOUCET, H. & POTTECHER, M. (2019). *The architecture and heritage of frontiers, between national identities and shared heritage*, in «In Situ» [online], n. 38 http://journals.openedition.org/insitu/20418.

LARINE, V. (2011). *La Chine vue par les habitants de l'Extrême-Orient russe*, in «Anatoli», n. 2, pp.269-276.

MARCUS, J. (2012). *China lands J-15 jet on Liaoning aircraft carrier*, in «BBC News»: https://www.bbc.com/news/world-asia-china-20483716.

PATRANOBIS, S. (2017). *China to unveil aircraft carrier as media takes dig at India's naval power* in «Hindustan Times»: https://www.hindustantimes.com/world-news/china-to-unveil-aircraft-carrier-as-media-takes-dig-at-india-s-naval-power/story-QtWTWBkGB3LFvVfWN4dd7K.html.

WANG, C. (2017). *Heritage as theatre. Reconceptualizing heritage-making in urban China* in «China Information», vol. 31, n. 2, pp. 195-215.

ZHANG, J. (2018). *How Russia's 'red tourism' is luring wealthy Chinese visitors bored with Paris and Milan*, in «South China Morning Post»: https://www.scmp.com/lifestyle/fashion-luxury/article/2134088/how-russias-red-tourism-luring-wealthy-chinese-visitors.

## *Webliography*

mafengwo.cn '天津泰达航母主题公' http://www.mafengwo.cn/sales/2932031.html [May 2019].

news.ifeng.com (2014) '天津滨海航母主题公园赴俄招商 搭建中俄文化交流平台' http://news.ifeng.com/a/20141029/42325046_0.shtml [May 2019].

xinhuanet.com (2018) '天津泰达航母公园开放"基辅号"夜场参' http://www.xinhuanet.com/2018-07/08/c_1123095010.html [May 2019].

UNWTO (2016). *TIANJIN, Republic of China*, http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/docpdf/tianjincasestudy.pdf [not published]

# “CITTÀ FLUVIALE”. NUOVI INSEDIAMENTI E QUARTIERI SPECIALISTICI TRA DINAMICHE DI FONDAZIONE, CRESCITA E DECLINO URBANO

# “RIVER CITIES”. NEW SETTLEMENTS AND SPECIALIZED DISTRICTS THROUGH THE DYNAMICS OF FOUNDATION, GROWTH AND URBAN DECLINE

Andreina Milan, Enrico Pietrogrande

## *River and city: a complex relationship and the reasons for their decline*

Historically, the evolution of Italian, European and global cities has always been based on a vital and necessary relationship with water resources and with watercourses capable of constituting the main or complementary route and network of territorial, maritime and lagoon communication.

From the pre-Roman age to the 20th century, in the Mediterranean basin and throughout Europe, the robustness of waterways and landing and service structures has conditioned and stimulated overall urban development. In this context, urban, commercial and settlement infrastructures have changed thanks to the emergence of new and more extensive terrestrial networks, which have progressively marginalised the inner harbour districts, rendering their precious service infrastructure obsolete: docks, bridges, coastlines, tow paths, boat shelters. In Italy, the progressive impoverishment of the basins, the intensive exploitation of agricultural lands and post-industrial urban expansion have led to a profound restructuring and economic revision of the internal harbour operations of the lowlands, to the point of totally eliminating fundamental infrastructure profoundly bound to the historical urban identity of entire regions.

Throughout the 20th century the destruction, burial or diversion of waterways and basins distorted the consolidated image of small, medium and large settlements, disrupting centuries-old social structures linked to the management of river trades, the transport and distribution of goods and their use as a driving force. A progressive loss of maintenance professions and crafts has erased opportunities and jobs that for centuries were associated with the river, but now have almost completely disappeared from collective memory.

## Reflections for the present and future city

This session therefore proposes the study and examination of case studies or comparative analyses of situations where the presence, evolution and loss of river infrastructure influenced or determined the definition of new urban, infrastructural, transport and manufacturing structures. We therefore propose a perspective open to the analysis of urban complexes and especially of local and immigrant communities that are less known or that have been completely neglected by historical research. Attention is paid to the most complex or remote evolutionary relationships that assume greater interest and importance in contemporary times, for example for the purposes of tourist, artistic and historical-environmental development, with interventions for the recovery, restoration and re-functionalisation of the works.

## Case studies: a look at the Italian, Mediterranean and continental reality

The seven cases presented illustrate interesting – sometimes completely original – studies on internal port operations and on the management of waterways in different urban and territorial settings that must relate to the reality of the water basins and – sometimes contradictory – anthropogenic projects.

One of these is the essay *"Acqua di Torino". Specialised villages and development of the proto-industrial city* by Massimiliano Cantalupo and Agostino Magnaghi (here presented only by the first author). The authors shed light on a context engaged in renewed attempts at urban regeneration that, starting from the early years of the 21st century, attempt the redemption of a marginality condemned to reiterate an ever-present urban decay.

A physical and cultural landscape in many ways similar to that of Piedmont is described by Alessio A. Piano in *Milan, the city of water. History, function and artistic representations of the Circle of the Navigli*. This case set in Milan – from the decline of river networks to the rediscovery and proposed reopening of the Navigli – is a striking example of the changing fortunes of urban waterways in the more general context of environmental and urban regeneration initiatives.

In *Memory and rediscovery of a lost river: the Ilissos in Athens*, Antonia Di Tuccio analyses the river-city relationship from a diachronic perspective, starting from antiquity when its banks were home to numerous religious and work activities and concluding with its "disappearance" in the mid-20th century, channelled under modern roads.

In the paper *Harbour decline. The relationship between urban pattern and use of water in Rome and Pisa*, Valerio Cianfrocca looks into the relationship between the city and the river in medieval Italy, examining the reconfiguration of the urban fabric of the two cities studied. In this context, rivers lose their role as commercial routes to be exploited for their utility in the sustenance and well-being of the citizens. Other practical needs led to the diversion of Torrent Sa Riera in Palma de Mallorca. In *Houses and urban spaces dictated by River Courses: Sa Riera Torrent (Palma) in the middle and modern ages* Tina Sabater Sale analyses residential transformations, starting from the historical reconstruction of a block of stately buildings. The transformations that took place in Egypt between 1898 and 1960, especially the changes in river islands and coastal villages, are the topic addressed by Bruno Di Gesù in *Transformations of the Nile Valley in Lower Nubia in the 20th century: the case of First Catara*, discussing the complex relationships between the needs of Modernity and the protection of Heritage. Finally, in *Living on waterways. How houseboating is urbanising European cities' waterfronts* Martina Callegaro takes a look at contemporary life, analysing the methods and reasons for a recent trend that is shaping the waterfronts of many European cities. The case studies of Amsterdam, Paris, London and Berlin illustrate the limits and possibilities of developing a different and alternative way of experiencing the relationship between river and city.

# "ACQUA DI TORINO". BORGHI SPECIALISTICI E SVILUPPO DELLA CITTÀ PROTO-INDUSTRIALE

Massimiliano Cantalupo

*Abstract*

*Experiencing the history of a place is both natural and arbitrary. Natural because it means questioning the past, arbitrary because moving away from the present the object of study changes until it becomes a simple inhabited or uninhabited area. Following studies by Poëte, Lavedan and Braudel, quantum geography replaced the individual narration of human places. The case of Borgo Dora shows the interesting link between resilience of the urban form and social groups that have come and gone.*

*Keywords*

*Turin; Waterways; Villages*

## Introduzione

Seppur bagnata dal Po, tre fiumi e un numero imprecisato di canali e bealere, la città di Torino non può dirsi "città fluviale", avendo conservato, nei confronti dei corsi d'acqua un rapporto complesso e per molti versi irrisolto. È pur vero che la presenza delle acque ha significato, in città, come nel resto del territorio piemontese, la chiave per un precoce sviluppo industriale, individuando nell'abbondanza della risorsa e rapidità delle correnti la principale fonte per lo sfruttamento della forza motrice.

In tal senso, lo studio di Borgo Dora, altrimenti indagato per le valenze socio-culturali di Borgo popolare e multietnico, assume particolare interesse in ambito storico-morfologico, col permanere di tipologie edilizie e abitative d'antica formazione, che si ritrovano, in contigui ambiti territoriali, in corrispondenza di insediamenti a precoce vocazione industriale. La mutazione progressiva delle attività produttive/di trasformazione, legate all'economia agricola, poi a quella militare, si riscontra nella graduale ri-definizione dell'uso e dei percorsi delle "acque motrici" ed occupazionale. Dalla metà del XX secolo le trasformazioni edilizie accelerano, in corrispondenza di turbinosi mutamenti sociali e sotto la spinta di attività commerciali (Porta Palazzo) e sanitario-assistenziali (Cottolengo). A differenza di quanto avvenuto nel quartiere storico del Quadrilatero Romano, dove riqualificazione, sostituzione funzionale e recupero edilizio hanno migliorato complessivamente la qualità urbana locale, innestando il processo di gentrificazione, Borgo Dora non vede "l'espulsione", anche forse grazie alla sua forte identità, dei

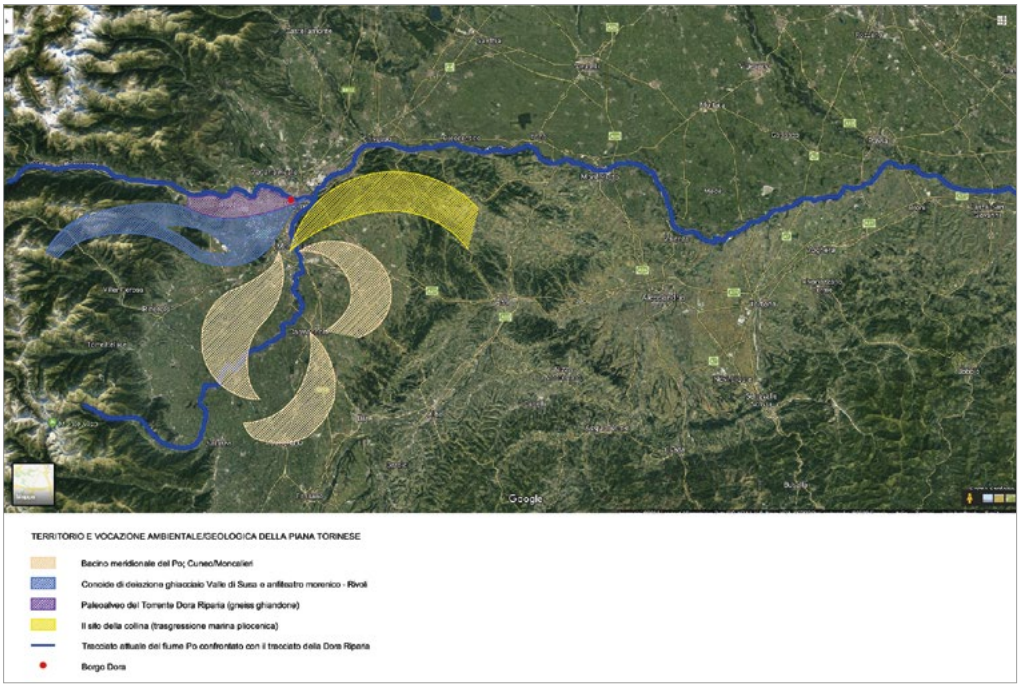
© Aisu International 2020

ceti popolari deboli in favore di nuova popolazione giovane, acculturata ed economicamente abbiente. L'uso della comparazione grafica come strumento di analisi, consente di mettere in evidenza le forme degli abitati che costituiscono fulcri autonomi, incorporati successivamente nelle pianificazioni ottocentesche, quali prime digressioni alla forma "regolare" della città antica.
Il presente contributo propone, in sintesi, una lettura storico-comparata, che individua, nelle tracce e nei sedimi dell'assetto urbano esistente, i caratteri e le peculiarità di un insediamento d'antica formazione ancora non sufficientemente esplorato, ai fini della sua conservazione e recupero.

## Borgo Dora

### *Un'identità paleo-ambientale e storico-culturale complessa*

Torino, geograficamente collocata tra tre fiumi, non fu mai città fluviale poiché anche nei tempi più antichi il fiume Po, principale corso d'acqua che ne lambisce il limite sud-est aveva sporadici rapporti con la vita della città; ostacolo è il forte dislivello che configura la parte piana della stessa rispetto al suo corso. Il Sangone invece, fortemente infossato, ha sempre segnato il territorio a Ponente, quale argine alla conoide glaciale che ha configurato il basamento sul quale è sorta.
Unico e principale corso d'acqua funzionale allo sviluppo della città è dunque la Dora Riparia, che con il suo paleo-alveo, ben riconoscibile nella carta corografica dimostrativa della città di Torino redatta dal Grossi tra il 1790 e il 1791, ha inciso profondamente il lato a mezzanotte della parte piana. Funzionali allo sviluppo della città sono le numerose "ficche" o prese di canali che hanno irrorato con diversi compiti, sin dall'antichità, la "piana", venendo impiegati non solo a fini agricoli ma anche per uso manifatturiero e igienico.
L'uso storico dei canali è dimostrato dall'evento descritto su antichi documenti che raccontano che nell'anno 1000 l'Abbazia di S. Solutore sita fuori dei bastioni, ora distrutta, ricevette in dono un mulino e una roggia situata presso la Basilica di S. Secondo, oltre a un territorio confinante con la Dora, dalla quale usciva, con una ficca, un canale. Già all'inizio dell'XI secolo dal fiume Dora erano stati derivati canali a scopo irriguo ma soprattutto usati per alimentare mulini quali il *Vidotum acquedoctus Durie* e la *Bialera Coleasca* che dalla chiusa sulla "grande Dora" penetrava nelle mura delle città attraverso il canale di Porta Segusina, provvedendo alle necessità igieniche dell'abitato e defluendo poi nel Po [Settia 1997, 814].
Un'altra peculiarità del sito la rivela Gribaudi: la posizione di Torino rispetto a fiumi (il Po in particolare) e percorsi obbligati tra Cuneo e Vercelli «a convergere nella stretta striscia di pianura situata tra la collina e le ultime propaggini alpine che le stanno di fronte» [Gribaudi 1908].
L'immagine zenitale del Piemonte (Fig.1) indica schematicamente come i grandi fenomeni geologici responsabili della formazione del suolo generato dal Po, combinati con



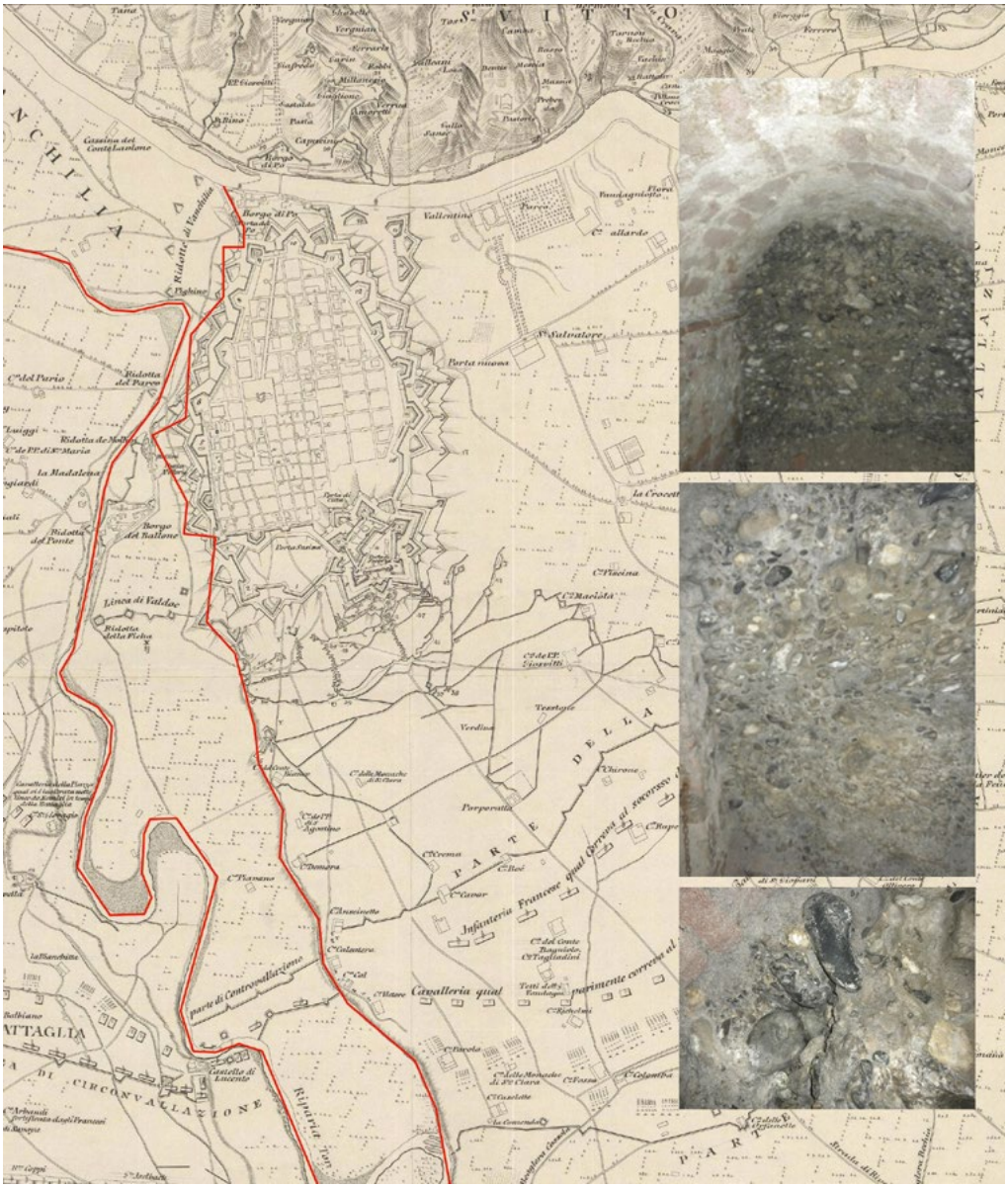

**1:** I bacini imbriferi occidentali piemontesi a ridosso delle Alpi e il percorso del Po [Google Maps con elaborazione dell'autore]

la tettonica delle formazioni montane, confluiscano nella "stretta" citata dallo studioso, sulla quale sorgerà il nucleo antico della città.
L'incidentalità geologica sulla formazione dello zoccolo su cui è sorto l'abitato, deve perciò la sua forma alle corrispondenze di molteplici fattori collegati tra loro: la genesi marina pliocenica della collina, la conoide glaciale dei residui trascinati dalla Valle di Susa, l'erosione della Dora operata sulla piattaforma individuabile nella formazione del paleo-alveo del fiume/torrente e la "stretta" obbligata del Po e dei suoi affluenti.

## *Formazione del Borgo*

Lo studio del supporto del paleo-alveo sul quale si è spontaneamente insediato il Borgo, evidenzia la "lente" tra il fiume/torrente e le zone edificate del centro urbano torinese, pianificate secondo il modello barocco, sottolineando la simbiosi tra queste due parti di città derivata dalle mutue interazioni sociali, territoriali, infrastrutturali ed economiche. È interessante notare come il punto di contatto tra le due strutture urbane, Città e Borgo, non si sia mai saldato, anche dopo il disegno della piazza mercato del Lombardi. La costruzione di un Borgo è un'attività umana complessa: strade, canali e case di una precisa connotazione si adattano al territorio mantenendone per sempre il carattere. Strumenti utili all'analisi dell'evoluzione nel tempo del territorio sono le mappe storiche che fotografano, attraverso una ricca iconografia, il sistema di connessione tra canali, industrie e borghi nel momento in cui sono state redatte.

La comparazione grafica di elaborati storici quali la *Cartografia della Caccia* sviluppata negli anni '60 del Settecento, la mappa del Catasto francese della *Ville Imperial de Turin*, la carta riportante lo stato della città dopo la battaglia di Marengo nell'Ottocento e le carte relative alla situazione edilizia nel 1853, permette fondamentali osservazioni. Si evidenziano infatti le forme degli abitati che costituiscono fulcri autonomi, incorporati




**2:** Alessandro Luiggi Emanuelli, Pianta della città e cittadella di Torino e i suoi contorni all'assedio del 7 settembre 1706. Carta Militare nella quale sono indicati il paleo-alveo della Dora Riparia e il cono di deiezione glaciale [Elaborazione dell'autore].

successivamente nelle pianificazioni ottocentesche, che meglio spiegano le prime digressioni alla forma "regolare" della città antica.
Al complesso e spontaneo uso del suolo per la localizzazione di opifici, folloni, tintorie per tessuti ecc., fondamentali allo sviluppo della città, il sito deve la sua importanza al percorso articolato in salti idraulici del fiume/torrente che, in prossimità del centro abitato, rallenta il suo corso lasciando depositi sempre più fini (sabbiosi) che diminuiscono la profondità dell'alveo.
Questo carattere geologico ha favorito la realizzazione del più antico guado poi trasformatosi in ponte, i cui piloni rimangono per tutto il medioevo a ricordare il nome di *balon*, favorendo, potenziato, il più rapido collegamento viario verso Biella, Vercelli, Novara e Milano, oltre che tra Torino e l'organizzazione agricola *extra moenia*. La divisione delle cascine, le partizioni fondiarie, l'andamento delle strade, le bealere, e i canali sono segni che rimarranno, indelebili, in tutte le future rappresentazioni territoriali.
Su quel sito, infossato, spesso impaludato, zona di orti extra urbani, di alberate e di giardini, si sviluppa la più importante rete di canali le cui prese, ricavate a monte nelle anse della Dora, hanno alimentato la concentrazione di servizi per il centro abitato, l'espansione del sistema viario, l'operatività di mulini, battitoi e paratoie, mercati, case e attività artigianali.
Borgo Dora si è così sviluppato nella zona ad Oriente della città in un arco temporale estremamente lungo; a partire dall'epoca prima del medioevo e con continuità sino agli albori del Novecento, ha visto la decisiva trasformazione in zona residenziale e mercatale, confermata, ancora oggi, dalla caratterizzazione di quartiere multietnico.

## Forma urbana e tipologia edilizia

### *Caratteri morfo-tipologici e insediativi di Borgo Dora*

Un rinnovato interesse per gli aspetti socio-morfologici, connessi alla comprensione di un lembo di territorio, la cui immagine e struttura formale si ripete quasi eguale a sé stessa nelle numerose planimetrie della Città di Torino, ci permette una riflessione sulla giustezza delle trasformazioni avvenute sul paleo-alveo della Dora.
Di fatto la struttura formale del costruito si fonda sull'articolazione e sul percorso del canale dei Molassi; l'importanza crescente del Borgo si conferma non solo per il primitivo guado, poi ponte, che funge da snodo tra le due parti di città, presto urbanizzate e in rapida crescita, ma anche per il ruolo che assume quale via di comunicazione verso le aree orientali del Piemonte e per lo sviluppo tumultuoso delle numerose attività al servizio di una emergente industria.
A ciò va aggiunta la costruzione di edifici destinati ad abitazioni degli artigiani e dei commercianti, che sorgono lambendo le vie d'acqua e che, da queste, prendono forma con una *tipologia di case canale* di particolare interesse non solo per la struttura costruttiva, ma anche per la differente funzione urbana dei due fronti principali prospicienti uno su strada e l'altro su canale [Magnaghi, Tosoni 1988, 193].



**3:** Analisi tipologica del costruito: individuazione delle classi tipologiche nella trasformazione del Borgo di Dora [in Magnaghi, Tosoni 1988]



**4:** Mario Gabinio, Tipologia edilizia sul canale dei Molassi (oggi coperto) vista da via Bernardino Lanino, Torino anni '20 [in Passoni, Nori 1974].

## *Le case canale e lo sviluppo nel tempo*

L'assetto idrogeologico del territorio torinese comprendeva, sin dall'origine e fino agli anni '60 del secolo scorso, una numerosa rete di canali, scavati nel fossato del paleo-alveo della Dora, che già nel 1700 raggiungeva il nucleo urbano, tanto che una disposizione della pubblica amministrazione (Ordinanza di vicariato, 1753) ordinava che la localizzazione degli opifici avvenisse, esclusivamente, nei borghi esterni alle fortificazioni.
Gli edifici che si affacciavano sui canali univano alla funzione di residenza quella artigianale e laboratoriale; con la tombatura dei canali per il mutato assetto industriale, queste attività sono state via via sostituite da funzioni commerciali a servizio del Borgo.
Per superare il dibattito sviluppatosi, negli anni Sessanta del secolo scorso, tra le concezioni espresse da Muratori a Venezia e Cavallari a Torino, la scelta del caso studio e i metodi di ricerca proposti, spostano l'indagine dalla pur necessaria comprensione dei fatti urbani connessi all'esistenza dei canali, a quella, più significativa, di verifica della suscettività di trasformazione a partire dai caratteri degli edifici che, in quella realtà, hanno trovato origine.
Il costruito segue l'andamento del canale con uno sviluppo d'impianto lineare; l'organizzazione della cellula è a manica semplice, senza cortile, o a manica doppia, con brevi risvolti che formano uno spazio destinato a cortile, di ridotte dimensioni, a servizio dell'attività artigianale.

I primitivi edifici sfruttando i materiali locali – mattoni e legno – erano organizzati in moduli, con sequenze seriali di 4 metri. Questa modulazione ritmava i vani e le parti accessorie; murature in mattoni, coperture in cotto e altezza di 2-3 piani definivano il fronte urbano, mentre il lato verso il canale era caratterizzato da strutture lignee formanti ballatoi, per il più comodo accesso all'acqua.
Il mutato assetto morfologico e la scomparsa dei canali riconduce la pianificazione alla logica del lotto o dei lotti raggruppati, come per un qualsiasi terreno edificabile. È il tempo dei regolamenti edilizi e della riduzione alle norme tecniche, il cui risultato è la periferia informe.

## Una "normalizzazione" mai avvenuta: Borgo Dora come *eccezione urbana*

### *Complessità, trasformazioni e ininterrotte variazioni d'uso*

Nella sua autonomia e vitalità Borgo Dora conserva alcuni elementi comuni ad altri borghi inclusi nelle espansioni pianificate; il quartiere ancora oggi svela le connessioni tra case, canali, strade, fabbriche e mulini, mostrando luoghi costruiti senza un disegno urbano preciso, in cui la tipologia edilizia permette di evidenziare siti e condizioni sociali che la prima industrializzazione aveva creato.
Prossimo al centro e quindi profondamente soggetto alle mutazioni della storia della città, la modificazione dei caratteri ambientali, spaziali e dei modi d'uso rivela, come in un palinsesto, la presenza di parti costruite connesse ad altre ormai sparite, invisibili agli occhi, ma delle quali si percepisce la persistenza.
L'attenta osservazione e il confronto delle cartografie, elaborate per precisi scopi istituzionali come i catasti, i piani di ammodernamento e le espansioni pianificate in piani regolatori che interessano, specificatamente, la zona urbana oggetto di studio, permette l'individuazione degli aspetti spaziali innovati sul territorio e delle modifiche apportate, anche grazie al contributo dei nuovi gruppi sociali che si sovrappongono o sostituiscono ai precedenti, garantendo la permanenza di funzioni commerciali in continuo cambiamento.

### *Unicità dei caratteri fisici e sociali*

L'*unicum* di Borgo Dora rispetto al carattere della città, pianificata in quanto istituzione, è senza dubbio legato alla sua condizione di disaggregazione. Il Borgo è il luogo del rifugio, è un carattere inalienabile in tutte le epoche dal medioevo ai giorni nostri; enfatizzato da un commercio fatto di residui, di oggetti di senso incompiuto, da cui prende il nome Borgo del pallone.

> O lo ami o lo odi: Borgo Dora è così. Netto, senza mezze misure, emozionante, variopinto, colorato, dolce e amaro insieme, anarchico, ribelle, senza tempo, gioioso ma anche difficile e urtante: è il quartiere delle contraddizioni. […] Squarci di muri e viottoli a zig-zag raccontano di un passato neanche troppo lontano: la Torino che si rimboccava le



**5:** Borgo Dora veduta di Piazza Don Paolo Albera nei pressi del mercato di Porta Palazzo, 2019 [Fotografia dell'autore].

