

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

Original

Un fondale e un controfondale: la grande allea dalla Porta Nuova ai territori oltre il Sangone (area di caccia di Stupinigi) / Devoti, Chiara. - In: STORIA DELL'URBANISTICA. - ISSN 2035-8733. - ELETTRONICO. - 15:15/2023(2023), pp. 69-83. [10.17401/su.15.cd04]

Availability:

This version is available at: 11583/2988857 since: 2024-05-20T07:56:19Z

Publisher:

Caracol

Published

DOI:10.17401/su.15.cd04

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)



N.15/2023

STORIA DELL'URBANISTICA

N.15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II

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

STORIA DELL'URBANISTICA



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



 EdizioniCaracol

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023



EdizioniCaracol

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

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

Comitato scientifico

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

Redazione

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

Segreteria di Redazione

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

Corrispondenti esteri

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

Direttore responsabile: Ugo Soragni

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

e-mail: srstoriadellacitta@gmail.com

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

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

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

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

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

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

Copyright © 2023 Caracol s.r.l.

piazza Luigi Sturzo, 14 - 90139 Palermo

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

STORIA DELL'URBANISTICA
n. 15/2023

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

A cura di
Marco Cadinu

INDICE

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

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

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

- 276 **Roberto Busonera**
Dalla via Lata al Vittoriano. Persistenza e trasformazione di un asse viario antico per la costruzione di un fondale monumentale.
DOI: 10.17401/su.15.rb18
- 290 **Stefano Mais**
Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia
DOI: 10.17401/su.15.sm19
- RICERCHE**
- 308 **Francesca Geremia**
La pavimentazione stradale storica in area romana. Verso la codifica della regola dell'arte. Dalle origini al XVII secolo
DOI: 10.17401/su.15.fg20
- 326 **Stefano Mais**
Urbanistica rurale a pianta centrale: villaggi e stabilimenti agrari tra Settecento e Ottocento
DOI: 10.17401/su.15.sm21

EDITORIALE

DOI: 10.17401/su.15.us00

Ugo Soragni

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Associazione
Storia della Città



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



Ministero Università e Ricerca



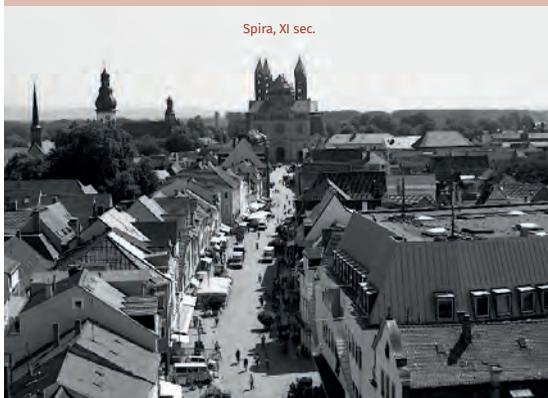
MINISTERO
DELLA
CULTURA

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

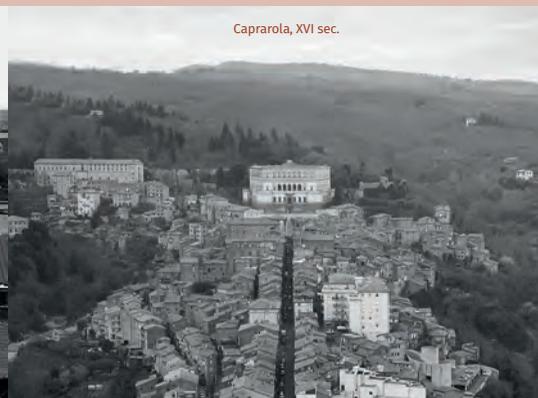
Le strade con fondale

La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento

CONVEGNO INTERNAZIONALE



Spira, XI sec.



Caprarola, XVI sec.



Parigi, XIX sec.



Roma EUR, XX sec.