> maniche, umile e indaffarata, operosa e industriale, la Torino del boom e dell'immigrazione spinta. Ieri il Sud Italia, oggi i tanti Sud del mondo [Carraretto 2016].

Questo passo fotografa in maniera autentica e non banale l'anima vitale di questo Borgo. La complessità sociale sopra descritta convive con il tentativo, messo in atto dalla città di Torino, di ri-appropriarsi delle aree di margine, immediatamente *extra moenia*, come questa; la rigenerazione urbana che a partire dai primi anni del XXI secolo tenta di ingentilire questi luoghi, non porta però alla privazione dell'identità socio-culturale ad essi legata, lasciando inalterato quel *melting pot*, politicamente corretto, che in poco meno di un decennio pone le fondamenta per un nuovo degrado urbano.

## Conclusioni

Lo studio affrontato su Borgo Dora, su questo lembo di terra compreso tra le fortificazioni della città barocca e il fiume/torrente Dora Riparia, passaggio storico privilegiato e obbligato per umani e commerci, sede di primitivi processi proto-industriali con tecnologie in rapida evoluzione e case costruite in modo spontaneo, sottolinea come l'impianto urbano ivi definito si sia tramandato pressoché inalterato sino ai giorni nostri, quasi ribellandosi alle sovra-strutture pianificate, in contrapposizione tra ambiente naturale e ambiente artificiale [Sereno 1997, 9] alle origini dei caratteri della città [Sergi 1997, XIX].

Con l'abbattimento delle mura si impongono piani di riordino che di norma inglobano, rovinano, distruggono tutto ciò che esiste, a meno che, come in questo caso, l'operatività umana prevista per la presenza di manufatti che continuano a esercitare le funzioni primitive, per una sorta di isteresi che mantiene i significati e le condizioni, sia pur nella variazione delle funzioni/tecnologie, non cristallizzi le forme caratteristiche di detti luoghi.
Lo scritto non è un racconto arbitrario seppur documentato dei *fatti urbani* e cerca, nella natura geologica e geografica di questa parte di territorio piemontese, le ragioni di ciò che è avvenuto e continua ad avvenire, per dirla con le parole di Botero nel «picciol mondo formato dall'uomo», contemplando situazioni politiche, geografiche e di riflesso sociale, capaci di documentare stagioni importanti della storia urbana e periodi determinanti per lo sviluppo, la crescita e le "crisi" del Borgo.

## Bibliografia

### *Monografie*

BRAUDEL, F. (1949). *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, EINAUDI.

CAVALLARI MURAT, A. (1968). *Forma urbana ed architettura nella Torino barocca*, Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico, Torino, UTET.

CIBRARIO, L. (1979). *Storia di Torino*, Torino, Bottega D'Erasmo.

COMOLI MANDRACCI, V. (2002). *Torino*, Roma-Bari, GLF Editori Laterza.

COVINO, A. (1873). *Torino descrizione illustrata*, Torino, Libreria Luigi Beuf.

DAVICO, P., DEVOTI, C., LUPO, G. M., VIGLINO, M. (2014). *La storia delle città per capire. Il rilievo urbano per conoscere. Borghi e borgate di Torino*, Politecnico di Torino, Revello, Nuova Stampa Tipolitografia.

GAMBINO, R., LUPO, G. M. (2011). *Borghi e borgate di Torino tra tutela e rilancio civile, Scuola di specializzazione in beni architettonici e del paesaggio*, Politecnico di Torino, Torino, Celid.

GRIBAUDI, P. (1908). *La posizione geografica e lo sviluppo di Torino*, Torino, S. Lattes & C., Librai – Editori.

GROSSI, G. L. A. (1790). *Guida alle cascine, e vigne del territorio di Torino e' suoi contorni ..., in cui si danno diverse notizie utili, ed interessanti, massime in ordine alli Feudi, e distretti delle Parrocchie in detto territorio esistenti ...*, Vol. 1, [s.n], Torino.

LAVEDAN, P. (1959). *Geographie des villes*, Paris, Presses Universitaires de France.

MAGNAGHI, A., TOSONI, P. (1988). *La città smentita. Torino: ricerca tipologica in ambiti urbani di interesse storico*, Torino, Designers Riuniti Editori.

POETE, M. (1925). *Comment Paris s'est forme*, Paris, Librairie Hachette.

SMITH, N. (1996). *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London, Routledge.

### *Volumi collettanei con curatore*

*Acque, ruote e mulini a Torino* (1988), a cura di G. Bracco, Torino, Archivio Storico della Città di Torino.

*Beni culturali ambientali nel Comune di Torino, Politecnico di Torino Dipartimento Casa-Città* (1984), a cura di V. Comoli Mandracci, M. Viglino, Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti.

*La città raccontata. Torino e le sue Guide tra Settecento e Novecento* (1996), a cura di R. Roccia, C. Roggero Bardelli, Torino, Archivio storico della città di Torino.

*Mario Gabinio. Dal paesaggio alla forma. Fotografie 1890-1938* (1997), a cura di P. Cavanna, P. Costantini, Torino, Umberto Allemandi Editore & C.

*Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani* (2009), a cura di L. Diappi, Milano, FrancoAngeli.

*Storia di Torino, Vol. I, Dalla preistoria al comune medievale* (1997), a cura di G. Sergi, Torino, Giulio Einaudi editore.

*Torino anni '20. 104 fotografie di Mario Gabinio* (1974), a cura di A. Passoni, E. Nori, Torino, Editoriale Valentino s.r.l.

*Torino mappa concettuale della città antica ottenuta mediante mosaico delle piante degli edifici ricavate da diverse fonti iconografiche* (1992), a cura di A. Magnaghi, Torino, Società degli Ingegneri e degli Architetti.

## *Saggio in volume collettaneo*

BONARDI, M. T. (1992). *Dai catasti al tessuto urbano*, in *Torino fra Medioevo e Rinascimento. Dai catasti al paesaggio urbano e rurale*, a cura di R. Comba, R. Roccia, Torino, Archivio storico della città di Torino, pp. 55-141.

MESSA, P., REGGE, A. (2008). *Tracce della struttura storica del territorio come valenza per ipotesi di riqualificazione: il caso della periferia sud della conurbazione torinese*, *in Il gioco paziente. Biagio Garzena e la teoria dei modelli per la progettazione*, a cura di P.G. Tosoni, Torino, Celid, pp. 162-169.

SERENO, P. (1997). *Il territorio e le vocazioni ambientali*, in *Storia di Torino, Vol. I, Dalla preistoria al comune medievale*, a cura di G. Sergi, Torino, Giulio Einaudi editore, pp. 7-45.

SETTIA, A. A. (1997). *Fisionomia urbanistica e inserimento nel territorio (secoli XI-XIII)*, in *Storia di Torino, Vol. I, Dalla preistoria al comune medievale*, a cura di G. Sergi, Torino, Giulio Einaudi editore, pp. 785-831.

VARETTO, L. (1992). *Il paesaggio urbano di Torino nelle fonti documentarie (secoli XIV-XVI)*, in *Torino fra Medioevo e Rinascimento. Dai catasti al paesaggio urbano e rurale*, a cura di R. Comba, R. Roccia, Torino, Archivio storico della città di Torino, pp. 365-389.

## *Articolo in rivista*

TAMBORRINO, R. (2018). *Fare storia per la città | Dalla città storica alla struttura storica della città. Studi in onore di Vera Comoli (1935-2006). La storia dell'urbanistica, la storia della città e del territorio*, in Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino, Torino, SIAT pp. 19-25.

## *Sitografia*

CARRARETTO, M. (2016). *Borgo Dora, l'anima antica di Torino tra industria e antiquariato*: https://torino.diariodelweb.it/torino/articolo/?nid=20161022_393915 [maggio 2019]

## *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Torino. Catasto Rabbini. AST. Finanze. Catasti t186/94. Mappa CXVIII. Sommarione.

# MILANO CITTÀ D'ACQUA. STORIA, FUNZIONE E RAPPRESENTAZIONI ARTISTICHE DELLA CERCHIA DEI NAVIGLI

Alessio Piano

*Abstract*

*The paper addresses the history of Milan's urban development in relation to the creation of the "inner circle", from a historical point of view and through the work of cartographers, engravers and painters: the perspective plans by Antonio Lafrery, the engravings by Marc'Antonio Dal Re, the paintings of the flourishing urban landscape and those made by Arturo Ferrari, and finally the urban photographs by Arnaldo Chierichetti in the first half of the 1900s.*

*Keywords*

*Milan; Canal; Landscape paintings*

## Introduzione

Nel 1158 l'esercito di Federico I Hohenstaufen scende nell'Italia del nord, dove l'autonomia dei comuni da anni arrecava pregiudizio all'autorità imperiale, con l'intento di ristabilire il controllo sui territori della corona; Milano in particolare si arrogava poteri di competenza dell'imperatore e le conseguenze del suo espansionismo si abbattevano su altre città dell'Italia padana. La città viene cinta d'assedio in due diverse occasioni, nel 1158 e nel 1162.

## Nascita ed evoluzione della cerchia interna

Nel 1157 l'ingegnere militare genovese Guglielmo da Guintellino, viene chiamato a occuparsi della costruzione di un ampio fossato (6 km di circonferenza, largo 45 braccia e profondo 6-8 metri) corredato da una nuova cinta muraria, i quali seguono un tracciato maggiore rispetto alle fortificazioni romane al fine di comprendere e difendere le basiliche di S. Ambrogio, S. Lorenzo, S. Nazaro e S. Stefano; tale opera difensiva seguiva il metodo usato dai Romani per la difesa delle città della Gallia e constava di un "terraggio" ricavato dallo scavo del fossato stesso, rinforzato con pali e travi per legare il terreno di riporto e corredato da torri di legno.

© Aisu International 2020

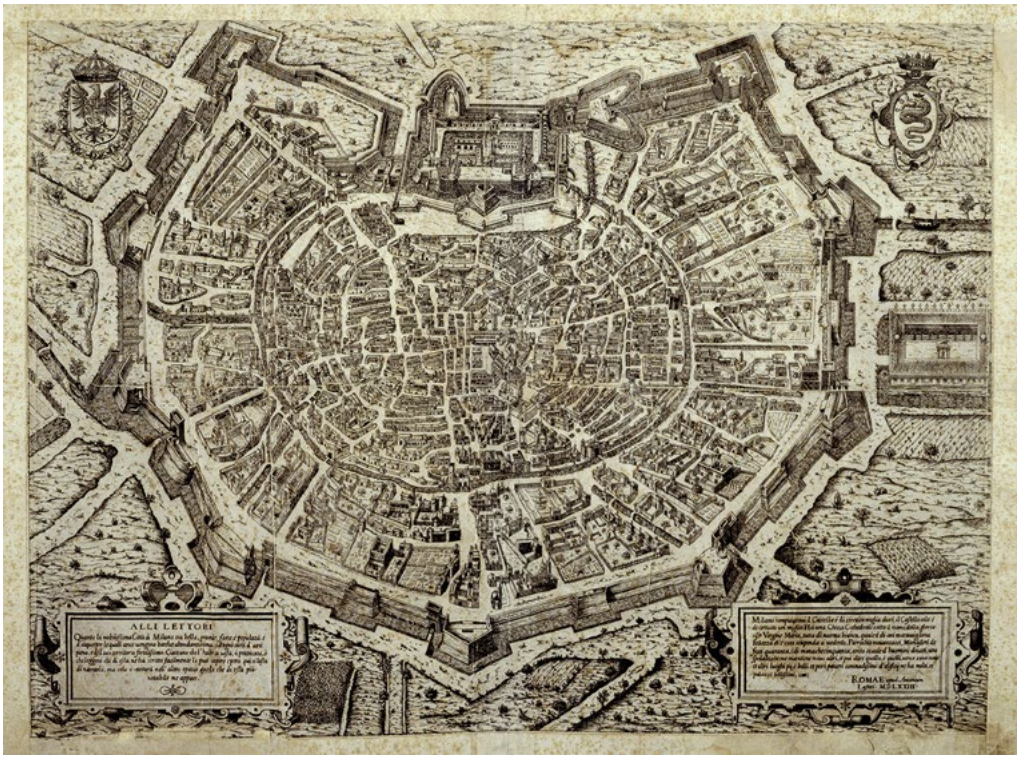
L'inefficacia di tale sistema emerse immediatamente: con un decreto imperiale datato 26 marzo 1162, la città, priva di difese naturali e «cinta da una pianura più grande di cento stadi in giro, aperta all'occhio da ogni parte» [Giulini 1760] viene rasa al suolo; una nuova cinta in muratura sarà quindi eretta a partire dal 1171: il nuovo fossato, in origine non navigabile, riceveva le sue acque dal fiume Seveso e probabilmente dall'Olona.
Nel 1386 viene posata la prima pietra della nuova cattedrale, voluta da Gian Galeazzo Visconti in sostituzione della cattedrale di Santa Maria Maggiore e della Basilica di Santa Tecla. Considerata l'importanza che la città aveva assunto all'epoca come centro commerciale in rapporto con Fiandre, Francia, Olanda, Inghilterra e Germania, paesi in cui il Gotico era lo stile ufficiale, era naturale l'assunzione di tale linguaggio per la costruzione del nuovo edificio ecclesiastico, simbolo di unità nazionale e rappresentante quel potere che Gian Galeazzo, vicario imperiale in procinto di essere eletto Duca, voleva accentrare nella propria persona. Il tragitto affrontato per il trasporto del marmo partiva dalle cave di Candoglia, dalle quali le imbarcazioni attraversavano il fiume Toce, il lago Maggiore, si immettevano nel Ticino e da qui nel Naviglio Grande (dal 1269 il primo canale navigabile a fare capo a Milano); fino al 1388 le barche interrompevano il percorso entrando nel laghetto di Sant'Eustorgio e via terra trasportavano i materiali di costruzione della cattedrale (oltre a derrate alimentari, legname, sabbie e ghiaie). In quell'anno il Duca, per assicurare continuità alla navigazione, ordina la costruzione di un primo canale artificiale di collegamento con la cerchia interna, raggiunta la quale le imbarcazioni potevano dirigersi verso il nuovo laghetto di Santo Stefano in Brolio, a poche decine di metri dal Duomo. La grande difficoltà per la navigazione su tale tragitto era rappresentata dal dislivello di circa 5 braccia presente tra Sant'Eustorgio e Santo Stefano; iniziale soluzione al problema fu trovata nel sospendere le ordinarie erogazioni d'acqua per l'irrigazione e l'alimentazione delle ruote idrauliche delle manifatture, facendo salire il livello dell'intero laghetto per mezzo di cateratte a incastro che interrompessero la comunicazione col Naviglio Grande, in modo da innalzare l'intero bacino e permettere alle barche di raggiungere l'altezza del fossato interno per raggiungere il centro della città. Nel 1439 Filippo Maria Visconti ordina a Fioravante da Bologna e Filippino degli Ongari, ingegneri della Veneranda Fabbrica del Duomo, di trovare una soluzione funzionale al problema del dislivello e di rendere facilmente percorribile la distanza che separava Sant'Eustorgio da Santo Stefano; essi concepiscono in questa occasione la Conca di Viarenna, vero e proprio "ascensore di barche", pensata come una conca a doppia paratia e realizzata su un nuovo canale, costruito in sostituzione di quello voluto da Gian Galeazzo sul finire del Trecento.
Essa è convenzionalmente considerata la prima conca di questo genere nella storia d'Europa. Sarebbe più corretto considerarla una delle prime: l'origine di questo strumento può essere fatto risalire al XII secolo, periodo in cui compaiono le prime chiuse a saracinesca sui corsi d'acqua delle Fiandre, d'Inghilterra, di Francia, di Germania; in Italia questo primo tipo di chiusa viene introdotto da Alberto Pitetino a Governolo sul Mincio tra il 1188 e il 1198. I primi esempi di chiusa a doppia paratia, molto simili a delle vere e proprie conche come quella milanese, sono rintracciabili nei Paesi Bassi nel XIV secolo, anche se ne troviamo testimonianza presso Fusina sul fiume Brenta.

La rivoluzionaria invenzione della conca, oltre a rendere possibile la navigazione interna alla città, avrebbe permesso lo sviluppo della maggior parte delle vie navigabili presenti sul territorio milanese e dell'economia del ducato, con la conseguente straordinaria immigrazione, nella prima metà del XV secolo, di artigiani specializzati e contadini, portati dalla rivoluzione agricola e industriale esplosa in città: dal Quattrocento si assiste infatti alla realizzazione di un ambizioso progetto riguardante le vie d'acqua sul territorio di cui si fanno promotori prima i Visconti e poi gli Sforza; in particolare, Francesco Sforza, a partire dal 1456, per esigenze di trasporto mercantile, fece ridurre l'ampiezza del fossato, palificando e costruendo l'argine interno della cerchia, per l'edificazione di «soste per reponere le robbe, e mercanzie per utilità pubblica dei cittadini» [Settala, 1603]: si tratta delle "sciostre", vere e proprio strutture portuali utilizzate per la lavorazione di pietre, marmi, legna e per lo stoccaggio di derrate alimentari.
Nel 1457 lo Sforza dà incarico a Bertola da Novate, di studiare la possibilità di collegare Milano con il fiume Adda: il naviglio della Martesana, derivato grazie a uno sbarramento all'altezza di Trezzo, fu da principio condotto solo fino al fiume Seveso presso Cassina de' Pomm (1471), per raggiungere Milano solo nel 1497. È quasi certo che il definitivo collegamento della Martesana con la cerchia nel cosiddetto "Tumbun de San Marc", sia stata realizzata grazie all'intervento di Leonardo da Vinci, il quale progetta nel 1498 la Conca delle Gabelle e quella di San Marco; bisogna però correggere l'equivoco riguardante la supposta invenzione del fiorentino della prima conca milanese, sottolineando che egli arriva nella città di Ludovico il Moro nel 1482, quasi cinquant'anni dopo il progetto degli ingegneri di Filippo Maria Visconti. Leonardo studiò le conche milanesi, apportò modifiche e miglioramenti, come la porta a due battenti (già intuita da Leon Battista Alberti nel 1452) e l'apertura del portello da terra, di cui troviamo traccia nel *Codice Atlantico*. Milano rimedia quindi alla sua infelice condizione "di essere una città in mezzo a terre": ciò rappresenta una tappa fondamentale per la città, che ora si trova a essere il centro di un sistema commerciale che collega Lago Maggiore, Lago di Como, il Po, e il Mare Adriatico; inoltre, il potenziato volume d'acqua permise un ampliamento nella rete d'irrigazione di orti e giardini e uno sviluppo della produzione di armi, che si basava sulla forza idraulica necessaria al funzionamento dei mulini. Con la completata connessione del naviglio Martesana, Milano importa le principali risorse necessarie all'edilizia ed all'arte decorativa: oltre al marmo di Candoglia, il marmo nero di Varenna, i minerali dalla Bergamasca, le pietre della Val Malenco, il legname dalla val D'Ossola e dalla Val Tellina.
Per comprendere la storia del naviglio milanese e della sua soppressione, bisogna accennare alla presenza di Filarete presso la corte di Francesco Sforza verso la metà del Quattrocento. Antonio di Pietro Averlino arrivò a Milano nel 1451, al fine di ricostruire il Castello di Porta Giovia, distrutto durante il periodo repubblicano; altra commissione sforzesca è la Ca' Granda, l'Ospedale Maggiore oggi sede dell'Università Statale, costruito sulla riva della cerchia interna. Filarete in tale progetto unisce considerazioni sull'elemento acquatico finite poi nel suo *Trattato di Architettura* (1460-1464) alla richiesta ducale di un ospedale igienicamente all'avanguardia: le acque del naviglio furono convogliate all'interno della struttura per «lavare e nettare i destri e ogni altra bruttura che

in quel luogo si facesse» [Finoli, Grassi 1972, 298-301], ovvero per pulire internamente la struttura dai liquami organici, per garantire la pulizia e lo svolgimento delle attività istituzionali. Con questa operazione Filarete, conscio dell'utilizzo irriguo delle acque della cerchia, volle anche incrementare la *componente organica* a favore dei prati irrigui sorti lungo il fiume Vettabbia.
Facendo un salto al di sopra delle vicende che durante i tre secoli successivi portarono alla realizzazione del naviglio Pavese, bisogna sottolineare come a metà dell'Ottocento il sistema dei navigli di Milano fosse ancora molto rilevante per lo svolgimento delle attività cittadine, con 350.000 tonnellate di merci stoccate nelle sciostre della cerchia, latte e derivati intorno a Via San Gottardo, detto "borgo d'i formagiatt", marmo e carta presso San Marco.
Ma proprio nel momento in cui la cerchia veniva riconosciuta come *nuova industria* da Carlo Cattaneo, la sua utilità si scontrava con le conseguenze dell'uso improprio che da secoli ne veniva fatto; salita alla gloria come arteria commerciale navigabile della città, si ritrovava ora a essere una vera e propria fogna a cielo aperto, una fossa ricettrice di liquami putrescenti che rendevano irrespirabile l'aria del centro: tali odori nauseabondi, uniti alla credenza che il naviglio fosse per eccellenza luogo per la germinazione di microbi connessi alle epidemie di colera, furono alla base della soppressione, per ordine dell'imperatore Francesco Giuseppe, del laghetto di Santo Stefano nel 1857; nel biennio 1894-95 sono coperti il Naviglio di via Pontaccio e il Naviglio di via Carducci. Dal 1919 le operazioni di scarico e deposito delle merci sono per la prima volta effettuate nell'area portuale della Darsena, fatto che priva le sciostre del ruolo ricoperto per più di quattro secoli e riduce l'importanza della cerchia e della Conca di Viarenna; oltre a ciò, nel 1883 il Comune approvava il progetto Edison di elettrificazione del trasporto pubblico e cambia il senso del traffico cittadino; esso dalla fine dell'Ottocento fa capo a una piazza del Duomo ormai riconosciuta come il centro naturale del movimento della città e non può più essere ostacolato dalla cerchia del naviglio. Tutte le ipotesi di sviluppo urbano di questo periodo si basano infatti sulla crescita radiocentrica della città.
Il 16 marzo 1929 cominciano i lavori per la copertura definitiva della cerchia, realizzata dal vice podestà Giuseppe Gorla insieme a Giuseppe Codara, autore del progetto che prevede anche la copertura della Vettabbia e la tombinatura del Redefossi. Fra il '33 e il '34 si attua la chiusura del tratto compreso tra la chiusa e la Darsena, rimasto aperto nella prima fase dei lavori, forse per un'iniziale presa di coscienza del valore storico-monumentale della Conca di Viarenna; essa si ritrova, dopo 490 anni isolata e priva di una funzione.

## Rappresentazioni artistiche del Naviglio di Milano

Il primo foglio inciso raffigurante l'intera città di Milano è considerata la *Pianta prospettica* eseguita da Antonio Lafrery nel 1573. Importante documento per comprendere la Milano spagnola nel periodo dei lavori promossi dal governatore Ferrante Gonzaga, essa rappresenta il naviglio come una vera e propria linea di demarcazione interna, una cesura tra la città e la campagna all'interno dei bastioni, che detta la direzione di una città che sta espandendosi per fasce concentriche: la crescita radiocentrica permette lo




**1:** Antonio Lafrery, *Pianta prospettica di Milano*, 1573 [Milano, Civica raccolta delle stampe Achille Bertarelli].

sviluppo di ampi settori trapezoidali nati dall'intersecarsi della doppia circolarità con le grandi strade di entrata e uscita verso le porte; la prospettiva assonometrica permette di osservare con chiarezza la connessione tra i grandi canali d'ingresso e la cerchia interna, e la mutilazione attuata dai bastioni del laghetto di Sant'Eustorgio, la quale obbligò a ripensare il tratto di congiunzione tra il naviglio Grande e la cerchia con la costruzione della nuova via Vallone e di un nuovo laghetto, la Darsena, in cui fare confluire la deviazione dell'Olona lungo il piede delle mura.

Nella seconda metà del Settecento, Giorgio Giulini compila una mappa topografica rappresentante la ricostruzione della Milano medievale, con unico e ovvio riferimento la mappa disegnata da anonimo sulla descrizione di Galvano Fiamma dell'inizio del Trecento. Giulini evidenzia il corso dell'Olona, del Nirone, del Seveso, della Vettabbia e del Ticinello e la centralità della cerchia interna. Questa ricostruzione planimetrica ha il pregio di considerare e rappresentare la città evidenziandone la dimensione storica. Essa non vuole restituire la reale configurazione della città in un momento specifico, ma rappresentare, in una visione d'insieme cronologica, la città medievale e la sua evoluzione successiva fino al primo Quattrocento, intento testimoniato dai tratteggi sulle mura spagnole e sulle fortificazioni del Castello.

Spostandoci dalla rappresentazione cartografica all'illustrazione, al 1750 risalgono le *Vedute di Milano*, 88 tavole incise all'acquaforte realizzate da Marc'Antonio Dal Re. Egli

dedica alcuni quadri alla rappresentazione dei più significativi edifici privati sorti sulla sponda del naviglio interno, la quale può darci una misura dell'importanza che l'affaccio sul canale avesse per le famiglie nobiliari: essi sono, oltre alla ca' Granda ed al Collegio Elvetico, Palazzo Trivulzio, Palazzo Sormani e Palazzo Visconti di Modrone, che Dal Re rappresenta evidenziando la passerella mobile che serviva da collegamento per la strada alzaia; tali lavori sono utili per comprendere l'utilizzo delle due rive del naviglio: su quella interna i palazzi avevano una connessione diretta con l'acqua, mentre la riva interna manteneva lo spazio per una strada di passeggio e per il traino controcorrente delle imbarcazioni da terra.

Durante l'Ottocento Milano diventa soggetto prediletto del cosiddetto *vedutismo urbano*, la cui tradizione in ambito milanese e lombardo inizia con Bellotto e Aspari a fine Settecento e viene proseguita nei successivi cinquant'anni da pittori come Giovanni Migliara, Giuseppe Canella, Angelo Inganni.

Migliara fu strettamente connesso al vedutismo di stampo veneziano, secondo la cui tradizione si cimentò nella tematica dei *capricci*, filtrandola attraverso un'impostazione scenografica appresa da Gaspare Galliari; al tema dell'acqua, trattato con attenzione al



**2:** Angelo Inganni, *Veduta presa sul ponte di Porta Orientale con neve cadente*, 1850 [Milano, Collezione Intesa Sanpaolo].

dato di costume e rilevando con rigore documentaristico gli elementi architettonici e decorativi, si dedicherà anche durante la permanenza milanese, licenziando capolavori come *Il ponte del Trofeo a Porta Ticinese*.

Sintesi dell'accuratezza documentaristica di Migliara e dell'audacia di Canella, è l'opera di Angelo Inganni, destinato a una fama europea ed artefice di un'iconografia della città «destinata a diventare assai più paradigmatica e popolare di quella dei suoi predecessori ed epigoni» [Mazzocca, 1998]. Famoso per le sue splendide vedute della piazza del Duomo, rappresentata per celebrare un angolo della vecchia Milano destinato a sparire, e la vasta gamma sociale che in esso svolgeva le sue attività, in una fusione tra vedutismo urbano e pittura di genere, Inganni si cimentò anche in alcune vedute che avessero il naviglio come soggetto; deciso a inserirsi da concorrente in una scena pittorica che vedeva come protagonisti Migliara e Canella, con l'intento di raggiungere, sintetizzare e superare i maestri, egli realizza, tra gli altri, *Veduta presa sul ponte di Porta Orientale con neve cadente* nel 1850: in questo dipinto l'Inganni, forte di una tecnica che gli permise fin dai suoi esordi braidensi di restituire "verissimamente" il dato naturalistico, riprende il tratto della cerchia che dall'incrocio con il Corso di Porta Orientale, si dirige verso il Castello Sforzesco; oltre alla conca in primo piano, sulla sponda esterna si possono notare il palazzo che a inizio del Novecento ospiterà la dimora di Filippo Tomaso Marinetti, mentre sullo sfondo la chiesa di San Bartolomeo, distrutta nel 1864 per aprire Corso Principe Umberto, l'attuale via Turati.
Ultimi cantori della Cerchia del Naviglio furono, a inizio Novecento, Arturo Ferrari e Arnaldo Chierichetti: ritraendo, in pittura e in fotografia, una città che sta inesorabilmente scomparendo, essi hanno come scopo dichiarato quello di perpetuare la memoria della vecchia anima milanese nel momento in cui la copertura della cerchia è diventata una certezza; Arturo Ferrari, cresciuto artisticamente nello studio di Gerolamo Induno, il quale lo incaricò di mantenere viva «l'onesta lanterna casalinga della grande tradizione lombarda» [Cesura 1980] e fatalmente coinvolto nelle polemiche che a inizio Novecento riguardarono passatisti e futuristi, descrisse Milano con una sistematicità sconosciuta ai suoi preecessori, guardando a essa attraverso una lente "sentimentale" che il pittore tentò di coniugare con la descrizione oggettiva dei luoghi ritratti: alla mappatura "poetica" della Milano di Ferrari, appartengono *Il naviglio di viarenna* e *Inverno (via Francesco Sforza)*, marcia di soldatini che dalla Ca' Granda si dirigono verso il ponte di Porta Romana, su cui si intravede l'ombra di San Giovanni Nepomuceno.

Laddove nelle opere del Ferrari la vena lirica e la descrizione "scientifica" si contendono lo spazio della tela, il mezzo fotografico permette ad Arnaldo Chierichetti di mantenere un equilibrio perfetto tra i due aspetti dell'immagine; agli interrogativi riguardanti il taglio e l'intento dell'autore nel guardare al naviglio, resi comprensibili dalla stessa natura, imparziale, del mezzo fotografico, può rispondere la cronologia degli scatti; a partire dal piano regolatore del 1912, Milano entra nell'epoca dei grandi sventramenti, dei quali forse il "piccone risanatore fascista" rappresenterà in seguito solo una naturale continuazione: e, in continuità con una letteratura che, con De Marchi, Romussi, e poi



**3:** Arturo Ferrari, *Il naviglio di Viarenna*, 1894 [Milano, Collezione Intesa Sanpaolo].

Gadda, Savinio e Cima, parlava di insensibilità e di rinuncia della memoria storica, è proprio guardando alle foto del naviglio di Chierichetti che comprendiamo la sua scelta di campo ed il suo stato d'animo: scattare una serie di fotografie che riprendessero nel dettaglio la quasi totalità dei cinque chilometri della cerchia interna e della loro soppressione, in quello specifico e fatale biennio 1928-29, significava voler fissare nella memoria ciò che stava scomparendo per sempre; Chierichetti ci riconsegna l'immagine della città lavoratrice e commerciale nelle immagini degli operai sulla Conca di Viarenna e dei barcaioli sul tratto dietro l'Ospedale Maggiore, di quella delle *sciostre* di Via Santa Sofia, della Milano del passeggio cittadino sulla via Vallone, oltre ad alcuni affascianti e scatti "metafisici" che, ricordandoci la Parigi di Eugène Atget, mostrano il Naviglio "sospeso" nella totale assenza umana.

## Bibliografia

AVERLINO A. detto FILARETE (1972) *Trattato di Architettura*, a cura di A. M. Finoli e L. Grassi, Milano, Il Poligrafo.

*Naviglio & Duomo. La conca del Naviglio* (1986), a cura dell'Associazione Amici dei Navigli, Milano, Comune di Milano, Ripartizione cultura.

*Il naviglio di Milano e gli antichi canali lombardi* (1977), a cura di G. C. Bascapè, Milano, Cisalpino-Goliardica.

*Arturo Ferrari pittore* (1980), a cura di G. Cesura, Milano, Cavallotti Editori.

*Milano città d'acqua* (2015), a cura di S. Galli, Milano, Spirale d'Idee.

*Milano tra le due guerre. Alla scoperta della città dei navigli attraverso le fotografie di Arnaldo Chierichetti* (2013), a cura di S. Galli, Milano, Silvana Editoriale.

GIULINI, G. (1760). *Memorie spettanti alla Storia, al Governo, e alla descrizione della città e campagna di Milano ne' secoli bassi/raccolte ed esaminate dal conte Giorgio Giulini*, Milano, Cisalpino-Goliardica.

MALARA, E. (2012). *Il naviglio di Milano*, Milano, Hoepli

*Angelo Inganni 1807-1880. Un pittore bresciano nella Milano Romantica* (1998), a cura di F. Mazzocca, Milano, Skira.

*Da Canova a Boccioni. Le collezioni della Fondazione Cariplo e di Intesa Sanpaolo* (2011), a cura di F. Mazzocca, Milano, Skira.

# MEMORIA E RISCOPERTA DI UN FIUME PERDUTO: IL CASO DELL'ILISSO AD ATENE

Antonia Di Tuccio

*Abstract*

*This paper aims to analyse the relationship between the Ilissos river and the city of Athens from a diachronic perspective, from antiquity, when its banks hosted many religious and work activities, to the mid-20th century, when it was channeled in large ducts under modern streets. Finally, its impact on contemporaneity will be examined through the analysis of a series of projects seeking to recover its memory.*

*Keywords*

*Ilissos; Athens; Design fluvial areas*

## Introduzione

Il problema della carenza d'acqua nella città di Atene, di natura endemica in molte regioni mediterranee caratterizzate da climi caldi e secchi [Voudouris 2012, 78], era ben noto già agli antichi: Eraclide Critico la descriveva infatti come una città interamente secca e mal rifornita d'acqua [Heraclid. *FGrHist* 2022, 1.1][1], Plutarco come priva di laghi, di abbondanti sorgenti e fiumi perenni (ποταμοῖς ἀεννάοις), definizione quest'ultima del tutto adatta ai tre principali torrenti ateniesi, il Cefiso, l'Ilisso e l'Eridano, la cui caratteristica precipua era proprio l'assenza di un flusso continuo [Plu. *Sol*. 23]. Nonostante ciò, l'Ilisso doveva rivestire una certa importanza nell'immaginario collettivo degli antichi se Platone lo riteneva, assieme all'Eridano, uno dei limiti geografici della sua immaginaria città delle origini [Pl. *Criti*. 112a] e se ancora il retore Enea di Gaza lo considerava il principale fiume di Atene come il Nilo lo era per l'Egitto [Aen.Gaz. *Thphr*. 2.6]. Esso nasceva con due rami dalle pendici nord-occidentali del monte Imetto e lambiva la *polis* a sud-est per poi immettersi, insieme al Cefiso, nella baia del Falero. Attualmente nulla resta dell'antico torrente, incanalato in condotti sotto i percorsi delle moderne leoff. Vas. Konstantinou, Arditou e Kallirrhois; l'unico breve settore ancora visibile si trova all'altezza dell'*Olympieion*, davanti alla chiesa di Hag. Fotini.

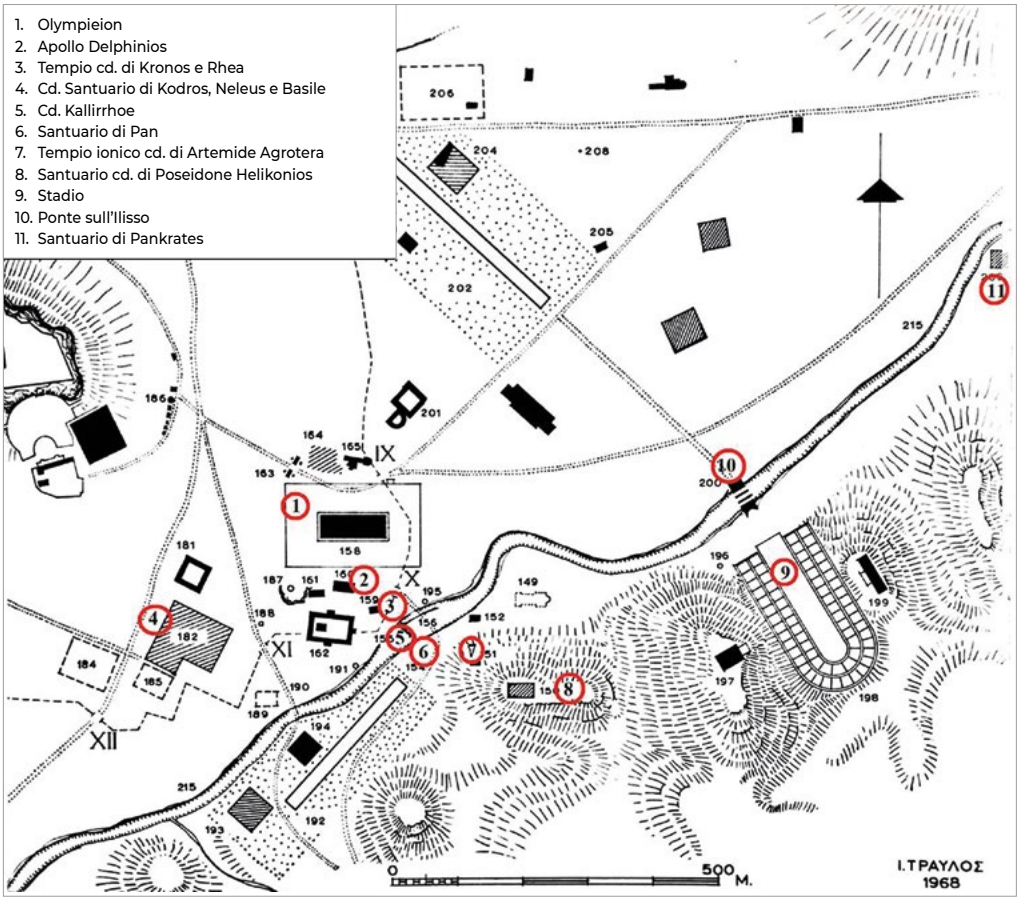
[1] Nel testo le fonti antiche sono abbreviate secondo i sistemi del Liddell-Scott (*Greek-English Lexicon*) e del *Thesaurus Linguae Latinae.*

© Aisu International 2020

## L'Ilisso nell'antichità tra spazio sacro, luogo di lavoro e area residenziale

L'importanza attribuita all'Ilisso dagli antichi si può facilmente spiegare con la poliedrica attività che animava le sue sponde. Essa è riconducibile a tre principali aspetti: quello cultuale, quello economico-produttivo e quello residenziale. La connotazione più marcata dell'area è senz'altro la prima, stando a quanto si evince dalle evidenze letterarie. Tanto la tradizione attidografica ed eortologica quanto quella tucididea tramandano infatti, nell'ambito di un antichissimo bipolarismo Acropoli-Ilisso, l'immagine di un'area costellata di luoghi di culto, a partire da una fase cronologica anteriore al sinecismo teseico, quando la rocca e la zona volta verso Noto, fino al fiume, costituivano il nucleo originario della città. I culti ivi attestati, stando alla testimonianza dello storico ateniese, erano quelli di Zeus *Olympios*, Apollo *Pythios*, Ghe e Dioniso *en Limnais* [Th. 2.15.3-6]. È tuttavia Platone nel *Fedro* a offrire il più completo e celebre quadro della valle in epoca classica: quello di un *locus amoenus* rigeneratore, caratterizzato da una natura rigogliosa e ricca di presenze divine. In particolare, nel punto di attraversamento del fiume verso il sobborgo di *Agra* c'era un *bomos* di Borea, nel luogo in cui secondo la tradizione il dio aveva rapito Orizia; sulla sponda sinistra invece si potevano scorgere varie figurine votive e statue connesse al culto delle ninfe e al dio fluviale Acheloo, venerati nel luogo insieme a Pan [Pl. *Phdr*. 229b-c; 230b-c].

La connotazione silvestre delle divinità che popolavano la sponda sinistra del fiume è confermata dalla testimonianza di Pausania che qui colloca il sopracitato sobborgo di *Agra*, toponimo che i commentatori antichi connettevano alle caratteristiche fisiche del sito (*agrios*: selvaggio) e che probabilmente deriva dall'epiclesi della dea Artemide, venerata in uno *hieron* locale come *Agrotera*, «cacciatrice» [Paus. 1.19.6]. Sempre ad *Agra* le fonti collocano il culto di Poseidone *Helikonios*, quello di Ilizia, della frigia Madre degli Dei [Clidem. *FGrHist* 323 F1], le cui iniziazioni prevedevano abluzioni nell'Ilisso [Polyaen. 5.17.1] e lo ctonio Zeus *Meilichios* [*SEG* 21.541.37-43]. Una serie di toponimi parlanti connessi alle caratteristiche fisiche dei luoghi è ravvisabile anche lungo la sponda destra del fiume. Qui, infatti, Pausania ricorda i *Kepoi*, i «Giardini», dov'erano il santuario e la statua di Afrodite *Ourania* [Paus. 1.19.4]. Le già citate *limnai,* le «paludi», indicavano probabilmente un'area di impaludamento del corso d'acqua in cui si trovava uno *hieron* di Dioniso [Th. 2.15.4]. Le altre divinità venerate lungo la sponda settentrionale del fiume erano Apollo *Delphinios* [Paus. 1.19.1] e i titani Kronos e Rhea [Paus. 1.18.7]. Le Muse, infine, erano venerate con l'epiclesi locativa di *Ilisiades* [Paus. 1.19.5]. Assieme alle testimonianze letterarie, le evidenze archeologiche, invero limitate, concorrono a configurare marcatamente l'area come luogo sacro ricco di presenze divine connesse alle caratteristiche fisiche dei luoghi e spesso venerate in santuari ipetri privi di strutture monumentali. Vanno ricordati in tal senso, lungo la sponda sinistra del fiume, la grotta di Pan e lo *hieron* di *Pankrates*. La prima è una grotticella naturale sulla cui facciata Rodenwaldt, nel 1911, ha rinvenuto un rilievo rupestre di V secolo a.C. raffigurante Pan con *syrinx* e *lagobolon* [Marchiandi, Mercuri in Greco, *et alii* 2011, 485-486]. Il secondo, scoperto da Miliadis nel 1953-1954 durante i lavori di canalizzazione




**1:** Travlos, Pianta della Valle dell'Ilisso, 1968 [rielaborazione Autore da Travlos 1971, 291, fig. 379].

e copertura del fiume, si trova più a monte ed è una corte ipetra a pianta trapezoidale aperta a nord sull'Iisso e sacra a *Pankrates,* divinità ctonia assimilabile ad Eracle o a Plutone [Marchiandi, Privitera in Greco, *et alii* 2011, 501-503].

Se tuttavia la presenza di un numero così elevato di *hiera* connota marcatamente l'area dal punto di vista cultuale (Fig. 1), una serie di testimonianze epigrafiche, offrendo uno spaccato delle attività economico-produttive che si svolgevano lungo il fiume, consente di qualificarla anche come luogo di lavoro. Si tratta di documenti di varia tipologia che, fornendo informazioni sull'attività economica dei santuari, ne offrono l'immagine inedita di soggetti economici detentori di ingenti patrimoni immobiliari da concedere in affitto. In particolare, Artemide *Agrotera* figura in un contratto di locazione come proprietaria di una casa [*Agora* XIX L6. 90-92], Kodros, Neleus e Basile, anch'essi venerati nella valle, come titolari di un terreno in grado di ospitare la piantagione di ben 200 olivi [*IG* I$^3$ 84] [Marchiandi in Greco 2011, 384]. Dalla menzione di *kepoi* (orti), nel primo di questi due documenti, è inoltre possibile ricavare una testimonianza indiretta di

uno sfruttamento agricolo delle rive del fiume. Di particolare interesse è tuttavia un'altra iscrizione, *IG* I$^3$ 257, che fa luce su un'attività lavorativa strettamente connessa alle acque dell'Ilisso: quella della concia delle pelli. Essa tramanda una *lex sacra*, risalente alla seconda metà del V secolo a.C., che prescriveva ai conciatori tre divieti: quello di immergere le pelli nell'Ilisso a monte del *temenos* di Eracle, quello di svolgere attività di concia e quello di gettare scarti nel fiume, presumibilmente per non danneggiare le cerimonie religiose che si svolgevano nell'area [Fabiani 2018]. Altra testimonianza della presenza di uno dei cosiddetti mestieri fluviali è un rilievo votivo della metà del IV a.C. dedicato alle Ninfe e a tutti gli Dei da un gruppo di lavandai. Esso prova che anche questi ultimi svolgevano la loro attività lungo le sponde dell'Ilisso. Queste testimonianze, benché quantitativamente limitate rispetto a quelle afferenti alla sfera cultuale, si rivelano comunque di fondamentale importanza, in quanto offrono un chiaro quadro della funzione economica dei santuari, nonché delle attività lavorative che in antico si svolgevano lungo il torrente.
La terza connotazione dell'area, quella di carattere residenziale, è infine ricavabile da sporadiche testimonianze letterarie. In epoca classica, il retore Iseo tramanda infatti la notizia della presenza, presso lo *hieron* di Dioniso *en Limnais*, di una casa del valore di 1000 dracme appartenuta a un tale di nome Kiron [Is. 8.35]. In epoca romana, Tito Pomponio, amico di Cicerone, scelse come sede della sua residenza il luogo in cui secondo la tradizione Borea rapì Orizia [Cic. *leg*. 1.1.3]; Luciano ricorda infine, *para ton Ilisson*, la casa di Adamanto [Luc. *Nav*. 13]. I riscontri sul terreno in questo senso sono pressoché nulli; una testimonianza isolata potrebbe essere costituita da un mosaico romano rinvenuto alle pendici nord-est dell'Ardetto, presso la chiesa di Hag. Petros *Stavromenos*, che, contrariamente alla tradizione antiquaria seicentesca che lo connetteva all'*Artemision*, secondo Judeich potrebbe essere appartenuto a una *domus* [Judeich 1931, 416-417].

## L'Ilisso tra l'epoca bizantina e il XX secolo

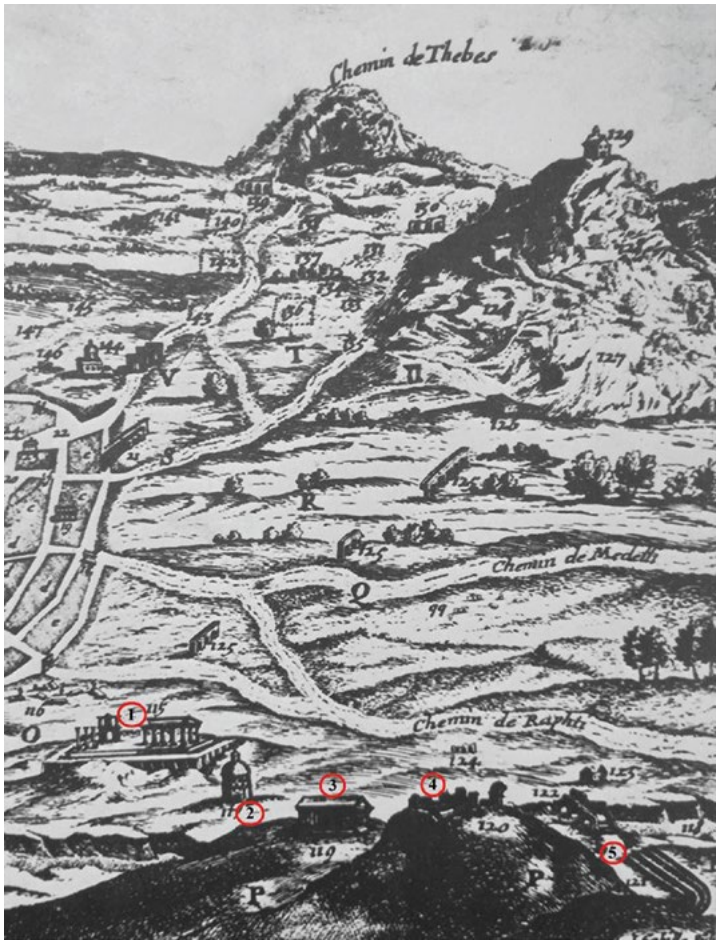
Il minuzioso quadro dell'Ilisso fin qui tratteggiato si pone in netta antitesti con il desolato panorama documentario di epoca bizantina. In generale si pensa che Atene abbia conosciuto una progressiva ri-funzionalizzazione dei principali templi in chiave cristiana, culminata con l'emanazione, nel 435, dell'Editto di Teodosio II, che prevedeva la distruzione dei santuari pagani e la loro purificazione con il *signum crucis*. La propensione ad evitare, nella fase iniziale del processo, il centro della città ha fatto sì che le prime sedi dei nuovi luoghi di culto venissero individuate in aree più marginali, fra cui proprio la valle dell'Ilisso: la Basilica Paleocristiana, sacra al vescovo Leonida e costruita nel V d.C. sull'Isola delle Rane (o *Vatrachonisi*, una piccola isola creatasi in epoca post-antica in corrispondenza di una biforcazione del fiume a ovest dello Stadio), è infatti una delle più antiche chiese ateniesi [Frantz 1965; Živikov 2003].
Quanto alla fase ottomana, la nostra conoscenza dell'area si deve alla tradizione odeporica di XVII-XVIII secolo, che offre una chiara immagine di quelle che ormai erano divenute sporadiche emergenze monumentali di edifici antichi, spesso, come si è detto,

trasformati in chiese e poi del tutto abbandonati. In particolare, sulla sponda destra dell'Ilisso, i viaggiatori ricordano i resti del cd. Palazzo di Adriano (l'attuale *Olympieion*), quelli di un edificio circolare dedicato a Hera e Zeus *Panhellenios*, altrimenti definito santuario delle Muse Ilissidi, e della fonte Kallirrhoe. Sulla sponda sinistra, invece, i resti di un tempio allora identificato con l'*Eleusinion* (oggi *Artemision*) e poi trasformato in chiesa di *Panagia stin Petra*; quelli di un altro edificio identificato con il tempio di Diana Cacciatrice, poi divenuto chiesa di Hag. *Petros Stavromenos*; i resti dello Stadio e del prospiciente ponte sull'Ilisso voluto da Erode Attico, sul quale in epoca anteriore alla dominazione ottomana fu costruita una chiesa o un monastero (Fig. 2) [Fanelli 1707, 313-357; Pococke 1745, 166-167; Chandler 1776, 80-88; Beschi 2002, 350-358].

Tra questi, il monumento che più di tutti ha suscitato l'interesse dei viaggiatori è senz'altro il tempietto ionico anfiprostilo tetrastilo identificato con l'*Eleusinion*, la cui storia di epoca post-classica è esemplificativa della sorte toccata ad altri edifici della zona. Trasformato, secondo il Travlos, prima in chiesa cristiana nel V d.C., poi in chiesa di *Panaghia stin Petra* agli inizi del XVII secolo [Travlos 1971, 113; 116, fig. 156], sappiamo da Stuart e Revett che quest'ultima fu sconsacrata nel 1674 [Picon 1978, 48, n.2] e che tra il 1751-1753, al tempo del soggiorno ateniese dei due inglesi, era ormai totalmente abbandonata [Stuart, Revett 1762, 7]. Nel 1778 fu smantellata per la costruzione delle mura turche di Haseki. Stessa sorte toccò al ponte sull'Ilisso di fronte allo Stadio, sul cui lato occidentale, come già detto, era stato costruito un monastero: l'intero complesso fu abbattuto per la costruzione delle mura di Haseki e il ponte fu raso al livello del fiume nel 1785.

Da questo quadro si può pertanto dedurre che, in epoca post-classica, la connotazione cultuale dell'area continua in parte a sopravvivere attraverso il riuso dei templi greci in chiave cristiana, per poi cominciare progressivamente a perdersi con l'avvento della dominazione ottomana, quando le nuove chiese vengono in un primo momento abbandonate, poi del tutto smantellate, nell'ambito del generale riassetto urbanistico della città.

Quanto al fiume, sempre dalle testimonianze antiquarie sappiamo che esso, tra XVIII e XIX secolo, non doveva essere più di un torrente occasionale: Pococke, infatti, riferisce che al suo tempo era ormai privo di acqua, eccetto nella stagione invernale [Pococke 1745, 167]; circa un secolo dopo Pouqueville lo definisce, assieme al Cefiso, un «debole ruscello» [Pouqueville 1835, 2]. Più interessante in tal senso è però la testimonianza di Chandler il quale, nel 1776, non solo lo descrive come un piccolo torrente secco nella stagione estiva, ma specifica anche che la sua acqua era così cattiva che il bestiame non la beveva quasi mai. Dichiara inoltre di non aver mai visto, durante il suo soggiorno ateniese, il torrente scorrere copiosamente, nemmeno in seguito a una nevicata o a una forte pioggia; egli critica per questo motivo l'immagine falsata dello stesso proposta dai poeti che al contrario ne celebravano la forza [Chandler 1776, 78-79]. Nel 1811 de Chateaubriand riprende la critica di Chandler; il francese tuttavia riabilita parzialmente l'immagine di quelli che definisce «poeti a cui è toccata la sorte di Cassandra», riportando un *fait curieux* riferitogli dal Fauvel: cioè che le contadine albanesi, quando volevano lavare la biancheria, erano solite far fuoriuscire tutta l'acqua di cui avevano bisogno scavando nel letto del fiume, a quel tempo ricoperto di sassi e ghiaia delle montagne




1. Cd. Palazzo di Adriano (attuale Olympieion)
2. Cd. Santuario delle Muse Ilissidi
3. Eleusinion (attuale Artemision)
4. Artemision (attuale Tempio cd. di Poseidone Helikonios)
5. Stadio e Ponte sull'Ilisso

**2:** J. Guillet, I monumenti dell'area dell'Ilisso. Particolare della mappa di, 1675 [rielaborazione Autore da Bowie, Thimme 1971, 26-28].

vicine [de Chateaubriand 1811, 209-211]. La notizia è per noi di particolare interesse, in quanto testimonianza della sopravvivenza, nel XIX secolo, di una delle molteplici attività che in antico si svolgevano lungo le sponde del fiume: quella dei lavandai. Se dunque dal punto di vista cultuale la storia della valle dell'Ilisso segue una parabola discendente, la documentazione relativa alla qualificazione lavorativa dell'area, benché fortemente lacunosa sia in epoca antica che moderna, consente al contrario di tracciare un sottilissimo *file rouge* che si estende almeno dal IV a.C. al XIX secolo: da quando cioè un gruppo di lavandai offre un rilievo votivo alle Ninfe a quando, oltre venti secoli dopo, le contadine albanesi, per lavare la biancheria, cercano l'acqua di un torrente ormai ricoperto di sabbia.

L'ultima delle tre connotazioni dell'area individuate in età antica, quella residenziale, a partire alla fine del XIX secolo comincia progressivamente ad imporsi su tutte le altre. La graduale copertura del torrente comincia dopo la devastante alluvione del 1897

che aveva causato l'immersione di *Vatrachonisi*; già in precedenza tuttavia, e fino agli anni '20 del XX secolo, le sponde del fiume erano state sistematicamente sfruttate dalla Municipalità di Atene come fonte di approvvigionamento di materiale da costruzione per le moderne strade della capitale. Questa pratica aveva causato gravi problemi nelle aree circostanti, rendendole vulnerabili alle inondazioni e inclini a trattenere acque stagnanti. Pertanto, sia per risolvere il problema dell'inquinamento e ridurre i rischi epidemiologici che per far fronte alla crescita demografica, alla fine degli anni '30 per volontà di Ioannis Metaxas si dà inizio ai lavori di canalizzazione e di copertura del tratto urbano del torrente [Biris 1996, 326-327]. Le antiche rovine care alla tradizione odeporica vengono pertanto letteralmente sepolte sotto le nuove strade, principalmente nell'attuale quartiere residenziale di Mets.