15-17 giugno 2022 // Cagliari

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sessioni

Sessions

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

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

Diretta streaming

Live streaming

Il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Link will be posted on www.storiadellacitta.it

Organizzatori

Organizers

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

Patrocinio

Partner

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

Coordinamento scientifico

Scientific Coordination

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

Comitato scientifico

Scientific Committee

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

Informazioni

Info

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

www.storiadellacitta.it

Programma 1ª giornata di studi

mercoledì 15 giugno 2022*

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

ore 8:30

Registrazione partecipanti

ore 9:15

Saluti istituzionali

Francesco Mola | Rettore Università degli Studi di Cagliari

Giorgio Massacci | Direttore DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

Sessione 1 | Secoli XI-XV

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stefania Ricci | Architetto, Roma
Il tridente di Albano Laziale

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

Programma 2ª giornata di studi

giovedì 16 giugno 2022*

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

ore 9:00

Sessione 2 | Secoli XVI-XVIII | seconda parte

Moderano: Paolo Micalizzi | Università Roma Tre

Elisabetta De Minicis | Università della Tuscia

Luisa Trindade | Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra

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

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

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

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

Cristina Cuneo | DIST, Politecnico di Torino

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

Chiara Devoti | DIST, Politecnico di Torino

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

Luca Giacomini | Architetto, Torino

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

Giulia De Lucia | DIST, Politecnico di Torino

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

Giosuè Bronzino | DIST, Politecnico di Torino

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

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

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

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

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

Marcello Schirru | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

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

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

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

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

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

Rosario Chimirri | Dipartimento di Ingegneria Civile, Università della Calabria

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

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

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

Programma 3ª giornata di studi

venerdì 17 giugno 2022*

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

ore 9:00

Sessione 3 | Secoli XIX-XX

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

Mauro Volpiano | DAD, Politecnico di Torino

Assi e fondali urbani della Torino ottocentesca

Laura Zanini | Architetto, Cagliari

Strade e fondali nei piani ottocenteschi di Sassari

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

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

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

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

Giulia Bergamo | DIST, Politecnico di Torino

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

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

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

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

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

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

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

Roberto Busonera | DADU, Università degli Studi di Sassari

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

Stefano Mais | DICAAR, Università degli Studi di Cagliari

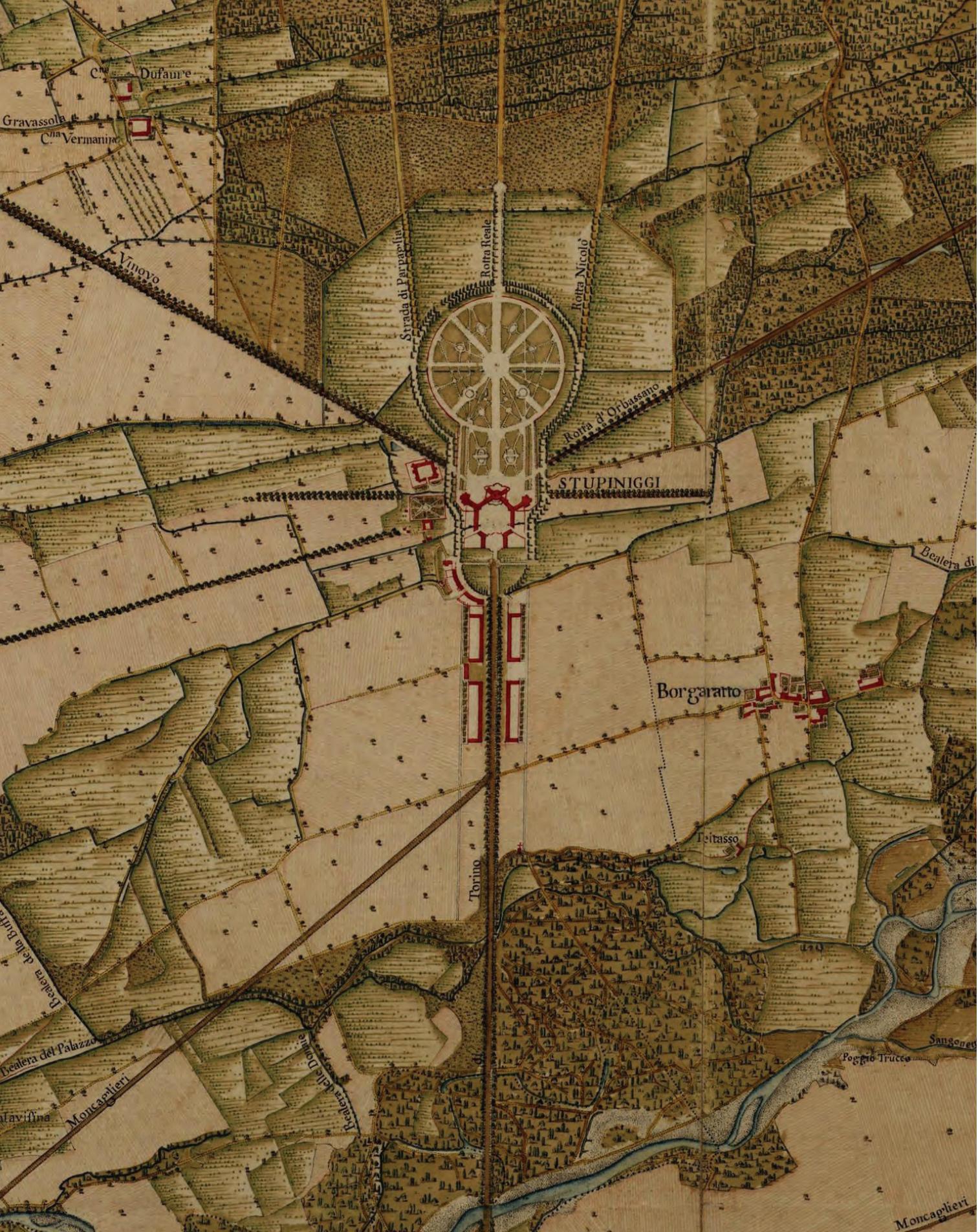
Città di fondazione e strade con fondale negli anni Trenta. Il progetto urbano di Fertilia