## La memoria dell'Ilisso sulla contemporaneità

Sulla scia della spiccata tendenza degli ultimi anni a favorire progetti ecosostenibili, i lavori di canalizzazione e copertura dell'Ilisso, un tempo ritenuti un importante programma infrastrutturale, indice di modernità e progresso, sono stati considerati da qualcuno un vero e proprio crimine contro la città. In tale clima di rinnovato interesse per l'identità storico-culturale e ambientale di Atene, sono state avanzate una serie di proposte finalizzate, da una parte, a recuperare il ricordo dell'antico torrente e dei pochi resti archeologici ancora visibili nell'area, dall'altra, a valorizzare l'ambiente tutelando le risorse naturali. In particolare, è da segnalare l'iniziativa promossa dagli abitanti del quartiere di Mets, i quali da anni si attivano per garantire la protezione dei resti del tempio cd. di Artemide *Agrotera* e per favorirne l'apertura al pubblico: dopo i più recenti scavi condotti nel sito tra il 2010 e il 2015, dai quali sono emerse le fondazioni di un secondo tempio attribuito a Zeus *Meilichios*, i cittadini si sono opposti tenacemente alla volontà dell'Eforia di concedere il permesso di costruire in un'area da tempo in attesa dell'espropriazione per interesse archeologico.
Più di recente, in seguito alla chiusura per danni strutturali della tranvia che passava su un tratto di fiume coperto (Fig. 3), la società *Athens Anaplasis* ha suggerito di deviare la linea e riportare alla luce il fiume Ilisso. Il nuovo percorso del tram invece di procedere lungo leoff. Arditou, Vas. Olgas e Vas. Amalias, attraverserebbe leof. Andreas Siggrou a nord dell'*Olympieion*, per poi immettersi direttamente in leof. Vas. Amalias fino a Piazza Syntagma. L'intento è quello di istituire un parco fluviale che metta in connessione, attraverso un percorso di 1.2 km, il sito archeologico dell'*Olympieion* con il Museo Nazionale di Arte Contemporanea, creando un passaggio pedonale tra due importanti attrazioni turistiche. È bene inoltre ricordare che per la realizzazione della facciata di quest'ultimo, rivolta verso leof. Kallirrhois, dove un tempo scorreva l'Ilisso, gli architetti si sono ispirati proprio al letto del fiume: costituita da una lastra continua di marmo grezzo su un basamento di calcestruzzo lavorato, essa vuole infatti riproporre la sezione del fiume che «riemerge da suolo ed è sospesa come un'enorme tenda, delle quali pieghe si nascondono gli spazi espositivi del museo» [Bravaglieri 2018, 54]. Benché attraente, alcune criticità del progetto di *Athens Anaplasis* sono state messe in luce di recente da



**3:** Il fiume Ilisso sotto la linea tramviaria [Fotografia di Christian Sinibaldi / The Guardian].

Kostis Chatzimichalis sul quotidiano efsyn.gr: in primo luogo, la scarsa entità del torrente, poco più che un affluente del più ampio Cefiso, richiederebbe, per un suo funzionale recupero, il difficoltoso ripristino di tutti i rami dell'originaria rete idrografica, ormai interamente sepolti sotto il fitto tessuto residenziale; inoltre, per il nuovo percorso della linea tranviaria si dovrebbe recuperare l'originario progetto respinto nel 2002 per l'impatto negativo che le vibrazioni dei tram avrebbero avuto su altri due importanti monumenti: l'Arco di Adriano e l'*Olympieon*; infine, come era già chiaro agli antichi, non esistono per l'Ilisso i presupposti che in altri contesti (Sheffield, Zurigo, New York e Seoul) hanno favorito la pratica del *daylighting urban rivers*, primo fra tutti il rifornimento costante di acqua.

## Conclusioni

Dall'analisi diacronica dell'evoluzione del rapporto tra Atene e l'Ilisso è possibile concludere che il fiume ha fortemente condizionato lo sviluppo urbano della città. La sacralità delle sue acque, conferendo all'area una marcata connotazione cultuale sin dai tempi più antichi, da una parte ne ha impedito per secoli una ristrutturazione in chiave residenziale, dall'altra ha inciso anche sulla sua attività produttiva, come testimoniato dalla *lex sacra* recante il divieto di svolgere attività di concia, la cui azione inquinante avrebbe influenzato negativamente le cerimonie religiose. La naturale scarsa entità del torrente non ha comunque impedito la diffusione delle attività fluviali, che non sono mai del tutto scomparse fino al XIX secolo, come testimoniato dalle evidenze archeologiche ed

antiquarie. La definitiva risistemazione residenziale dell'area si è avuta solo negli anni '20 del secolo scorso, in seguito al decollo del processo di urbanizzazione della capitale greca con l'arrivo dei rifugiati dopo il disastro di Smirne del 1922 [Christoforaki 2017]: il massivo intervento antropico di quegli anni ha infatti determinato la scomparsa del fiume e del ricco patrimonio culturale ad esso connesso. Tuttavia, benché sepolto sotto le strade moderne, le numerose iniziative degli ultimi anni volte a recuperarne la memoria, pur non immuni da criticità, ne sottolineano ancora oggi il carattere identitario.

## Bibliografia

*Agora* XIX (1991). *Inscriptions: Horoi, Poletai Records, Leases of Public Lands* (*The Athenian Agora* 19), a cura di G. V. Lalonde, M. K. Langdon, M. B. Walbank, Princeton, N.J, American School of Classical Studies at Athens.

BESCHI, L (2002). *Una descrizione delle antichità di Atene del 1687*, in «Atti della Accademia Nazionale dei Lincei. Rendiconti» s.9, n.13, pp. 323-372.

BIRIS, K. H. (1996). Αί Ἀθῆναι ἀπὸ τοῦ 19ου εἰς τὸν 20ου αἰῶνα, Καθίδρυμα πολεοδομίας καὶ ἱστορίας τῶν Ἀθηνῶν, Athinai, Melissa.

BOWIE, T., THIMME, D. (1971). *The Carrey drawings of the Parthenon sculpture*, Bloomington, Indiana University Press.

BRAVAGLIERI, S. (2018). *Atene: il nuovo EMST nello storico birrificio Fix*, in «Ananke», n. 84, pp. 54-56.

CHANDLER, R. (1776). *Travels in Greece: or an Account of a Tour Made at the Expense of the Society od Dilettanti*, Oxford, Clarendon Press.

CHRISTOFORAKI, K. (2017). *Urban Metabolism under pressure. Three major Greek cities transforming through 20th century* in Proceedings of the International Conference on Changing Cities III, a cura di A. Gospodini, pp. 2024-35.

DE CHATEAUBRIAND, F.A. (1811). *Itinéraire de Paris a Jérusalem et de Jérusalem a Paris. En allant par la Grèce, et revenant par l'Égypte, la Barbarie et l'Espagne*, 1, Paris, Le Normant.

FABIANI, R. (2018). *La concia delle pelli e le acque dell'Ilisso: osservazioni su un documento normativo a carattere religioso* (IG I$^3$ 257), in «*Hormos*», n.10, pp. 371-406.

FANELLI, F. (1707). *Atene attica descritta da suoi principii fino all'acquisto fatto dall'armi venete nel 1687*, Venezia, appresso Antonio Bortoli.

*FGrHist* (1923-1958). *Die Fragmente der griechischen Historiker*, a cura di F. Jacoby, Leiden, E. J. Brill.

FRANTZ, A. (1965). *From Paganism to Christianity in the Temples of Athens*, in «Dumbarton Oaks Papers», n.19, pp. 185-205.

GRECO, E., MARCHIANDI, D. LONGO, F., MONACO, M.C., DI CESARE, R., MARGINESU, G. (2011). *Topografia di Atene. Sviluppo urbano e monumenti dalle origini al III d.C.* Tomo 2: Colline sud-occidentali - Valle dell'Ilisso, Atene-Paestum, Pandemos.

*IG* I$^3$ (1981). *Inscriptiones Atticae Euclidis anno anteriores: Decreta et tabulae magistratuum. Fasciculus I. Editio tertia*, a cura di D. Lewis, Berlin, G. de Gruyter.

JUDEICH, G. (1931). *Topographie von Athen*, München, Beck.

PICON, C.-A. (1978). *The Ilissos Temple Reconsidered*, in «American Journal of Archaeology» 82, pp. 47-81.

POCOCKE, R. (1745). *A description of the East and some other countries, 2.2 Observations on the islands of the Archipelago, Asia Minor,* Thrace, Greece, and some other parts of Europe, London.

POUQUEVILLE, F.-C.-H-L. (1835). *L'Univers. Histoire et Description de tous les Peuples. Grèce*, Paris, F. Didot.

*SEG* 21 (1965). *Supplementum Epigraphicum Graecum*, a cura di A. J. Woodhead, Amsterdam, C. J. Gieben.

STUART, J., REVETT, N. (1762). *The Antiquites of Athens*, 1, London.

TRAVLOS, J. (1971). *Pictorial Dictionary of Ancient Athens*, London, Thames and Hudson.

VOUDOURIS, K. (2012). *Diachronic evolution of water supply in the Eastern Mediterranean, in Evolution of water supply through the millennia*, a cura di N. Angelakis, L.W. Mays, D. Koutsoyiannis, N. Mamassis, pp. 77-89.

ŽIVIKOV, S. (2003). *Christian adaptations in Athens in late antiquity (end of 5th - beginning of 7th century)*, in «Hortus Artium Medievalium», n.9, pp. 213-219.

## *Fonti antiche*

AENEAS GAZAEUS Rhetor, *Theophrastus*.

CICERO, *De legibus*.

CLIDEMUS Historicus.

HERACLIDES Criticus.

ISAEUS Orator.

LUCIANUS Sophista, *Navigium*.

PAUSANIAS Periegeta.

PLATO Philosophus, *Critias; Phaedrus*.

PLUTARCHUS, *Vitae Parallelae: Solon*.

POLYAENUS Historicus.

THUCIDYDES Historicus.

## *Sitografia*

http://www.kathimerini.gr/1010757/gallery/epikairothta/ellada/diadromh-prasinoy-me-fonto-ton-iliso [giugno 2019].

https://www.artemisagrotera.org/?history=1 [giugno 2019].

https://www.efsyn.gr/stiles/apopseis/186835_deyteres-skepseis-gia-anoigma-tis-koitis-toy-ilisoy [ottobre 2019].

https://www.theguardian.com/cities/2019/jun/04/athens-buried-rivers-stream-favoured-by-plato-could-see-light-of-day [ottobre 2019].

# DECLINO PORTUALE. IL RAPPORTO TRA STRUTTURA URBANISTICA E SFRUTTAMENTO DELLA RISORSA IDRICA A ROMA E PISA

Valerio Cianfrocca

*Abstract*

*The following paper is an attempt to illustrate the relationship between Italian cities and their rivers during the Middle Ages. The analysis examines Pisa and Rome's new urban fabric, developed according to the necessities of a new social and economic structure. In this context, rivers lose their role as trade routes and once again are used by the citizenry as sources of sustenance and wealth.*

*Keywords*

*Early Middle Ages crisis; River trade; Local economy*

## Introduzione

Questo studio intende offrire un panorama quanto d'insieme sui due casi riguardanti dell'urbanistica romana e pisana dall'epoca tardoantica all'età bassomedievale.
Le due città di Roma e Pisa sono state oggetto di approfondite indagini archeologiche, e il loro passato urbanistico è stato ampiamente analizzato e dibattuto. Lo stato degli studi è perciò sufficientemente maturo da rendere possibile un confronto tra gli abitati di Pisa e Roma in relazione alle loro risorse idriche, marittime e fluviali.
Roma e Pisa sono le uniche due città italiane situate nella sezione finale di due dei più importanti fiumi della Penisola e poste in stretta relazione economica e urbanistica con il fiume su cui sorgono e, in maniera più o meno indiretta, con il mare.
Nell'arco temporale qui considerato, che dall'inizio del V secolo procede fino al XV, le due città conoscono un'evoluzione molto diversa nel rapporto con le proprie risorse idriche. Due parabole nelle quali si possono comunque individuare i segni di una chiara ascesa e quelli di un evidente declino dell'attività portuale.
L'urbanistica delle due città è stata dunque profondamente influenzata dal rapporto con i fiumi, com'è naturale aspettarsi, ma anche dai mutamenti sociali, politici ed economici che plasmarono questo rapporto.

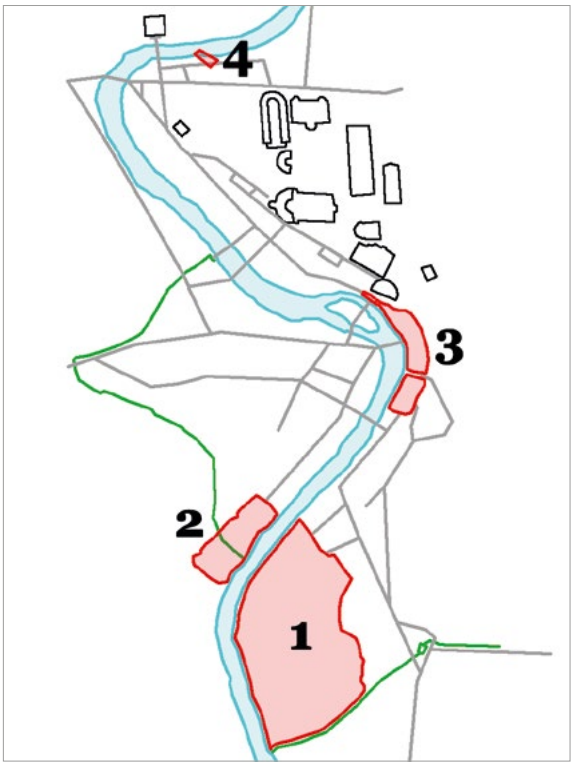
© Aisu International 2020

## La crisi economica e demografica altomedievale

La velleità di una precisa pianificazione politica ed economica in senso propulsivo è una delle cifre caratteristiche dell'ultimo secolo della Tarda Antichità e di tutto l'Alto Medioevo.
Fino all'VIII secolo sono rare, a Roma quanto a Pisa, le iniziative volte a nuove edificazioni, e ciò non deve stupire: il terremoto demografico e commerciale provocato dalle invasioni barbariche preclude non solo la fattibilità, ma anche la necessità di un'espansione urbanistica.
Il calo demografico riduce la popolazione di Roma da oltre un milione di abitanti sotto Marco Aurelio a circa 40.000 intorno al IX secolo. Naturalmente non è solo Roma a essere investita da questo fenomeno. Nello stesso intervallo di tempo, infatti, la popolazione della penisola italiana passa da circa 12 a circa 5 milioni di abitanti. Il declino riguarda anche Pisa e in generale tutte le città italiane, tanto più che la crisi del potere politico porta alla ruralizzazione della popolazione nonché, sia nel caso di Pisa che di Roma, della città stessa [Carocci, Vendittelli, 2001, 71 e seg.].
La crisi altomedievale produce inoltre la contrazione dei traffici commerciali marittimi. A Roma questa contrazione è provocata anche dal declino del sistema annonario, che accompagna e aggrava il calo demografico. A Pisa è proprio la crisi delle rotte commerciali a causare un crollo dell'economia cittadina.

## Il declino dei porti di Roma

La Roma di inizio V secolo è una metropoli dotata di un complesso sistema portuale, vitale per la sua sopravvivenza.
Sulla foce del Tevere si affacciano due importanti impianti portuali: da un lato il porto di Ostia, posto a sud della foce stessa; dall'altro Porto, con il grande bacino di carenaggio di epoca claudiana, costruito nell'Isola Sacra. All'interno delle Mura aureliane, gli scavi hanno rilevato la presenza di quattro istallazioni portuali. Partendo da sud, quello che è l'attuale rione di Testaccio ospitava la più importante infrastruttura portuale urbana, di età traianea, composta da una serie di moli in materiale cementizio a cavallo dell'attuale Ponte Sublicio, progressivamente più distanziati da sud verso nord [Cressedi, 1956, 113 e seg.].
Nell'entroterra di questo attracco si trovava l'*Emporium*, il mercato coperto edificato da M. Emilio Lepido e L. Emilio Paolo e poi riconvertito in un gigantesco complesso di magazzini [Castagnoli, 1980, 35 e seg.]. Moli e magazzini vengono costruiti in epoca imperiale anche sulla riva opposta del Tevere, di fronte a quelli di Testaccio, all'altezza della *Porta Portuensis* delle Mura aureliane.
Un terzo importante attracco, di età repubblicana, era quello antistante il Foro Boario e alla *Porta Flumentana* della cinta muraria repubblicana [Colini, 1980, 43 e seg.].
Il fiume Tevere, all'altezza dell'Isola Tiberina, presenta uno scalino naturale invalicabile per le imbarcazioni. Per questo motivo in epoca romana fu costruito un molo a nord di questo scalino, nell'area prospicente il Mausoleo di Adriano, ma sulla riva opposta del fiume [Castagnoli, 1980, 35 e seg.].




**1:** Il sistema di porti e di attracchi sul fiume Tevere, in relazione agli assi viari romani e ai principali edifici pubblici in funzione in età tardoimperiale. In evidenza: (1) gli *Horrea*, l'*Emporium* e l'infrastruttura portuale di Testaccio; (2) l'area portuale della *Porta Portuensis*; (3) i moli della *Porta Flumentana*, connessi al Foro Boario; (4) il molo antistante il Mausoleo di Adriano [Elaborazione dell'autore].

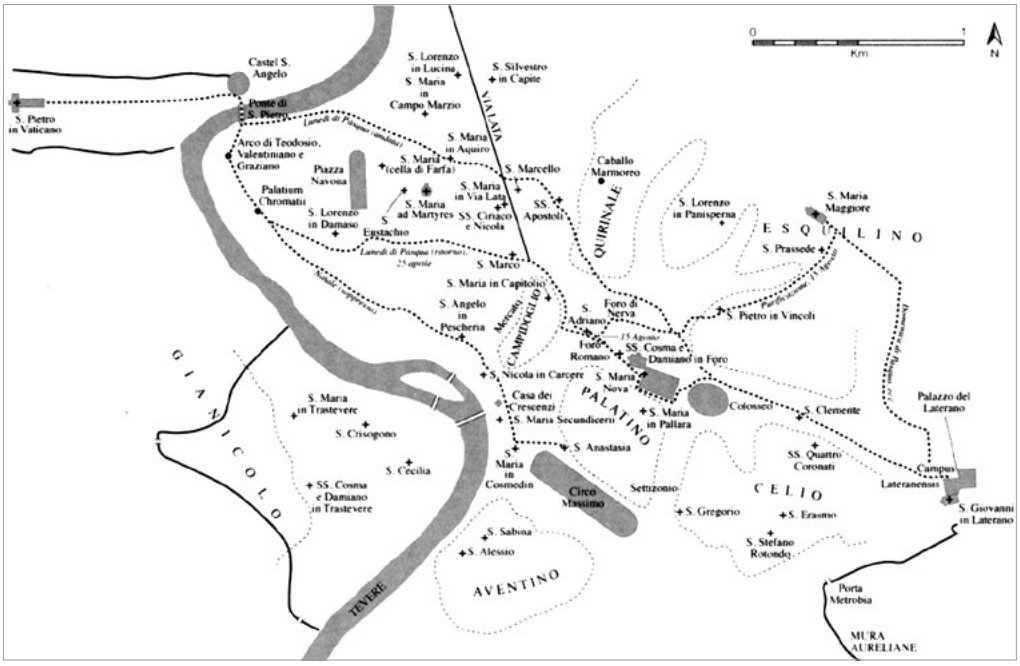
Questo complesso sistema portuale entra in crisi nel V secolo. Ostia riduce drasticamente la propria attività, per essere poi gradualmente abbandonata tra il VI e il VII secolo [Delogu, Paroli, 1993, 92 e seg.]. Il porto, che era diventato in epoca tardo-imperiale il principale scalo per le merci dirette a Roma, viene abbandonato del tutto solo intorno al IX secolo [Delogu, Paroli, 1993, 92 e seg.].
Nello stesso arco temporale declinano anche gli attracchi collocati entro la cinta muraria di Roma. I magazzini dell'*Emporium* vengono man a mano dismessi oppure destinati ad altri utilizzi [Delogu, Paroli, 1993, 68]. Anche il porto connesso al Foro Boario conosce una rapida decadenza, con l'ultimo intervento di restauro attestato nel 425 ad opera del *praefectus urbis* Anicio Acilio Galabrione [Cressedi, 1984, 256].
Nonostante questo quadro di rapido e traumatico declino, l'attività commerciale non si arresta mai del tutto. Nel VII secolo il papato continua a importare via mare una media di circa 50.000 moggi di frumento all'anno, pari al fabbisogno di circa 2.000 abitanti [Delogu, Paroli, 1993, 9].
Siamo ben lontani dalle cifre della Roma imperiale. Tuttavia, le importazioni di frumento sono testimonianza di una città che mantiene un certo potere organizzativo.
Nel IX secolo termina anche la parabola discendente della demografia romana (se si eccettuano gli abbandoni temporanei avvenuti durante la Guerra Greco-Gotica), che tocca allora il suo picco minimo, attestandosi intorno ai 40.000 abitanti, cifra che rimarrà grosso modo invariata fino al XII secolo.

## Il declino del porto di Pisa

Anche il porto di Pisa segue un declino per certi versi paragonabile a quello delle strutture portuali romane, ma con tempistiche diverse.
L'inserimento della città nella rete commerciale bizantina garantisce ancora nel VI uno scambio regolare con la Gallia, la Liguria, Roma e il Sud Italia, ma la sua annessione da parte dei longobardi di Lucca all'inizio del VII secolo fa esaurire rapidamente la possibilità di questi scambi [Menchelli, Rizzo, Capelli, 2013, 1].
Nel declino di Pisa come piazza commerciale gioca un ruolo fondamentale la conformazione stessa del porto. Il porto romano di Pisa sorgeva nella zona antistante l'attuale Piazza dei Miracoli, nei pressi dell'odierna stazione ferroviaria di San Rossore [Sedge, 2013, 43].
Anche in epoca romana, si trattava di una zona distante dal mare e a esso collegata da una serie di canali ricavati nell'ampio acquitrino che separava la città dalla costa. L'assenza di un potere statale in grado di provvedere alla manutenzione di questo complesso e fragile sistema di canali ne provoca il declino, che, nel corso del VI secolo, si sarebbe rivelato irrecuperabile [Gattiglia, 2011, 23].
Alla dominazione longobarda su Pisa si accompagnano un'interruzione apparentemente totale dell'attività commerciale e l'abbandono di buona parte dell'abitato. Per tutto il VII secolo vengono inoltre a mancare le fonti scritte [Menchelli, Rizzo, Capelli, 2013, 1 e seg.], e ciò complica la ricerca delle cause e degli effetti della grave crisi economica e sociale attraversata dalla città.

## I nuovi tessuti urbani in relazione con i fiumi

Il declino delle strutture portuali romane e pisane è dunque conseguenza di un più vasto declino demografico che affonda le proprie radici nelle crisi politiche, militari e sociali che sconvolgono la Penisola tra il V e il VII secolo.
A Roma la manutenzione degli edifici pubblici prosegue fino alla Guerra Greco-Gotica. Il potere centrale gotico e poi bizantino interviene a consolidare l'impianto urbano prodottosi nel V secolo, come attestato dagli scavi della Crypta Balbi [Delogu, Paroli, 21, 23 e seg.].
All'interno delle Mura aureliane tra il V e il VI secolo sorgono i *tuguria*, abitazioni private realizzate con materiali poveri, spesso separate da orti, rovine o terreni incolti.
Il fenomeno doveva già essere avviato quando, in occasione dell'esondazione del Tevere del 791, il *Liber Pontificalis* riferisce che l'acqua era dilagata intorno alla chiesa di S. Marco *per plateas*, cioè attraverso campi aperti [*Liber Pontificalis*, I, 513, par. XCIV].
Un'area lontana dal fiume come quella del Celio, dopo l'abbandono del V-VI secolo, ospitava già nel VII secolo una limitata attività pastorale e separava nettamente l'area di San Giovanni in Laterano dall'abitato del Colosseo [Delogu, Paroli, 1993, 40-43].
Per tutto il Medioevo, le aree urbane prospicenti il corso del Tevere mantengono una densità demografica relativamente elevata. Bisogna infatti tenere conto che durante l'assedio di Vitige del 536, i goti tagliarono tutti gli acquedotti cittadini, costringendo




**2:** I principali assi viari romani nell'XI secolo [in Wickham 2013].

perciò la popolazione ad approvvigionarsi direttamente dalle acque del Tevere [Delogu, Paroli, 1993, 55].

Il degrado delle infrastrutture proseguì per tutto il VI secolo: ne rende testimonianza Gregorio Magno, che nella seconda omelia a Ezechiele lamentò il calo demografico e le condizioni gravemente compromesse degli edifici pubblici e delle infrastrutture cittadine [Gregorio Magno, Hom. Ez. II 6.22-24].

Non deve perciò stupire che le principali opere pubbliche altomedievali, la riconversione del Mausoleo di Adriano in fortezza (inizio IX secolo) e la costruzione delle Mura Leonine (848-852), siano legate alla presenza del fiume Tevere.

I porti fluviali, benché largamente abbandonati, continuano comunque ad accogliere merci, come nel caso degli approvvigionamenti straordinari commissionati da Giustino II, probabilmente nel 575, e poi da papa Gregorio Magno nel 591.

L'elemento commerciale è però solo uno dei fattori che portano al popolamento delle aree limitrofe al fiume. Importante è la collocazione della basilica di San Pietro e la volontà di collegarla direttamente al resto dell'abitato tramite la realizzazione delle Mura Leonine.

Lo studio delle sepolture d'epoca altomedievale può fornire indicazioni sulle aree abitate nella Roma dell'epoca. Salvo eccezioni, le sepolture di questo periodo riguardavano piccoli gruppi di individui, oppure singoli defunti, e non erano troppo distanti da luoghi effettivamente abitati.

Questa ricostruzione dei luoghi delle sepolture altomedievali aiuta a determinare la mappa di un abitato che, già tra il V e il VII secolo, andava contraendosi vistosamente lungo l'ansa del Tevere [Delogu, Paroli, 1993, 55-70].

Anche gli scavi della Crypta Balbi testimoniano una continuità abitativa in quello che è l'attuale Rione Sant'Angelo, pur con radicali trasformazioni urbanistiche e architettoniche [Delogu, Paroli, 1993, 31].
Anche il riutilizzo a scopo residenziale di strutture più antiche nella zona immediatamente attigua alle rive del fiume, come accade per il Teatro di Marcello, per il Portico d'Ottavio o per i magazzini dell'Emporium dell'Aventino e di Testaccio, testimonia una continuità abitativa di queste aree [Delogu, Paroli, 1993, 10].
Se questa continuità avviene in un contesto di drastica riduzione dei commerci, essa si spiega nel rapporto di natura nuova che la popolazione intrattiene con il fiume a partire dal V-VI secolo e che è attestabile anche nel caso pisano.
Anche a Pisa, l'assenza di manutenzione provoca l'abbandono di alcune importanti opere pubbliche di epoca imperiale, ma qui, al contrario di quanto si verifica a Roma, non è attestato il riutilizzo di questi edifici.
La zona dell'anfiteatro e dei cosiddetti Bagni di Nerone (le Terme di Domiziano) viene abbandonata già nel VI secolo. Questo complesso sfruttava per la propria attività l'acqua del fiume Auser. Le terme, che erano alimentate con l'acqua di questo rivo, cadono in rovina e così anche l'anfiteatro e l'abitato circostante [Gattiglia, 2011, 68].
La popolazione si ritira nel quadrilatero delle mura del V secolo, compreso tra il corso dell'Arno a sud, le attuali Via Santa Maria e Via di Borgo Stretto rispettivamente ad ovest e ad est, e Piazza dei Cavalieri a nord [Gattiglia, 2011, 67 e seg.].
L'unica area abitata esterna alla città altomedievale e prossima invece ai confini della città romana è quella dell'*Insula Episcopalis*, posta a nord-est dell'abitato, in un'isola naturale nell'alveo del fiume Auser, non lontano dall'attuale Piazza dei Miracoli [Gattiglia, 2013, 93, 101 e seg.].