ore 15:00

Discussione finale e confronti

Modera: Marco Cadinu

Chiusura dei lavori ore 19:00



C^{te} Dufaur'e

Gravassola
C^{ia} Vermarina

Vinojo

Sivada di Parpaglia

Rocca Reale

Rocca Nicolo

Rocca d'Orbassano

STUPINIGGI

Borgaratto

Istasso

Torino

Beateria della Brilla

Beateria del Palazzo

Beateria delle Donne

Moncaglieri

Poggio Trucco

Sangone

Moncaglieri

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

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

DOI: 10.17401/su.15.cd04

Chiara Devoti

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

Parole chiave

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

Abstract

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



_1

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

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

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

La lunga alleanza dalla Porta Nuova al Sangone

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

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

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

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

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

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

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



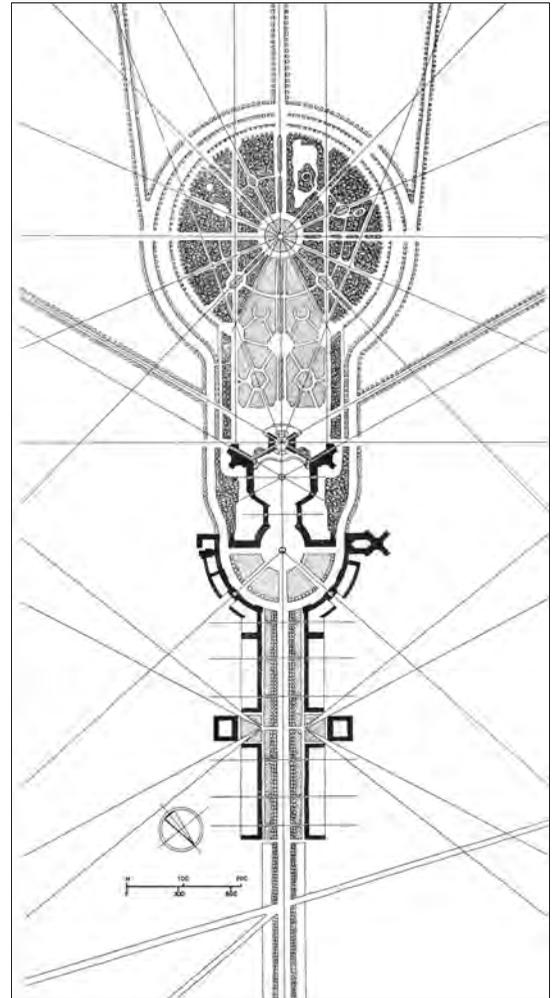
2