**3:** L'ipotetico circuito murario della Pisa altomedievale [in Gattiglia 2013].

Con il porto romano in rovina e con il declino del sistema di canali, la palude avanza dalla costa, arrivando a lambire il centro abitato, come suggerisce il toponimo della chiesa di San Pietro in Palude. La città perciò si contrae e torna a dipendere dalle risorse del proprio territorio, di cui il fiume viene riconosciuto come la principale.
L'indebolimento delle istituzioni politiche e la crisi economica e demografica provocano il declino delle opere pubbliche cittadine, tra le quali naturalmente i bagni pubblici, i cui edifici vengono abbandonati o talvolta riutilizzati con altre finalità, e il sistema fognario.
In questo contesto, il fiume viene ad assumere un ruolo fondamentale nel soddisfare due bisogni. Da un lato, esso viene sfruttato per la pesca. È proprio la pesca a conferire, a Roma, alcuni toponimi come la chiesa di Sant'Angelo in Pescheria (attestata dall'VIII secolo), posta in relazione al mercato del pesce che si svolgeva nel Portico d'Ottavio, e Preta delli Pesci (contrada attestata dal XVI secolo), che si riferisce alle lastre di travertino su cui venivano esposti i pesci [Delogu, Paroli, 31 e seg.].
La stessa usanza sarebbe stata alla base del nome della chiesa di San Martino alla Pietra del Pesce, a Pisa (attestata dal 1066), la cui posizione, nella parte sudorientale della città e quindi distante tanto dal porto che dal mare, fa pensare ad uno sfruttamento della fauna ittica fluviale prima che marina [Delogu, Paroli, 31 e seg.].
In secondo luogo, il fiume costituisce una risorsa indispensabile per l'igiene della popolazione ormai privata dei complessi termali alimentati dai grandi acquedotti romani. In un'epoca di sfruttamento sistematico delle risorse locali, il fiume torna perciò ad assumere, tanto a Roma quanto a Pisa, un ruolo centrale nel sostentamento e il benessere della popolazione, che si avvicina al corso d'acqua, e modella il proprio impianto urbanistico per porsi in relazione diretta con esso.

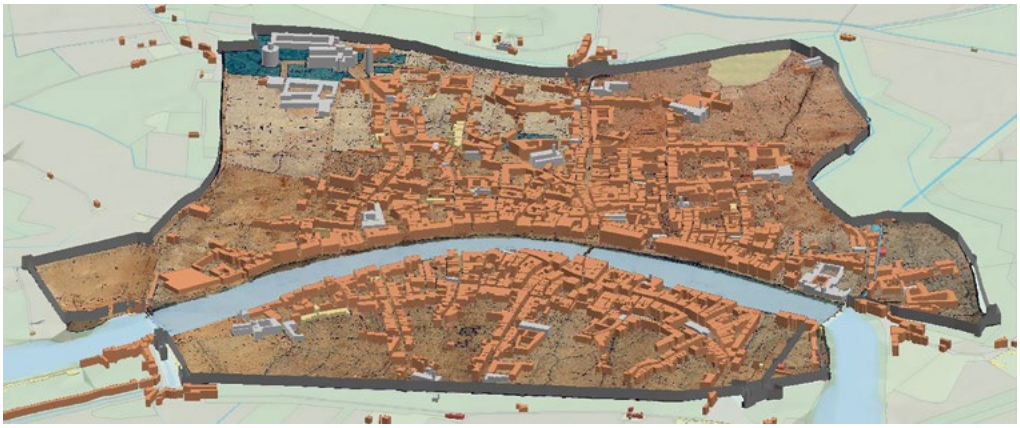
## Il ruolo del fiume nella ripresa bassomedievale

L'analisi delle cause della ripresa economica italiana ed europea dell'XI-XIV secolo esulano dal presente studio.
È tuttavia interessante notare come il fiume rimanga centrale nell'impianto urbanistico dell'espansione cittadina di questo periodo.
A Pisa, a partire dal X-XI secolo, vengono resi navigabili alcuni canali utili alla riattivazione del porto, ancora una volta posto lontano dal mare, entro la cortina di acquitrini che separa la città dalla foce dell'Arno.
In particolare, vengono realizzati o riattivati i canali di drenaggio della Fossa Cuccia, della Fossa Caballaria e della Fossa Salaria, quest'ultima posta a collegamento dell'Arno con il fiume Auser, oggi estinto, e quindi vitale per lo sfruttamento del porto pisano [Gattiglia, 2011, 31].
La città stessa torna ad espandersi e numerose chiese sorgono al di fuori della cinta muraria tardoantica, a partire dall'XI secolo. Ricordiamo in questa sede San Michele in Borgo, attestata dal 1016; sempre nella stessa area vengono fondate San Filippo dei Visconti (1030), San Simone al Parlascio (1039) e San Paolo all'Orto (1086).
Ma è soprattutto l'area a sud dell'Arno, che nell'Alto Medioevo ospita solo il convento di Santa Cristina, a conoscere nello stesso periodo una sorprendente espansione urbana.

Questa zona, nota con il nome longobardo di Chinzica, ovvero "forra" [Arcamone, 1978, 205-246], ospita le chiese di San Paolo a Ripadarno (1032), San Cristoforo (1062), San Martino (1067), San Vittore di Marsiglia (1095), San Sebastiano (1111), San Lorenzo (1127) e San Sepolcro (1138) [Baldassarri, Milanese, 2004, 27 e seg.].
La cinta muraria comunale arriva ad abbracciare l'area urbana a nord dell'Arno tra il 1155 e il 1161, e nei decenni successivi verrà estesa a proteggere anche la Chinzica.
La città arriva quindi a cingere il fiume su entrambe le sponde, sancendo l'importanza che il corso d'acqua costituiva per una città che doveva mantenere uno stretto rapporto con il Tirreno e che ancora nel Basso Medioevo non disponeva di un grande acquedotto indipendente dall'Arno [Gattiglia, 2001, 80 e seg.].
L'Arno e l'Auser, con il complesso sistema di canali che metteva in comunicazione questi due corsi d'acqua tra di loro e con il mare, costituiscono un elemento centrale nel rilancio economico e politico della Pisa bassomedievale.
La ripresa economica e demografica è meno accentuata a Roma rispetto a Pisa, ma anche qui il tessuto urbano continua a mantenere una stretta connessione con il fiume. Le attività mercantili, sostenute soprattutto dalle famiglie baronali, si intensificano ma sono soprattutto legate alla pratica dell'usura piuttosto che al commercio di prodotti finiti o di materie prime.
Il minore peso demografico, la maggiore dipendenza dal contado e la diversa tipologia di speculazione mercantile comportano un diverso sfruttamento del corso del Tevere per scopi commerciali e perciò una stagnazione delle infrastrutture portuali qui presenti.



**4:** La mappa di Pisa e del suo contado elaborate da Leonardo da Vinci nel 1503, che mostra il complesso sistema di canali ancora esistenti intorno alla città che collega l'Arno all'Auser [in *Edizione Nazionale dei Manoscritti e dei Disegni di Leonardo da Vinci* – Il Codice Madrid, 1974].



**5:** La ricostruzione del tracciato murario e cittadino della Pisa bassomedievale e rinascimentale. In verde, le aree adibite ad aiuola, in bianco gli edifici di culto [Immagine elaborata dall'Università di Pisa nel contesto del progetto *MAPPA*].

È solo con il ritorno di Martino V a Roma, nel 1422, al termine della Cattività avignonese, che il commercio fluviale riprende con una certa intensità, sostenendo la nuova fase espansiva che accompagna il rientro dei papi nella sede romana.
I porti di Ripa e di Ripetta giocano a questo punto un ruolo fondamentale nella ricezione delle risorse dirette verso la corte papale e la cittadinanza romana. [Lombardo, 1983].

## Conclusioni

Con questa ricerca abbiamo tentato di delineare un caso di studio formulando un paragone tra Roma e Pisa relativo al rapporto tra il tessuto urbano delle due città e i rispettivi fiumi.
L'analisi della crisi altomedievale consente di esaminare la riconfigurazione delle società urbane in relazione alle risorse del proprio territorio. L'Alto Medioevo è senz'altro un periodo turbolento, sul piano demografico ed economico, per la Penisola Italiana, per quanto la crisi che lo caratterizza si diluisca nell'arco dei secoli IV-IX. Delineare le dinamiche con cui le società urbane reagirono a questa crisi, adattandosi ad uno sfruttamento delle risorse locali, è un interessante spunto di riflessione.
A Roma e a Pisa, la reazione sembra simile. La popolazione si riappropria delle risorse necessarie alla propria sopravvivenza e al proprio benessere. Tra queste risorse, spiccano quelle offerte dai corsi d'acqua.
Tuttavia, le due città, pur partendo da una relazione simile con il proprio fiume (fatte le debite proporzioni), adottano strategie molto diverse per ovviare al declino delle infrastrutture e dei commerci del mondo romano.
Il rapporto tra le città e i propri corsi d'acqua è una delle cifre distintive dell'urbanesimo medievale. Analizzare questa relazione consente di approfondire l'evoluzione politica ed economica di Roma e Pisa in età medievale.

## Bibliografia

ALBERTI, A., BALDASSARRI, M., GATTIGLIA, G. (2006). *Strade e piazze cittadine a Pisa tra Medioevo ed età moderna* in *Tra Città e Contado, viabilità e tecnologia stradale nel Valdarno medievale*, Montopoli in Val d'Arno, Felici Editore.

ARCAMONE, M. G. (1978). *Chinzica: toponimo pisano di origine longobarda*, in «*B*ollettino storico pisano», XLVII, Pisa, Società Sstorica Pisana.

AUGENTI, A. (2010). *Roma tra la Tarda Antichità e il Medioevo: temi e prospettive della ricerca archeologica* in «Reti Medievali», XI.

BALDASSARRI, M., MILANESE, M. (2004). *Archeologia in Chinzica: insediamento e fonti materiali (secoli XI-XIX)*, Pisa, Plus.

BELLI BARSALI, I. (1977). *Sui recenti studi di topografia, urbanistica e architettura medioevale pisana* in «Bollettino storico pisano», XLVI, Pisa, Società storica pisana.

CAROCCI, S., VENDITTELLI, M. (2001). *Società ed economia (1050-1420)* in *Roma medievale*, a cura di A. Vauchez, Roma-Bari, 2001, pp. 71-116.

CASTAGNOLI, F. (1980). *Installazioni portuali a Roma in Memoirs of the American Academy in Rome*, XXXVI, Ann Arbor, University of Michigan Press.

COLINI, A. M. (1980). *Il porto fluviale del Foro Boario di Roma in Memoirs of the American Academy in Rome*, XXXVI, Ann Arbor, University of Michigan Press.

CRESSEDI, G. (1956). *Magazzini fluviali a Via Marmorata in Te Roma Sequor*, Amor di Roma, Roma.

CRESSEDI, G. (1984) *Il Foro Boario e il Velabro*, in «Bollettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma», LXXXIX, Roma.

DELOGU, P., PAROLI, L. (1993). *La storia economica di Roma nell'alto Medioevo alla luce dei recenti scavi archeologici* - Atti del Seminario, Roma, 2-3 aprile 1992, Firenze, All'Insegna del Giglio.

*Liber Pontificalis* (1886). a cura di Duchesne, L., Parigi, Ernest Thorin Editeur.

FRANCESCHI, F., TADDEI, I. (2012). *Le città italiane nel Medioevo: XII-XIV secolo*, Bologna, il Mulino.

*Opere di Gregorio Magno: Omelie su Ezechiele* (1980). a cura di Gandolfo, E., libro secondo.

GATTIGLIA, G. (2011). *Pisa nel Medioevo: Produzione, società, urbanistica: una lettura archeologica*, San Giuliano Terme, Felici Editore.

GATTIGLIA, G. (2013). *Mappa: Pisa medievale: archeologia, analisi spaziali e modelli predittivi*, Roma, Edizioni Nuova Cultura.

LEONARDO DA VINCI (1974). *Codice Madrid I-II*, in *Edizione Nazionale dei Manoscritti e dei Disegni di Leonardo da Vinci,* Firenze, Giunti editore (facsimile).

LOMBARDO, M. L. (1983). *Camera Urbis, dohana minuta urbis, liber introitus 1422*, Roma, Il Centro di Ricerca.

LYNGBY, H. (1954), *Beitrage zur Topographie des Forum-Boarium Gebietes in Rom,* Lund, C.W.K. Gleerup.

MENCHELLI, S., RENZI RIZZO, C., CAPELLI, C. (2001). *Ceramica priva di rivestimento a Pisa nel Medioevo: produzione e commerci*, Firenze, Edizioni all'Insegna del Giglio.

REDI, F. (1989). *Edilizia medievale in Toscana*, Firenze, Edifir.

REDI, F. (1991). *Pisa com'era: archeologia, urbanistica e strutture materiali (secoli V-XIV)*, Napoli, Liguori.

SEDGE, M. H. (2003). *Il porto sepolto di Pisa*, Milano, Pratiche.

VENDITTELLI, M. (2018). *Mercanti-banchieri romani tra XII e XIII secolo: una storia negata*, Roma, Viella.

VIOLANTE, C. (1974). *Tracce documentarie delle mura tardoantiche e altomedievali della città di Pisa: il lato est in Antichità pisane I*, Pisa, Pacini.

WICKHAM, C. (2013). *Roma medievale: crisi e stabilità di una città, 900-1150*, Roma, Viella.

## *Sitografia*

MAPPA project - Metodologie Applicate alla Predittività del. Potenziale Archeologico: http://www.mappaproject.org/sample-page/ [agosto 2019].

# IL CORSO DEL FIUME DETERMINA CASE E SPAZI URBANI: IL TORRENT SA RIERA (PALMA) IN ETÀ MEDIEVALE E MODERNA

Tina Sabater

*Abstract*

*In 1613, the river was diverted outside the city walls. Up until then it had run through the city centre, splitting the old town into two. This article analyses the changes in the medieval houses and urban spaces caused by this diversion based on the historical reconstruction of a block of stately buildings.*

*Keywords*

*Urbanism; Medieval house; Majorca*

## Introduzione

Sa Riera è un torrente tipico del Mediterraneo occidentale, in quanto breve, con una pendenza accentuata e un'elevata capacità di ritenzione delle acque dopo un'intensa precipitazione [Grimalt 1989]. Fino al XVII secolo, attraversava il centro urbano di Palma lungo l'attuale percorso di La Rambla, Plaza del Mercado, Calle Unión, Plaza Juan Carlos I e Paseo del Born, con ponti che collegavano la città alta e quella bassa [Barceló-Rosselló 2006, 402]. Già nel 1303, si cercò di modificare il corso per i problemi di difesa che cagionava nonché per la probabilità di inondazioni [Barceló-Rosselló 2006, 400]. Infatti, le cronache, soprattutto nel XV e nel XVII secolo, riferiscono spesso di inondazioni storiche. Nel 1403 avveniva quella considerata la più catastrofica, durante la quale l'acqua sfondò le mura medievali, inondò la parte inferiore della città, trascinò via gran parte delle abitazioni e causò circa 5000 morti [Campaner 1848]. L'impatto sulla società dell'epoca fu enorme, sia nell'immaginario collettivo come in termini demografici e urbanistici. Finalmente, nel 1613 ebbero inizio i lavori di deviazione [Piferrer-Quadrado 1969, 188]. Da fonti grafiche del XVII secolo (1644 c.) (Fig. 1) emerge che in questa data si era aggiunta una nuova ed estesa area urbana, il Born, toponimo che allude agli spazi dove si tenevano i tornei nella Corona d'Aragona [Barceló-Rosselló 2006, 401].

Sulle rive dell'antico letto di *Sa Riera* si ergevano conventi e palazzi signorili di origine medievale, anche se il loro aspetto attuale e la loro pianificazione urbanistica sono frutto di interventi e ricostruzioni eseguiti nel dal XVII al XIX secolo. Il presente testo ha lo scopo di spiegarne la relazione con l'ambiente circostante durante l'epoca originaria e in seguito alla deviazione del torrente, partendo dallo studio di un isolato di edifici che

© Aisu International 2020




**1:** Piano della Città di Maiorca (c. 1644) [Castillo de Bellver - Ajuntament de Palma].

può essere considerato un prototipo per conoscere il passaggio dalla *Ciutat de Mallorca* medievale alla Palma moderna. I risultati esposti derivano dal progetto di musealizzazione degli spazi medievali di Can Balaguer – l'edificio più importante dell'isolato dal XVIII secolo – a cura di alcuni membri[1] del progetto di ricerca, commissionato dal Comune di Palma. Ai fini dell'obiettivo, partiremo dai dati noti dalla costruzione all'inizio del XVIII secolo fino al risanamento avvenuto tra il 2009 e il 2016 per poi risalire alle origini. Ed è proprio in quest'ultima parte che si concentrano i contributi inediti del testo, nonché i riferimenti e le interpretazioni grazie a cui si potranno trarre conclusioni sulle trasformazioni delle case e, di conseguenza degli aspetti urbanistici fondamentalmente determinati dalla deviazione del Sa Riera.

## Un isolato aperto al nuovo spazio urbano

L'isolato che ospita l'edificio noto come Can Balaguer è attualmente suddiviso in tre grandi immobili. Il primo, noto come Casa del Marqués del Reguer-Rullán, dà sulla Calle de San Jaime, la via principale della parrocchia medievale da cui prende il nome. Si tratta di un edificio catalogato come bene di interesse culturale, dal 1990 sede di una fondazione. Il secondo, un tempo Can Puig del Rellotge, si trova all'angolo tra la Calle de San Jaime e l'attuale Plaza Juan Carlos I. Dal 1984 l'edificio, demolito nel secondo decennio del XX

[1] T. Sabater, M. Cerdà, A. Juan.

secolo, ospita un centro commerciale. Il terzo grande edificio (Fig. 2), con ingresso nell'attuale Calle Unión, dal 1927 fu proprietà del musicista e mecenate Josep Balaguer, che lo lasciò in eredità al Comune di Palma affinché diventasse sede del Circolo delle Belle Arti. Nel 2009 il Comune ne recuperava la gestione e da allora fino al 2016 si è restaurato. In quanto sede di un'esposizione permanente, *La casa posible*, è usato come esempio dell'evoluzione degli interni delle case signorili di Palma durante l'epoca moderna.
La storia della Casa del Marqués de Reguer-Rullán è legata a quella di Can Balaguer fino alla fine del XIX secolo. Nel 1883 fu ricostruita su progetto dell'architetto Bartomeu Ferrà [Pons 1898, 95]. Can Puig des Rellotge [Le Senne 1981, 173; Murray-Pascual 1988, II 330] apparteneva alla famiglia Despuig dal XVII secolo.
La storia dell'edificio, oggi noto come Can Balaguer, in tempi moderni, è stata ricostruita da María José Massot a partire dalla musealizzazione degli spazi recuperati, dopo uno studio iniziale a cura di Murray-Pascual. I contributi di Massot non sono stati pubblicati ma sono inclusi nei testi informativi della mostra, di cui abbiamo potuto approfondire ulteriormente i contenuti tramite l'autrice, che ringraziamo per la sua cortesia. Dalle ricerche documentali è emerso che prima del 1637 il giovane nobile Joan Sanglada Gual aveva acquistato immobili nell'isolato e a fine secolo i rispettivi discendenti iniziarono la costruzione dell'edificio attuale. Massot sottolinea che aveva una forma a "L", morfologia che derivava dal possesso della suddetta Casa del Marqués de Reguer-Rullán, che comunicava da dietro con la casa principale [Murray-Pascual 1988, I 158-159]. Presumiamo che si trattasse ancora della casa medievale più o meno modificata. Nel XVIII secolo i Gual-Sanglada si imparentarono con Francisco Amar de Montaner y Dameto, che ricevette da Filippo V il titolo di Marqués del Reguer nel 1739 [Murray-Pascual 1988, I 158-159). Sempre secondo Massot, alla fine del XIX secolo gli eredi vendettero l'edificio ai Blanes, una nota famiglia borghese, ma mantennero la proprietà dell'edificio nella Calle de San Jaime. Ciò significa che, fino ad allora, Can Balaguer aveva mantenuto un ingresso a ovest nella Calle de San Jaime e quello principale a sud, nell'attuale Calle Unión. Dal 1927, a seguito del nuovo cambio di proprietà, ricevette il nome definitivo.
La grande ristrutturazione avvenuta a fine XVII e XVIII secolo trasformò l'edificio in una grande e tipica casa barocca maiorchina, caratterizzata da un grande cortile centrale



**2:** Can Balaguer (Palma) [Fotografia dell'autrice].



**3:** Can Balaguer (Palma), Cortile [Fotografia dell'autrice].

dietro l'area di ingresso, come punto di luce ed elemento di distribuzione degli spazi, e una monumentale scalinata per accedere al piano nobile. Il cortile (Fig. 3) si distingue per le sue grandi dimensioni e per l'ampia luce degli archi che sostengono colonne in stile classicista, in cui è inserito lo scudo dei Gual-Sanglada ancora senza la corona del marchesato [Murray-Pascual 1988, I 159], il che fa dedurre che i lavori dell'edificio fossero già a buon punto prima del 1739. Alla fine del XIX secolo, i Blanes fecero chiudere tutti gli archi perpendicolari alla Calle Unión per problemi di natura statica e per sfruttare gli spazi ricavati come negozi commerciali [Habsburg 1869-1891, 64-65].
L'intervento realizzato tra il 2009 e il 2016 – necessario visto il degrado dell'immobile – ha rispettato la struttura generale dell'edificio, come risulta a partire dal XVII secolo, conservando gli spazi modificati nel XIX secolo e restaurando tutti gli elementi salvabili. Sono state oggetto di dibattito alcune licenze concesse per adattare l'edificio alla sua funzione attuale e alle presunte esigenze dei visitatori, in particolare la modifica della scala monumentale per poter situare un bar sul mezzanino. D'altro canto, va sottolineata l'eliminazione dei muri degli archi, forse grazie al rinforzo delle colonne, che ha consentito di recuperare l'immagine grandiosa del cortile originario. Il risanamento, presente in due edizioni *della Biennale di Architettura di Venezia* (2014 e 2016), è stato finalista all'edizione dei premi *FAD di Architettura* nel 2016 e ha ricevuto il *Premio di Architettura Guillem Sagrera* nel 2018.

## Un isolato medievale accanto a Sa Riera

Gli studi archeologici svolti hanno rivelato l'esistenza di resti precedenti al XVII secolo. Una prima memoria[2] definisce le diverse fasi storiche dell'edificio. La prima corrisponderebbe al XIV secolo, in base alla scoperta di pitture murali di norma risalenti a tale secolo, dipinte su intonaco fresco mediante una malta composta da calce sulla cassaforma di costruzione. Sono stati anche rinvenuti i resti di una finestra medievale e, nel seminterrato del piano terra, alcuni frammenti di ceramica, datati secondo gli autori della memoria tra il XIV e il XVI secolo. Nel 2009, un secondo rapporto archeologico[3] cita la presenza di una sezione del canale di irrigazione della città sotto l'attuale pavimentazione del cortile, un serbatoio dell'acqua, un pozzo con un arco semicircolare e un grande arco abbassato previsto come punto di accesso dalla Calle de San Jaime.
Il nostro gruppo di ricerca (I+D+i *La casa medieval. Materiales para su estudio en Mallorca*) ha ricostruito gli spazi medievali a partire dalla storia delle proprietà, ritenendo che fosse l'unico modo per conoscerli. Il sistema di lavoro ha tenuto conto di tutte le fonti di informazione disponibili. Consultando la bibliografia e attingendo a fonti archivistiche inedite si sono rivenute informazioni sui proprietari, mentre la documentazione tecnica, lo studio dei resti materiali conservati e l'analisi delle fonti grafiche

[2] R. Pérez Merino et al. (mayo-julio 2000), Palma, Arxiu del Consell de Mallorca (ACM), 11919/2 Exp. 192/2000.

[3] N. Prats, L. Vila, (noviembre 2009), Palma, ACM, 18348/1 Exp. 83/2009).

del XVII secolo hanno consentito di accertare la situazione degli immobili e dei terreni all'interno dello spazio urbano. I dati ottenuti e confrontati hanno portato all'interpretazione qui presentata.

La documentazione copre un periodo che va dal 1449 alla fine del XVI secolo, sebbene fornisca informazioni sullo stato e sull'evoluzione in epoche precedenti. È costituita da cabrei, *talles* o documenti fiscali su imposte dirette, atti di vendita e donazione. Da queste fonti emerge una divisione in diverse proprietà. Alla fine del XV secolo esistevano quattro proprietà principali, mentre all'inizio del XVI secolo si registrava un aumento delle piccole proprietà soggette a pagamento e, al contempo, una concentrazione delle case più grandi nelle mani di un unico proprietario. Si può fare riferimento anche a due vecchie raffigurazioni della *Ciutat de Mallorca*: l'incisione del presbitero Antonio Garau datata 1644 e il dipinto a olio anonimo dello stesso periodo conservato nel castello di Bellver. Tali fonti grafiche illustrano vari aspetti, tra cui la struttura longitudinale delle case che formavano l'isolato, nonché le nuove concentrazioni ed estensioni di proprietà fino a metà del XVII secolo.

Durante il Medioevo, una delle case da considerare fu menzionata per la prima volta nel 1456, in un cabreo del 1507[4]. In tale data, Llàtzer de Lloscos la vendette a Sibila, moglie del cavaliere Jordi de Santjohan. I Lloscos erano procuratori reali a Maiorca dall'inizio del XV secolo e possedevano la baronia di Banyalbufar [GEM 1989-1997, 8 29]. Dei Santjohan si sa che furono consiglieri e giurati del Regno per tutto il XV secolo [GEM, 1989-1997, 15 311]. Sulla base di un secondo documento, ovvero la *talla* del 1478 [Barceló 1988, 225], sappiamo che tale casa apparteneva al cavaliere Pere de Santjohan, figlio di Sibila, e che era la più importante in quanto a volume, valutazione e categoria del proprietario. Questi dati si evincono dalla tipologia dell'imposta applicata – la riscossione si effettuava in base alla stima del patrimonio dell'isolato – e dall'obbligo di pagare l'importo più alto, nove libbre, per i rimanenti proprietari. Di fatto, nel documento l'isolato viene denominato *illa de mossèn Pere de Santjohan*. Pertanto, deduciamo che si tratta della casa in questa sede denominata "A" (Fig. 4).

Dalla stessa fonte fiscale [Barceló 1988, 225] emerge che il secondo proprietario per importanza era Jordi Francesc de Santjohan, il quale doveva pagare quattro libbre (qui denominata casa "B"; Fig. 4). Il terzo era il dottore in legge Lleonard Massanet, che doveva pagare due libbre e dieci *sueldos* (qui denominata casa "C"; Fig. 4). Infine, la moglie del sarto Thomàs Ros doveva versare dieci *sueldos*, il che significa che la sua era la proprietà più modesta (qui denominata casa "D"; Fig. 4).

Ancora una volta si rimanda al cabreo del 1507, in quanto è il documento che permette di confermare le identificazioni proposte per le case, con l'aiuto delle fonti grafiche. Si legge che il figlio di Pere de Santjohan, di nome Jordi Miquel, possedeva una casa nella via principale della parrocchia di San Jaime, che era per metà sotto l'allodio di Sua Maestà il Re e per metà sotto quello del vescovo di Gerona. Si dice che dava sulle vie Calle de San Jaime e Calle del Palmer (ora Calle Serinyà, secondaria e parallela a Calle

[4] Palma, Arxiu del Regne de Mallorca (ARM), PN, G-45, f.428-428v.