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

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

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

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



3 | 4

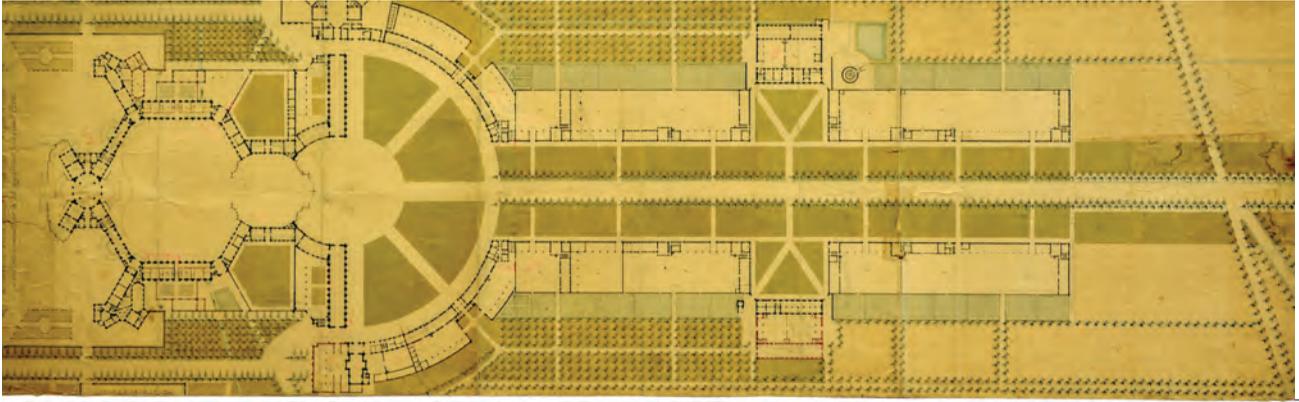
disegnarlo profondamente, sicché «non v'è luogo, nel piano pur sconfinato, per la libera natura»¹⁹ [Fig. 4].

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

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

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

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



5

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

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

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

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

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

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



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

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

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

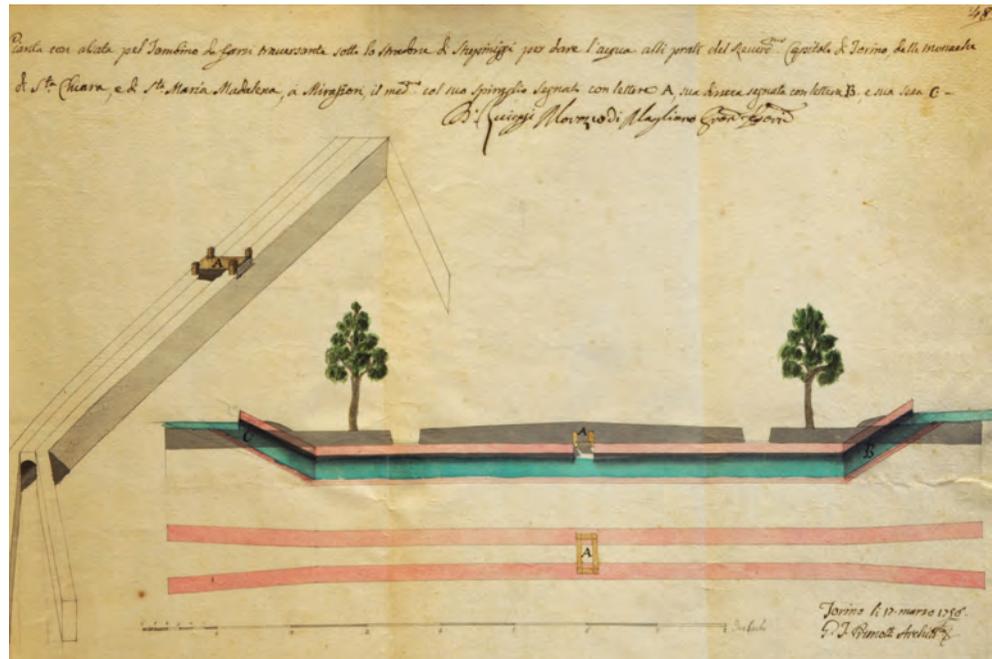
23. Sul regime di produttività delle commende, anche in presenza di attività di corte, rimando al recentissimo Chiara DEVOTI, «L'État dans l'État». *Territori e architetture della Sacra Religione allo specchio*, Centro Studi Piemontesi, Torino 2022.