**4:** Piano della Città di Maiorca (isolato c. 1644) [Castillo de Bellver - Ajuntament de Palma].

de San Jaime), nonché sulla via trasversale che le univa e le case di Mossèn Pere Ignasi Massanet, figlio di Lleonard. Queste ultime, pertanto, dovevano essere orientate a sud-est e già unificate in una grande casa – Can Puig del Rellotge -– secondo le fonti grafiche del XVII secolo. Il documento specifica anche che la casa di Jordi Miquel de Santjohan aveva una *cambra nova*, vicino alla cucina, che fungeva da cappella il cui valore si stimava fosse di cento libbre. Si stabilisce inoltre che la proprietà, in caso di divisione finalizzata alla vendita, deve essere suddivisa secondo gli allodi, ad eccezione della cappella, spazio che risulta essere stato di proprietà esclusiva del vescovo di Gerona.
Sulla base delle antiche piantine della *Ciutat de Mallorca*, in particolare della pittura a olio, si verifica che la casa A coincide con i limiti stabiliti, salvo il riferimento alla Calle del Palmer, su cui dà solo la casa B. Per spiegare questa apparente incongruenza si può ipotizzare che tra il 1478 e il 1507 fosse già avvenuta l'unione delle due proprietà. A riprova di tale interpretazione, va detto che nel 1501 il cittadino Pere Ignasi Massanet

donava al giovane nobile Jordi Miquel de Santjohan un pezzo di terra a forma di vela latina (ossia, triangolare) sotto l'allodio della Cattedrale di Gerona, adiacente al recinto del proprietario destinatario della cessione e che dava su una via non meglio specificata[5]. Secondo fonti grafiche del XVII secolo, tale descrizione corrisponde allo spazio esistente tra le due case, non solo per il muro che in tale secolo le separava dagli altri spazi, ma anche perché la via deve necessariamente portare alla traversa che collega Calle de San Jaime a Calle del Palmer. Inoltre, una seconda *talla* del 1512 [Barceló 1988, 96] conferma che Jordi Miquel de Santjohan aveva aumentato il suo patrimonio immobiliare, visto il nome dell'isolato (*illa de mossèn Jordi de Santjohan)* e l'importo da versare a titolo di imposta diretta (trentadue libbre). Secondo la *talla* del 1478, l'erede di Jordi Francesc de Santjohan, proprietario della casa B, doveva invece versare solo due libbre. Un cabreo del 1578[6] riferisce l'espansione delle proprietà dei Santjohan. Di fatto, due anni prima, l'isolato appariva citato come «illa de mossèn Jordi Nunis de Santjohan» [Ramis de Aireflor 1914-1915, 176]. In particolare, il nipote ed erede di Jordi de Santjohan figura come proprietario di diverse case nella via principale, secondo la configurazione datata 1507, per cui deduciamo che si tratta delle case "A" e "B", con accesso principale dalla via medievale di San Jaime. Inoltre, si afferma che possiede altre case e un orto, soggetti all'allodio della Cattedrale di Gerona, che danno su Calle del Palmer, dove peraltro si trova il portale, e che confinano su due lati con un terreno a forma di vela latina e con un vicolo o una traversa che porta dalla Calle del Palmer (ora Serinyà) al torrente di Sa Riera.

Il vicolo o traversa menzionato è scomparso con le costruzioni del XVIII secolo. Per quanto riguarda le case e gli orti con cui sono state ampliate le proprietà, deduciamo che corrispondono all'insieme di immobili qui denominato "D". Va sottolineato che conosciamo i nomi dei rispettivi proprietari fino a metà del XV secolo, a partire dal cabreo del 1578 e da un secondo documento incluso nel libro dei cabrei del 1507[7], in cui si registra un atto di vendita del 1478. Significativamente, il più antico – citato nel 1449 – fu un certo Guillem, mercante, membro dei Santjohan. Successivamente, appartenne a diversi artigiani (berrettaio, sarto e organista), categoria sociale che coincide con il prezzo di cinquanta libbre stipulato per la proprietà al momento della vendita nel 1478 e, ovviamente, all'entità volumetrica più piccola dell'edificio evinta dalle fonti grafiche. Di conseguenza, dalle notizie scritte si deduce che per tutto il XVI secolo i Santjohan avevano unificato il nucleo di proprietà che sarebbe passato a Joan Sanglada Gual nel XVII secolo.

Per concludere, occorre tornare ai resti materiali conservati per stabilire le nostre ipotesi al riguardo. Riteniamo che il pozzo appartenesse allo spazio formatosi all'interno dell'isolato. Che l'ampio arco abbassato – attualmente spostato rispetto alla posizione iniziale – vistane la morfologia sia da datare successivamente e che, pur non potendo specificare il suo rapporto originario con gli spazi dell'isolato, non poteva sicuramente

[5] Palma, ARM, PN, G-5, f. 19-19v.

[6] Palma, ARM, PN, G-46, f. 99-100.

[7] Palma, ARM, PN, G-45, f. 421v-422.

comunicare con la Calle de San Jaime, visto il luogo in cui è stato rinvenuto. I resti della finestra trovati durante l'intervento archeologico, secondo la pianta inclusa nella memoria, corrisponderebbero a un lato della casa "B", che si affacciava sul terreno che la separava dalla casa adiacente.
Un altro aspetto da tenere in considerazione è la peculiare altezza delle arcate dell'attuale zona medievale di Can Balaguer (casa "B") superiore al livello della Calle de Serinyà. Ciò dimostra che la casa ha conservato l'accesso originario, nonostante l'unione con la casa principale, e che durante il Medioevo l'antica Calle del Palmer si trovava a un livello superiore rispetto a quello attuale. È possibile che la maggiore altezza delle strade sia stato uno dei mezzi per proteggere le abitazioni dalle inondazioni sulle rive del torrente Sa Riera. Nel XVII secolo l'altezza venne probabilmente abbassata per via del nuovo livellamento delle strade in seguito alla deviazione del corso del torrente.
Una menzione speciale meritano i dipinti murali che hanno consentito di datare lo spazio nel XIV secolo (Fig. 5), per le caratteristiche tecniche e i repertori ornamentali, i più antichi rilevati nell'ambito del progetto di ricerca [Morata-Tugores 2017, 10-11].
Inoltre, la distribuzione dei dipinti murali consente di sapere che la casa disponeva di due piani. Si trovano al piano terra originario, anzitutto nella zona di ingresso (sia sulle pareti che come cornici dei resti degli archi di accesso), spazio poi definito da un soffitto a cassettoni, secondo le indicazioni della memoria archeologica del 2000. Sono altresì presenti nell'adiacente sala posteriore, che riteniamo avesse un'altezza maggiore, poiché lo spazio di transizione tra i dipinti non si trova allo stesso livello dell'area di ingresso.



**5:** Can Balaguer (Palma), Particolate dell'interno della sala medievale [Fotografia dell'autrice].

Infine, la casa aveva un secondo piano, più ampio come di solito previsto per il piano nobile. In tali zone i dipinti sono sparsi sulle pareti con ampie lacune, ma senza interruzioni dovute a ulteriori separazioni tra i piani. Degno di nota è anche un elemento in pietra, con resti di pittura realizzata con ocra rossa, in quella che sarebbe la zona inferiore del piano nobile. A nostro avviso, si tratta dei resti di un *festejador* (tipo di seduta ricavata nel vano interno di alcune finestre) che dava sulla traversa che univa la Calle de San Jaime alla Calle del Palmer (ora Serinyà).
Da tale studio emerge che dall'epoca medievale fino al XVII secolo, la casa più importante della famiglia Santjohan era quella che dava sulla Calle de San Jaime. Tuttavia, essendo stata demolita nel XIX secolo, è nella casa B dove si concentra la maggior parte dei resti medievali. Originariamente la sua entità era relativamente inferiore, perché i suoi portali di accesso davano su una strada secondaria. A partire dalla deviazione di Sa Riera, è chiaro che l'attenzione per la strada medievale cambiò a favore del nuovo spazio urbano e gli ingressi principali delle nuove grandi case non fanno che dimostrarlo. Nel caso di Can Balaguer, l'edificio barocco iniziato alla fine del XVII secolo divenne la casa principale dei nuovi proprietari. Altre case situate nell'antico corso de Sa Riera pensiamo che potrebbero avere un'evoluzione simile, mentre ampi spazi con case demolite dalle inondazioni del 400 sono stati riqualificati, col tempo, con i grandi conventi barocchi di Palma.

## Conclusioni

Esponiamo infine ulteriori considerazioni a nostro avviso applicabili allo studio della materia in altre aree del Mediterraneo.
Nell'antica *Ciutat de Mallorca* furono molte le case con un unico blocco su uno o due piani, come dovevano essere le case che formavano il complesso "D" qui stabilito. Tali immobili acquisirono una forma longitudinale (case "A" e "B") grazie alle risorse economiche dei proprietari che poterono aggiungere vani. Bisognerebbe quindi discutere la generalizzazione del cortile centrale negli edifici signorili medievali.
Gli isolati si formarono a seguito dell'agglomerazione di diversi appezzamenti, case di struttura longitudinale e gruppi di altri edifici di minor volume, lasciando uno spazio intermedio più o meno centrale e libero. Analogamente, le costruzioni si situarono tra altri pezzi di terra e spazi verdi, come recinti, orti e frutteti. In ogni caso, le piantine di case e isolati erano di norma poco regolari e ordinate.
Gli spazi vuoti tra le case si conservarono nonostante l'unificazione delle proprietà. Nel caso di Can Balaguer, abbiamo potuto verificare che le case A e B rimasero separate almeno fino al XVII secolo. Tale aspetto, rilevato nelle fonti grafiche del 1644, trova conferma nello studio documentale[8].

[8] Il presente articolo illustra alcuni materiali elaborati all'interno del progetto di ricerca I+D+i *La casa medieval. Materiales para su estudio en Mallorca* (HAR 2016-77032-P, MINECO/AEI/FEDER, UE).

## Bibliografia

BARCELÓ CRESPÍ, M. (1988). *Ciutat de Mallorca en el trànsit a la modernitat*, Palma, IEB.

BARCELÓ CRESPÍ, M. (2002). *La talla de la Ciutat de Mallorca (1512),* Palma, Edicions UIB.

BARCELÓ CRESPÍ, M., ROSSELLÓ BORDOY, G. (2006), *La ciudad de Mallorca. La vida cotidiana en una ciudad mediterránea medieval*, Palma, Lleonard Muntaner.

CAMPANER Y FUERTES, A. (1881). *Cronicón mayoricense*, Palma, Juan Colomer y Salas.

*Gran Enciclopedia de Mallorca, 22 vol. (1989-1997)*, a cura di Miquel Dolç i Dolç, Palma, Promomallorca ed.

GRIMALT GELABERT, M. (1989). *Las inundaciones históricas de Sa Riera*, in «Treballs de Geografia», 42, pp. 19-26.

HABSBURG LORENA, L. S. (1869-1891). *Dien Balearen*, Leipzig [trad. spagnola 1954. *Las Baleares descritas por la palabra y el dibujo*, Palma, Luís Ripoll].

LE-SENNE, A. (1981). *Canamunt i Canavall. Els conflictes socials a Mallorca en el segle XVII*, Palma, Ed. Moll.

MORATA, J., TUGORES, F. (2017). *Pintures murals a l'àmbit civil a Mallorca (s. XIII-XV). 146 casos i una classificació,* Palma, Proyecto I+D HAR2016-77032-P (MINECO/AEI/FEDER, UE).

MURRAY, D., PASCUAL, A. (1988). *La casa y el tiempo. Interiores señoriales de Palma*, 2 v., Palma, José J. de Olañeta ed.

PONS FÀBREGUES, B. (1897). *Mallorca artística, arqueológica, monumental*, Barcelona, Miguel Parera Librero.

RAMIS DE AIREFLOR Y SUREDA (1914-1915). *Catastro de la Ciudad de Mallorca*, in «Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana», 15, pp. 97-200.

### *Sitografia*

https://canbalaguer.palma.cat/portal/PALMA/balaguer/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/0_122530_1.pdf [aprile 2019].

# TRASFORMAZIONI DELLA VALLE DEL NILO IN BASSA NUBIA NEL XX SECOLO: IL CASO DELLA PRIMA CATERATTA

Bruno Di Gesù

*Abstract*

*The paper focuses on territorial transformations between the Lower Dam of Assuan (1898) and the High Dam (1960), related to mutations of the system composed of river islands and coastal villages. The purpose of the Lower Dam was to produce energy and to open the Mohammed canal, overrunning the barrier of the First Cataract and flooding the Heritage. Thanks to archival and bibliographical sources, the investigation analyses that portion of territory and its features.*

*Keywords*

*Nubia; Aswan Dam; Nile*

## Introduzione

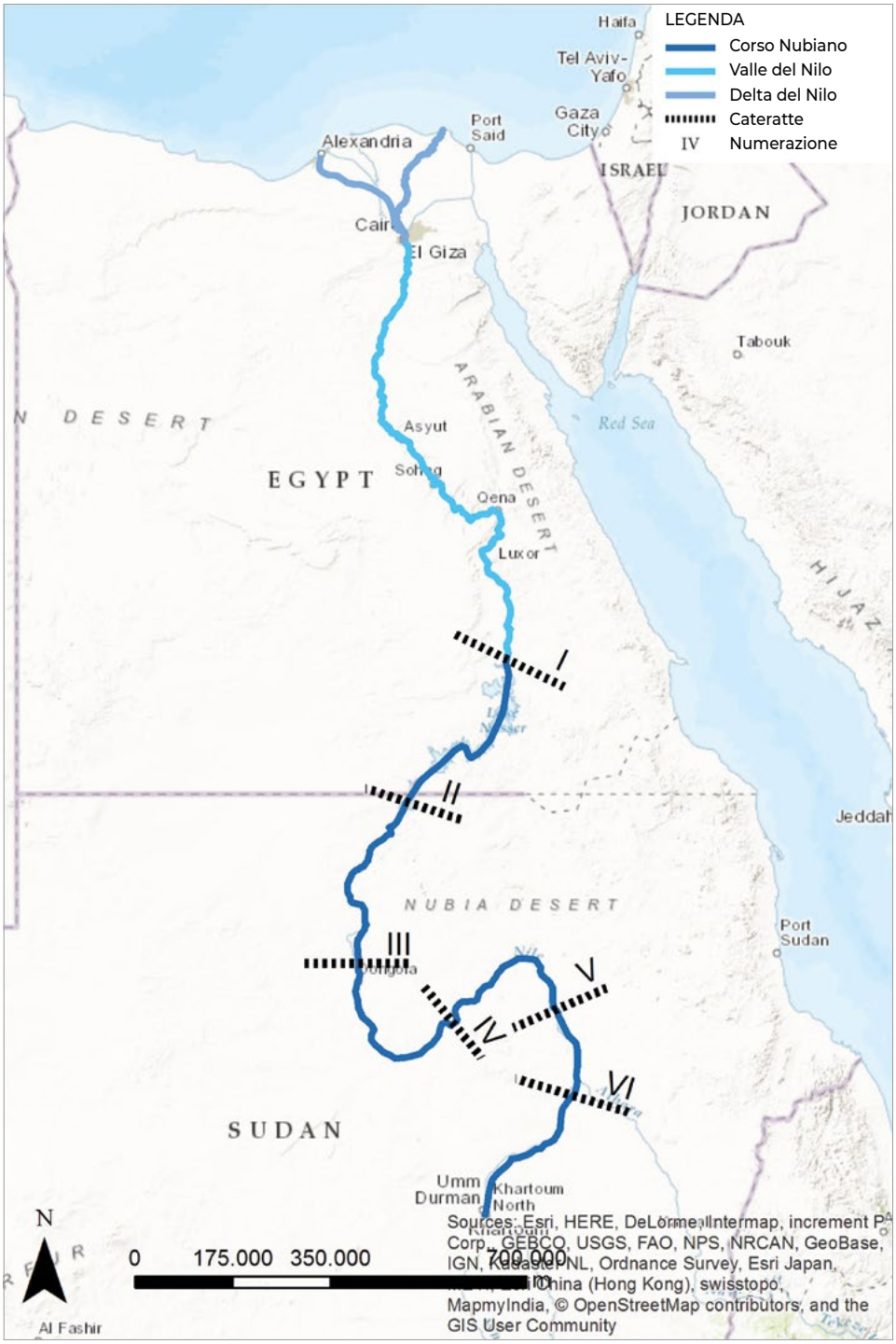
Il contributo è frutto di una ricerca svolta nell'ambito della collaborazione tra UCLA e il Politecnico di Torino, all'interno del gruppo di ricerca *I-Change*, coordinato da Rosa Tamborrino.

L'attuale territorio egiziano-sudanese può considerarsi un unico sistema territoriale legato alla presenza del Nilo: il sistema nilotico. Esso è il maggior bacino fluviale dell'Africa e il più lungo della Terra, ancora oggi non si conoscono con esattezza le sue sorgenti. Con l'ultima glaciazione si è formato l'attuale alveo del fiume a causa dei ghiacciai che, scivolando verso il Mar Mediterraneo, hanno segnato il territorio costituendo una complessa rete di *wadi*, di cui il Nilo è il principale [Bollone, 2014]. Esso si può suddividere in diverse porzioni, normalmente con il termine Nilo si indica però unicamente il letto principale che procede da Khartoum al Mar Mediterraneo.

Il corso principale del Nilo si suddivide a sua volta in tre porzioni [Ikram 2015] (Fig.1):

a) il Corso Nubiano, da Khartoum ad Aswan, caratterizzato da un paesaggio impervio e acque solo localmente navigabili;
b) la Valle del Nilo o Alto Egitto, da Aswan a Il Cairo, caratterizzato da paesaggio pianeggiante tendenzialmente arido e coltivato grazie alle stagionali piene;
c) il Delta o Basso Egitto, da Il Cairo al mare, caratterizzato da un territorio estremamente fertile e ricco di acqua.

© Aisu International 2020




**1:** Cartografia nella quale si evidenzia la posizione i diversi corsi del Nilo e gli sbarramenti del fiume nella Repubblica Araba d'Egitto e Sudan [Elaborazione dell'autore con ESRI ArchMap, 2017].

Il Nilo ha da sempre tenuto insieme, in modo pacifico o bellicoso, le sue terre e le popolazioni che in esse hanno vissuto. Per questo motivo e per il suo essere portatore, in un'area desertica, di vita è stato fin dagli albori della civiltà considerato elemento cardine e un dio, Hapy, spesso invocato negli scritti con l'inni in cui era celebrato il suo dominio e la sua potenza [Bresciani 2000].
Questa è stata l'impressione avuta anche da Erodoto, che compì in queste terre un viaggio nel V secolo a.C., espressa dalla sua nota affermazione «l'Egitto è un dono del Nilo». È storicamente accertato il ruolo che il Nilo ha avuto per la formazione di una potenza come quella dello stato dell'Antico Egitto. Che sulla base della terra fertile che nasce dall'acqua e suoi cicli, rappresentato dai miti di Iside e Osiride, fondo una cultura che è sopravvissuta alla società stessa.

## Il paesaggio nubiano e la prima cateratta

Al contrario di quanto sembra il paesaggio Nilotico non è fatto unicamente di dolci colline coltivate che degradano verso il fiume. Infatti, dopo l'Ansa di Quena, nell'Alto Egitto, il paesaggio diviene sempre più aspro e più ostile, per l'emersione degli strati inferiori di granito e arenaria della zolla continentale [Ball 1907]. A partire dall'area di Syene, a Nord di Aswan, la batolite granitico inizia ad emergere anche nell'alveo del fiume, andando a formare una cateratta, la Prima. Ed è qui che inizia il territorio nubiano.
La Nubia è l'area tra Egitto e Sudan caratterizzata da un paesaggio arido e roccioso, le cui sponde raggiungono in alcuni punti i 60 m sul livello del Nilo. Quando esistono sponde basse, esse sono formate da depositi fangosi di detriti portati dal fiume. La caratteristica più importante di questo territorio è la presenza delle cateratte o *catadupe*, l'antico nome, estesi sbarramenti naturali alla navigazione formati dall'emersione dall'alveo fluviale della batolite granitico, costituite da un sistema di secche con forti correnti.
Le cateratte sono 6 e vengono tradizionalmente numerate risalendo il fiume. La più nota alle cronache è sicuramente la Prima o Cateratta di Aswan, essa è anche la più documentata in letteratura, essendo stata da tempo remoto un'area connotata da una certa importanza territoriale. Essa è caratterizzata da una lunghezza di 13.5 km totali con i quali viene superato un salto di soli 5 m e un'ampiezza di bacino che va da 1.5 a 8 km. La pericolosità per la navigazione non è data tanto dalla formazione di rapide caratterizzate da imponenti velocità, ma piuttosto dalle formazioni di correnti e venti non regolari guidati dalla rugosità rocciosa del terreno. Le dimensioni effettive del dislivello, che viene coperto, sono di soli 2.5 km, per il resto si ha solo una superficie irregolare che forma sistemi di isole, superati i quali le correnti e i venti si fanno regolari permettendo una navigazione perfettamente sicura [Ball 1907].
Dal Medio Regno (2033-1650 a.C.), vi si attesta un sistema difensivo che voleva proteggere le rotte commerciali e i confini da attacchi esterni. In particolare, nelle isole di Elefantina a Nord e di Philae a Sud si parla di guarnigioni militari che avrebbero chiuso in una morsa i nemici [Mazzoleni 2011].

La Prima Cateratta consiste in effetti in un taglio netto della collina che viene attraversato oggi dal Nilo, ciò, come ovvio comporta un terreno principalmente roccioso e arido, permettendo, inoltre, all'ingegno Nubiano di sviluppare nuove metodologie per irrigare i campi. A differenza dell'Egitto qui il paesaggio non è dotato di una capillarità di *wadi* che irrigano la terra, in questo territorio, veniva e viene usata la tecnica dei *saqiyas* o *shaduf* per prelevare l'acqua dal fiume e poter coltivare, in fazzoletti di fango tra le rocce affioranti, gli orti stagionali per il sostentamento minimo necessario [Strouhal 2007].
Questo sbarramento è sempre stato celebre anche nel mondo Occidentale, infatti era considerata il passaggio obbligato per l'Egitto più esotico e ancora insondato: la Nubia non poteva mancare all'interno dei diari di viaggio. Infatti, qui erano presenti alcuni dei luoghi più cari legati alla cosmogonia egizia. In posizione centrale l'abaton di Osiride, ovvero l'Isola di Biga, uno spazio così sacro che solo pochi sacerdoti scelti potevano visitarlo, esso era il luogo di riposo della mummia di Osiride. Verso Oriente la dimora di sua moglie Iside, ovvero l'isola di Philae; mentre a Nord si trova l'Isola Tempio-Fortezza di Elefantina, l'ultima città Egizia in Egitto.

## Le dighe di Aswan

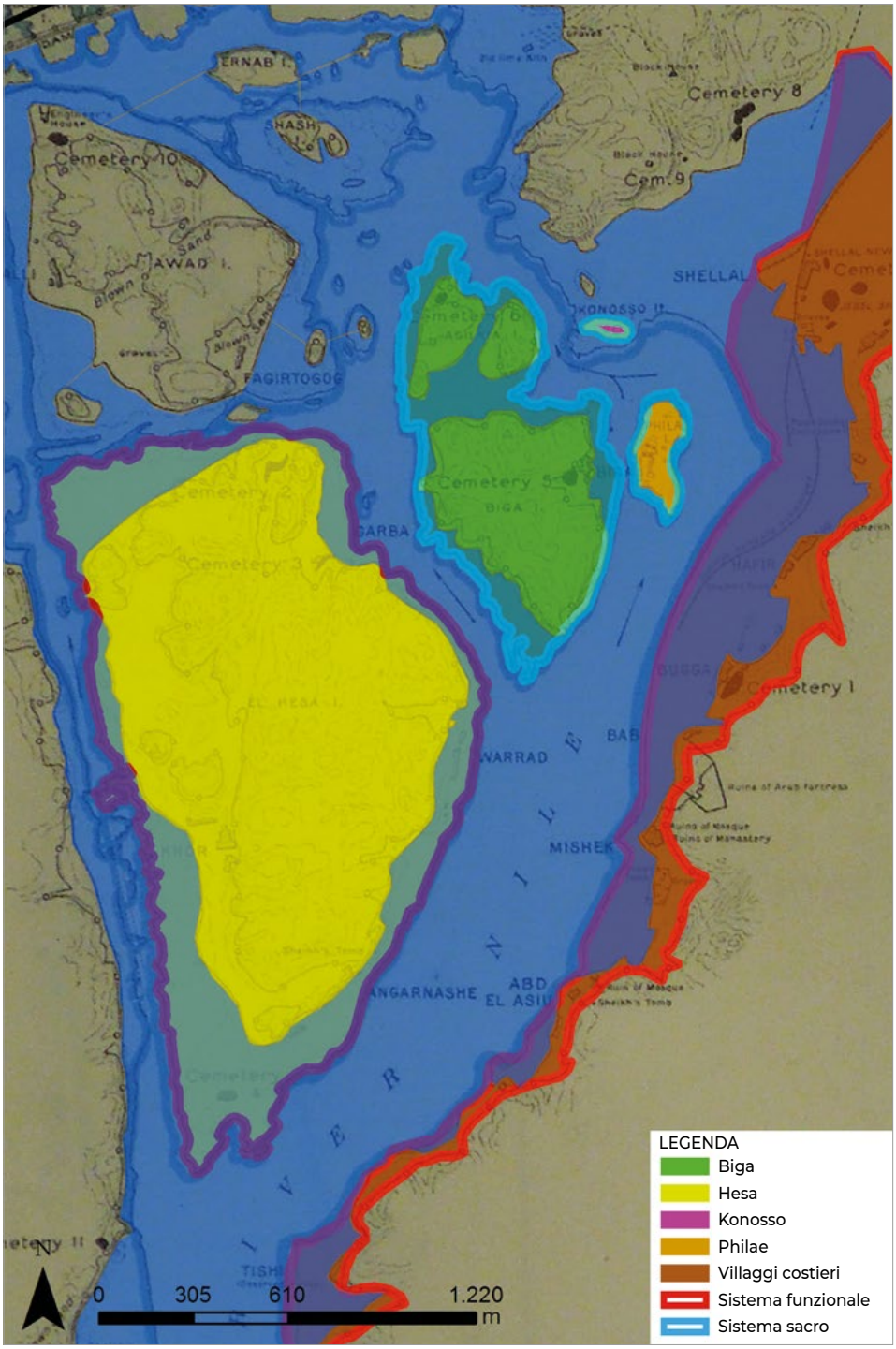
Nel secolo XX d.C. la fama di Aswan invece si è legata alla questione dell'edificazione della Bassa Diga, costruita tra il 1898 e il 1902 a monte di Elefantina, e dell'Alta Diga, a monte di Philae edificata tra il 1964 e il 1970. L'Egitto contemporaneo infatti richiedeva di adeguarsi ai tempi producendo energia elettrica da sé, si decise di scegliere l'idroelettrico, così incentivando anche il controllo delle piene e creando la possibilità dell'allevamento ittico.
In particolare, la diga del 1960 risultò decisamente impattante su una scala territoriale estesa provocando, con la creazione del lago Nasser, ingenti danni al patrimonio culturale e storico della Nubia. Infatti, essa fu accompagnata da una Campagna Internazionale UNECO con il fine di salvare il patrimonio più rappresentativo e rilevare il resto. Nell'atmosfera politica della Guerra Fredda, ebbe modo di risolvere i conflitti tra paesi che avendo compreso l'importanza di un patrimonio dimenticato iniziarono a collaborare e terminarono una serie di progetti che potevano paragonarsi alle grandi opere faraoniche: parte del patrimonio materiale fu salvato.
L'area dove oggi vi è il Lago Nasser era una zona riccamente abitata, le popolazioni, che da secoli abitavano quelle aree, furono costrette a spostarsi nelle città che poco avevano da spartire con l'architettura vernacolare sviluppatasi sulle rive del Nilo, influendo così anche sui bioritmi e sulla cultura tradizionale dei Nubiani. I lavori della diga non potevano aspettare e il livello dell'acqua continuava a salire, quindi tutti gli interventi furono fatti abbastanza rapidamente, non erano permessi studi e approfondimenti, ne conseguì che in alcuni casi lo spostamento dei templi abbia comportato una perdita evidente di significati. Essendo l'architettura Egizia/Nubiana simbolica, fatta di spazi, geometrie e corrispondenze che in taluni casi non sono state mantenute. Gli interventi quindi sono risultati complessi, quanto arbitrari.

## Il sistema di Philae

Si andrà ora a definire cosa si intenda con Sistema di Philae. Esso è un complesso sistema territoriale, occupante la porzione meridionale della I Cateratta definita dalla Bassa e Alta Diga di Aswan, formato essenzialmente da tre isole e da parte della costa nilotica orientale:

a) l'Isola di Philae, la più piccola;
b) l'isola di Biga, quella considerata maggiormente sacra in antichità;
c) l'Isola di Hesa, la più grande;
d) l'insediamento da Shella a El-Bab, lungo la costa nord-orientale;
e) l'isola/scoglio di Konosso, sacra alla Cateratta, detta Kebhu, noto come dio Khnumu [Ball 1907].