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

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

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

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



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

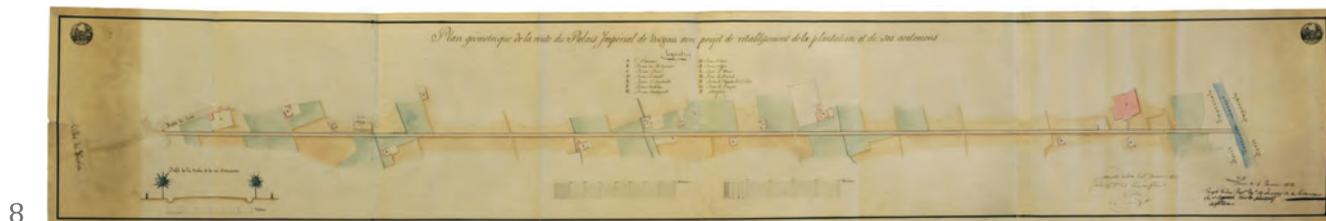
Un disegno sempre di Prunotto – architetto di vaglia e di fatto il regista del cantiere della palazzina dopo la partenza di Juarra per Madrid – degli anni 1755-57, quando lo stradone era in fase di completamento, e nato per raffigurare un tombino, si rivela ricchissimo di indicazioni di una ben precisa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

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

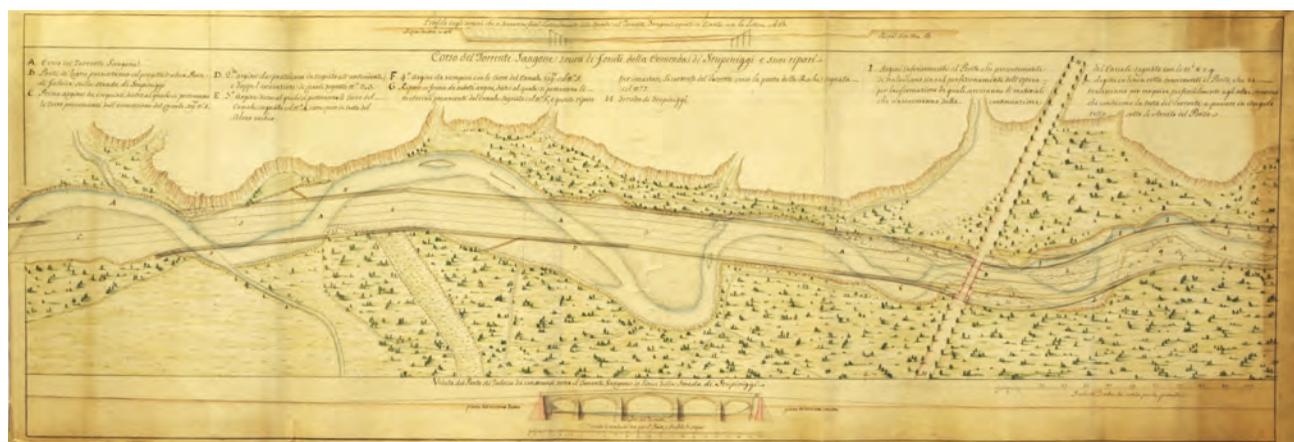
28. AOM, *Stupinigi, Vinovo e dipendenze*, m. 19, fasc. 645.