All'interno di questo sistema sono presenti almeno due sottosistemi indipendenti: quello simbolico e quello funzionale (Fig. 2).
Il primo è legato al culto e ai significati delle terre comprende le due isole di Philae e Biga e lo scoglio di Konosso. La religione egizia era inclusiva nei confronti delle altre religioni e tendeva a modificarsi per poter inglobarle, si pensi che le divinità principali erano 80. Inoltre, sembra non fosse necessaria una conoscenza vera propria di un'ortodossia, non esisteva una *regula*, poiché era sufficiente vivere secondo l'ordine naturale, ne consegue che, per quanto la casta sacerdotale fosse potente, la fede era condotta abbastanza liberamente dal singolo che invocava dei minori e semidei, a volte ancora in vita magari nel villaggio vicino, a lui più vicini, mentre il pantheon principale era lasciato alle importanti questioni di stato. Infatti, si diffuse, nel Periodo Tardo, il culto delle triadi meglio rappresentava il Maat, divinità dell'equilibrio universale. Dal Nuovo Regno fino alla dissoluzione della fede politeista si avrà la moda di associare le divinità in gruppi di tre: 2 divinità principali o anziane e una divinità minore o giovane, non si conoscono esattamente i motivi di questa tendenza sembra però che sia legato al culto dell'idea di famiglia, anche se spesso le trinità sono composte da divinità dello stesso sesso. Uno dei motivi è la facilità di accesso alla triade da parte di tutti i fedeli, infatti questa operazione si accompagna anche all'assimilazione zoomorfa degli dei principali con un esemplare specifico che abitava il tempio, che ben più facilmente poteva essere mostrato delle effigi sacre della divinità [Ikram 2015]. Questo si esemplifica nel caso del sottosistema di Philae simbolico, una vera e propria trinità. Troviamo i due sposi: Iside, rappresentata da Philae, e Osiride, da Biga, associati alla divinità locale che in questo caso fa da ancella della dea madre, espressa da Konosso.
L'Isola di Philae è il baricentro del sistema, catalizzando su di sé la presenza di architetture auliche templari, ma anticamente anche militari, che la resero celebre fin da epoca remota. Oggi questo tassello del sistema, causa del livello delle acque che è passato da 91 mlsm a 113 mlsm, non esiste più se non come gruppo di scogli [Reisner 1910].
Questa sacralità viene condivisa accentuata nel caso dell'Isola di Biga, abaton di Osiride, nonostante anche il suo aspetto sia totalmente rimodellato rispetto all'originario. Essa




**2:** Carta tematica che mostra i componenti originari del Sistema di Philae al 1898 che si è analizzato. Alcuni di essi oggi non esistono più o sono irriconoscibili [Elaborazione dell'autore con ESRI ArchMap, 2017].

oggi è un arcipelago con un'isola maggiore chiamata ancora Biga e due minori chiamate Saliba e Agilkia, nella quale furono trasferiti parte dei beni dell'isola sacra a Iside, con la Campagna UNESCO.
Ad esse si aggiungeva l'isola sacra di Konosso che consisteva essenzialmente in un affioramento roccioso, considerato un abaton della dea della cateratta; qui la corrente capricciosa della Prima Cateratta veniva venerata e invocata, fintanto da rientrare nel *pantheon* locale, che viaggiava in parallelo a quello Nazionale [Ikram 2015]. Nello specifico le fonti epigrafiche fanno presumere che qui fossero venerati o Khnum, il dio della I Cateratta e delle inondazioni, anche se probabilmente l'isola è sacra alla figlia la dea Anuket, dea delle Cateratte dell'area di Aswan, probabilmente essa è stata una delle divinità venerate localmente, che regolarmente venivano inserite nelle triadi [Ikram 2015].
L'altro sottosistema maggiormente legato ad aspetti funzionali, produttivi e economici, composto dalle rimanenti componenti del Sistema. Esse svolgono insieme una funzione di sostegno economico e spaziale alle tre isole sacre, da cui sono protette. Infatti, soprattutto gli insediamenti costieri, controllando la strada sia per entrare in sicurezza in Nubia e Egitto, a seconda del caso, sia per raggiungere le cave di granito, si pensi all'apertura della linea ferroviaria Aswan-Shellal nel 1884 [Reisner 1910], sono da sempre stati storicamente ricchi e potenti, potenza che al contempo veniva protetta dalle isole, prima dai presidi militari poi dalla sacralità e potenza del clero. Inoltre le coste, in particolare quella di Hesa, sono stata utilizzata anche come spazi di servizio per le isole sacre, soprattutto per risolvere la questione cimiteriale profondamente rilevante nell'Antica Nubia [CEAC 1968], grazie alle quali si hanno diverse notizie antiche sull'area.
L'isola di Hesa è stata un importante luogo di insediamento e lo è tutt'ora, infatti date le sue dimensioni e ampiezza di ambienti permette di sviluppare una tipologia di coltivazione con irrigazione a saquiyas. Oggi, le sue dimensioni si sono enormemente ridotte diventando come nel caso di Biga un arcipelago, nonostante gli eventi del Sistema di Philae è stata la porzione meno danneggiata, anzi in molti casi la coltivazione è migliorata, infatti molti villaggi che erano lontani dalla costa si sono ritrovati più vicini permettendo una coltivazione più intensa. Inoltre, l'isola possiede importanti cimiteri e estese aree di sepoltura, tra cui quella dei sacerdoti di Philae, che è un'importante fonte cronologica sul Tempio di Iside.
I villaggi sulla Costa Orientale sono probabilmente causa dell'importanza data alle isole in antichità, infatti essi erano ricchi insediamenti chiusi tra la parete rocciosa collinare e le acque del Nilo, quindi su terra fertile. L'importanza dei villaggi è presente dall'attestazione dei primi rapporti commerciali egizio-nubiani, infatti si possono trovare reperti dall'Antico Regno, come pure Romani o Musulmani, tra cui anche due moschee e una fortezza islamica. Fino ad arrivare alla seconda metà del XX secolo quando l'area si è inabissata, insieme all'enorme patrimonio che solo in parte è stato rilevato.

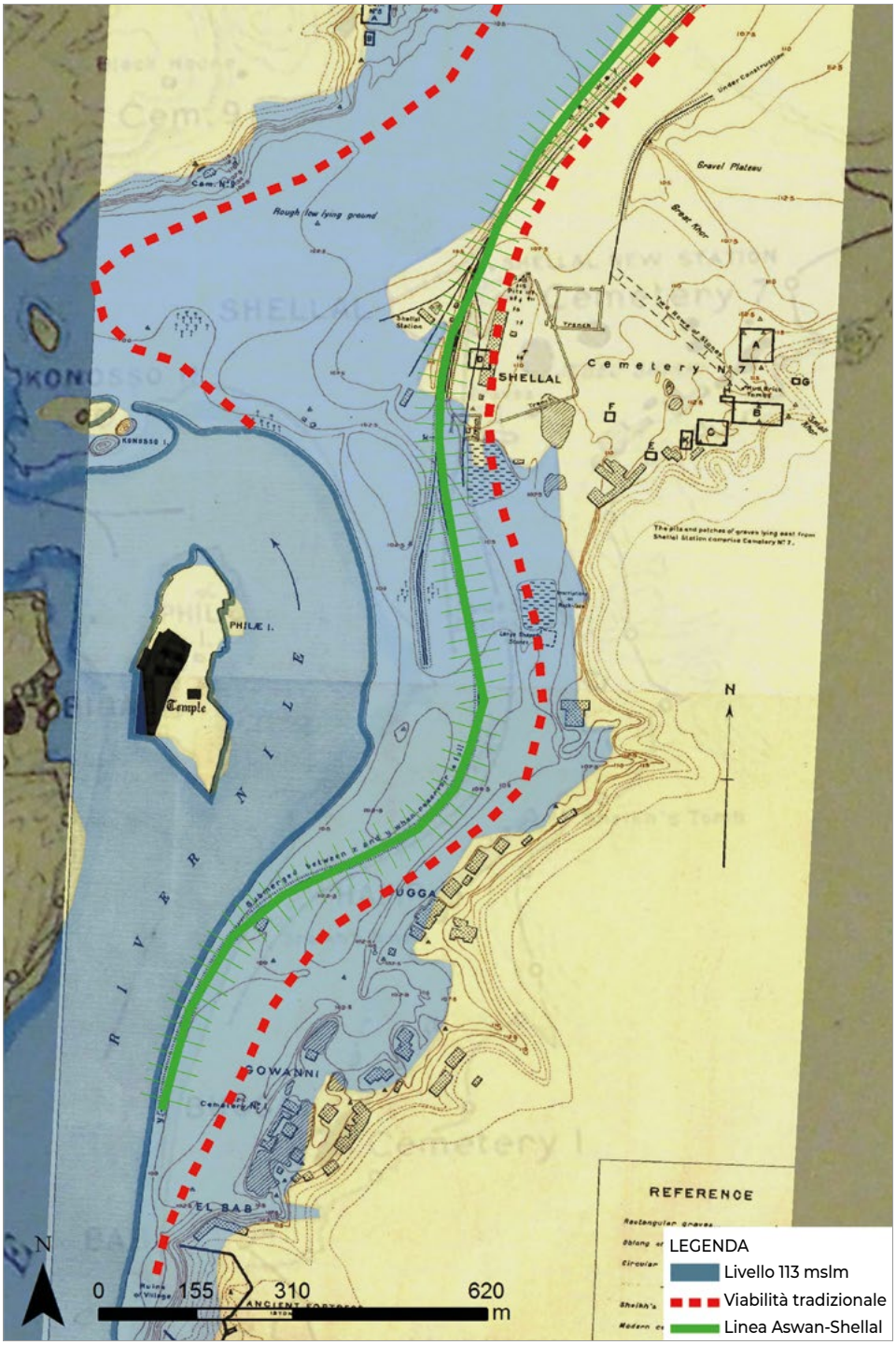
## Presenze nel sistema

Tra i beni più importanti censiti che insistono sul territorio vi sono i cimiteri, o meglio gruppi di *pangrave*, consistono in una serie di sepolture disposte in unica tomba,

utilizzate in epoca spesso antica, ma a differenza dei mausolei non sono definiti da una struttura ben definita e i contenuti e le datazioni sono le più variabili, che per l'indagine sugli insediamenti risulta di notevole importanza [Reisner 1910]. Studiando la loro presenza si possono infatti mappare i sistemi insediativi e con un'indagine archeologica e antropologica definire la matrice degli insediamenti e la loro datazione.
Lo studio dei cimiteri, pubblicato come *The Archaeological Survey of Nubia*, si svolse in un periodo compreso tra 1907 e il 1911, ovvero all'indomani dell'inizio del riempimento del Serbatoio di Aswan, ovvero il bacino venutosi a formare a seguito della costruzione nel 1902 della Bassa Diga, che prevedeva appunto il riempimento dello slargo del Nilo per usarlo come serbatoio in modo da regolarizzare le piene. L'indagine è stata portata avanti sondando a tappeto il territorio con equipe multidisciplinari di esperti, capeggiate dall'archeologo George Reisner, prima, e da Cecil Mallaby Firth, dopo. Dal censimento delle sepolture si desume come tra gli insediamenti, Shellal sia stato quello di maggior importanza in quanto ultimo insediamento egiziano e crocevia delle vie principali: da qui in tempi antichi era possibile, persino, passando per Konosso raggiungere, nel periodo di secca, l'Isola di Philae. La sua l'importanza si lega a quella dei percorsi passanti per la costa orientale, fintanto che esse non furono cancellate, si sono mantenute importanti economicamente e paesisticamente.
Le strade principali della costa sono di tre tipologie [Ball 1907] (Fig.3):

a) la strada per le cave;
b) la strada per Philae;
c) le vie carovaniere a dorso di cammello.

Le prime due partono entrambe dall'area di Aswan e mantenendo la costa orientale; si dividono prima di Shellal.
La strada per le cave è di più antica memoria, essa è associabile ad una strada di attestazione romana, ma già segnalata nell'Antico Regno, nel XIX secolo accoppiata alla linea ferroviaria Aswan-Shellal. Questa porta passando da Shellal, Bugga, Gowanni ed El-Bab alle cave di granito, che sono state in epoca faraonica e moderna la principale attività produttiva del Territorio. Ancora oggi le cave sono il più importante sostentamento del territorio.
La strada per Philae piega ad occidente verso Konosso, infatti è questo il territorio costiero più prossimo all'Isola di Philae.
Infine, ancora pienamente in uso le vie carovaniere su dorso di cammello che attraversano i punti più impervi delle falesie, strade tramandate e conosciute unicamente dalle popolazioni locali, difficili da tracciare. Il caso Nubiano legato alla formazione del lago Nasser ha provocato uno spopolamento delle aree avviando sulla via della perdita della memoria di questi percorsi, questi rimangono ad oggi mai censiti anche a causa della loro variabilità.
Le prime attestazioni vogliono Philae come sede del controllo della via commerciale lungo le rive del Nilo, data anche la sua possibilità di difesa naturale dei nomadi del deserto. Questa funzione venne consolidata nei secoli: è stato un territorio con alta concentrazione di eventi simbolici [Mazzoleni 2011]: gli accordi tra Egitto e Nubia




**3:** Carta tematica che mostra la viabilità principale andata persa [Elaborazione dell'autore con ESRI ArchMap, 2017].

venivano siglati davanti all'isola, il regnante di turno doveva imporre il proprio segno per controllare questo territorio.
Nel Periodo Tardo il legame di protezione andò sempre più a potenziarsi, non più presidio militare, ma presidio divino. Biga e Philae diventano gli occhi di Osiride e Iside, che vegliano sulle azioni mortali, e Konosso intermediario tra le popolazioni abitanti questi territori.
Questa funzione di "paesaggio onnipresente" rimase costante fino al XX secolo, quando con l'edificazione nel 1898 della prima diga di Aswan a valle delle isole, qualcosa iniziò a cambiare: le strade delle cave vennero lentamente dismesse perchè il livello dell'acqua inizio ad alzarsi, danneggiando anche le vie di comunicazione, tra cui la ferrovia Aswan-Shellal, che era all'inizio del secolo la più importante via per oltrepassare la Prima Cateratta.
Infine raggiunta la capienza massima del Serbatoio di Aswan la costa orientale e Philae smisero di esistere, la poca popolazione rimasta fu trasferita sulle colline, sopra le falesie. Come testimonia il geologo John Ball a proposito dei villaggi:

> […] *which formerly stood on the river-bank at the foot of the hills, have disappeared along with many of their palm-trees, owing to submersion by the reservoir, and the bank can be only traversed with difficulty when the reservoir is full, as the water comes on to the rocky slope for nearly the entire distance* [Ball 1907, 53].

Durante la Campagna di Nubia si svolsero diversi studi per comprendere se, cosa, come, dove spostare Philae. la scelta ricadde sul progetto di trasportare i beni principali sull'Isola di Agilkia, a Nord di Biga, essa fu scelta per tre motivi: la sua altezza rispetto a Philae, il materiale di base granitico e quindi resistente all'acqua e per la sua somiglianza per dimensioni e forma all'Isola di Philae. Essa venne modellata con la dinamite per assumere le sembianze di Philae, 13 m più in alto. Tra il 1970 e 1980 si spostarono, quindi, le principali architetture su Agilkia cercando di tenerne la disposizione esatta, non pensando che l'isola in effetti era inserita in diverse relazioni sistemiche, di cui quella con Biga e il Santuario di Osiride era la principale, che ovviamente andarono perse.
Il risultato fu la scomparsa del rapporto di Philae con il contesto, che presto si andarono a sostituire con relazioni più legate alla mercificazione dei beni turistici e al consumo dei Beni. Cambiò anche la percezione dell'Isola come luogo non raggiungibile facilmente quasi come uno sfondo scenografico onnipresente, che divenne un luogo facilmente accessibile e da parte del Paesaggio si fece quasi un belvedere per osservare il Nilo. Con la costruzione della Bassa Diga portò due conseguenze: la scomparsa della costa orientale, quindi delle strade storiche dalle quali si poteva apprezzare la sacralità di Philae, e la comparsa di un sistema di chiuse che permetteva alle barche di risalire la cateratta, che creò una nuova e più facile accessibilità alla nuova Philae, mercificando e violentando una sacralità, che, si era mantenuta pressoché costante nei secoli.
Cambiò pure la percezione del Sistema e l'approccio ad essa, un tempo molto più complicato e lento, quasi catarchico, ora molto rapido e facile. Infatti, oggi intorno alle isole è presente una nuova viabilità natante, legata più al turismo mordi e fuggi e alla fruizione

massiva di Agilkia. Passano inosservate le altre isole, in particolare Biga che possiede un patrimonio notevole: il Tempio di Osiride che un tempo guardava la controparte Isiaca e alcuni cimiteri con sepolture estremamente elaborate e interessanti.

## Conclusioni

Le considerazioni finali di questo contributo sono di due tipi: generali/metodologiche e specifiche/concettuali.
Le prime vogliono richiamare l'attenzione su quanto per un intervento, sia esso di restauro o ex-novo, possa essere deleterio l'assenza di una conoscenza approfondita che non si concentri solo sul particolare, bensì che si allarghi nell'ambito spaziale e disciplinare. Ovvero si ritiene si debba evidenziare l'importanza che negli studi di storia è svolta dalle caratteristiche della multidisciplinarietà e dalla multiscalarità, portate avanti anche in *team*.
Per quanto invece riguarda il caso studio invece più che concludere si intende aprire un filone di studio che porti rilevanza alla cultura Nubiana, non solo negli aspetti materiali, ma anche in quelli immateriali. Il territorio del Sistema di Philae è stato uno dei centri principali di questa cultura ed è stato l'incarnazione esemplare dei sistemi di paesaggio sviluppati da questa popolazione al limite tra civiltà urbana, egizia e nomade/africana. Il sistema non è, infatti, composto tanto di architetture, quanto da valori che dialogano tra loro e si confrontano in campo visuale e geografico.

## Bibliografia

### *Monografie*

AA.VV. (1809-1829, ried. 1995). *Description de l'Egypte. Publiée sous les ordres de Napoléon Bonaparte*, Parigi, Inter livres.

BALL, J. (1907). *A description of First or Aswan Cataract*, London, Day & Son.

BOLLONE, P. B. (2014). *L'Antico Egitto. Storia e scienza*, Borgaro Torinese (TO), Priuli e Verlucca.

BRESCIANI E. (2000*), Sulle rive del Nilo. L'Egitto al tempo dei faraoni*, Bari, Gius. Laterza & Figli.

CASTIGLIONI, A. (2006). Nubia. Magica terra millenaria, Firenze, Giunti Gruppo Editoriale.

CONSORTIUM OF CONSULTIN ENGINEERS & ARCHITECTS CAIRO (CCEAC) (1968). *Study on the Salvage of Philae Monuments based on removal to Agilkia Island*, Alessandria, Imprimerie Capsalis.

FIRTH, C. M. (1912). *The Archaeological Survey of Nubia. Report for 1908-1909*, Il Cairo, Government Press.

FIRTH, C. M. (1915). *The Archaeological Survey of Nubia. Report for 1909-1910*, Il Cairo, Government Press.

FIRTH, C. M. (1927). *The Archaeological Survey of Nubia. Report for 1910-1911*, Il Cairo, Government Press.

IKRAM, S. (2015, trad. I. Incordino), Antico Egitto, Trofarello (TO), Kemet Edizioni.

LYONS, H. G. (1908), A Report on the Temples of Philae, Il Cairo, National Printing Department.

MAZZOLENI, C. (2011). *Nuova e Vecchia Philae. La Traccia e il Simulacro*, Tesi, Laurea in Progettazione Architettonica e Urbana, a.a. 2010/2011, Politecnico di Milano, rel. P. F. M. Caliari.

REISNER, G. (1910). *The Archaeological Survey of Nubia. Report for 1907-1908*, Il Cairo, National Printing Department.

ROBERTS, D. (1855). *The Holy Land, Syria, Idumea, Arabia, Egypt, & Nubia*, Il Cairo, National Printing Department.

### *Volumi collettanei con curatore*

*Viaggio in Egitto. L'Ottocento riscopre la terra dei faraoni* (2011), a cura di S. Einaudi, Torino, Daniela Piazza Editore.

### *Articolo in rivista*

STERN, R., ABDELSALAM, M. G. (1996). *The Origin of the Great Bend of the Nile from SIR-C/X-SAR Imagery*, in «Science», n. 274

STROUHAL, E. (2007). *Anthropology of The Egyptian Nubian Men*, in «Anthropologie», n. 45.

### *Sitografia*

nubianstudiessociety.wordpress.com [giugno 2017]

www.condotte.com [luglio 2017]

www.treccani.it [luglio 2017]

# LIVING ON WATERWAYS. HOW HOUSEBOATING IS URBANIZING EUROPEAN CITIES' WATERFRONT

Martina Callegaro


## Abstract

*House-boating is a recent trend that is shaping the waterfronts of many European cities. Houseboats offer a new type of living, mobility, contact with nature and an innovative point of view. Amsterdam has been able to make it an attraction, while in Paris and London they regenerate entire neighbourhoods. In cities like Berlin, instead, institutions are unable to regulate their spread. This paper compares several case studies aiming to show for the pros and cons of further development.*



## Keywords

*Houseboats; Waterfront; Metropolis*


## Introduction

In the early 2000s many articles were written about houseboating in Europe, highlighting the positive sides of living afloat. This rising trend is very appealing for many Millennials as a reaction to the real estate crisis, especially in the most expensive European cities. After artists, retired couples and students trying to save money, many more people – mainly around their 30s – started to buy and restore boats instead of renting more expensive central studios. Living on board seemed a naïf but reasonable way of investing in *floating estates* and, for many, the only way to "own" their house, reaching a sense of achievement and freedom.

Few years later, this phenomenon has become so popular that finding a berth in those houseboat friendly cities is almost impossible and living afloat is becoming a luxury. Meanwhile, prefabricated houseboats spread in the market and gain a big popularity on Airbnb, giving birth to new scenarios that now involve new actors not necessarily related to the world of boating, if not for a weekend.

The waterfront of those cities that are mainly concerned by this phenomenon is facing a constant change, since the riverbanks become the connection between the existing urban areas and the new floating ones.

© Aisu International 2020

## The houseboats

Houseboats are boats that have been designed or adapted for the purpose of dwelling. Many of them remain static and are moored to a fixed location and often linked to land to provide utilities in order to be used as permanent homes. Others are autonomous units, capable of navigating and producing their own energy. Houseboating is a very popular recreational activity around the world involving people of all ages, culture and social background.

Modern houseboating had its main kick-start after World War II, when working-class families, who could not find accommodation on land, settled on board abandoned boats. It had been very popular during the 1960s and 1970s with the city's counterculture and hippie movements, and since those times many of them started to be equipped with proper sanitation and luxury fixtures. However, it was only at the end of the past century that a significant number of European citizens started taking up residence on canals. This phenomenon has continued to grow in popularity in recent years and journalists started to talk about a "mini-boom", mainly caused by the increasing housing costs and the technological advances that make life on board easier and more comfortable than ever before.

Houseboats come in a variety of types and sizes, from the coloured narrowboats on the former industrial canals of England, to the French *péniches*.

Apart from these more traditional models, architects have designed houseboats of any kind and these projects are now standing as examples of this lifestyle, attracting even those who have never been interested in boating, but simply looking for an atypical dwelling.

## Case studies

Amsterdam, London, Paris and Berlin are case studies about how this practice is taking place challenging the actual urban schemes and local authorities.

### *Amsterdam*

In the Netherlands, a country worldwide famous for its canals and the incredible quantity of houseboats, choosing to live on a boat instead of a house, is a quite common alternative.

In fact, houseboating happened to be just a temporary solution to the housing shortage after War World II. The war left behind many boats and ships, too old or too damaged to be part of renovated national and private fleets. These boats were a convenient possibility for those who have lost their houses, giving a 'home' to hundred of working-class families, not only in Amsterdam but also in many other Dutch cities.

During the 1960s and the 1970s, houseboating grew in popularity with the city's counterculture and the hippie movement. In fact, many were living on houseboats seeking for an alternative lifestyle and as a protest for the lack of an adequate housing offer.

> [in 1960s and the 1970s] Squatting skippers and houseboat hippies renovated barges, challenged lifestyle norms, […], giving the waterscape assemblage a new political thrust. These processes loosened the canals from their industrial transportation associations, and they strengthened notions that water could instead become a self-expressive living space [Kinder 2015].

It is by these years that the original – often a-hundred-year-old – houseboats were nicely restored and modernised with any kind of amenities, such as electricity, heating, running water and telephone lines. Even one of the first headquarters of the Hippies movement was precisely a converted cargo ship called *De Witte Neger* and houseboating itself became a symbol of the Dutch hippie period.
Even if houseboating was largely appreciated by hippies, according to Holgersson (2017) going to the 1980s, houseboating was stigmatised by the most of Amsterdam's inhabitants as a cheap and low conditions dwelling destined to poor people who seemed to be incapable of affording anything better.



**1:** Amsterdam [in Callegaro 2019].

However, in these few decades, some new boat dwellers started opting for a modern floating home, building houses on floating pontoons, usually not motorised, since houseboats in Amsterdam were permanently anchored to a specific address. These were luxurious fully furnished apartments with huge roof-terraces covered with flowers and plants.
The city of Amsterdam understood the value of its floating suburbs and after an initial reluctance it started investing on it. Nowadays houseboats are one of the icons of this city and of the Netherlands in general.

> At a time when city planners hoped to replace canals and canal-fronting workshops with plazas and office buildings, new social groups actively appropriated those spaces for alternative purposes –for instance, […] converting derelict barges into informal floating homes. […] The persistence of informal houseboats domesticated the waterways and articulated a new type of romance with water-based lifestyles, both of which influenced public perception about the identity, value, and architectural character of Amsterdam water. […] Efforts to assimilate houseboats into the regulated and com-modified cityscape since the 1990s pushed the Amsterdam public to reinterpret houseboat politics yet again, this time by aesthetically distancing houseboats from their anarchist roots and financially connecting them with market-based measures of value [Kinder 2015].

Today there are about 2.500 houseboats only counting in the waters of Amsterdam. In Amsterdam, moorings are counted, and every houseboat has a special permit called *ligplaats*. Nowadays, there are no more permits available, and the only way to have a houseboat is to buy or rent an existing one. Recently the houseboat market has become as competitive as any other central residential area, and since the size of some houseboats is more than 100 $m^2$ all on one deck, these floating units are very requested.