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

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



8



9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

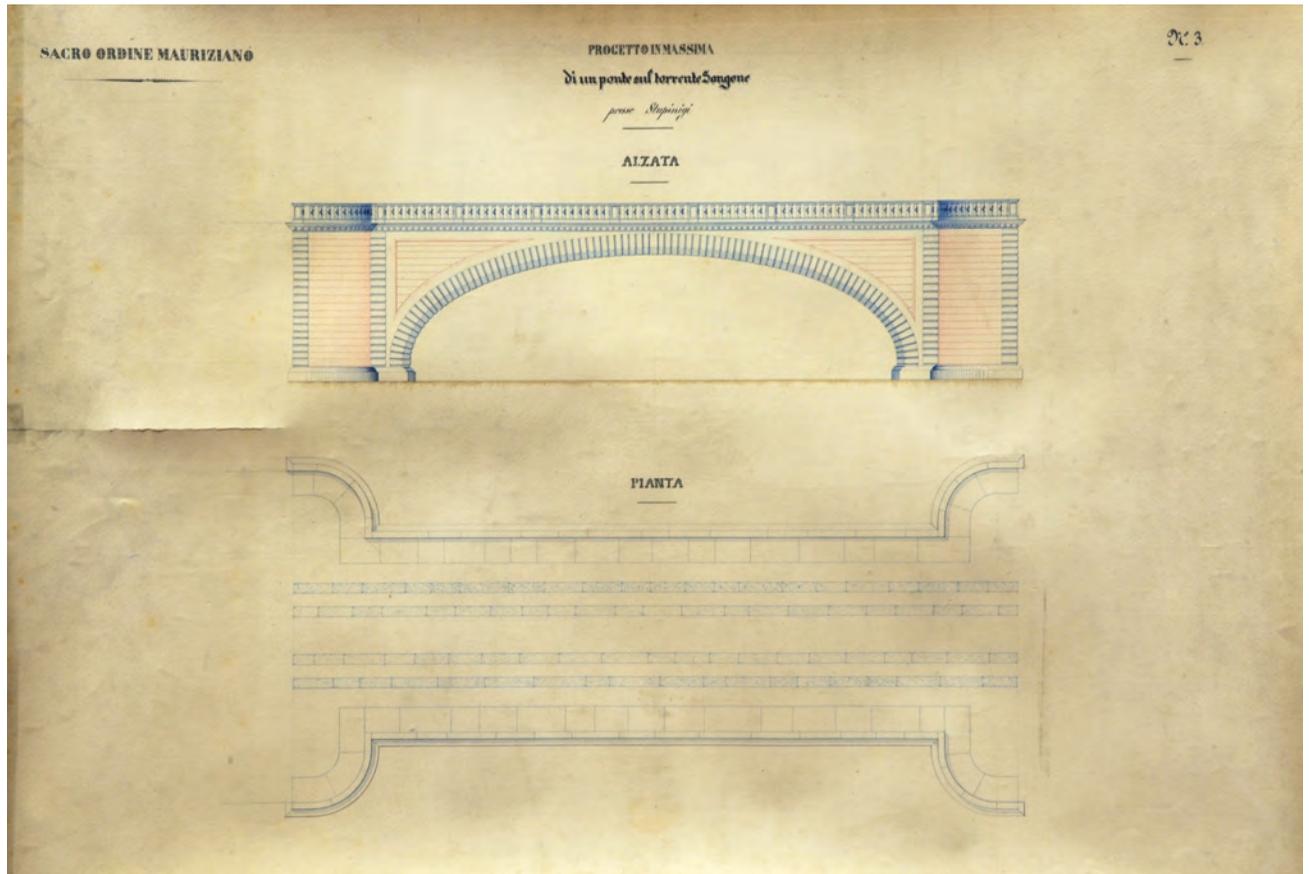
nigi e relativa Veduta del Ponte di fabbrica da costruirsi [...], 1756. Prunotto e Devinenti firmano peraltro *Tre Tipi estesi dalli Architetti Prunotto e De Vincenti, indicanti il corso del Torrente Sangone sovra la Commenda di Stupinigi ed i loro progetti di ripari ed argini da farsi per contenerlo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

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

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

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

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



10

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

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

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

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

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

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

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

Finito di stampare
nel mese marzo 2024
presso la Tipografia Lussografica - Caltanissetta