### *London*

UK has old traditions about inland waterways; in fact, during the Industrial Revolution many canals were built to allow commercial carrying narrowboats to navigate around the country. These systems of waterways counted rivers and artificial canals since the 18th century and it is with the arrival of the railways that many of the artificial navigations closed. However, even if this was a common destiny for many other countries, UK has been one of the first to reinvest in the inland waterways for recreational use. Most of the navigable canal system survived thanks to the work of several charities that in the last fifty years have rediscovered inland navigation, mainly devoted to tourism and leisure activities.
The city of London has more than 100 miles of waterways, not counting the Thames River (other 42 miles). Communities of house boaters in London have always existed but nowadays there is an unprecedented growth of canal goers. In fact, British canals are living a second golden age and they are more popular than ever.
London has the highest average property prices in the UK and with soaring rents, life on the water seems like a good compromise to many Londoners – if not the only possible alternative – to keep living in the city. According to the Canal & River Trust (CRT),




**2:** London [in Callegaro 2019].

which manages the canals of England and Wales, the boat numbers in London have increased by 57% between 2012 and 2018. «The Trust offers two types of licenses for boaters: permanent moorings […], and 'continuous cruiser' licenses, which are around £1.000 a year, but require the boater to find a new location every 14 days – the latter have increased in number by 153% to 1.615 boats since 2012» [Monks 2018].
Another article published in December 2017 was reporting that, according to the CRT data, «the number of boats in London rose from 2,326 in 2012 to 4,001 in 2017 – representing a 72% increase […]. Of those, the number of boaters without home mooring more than doubled from 638 in 2012 to 1,880 in 2017» [Agbonlahor 2017]. To solve the problem, the CRT is working on new mooring rules and it is proposing higher fees. In fact, in 2018 the Trust has proposed to restrict some of London's mooring spaces and start charging for others. Boaters are fighting against the authority managing Britain's waterways since mooring fee increased of up to 89% between 2017 and 2018 and they feel being "priced off" their proprieties. Most of the people accuse the Trust of prefer

leisure cruisers rather than permanent house boaters, making impossible for them to stand the new fees, as a result of gentrification [Manzoni 2018].
In June 2018, after months of consultations with boaters and other stakeholders, the CRT released a mooring strategy for London to deal with the increasing number of boats on canals and rivers. The London Mooring Strategy press release document says: «while a number of trials have been carried out and there have been some positive changes, it is clear that a plan of action that covers all aspects of London moorings, developed with waterway users, is necessary to make a significant difference» [CRT 2016]. Matthew Symonds, CRT boating strategy and engagement manager, concludes:

> London's waterways are some of the busiest in the country and we need to manage the finite space effectively. We need to face the challenges head on, as well as taking advantage of the opportunity to develop a really world-class water space that people will be able to visit and enjoy. […] We believe waterways have the power to make a real difference to people's lives and that spending time by water can make us all healthier and happier. By bringing communities together to transform their local waterway, we are creating places and spaces that can be used and enjoyed by everyone, every day [CRT 2016].

## *Paris*

The River Seine was once an important commercial waterway, plied by cargo-carrying barges, the *péniches*. As it happened for narrowboats in UK, when the inland waterways gave way to the railroads, barges declined in importance. Today, most of them have been converted into floating restaurants or river cruisers, while some other have been transformed into floating homes or BnB.
Parisians know the houseboating phenomenon since more than a hundred years, when some painters and writers like Robert Louis Stevenson decided to move on board. Not only artists preferred a *péniche* to a house on land, but also important personalities of their time, like Marshal Joseph Joffre, who lived there during and after the Great War, setting up his office, which he even linked by a telephone line. These original characters inspired the wealthy and aristocratic population of Paris; most of them equipped their boats of all comforts. Almost all of these boats had a generator and running water, stored in tanks on the roof. Meanwhile, ashore, only few people had this type of comfort at that time.
After World War II, it was the turn of the Americans who remained in Paris, including actor Sterling Hayden, to settle on the banks of the Seine.
The generation of 1968 was also tempted by the non-conformism of houseboats, the *bateaux-logements*. Architects discovered the possibility of exploiting the zenith light and creating an innovative interior design according to the spirit of loft.
In 1975, Parisian barges created associations to defend river habitat in order to resist their expulsion, but it was only twenty years later that they obtained some recognition and status. The number of berths was regularized, and new facilities favoured the installation of residential and entertainment barges along the Seine.

In the '80s and '90s, French personalities belonging to the show business as well as diplomats and many others were seduced by the life on the water. The crisis of inland navigation and the soaring price of real estate had prompted many landowners to buy a commercial barge to be converted into a residential boat. This formula made it possible to have a large living space in the heart of Paris for a derisory price. Indeed, buying a barge in Paris can be more accessible than a traditional apartment, since the cost per square meter can be up to 40% lower than that of Parisian real estate. This is why this phenomenon still has not lost its charm and is expanding even more rapidly than before in Paris as in the rest of France. Nowadays the inhabitants of rivers and canals come from all walks of life. Between them reigns a cohesive atmosphere, where the experience of the elders is often useful to the novices of the community, increasing the dominant spirit of sharing.
According to the latest estimates made by Voies Navigables de France (VNF) and the Port Autonome de Paris, there are more than 1.150 houseboats only in Île-de-France. According to some associations of houseboat inhabitants, the number is more likely to

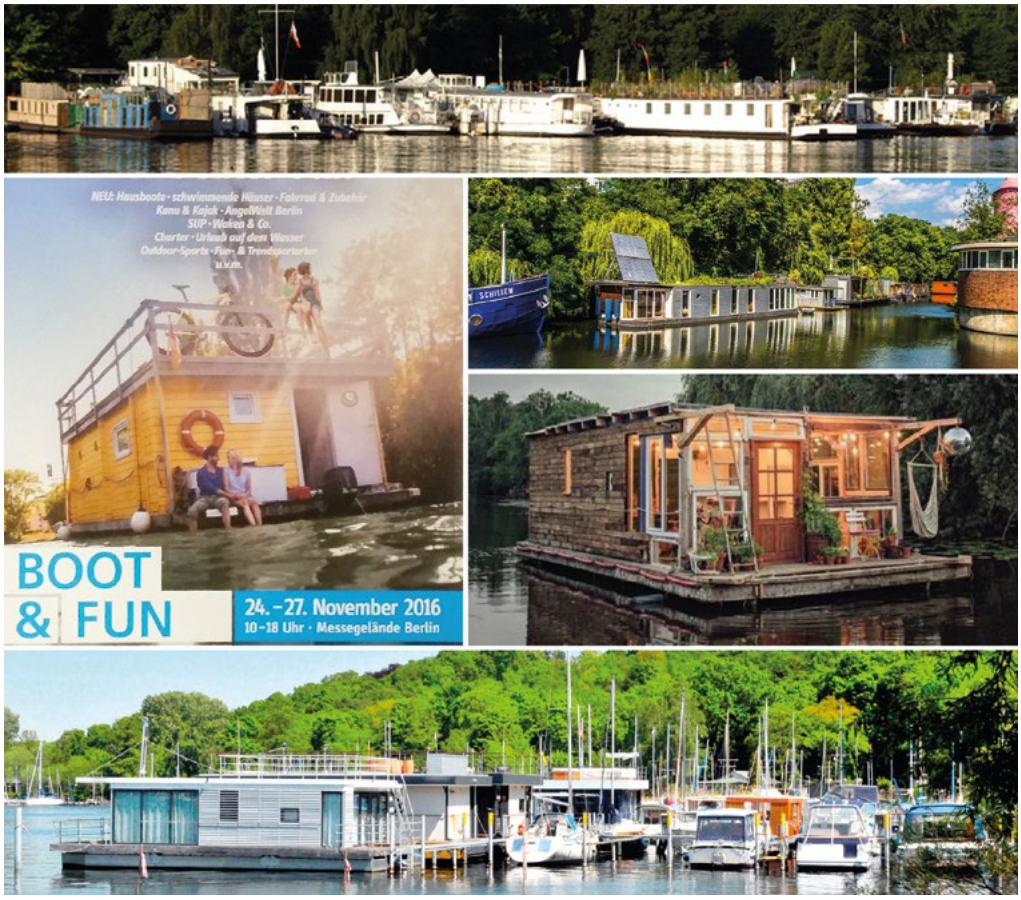



**3:** Paris [in Callegaro 2019].

be around 1,500. The majority of them are stationed in Paris and in the departments bordering the capital.
Over the past ten years, the green water of the river has become clearer and the banks cleaner thanks to public policies for waterfront development and re-naturalization of the waterways. Shops, restaurants and sport centers are approaching the now rediscovered riverbanks and the inhabitants of the river, while appreciating these new features, fear to be deprived of their environment. Since the mooring places are rented and cannot be bought, boaters are starting to add value to the décor, becoming part of the attractions offered by the waterfront and so indispensable in the cityscape.
As in Amsterdam or London, owning a boat in the age of sharing economy can represent a good investment by simply renting a guestroom or the whole boat episodically or regularly on Airbnb. Some boat dwellers are starting to develop different operations to justify their presence surfing on the wave of unusual places to be rented for private parties or special events.
Houseboats are anchored in little ports all over Paris, but there is a long waiting list for an available spot allocated by the VNF, Ports de Paris or the Mairie de Paris, that together are operating in the city. However, because of the increasing number of boaters, the authorities are delimitating the areas dedicated to the houseboats. There are more than 30 ports and they take their names from a nearby street or the closest monument. Most of them are on the Seine and can be few hundred meters to few kilometers long. Apart from the famous Port des Champs-Élysées with a nice view of the Tour Eiffel, other residential ports have been designed for long-term as well as short-stay moorings along Parisian canals, protected by locks.

### *Berlin*

Berlin is the most fascinating and contradictory case study. Berliners have always been known for living in uncommon places: while rents are constantly rising, more and more people have avoided conventional houses, but even the unusual life models adopted so far, such as squats, living in *Bauwagen* (van or construction wagons), houseboats, tiny houses and even Tipi tents are now under pressure.
Berlin has rivers, canals and lakes that together make up around 6.5% of the city's surface that is equivalent to about 60 $km^2$ – not even Amsterdam is so rich in water (52 $km^2$). Despite this huge surface available, there are only few communities of boaters and none of the city authorities that manage permits for boat moorings can estimate the real number of houseboats. In 2011, only 25 berths were registered with the Berlin Water and Shipping Authority (WSA) but there were about twice as many unregistered houseboats in the city. According to the WSA, nowadays this number is around 60 boats. About ten boats have been docked – some for decades – in the flood canal of the Tiergarten lock, in the affluent residential area of Charlottenburg. According to many, this is the oldest houseboat community in Berlin. Its water residents have recently developed a taste for modern luxurious prefabricated houseboats; protective fences and intricate pathways and hedges have appeared, and they have started to pay significantly higher mooring rents. Another dozen is moored in the Plötzenseer Kolk near Spandau. The formerly




**4:** Berlin [in Callegaro 2019].

fourth Berlin residential floating colony at Treptower Park disappeared completely after about twenty years of permanence, when the owner of the area revoked the permissions to the boaters. Only five boats have found a way to join the other existing colonies. A few new berths were set up in Niederschöneweide for some of the Treptower Park movers, while part of this former colony probably joined those who, according to WSA, are moored in that unknown number of other city's banks.

In Berlin there are no designated berths for residential houseboats, owners have to make suggestions to the authorities themselves and be prepared for a long march through institutions and sub-institutions, because unlike in London or Paris, there is no central "houseboat commissioner". Spots directly adjacent to the water are often designated as purely commercial areas in which residential homes are not permitted. Other hurdles are boat traffic, tidal range or nature conservation issues. For all of these reasons the berth must be approved by the respective district, which examines demands and, in individual cases, must also give its consent as the owner of the riverside property. The

licensing procedure for houseboat moorings is still new territory for the authorities, so the issue is often handled carefully and with great restraint. Because of the complexity of the procedure, the WSA in the first place recommended to consult an expert with experience in the relevant administrative law when searching for a location and applying for a berth. Despite many enquiries from interested parties, this immense demand does not change the insufficient supply. Apparently, the easiest way to get a houseboat in Berlin is to wait for another owner to sell their boat with its approved berth. However, in order to be allowed to moor in marinas, most of the houseboats are officially licensed as recreational boats – and not as first permanent residents.

Living permanently afloat in Berlin is still something for a few enthusiasts, and authorities do not seem to work in favour of a fast development of houseboating. However, this attitude does not reflect the interests of the flourishing business of pontoon houses and floating homes that is taking place in the whole Germany, with Berlin playing a key role in it. In fact, the annual expo *Boots und Fun* in Berlin is more and more focused on the market of houseboats, with brand new shipyards presenting their houseboat projects every year. It was the first nautical expositions with a whole pavilion dedicated to the world of houseboating in the whole Europe.

According to the several platforms of houseboat renters, Berlin has a lot to offer in terms of attractions, with its kilometres of navigable waterways and its marinas surrounded by nature only few minutes away from the city centre. A couple of examples are the Rummelsburg Citymarina in eastern Berlin or the most recent *Humboldt Island* on the banks of Lake Tegel, that offers floating homes as part of an exclusive lakeside new suburb.

## Conclusion

The fact that living on board is still an emerging trend is shown by a new urbanization of waterways and the gentrification of their waterfronts. Nowadays, houseboats are a permanent presence in many neighbourhoods in many European cities and they surely represent a flourishing business.

This is a bottom-up phenomenon, but even if the first settlers were mainly spontaneous users, with the rising number of boaters a change in the European metropolises started to take place, including important top-down actions. New services and facilities arrived on the waterfronts, simplifying life for boaters. Houseboats are a cultural enrichment not only in terms of living examples of a nautical tradition. In fact, many little communities of enthusiasts helped their own suburbs to gain popularity, as tourist attractions, inviting the curious to witness this charming lifestyle.

After an initial reluctance, landowners had to admit that the presence of houseboats is actually making certain areas safer and more enjoyable, assuring from both sides a re-appropriation of the waterfront, with an improvement in terms of quality of life for the whole neighbourhood.

However, in those cities where the presence of houseboats increased enormously in few years the situation is getting more complex. When residential ports started to run out of

place and mooring rules got stricter, gentrification complicated things, pricing people out and forcing a lot of boaters to jump ship.
It must be remembered that the first who move on board were very passionate people, with a strong desire to protect their waterways and preserve the right and ability to navigate them. Doing so, these urban pioneers were contributing to safeguarding canals and riversides, improving their accessibility for all. Nowadays those who decide to live afloat are more often pushed by the idea of saving money rather than being attracted by a life on water. Against any prognostic, and London is a clear example, houseboating was not a simple glamour phenomenon, but it is a more complex settling choice that can hide misery under bridges or in suburban districts as well as housing on the land.
Living afloat is a kind of dwelling – not only a fancy form of slow-tourism – that cannot be ignored as an insignificant market niche anymore. While designing the cities of tomorrow it is now impossible not to wonder about this kind of settlers and integrating houseboat communities represents a new challenge for architects, designers and urbanists. According to a report on the urban planning potential of living on water, the BBC recently interviewed Koen Olthuis, the founder of *Waterstudio*, an architecture firm specialized on floating homes, and co-author of the book *Float! Building on Water to Combat Urban Congestion and Climate Change*. Olthuis explained that he has observed how the original defensive attitude of city authorities has turned into support.

> They're [houseboats] becoming more interesting to municipalities, because they're treating them as real estate, which generates property taxes […]. Cities will need to brand themselves and make themselves more interesting, and water living will be just the thing to attract young, high-net-worth individuals… and floating communities will only increase the functionality and flexibility of cities [Wysocky 2016].

In the 2018 Revision of World Population Prospects, the UN reports that 54% of the world's population lives in urban areas – and that figure is expected to increase to 66% by 2050, so it is clear that many metropolises are meant to acquire new citizens. Considering that in the city of Amsterdam there are about 5.000 people living on board their 2.500 houseboats, and more than 8.000, in London, the need of living space can be satisfy – even if only partially – colonising waterways. It is important to highlight the role that houseboats can play in medium-term urban development planning. In a city with limited space, residential boats can satisfy the «right to the city» [Nelson 2018] of new inhabitants while offering a good opportunity to create exclusive domiciles.
As a consequence of the development of inland waterways navigation systems promoted by the European Community and the spread of the so-called tourism *fluvestre*, houseboating is not going to stop, but it will probably rise its popularity in the name of the Venice dream – and it will play a key role on the future urban design of European waterfronts.

# Bibliography

## *Monographs*

CALEGARO, M. (2019). *Designing Houseboats for Italian Inland Waterways. Analysis of European Case Studies related to the Development of Houseboating in Italy*, Ph.D. thesis, Università di Genova.

PROMINSKI M., (2012) *River. Space. Design*, Basel, Birkhäuser.

HOLZER C., WIETHUCHTER A. (2008) *Riverscapes: Designing Urban Embankments*, Basel, Birkhäuser

RYAN, Z. (2010). Building with Water: Concepts, Typology, Design, Walter De Gruyter Incorporated, Basel, Birkhäuser

KINDER, K. (2015). *The politics of urban water*, Athens, University of Georgia Press, pp.16-34.

NELSON, A., SCHNEIDER, F. (2018). *Housing for Degrowth: Principles, Models, Challenges and Opportunities,* Routledge Environmental Humanities series.

OLTHUIS, K., KEUNING, D. (2011). *Float! Building on water to combat urban congestion and climate change*, Amsterdam, Frame Publisher BV.

BAKER, L. (2014). *Built on water, Floating Architecture + Design*, Switzerland, Braun Publishing.

MARTIN, M. (2008). *EuroRegs for Inland Waterways Imray*, Adlard Coles.

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (2013) *Etude sur les retombées économiques. La location de bateaux habitables sans permis en France*, VNF.

## *Essay in collective publication*

KNIGHT, D. (2010*). Living on Infrastructure: Community & Conflict on the Canal Network*. In D. Naik and T. Oldfield, ed., *Critical Cities* Vol.2. London, Myrdle Court Press, pp. 216-225 Population.un.org. (2017). World Urbanization Prospects - Population Division - United Nations: https://population.un.org/wup/ [Accessed 11st June 2018].

## *Journal article*

CHAPDELAINE, P., DUTHEIL, E., FIGUEIREDO, L., POTASIAK, M. AND VICTOR, P. T. (2015).

*Houseboat living on the Seine*, in «Working papers du Programme Cities are back in town», 2015-1, Paris.

KANTCHEV, G. *Trouble on the waters in London*, in «The New York Times», 30/09/2014, p. 81.

FOREMAN, L. *In Berlin, Life Aboard a Houseboat*, in «The New York Times», 12/08/2008.

TAUBERT, G. *Freischwimmer*, in «Sueddeutsche Zeitung Magazin», 06/09/2016.

BONNETT, T. *Houseboat owners could be forced to jump ship*, in «eastlondonlines», 04/05/2011.

SAWER P., WOODS, J. *War of the waterways as young boat owners disturb the peace*, in «The Telegraph», 25/09/2016.

SOLTAU, H. *Alternative Lebensmodelle: So ungewöhnlich wohnen die Berliner*, in «Der Tagesspiele», 02/05/2017.

MANZONI, A. *Boat-dwellers are being priced off London's canals' as mooring fees soar*, in «The Observer», 15/06/2018.

MONKS, K. *London housing crisis extends to the water*, in «CNN», 03/01/2018.

WOLTER, C. *Alles im Fluss*, in «Der Tagesspiele», 26/03/2011.

MÜHLING, J. *Hausboote in Berlin: Leben auf dem Wasser*, in «Der Tagesspiele», 22/07/2016.

AGBONLAHOR, W. *Boaters accuse Canal and River Trust of "forcing them off the water"*, in «BBC News», London, 13/12/2017.

WYSOCKY, K. *Can floating homes solve the urban housing crunch*, in «BBC», 01/06/2016.

MACBETH, A. *As Rents Rise, Some Berliners Find Refuge on the Water*, in «Spiegel Online», 16/02/2012.

MEIKLE, J., MAYNARD, P. *Canal boats: the last option for affordable city-centre living?* in «The Guardian», 11/11/2014.

## *Webliography*

HOLGERSSON, L. (2017). *Amsterdam: Living on a Canal Houseboat | A City Made By People*: https://www.acitymadebypeople.com/journal/living-on-a-canal-houseboat-of-amsterdam-1

BORTOLINI, G. (2017). *London Afloat* [video]: http://gloriaaurabortolini.com/it/film/london-afloat/[January 2018].

cambridge-tv.co.uk (2017). *Life Afloat - Community* [video]: https://www.youtube.com/watch?-v=C5Ebum0UWMY [January 2018].

CRT (2016). *London mooring strategy to be developed*: https://canalrivertrust.org.uk/news-and-views/news/london-mooring-strategy-to-be-developed

THAMES FESTIVAL TRUST (2016). *Life Afloat: A History of the Floating Villages on London's Tidal Thames* [video]: https://www.youtube.com/watch?v=eN1kdZZ1tJY&t=193s [January 2019].

Comune di Boffalora Ticino: https://www.boffaloraticino.it/download/Scoprire%20Boffalora.pdf [4 Feb. 2017].

# SOMMARIO

## A1

**La città medievale, la città dei frati: luoghi e spazi di confronto e scambi** 3
**The medieval city, the city of the friars: places and spaces for intercultural exchange**
SILVIA BELTRAMO, EMANUELA GAROFALO, GIANMARIO GUIDARELLI, CATARINA ALMEIDA MARADO

I Francescani in Emilia-Romagna tra centri urbani e para-urbani 5
PAOLA GALETTI, MARCO CAVALAZZI, MILA BONDI, MATTIA FRANCESCO ANTONIO CANTATORE

Francescanesimo femminile e città nella Provincia *Marchiae Tarvisine*: nuove proposte di lettura dello sviluppo urbano medievale 15
DAVIDE TRAMARIN

Gli insediamenti domenicani e le città d'Abruzzo tra XIII e XIV secolo 27
MARIA ANTONIETTA ADORANTE

Il sistema insediativo francescano in *Sancti Francisci* provincia 36
ANNA RITA VAGNARELLI

Wandering around the Province of Dalmatia and Italy: Mobility of Franciscans from the 13th Century Onwards 47
SANJA MILJAN

Insediamenti conventuali nei primi anni del XIV secolo nella *Civitas Sanctae Mariae*, odierna Lucera 59
ARIANNA CARANNANTE

*De aliquo loco idoneo et apto religioni eorum*. I Frati Minori a Lodi: architettura e collocazione urbana 72
JESSICA FERRARI

The construction of the convent of San Francesco in Ferentino in light of political dynamics and architectural practices in the second half of the 13th century 82
EMANUELE GALLOTTA

Franciscan itinerancies: from Europe to Brazil, transcultural urban and architectonical experiences 94
MARIA ANGÉLICA DA SILVA, PIER GIORGIO MASSARETTI

The recovery of the city and the contribution of the Mendicants. Franciscans and Dominicans in 13th century Lübeck 104
FREDERIK FELSKAU

© Aisu International 2020

Making Space: Friars and Sisters in Late Medieval Amiens 116
MARGRIET HOOGVLIET

Ordini mendicanti e urbanistica nel tardo medioevo: il caso di Vercelli 125
SIMONE CALDANO

Il convento dei Frati Minori nel contesto dell'espansione urbana di Brescia 136
FILIPPO GEMELLI

I Francescani distruttori di città: il caso del cantiere di San Francesco a Piacenza 146
GIOVANNA VALENZANO

La famiglia Valmarana e i domenicani di Santa Corona a Vicenza 156
MICHELE GUIDA CONTE

Padova, la città del Santo: analisi della trasformazione da città giustiniana a città antoniana 165
ALICE MATTIAS

L'edilizia degli ordini mendicanti a Siena tra la seconda metà del Duecento e il Trecento: cantieri, materiali e assetti topografici 175
MARIE-ANGE CAUSARANO

Rieti sede pontificia. Le comunità Mendicanti protagoniste dell'integrazione sociale al tempo dell'allargo 184
ILEANA TOZZI

I Mendicanti a Messina. Strategie insediative e architettura conventuale (XII-XVII secolo) 195
FRANCESCA PASSALACQUA

Tra velme e paludi. L'insediamento degli Ordini mendicanti a Venezia e la loro partecipazione all'urbanizzazione della città a partire dal Duecento 205
FEDERICA MASÈ

## A3

**La città che si protegge: controllo degli stranieri e gestione dell'ospitalità nelle città dell'Italia centro-settentrionale nel Trecento e Quattrocento** 216

**The city that protects itself: control of foreigners and hospitality management in the cities of northern and central Italy in the 14th and 15th centuries**

ALDO GIUSEPPE DI BARI, EDWARD LOSS

Sorvegliare il nemico interno ed esterno: l'*Officium Spiarum* e l'attività di spionaggio e controspionaggio a Bologna (secoli XIII e XIV) 218
EDWARD LOSS

© Aisu International 2020

Gli ufficiali delle Bollette di Bologna e di Ferrara nel XV secolo: due politiche a confronto 226
BEATRICE SALETTI

Immigrazione e lavoro in una città medievale. Sviluppi, fonti e luoghi nel contesto bolognese 235
ALDO GIUSEPPE DI BARI

"Oltre la norma": albergatori e controllo degli stranieri alle frontiere della Lombardia visconteo-sforzesca 246
STEFANIA DUVIA

L' Ospitalità a Trento in età moderna: un'analisi dei bandi cittadini e dei registri dei forestieri 254
ALESSANDRO PARIS

## A4

**Città e infrastrutture nel contesto delle nuove reti di trasporto create nel XIX secolo** 263
**Cities and infrastructures in the context of the new transport networks created in the 19th century**
ALESSANDRA FERRIGHI, ADELE FIADINO

Cura del ferro e malanni dell'antico. Infrastrutture ferroviarie a Roma tra utopia modernista e conservazione del patrimonio 265
FILIPPO LAMBERTUCCI

Rete ferroviaria costiera e città del medio e basso Adriatico. Implicazioni territoriali e trasformazioni urbane tra '800 e '900 276
ADELE FIADINO, ARIANNA IAMPIERI

Miragaia and the river surroundings (Oporto): transport networks in the 19th century 287
ANA ISABEL LINO

L'evoluzione dei collegamenti ferroviari e lo sviluppo turistico nelle città fra "l'Impero e il Regno". Un caso emblematico 296
FEDERICO BULFONE GRANSINIGH, CLAUDIO MAZZANTI

L'arrivo della ferrovia nelle aree intere del Meridione d'Italia: il caso dell'Avellino-Rocchetta e della stazione del capoluogo irpino 306
CONSUELO ISABEL ASTRELLA

Lo spazio nel territorio e nelle città spagnole in relazione alle Strade Reali ottocentesche. La Carretera Real da Madrid a Valencia 318
STEFANO MAIS

© Aisu International 2020

Le stazioni di servizio: nuovi luoghi per nuovi pellegrinaggi 330
STEFANIA MANGINI

Fra glorie e dismissioni. Infrastrutture e paesaggi dell'Adriatico centrale 339
LUCIA SERAFINI

«Sorga un qualche piano radicale…». Nuove attrezzature pubbliche per Venezia, 1842-1910 351
ELENA DORIA

## A5

**Concessioni straniere in Cina, da una città pioniera della globalizzazione alla reinvenzione del patrimonio nazionale cinese** 359
**Foreign concessions in China, from a pioneering city in globalization to the reinvention of China's national heritage**
YUE LU, CHRISTINE MENGIN, THOMAS RENARD

The development of tramway in Tianjin 1900-1937: opposition, competition, and interactions in the urban space 361
JIALI HUANG

Visualising urban modernisation: representations of women in public spaces in Yangliuqing Prints in the 1900s 374
HUA WANG

Visualising Macau. Chinese and European images of a global city (16th-18th centuries) 385
ISABEL MURTA PINA

Victoria Park in Tianjin: British Urbanism Shaped by Interaction during China's Modernization 395
YICHI ZHANG

Traces of Italy in Tianjin. The architectural renovation of the former concession, between authenticity and performativity 404
ELISA CORTELAZZO

The Tianjin Aircraft Carrier Theme Park as theatre and the Tianjin Russian-style street as decor: what is behind the scenes? 417
VALENTINE NEBON-CARLE

© Aisu International 2020

## A6

**“Città fluviale”. Nuovi insediamenti e quartieri specialistici tra dinamiche di fondazione, crescita e declino urbano** 429
**“River cities”. New settlements and specialized districts through the dynamics of foundation, growth and urban decline**
ANDREINA MILAN, ENRICO PIETROGRANDE

“Acqua di Torino”. Borghi specialistici e sviluppo della città proto-industriale 431
MASSIMILIANO CANTALUPO

Milano città d’acqua. Storia, funzione e rappresentazioni artistiche della Cerchia dei Navigli 441
ALESSIO PIANO

Memoria e riscoperta di un fiume perduto: il caso dell’Ilisso ad Atene 450
ANTONIA DI TUCCIO

Declino portuale. Il rapporto tra struttura urbanistica e sfruttamento della risorsa idrica a Roma e Pisa 460
VALERIO CIANFROCCA

Il corso del fiume determina case e spazi urbani: il Torrent Sa Riera (Palma) in età medievale e moderna 471
TINA SABATER

Trasformazioni della Valle del Nilo in Bassa Nubia nel XX secolo: il caso della Prima Cateratta 481
BRUNO DI GESÙ

Living on waterways. How houseboating is urbanizing European cities’ waterfront 493
MARTINA CALLEGARO

© Aisu International 2020