

L'eredità della guerra. Le tracce della difesa nei progetti urbani del Settecento nizzardo

*Original*

L'eredità della guerra. Le tracce della difesa nei progetti urbani del Settecento nizzardo / Bussi, B.. - In: STUDI E RICERCHE DI STORIA DELL'ARCHITETTURA. - ISSN 2532-2699. - ELETTRONICO. - 7:(2020), pp. 62-79. [10.17401/studiericerche.7.2020-bussi]

*Availability:*

This version is available at: 11583/2847741 since: 2020-10-06T17:09:30Z

*Publisher:*

Caracol

*Published*

DOI:10.17401/studiericerche.7.2020-bussi

*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)

# L' eredità della guerra. Le tracce della difesa nei progetti urbani del Settecento nizzardo

**BETSABEA BUSSI**

*Politecnico di Torino*

## **Introduzione**

La storia urbana di Nizza tra i secoli XVII e XVIII evidenzia la transizione dalla progettazione militare per una città della guerra alla pianificazione urbanistica per una città fiorente e ancora priva di strutture urbane moderne.

Il progetto della città cambia con la funzione e il ruolo che questa riveste negli Stati sabaudi, dei quali è parte dal 1388. L'approccio progettuale muta radicalmente con il divenire città aperta. Fino al 1706, quando cade in mano francese, i piani per Nizza figurano come ipertrofici progetti di estensione urbana dove predomina la struttura difensiva. Privata della roccaforte, la città inaugura un secolo di rinnovamento urbano, pur nelle continue contese tra Francia e Piemonte, anche lungo il Settecento. I periodi di tregua consentono di realizzare misurati ampliamenti urbani che, se si discostano dai piani seicenteschi per la scala nettamente più contenuta, mostrano pure il viraggio dalla vocazione militare ad una vocazione nuova e da imbastire, fondata su scambi commerciali e privilegi portuali.

Con l'ausilio di fonti iconografiche in parte edite, saranno ripercorse le trasformazioni urbane di Nizza e la transizione della nascente urbanistica nel periodo compreso tra gli assedi del 1705 e del 1792, che ne estinguono il peso strategico-militare<sup>(1)</sup>. Il breve Settecento locale dovrà affrontare le questioni urbane sottese alla scomparsa funzionale delle mura. Gli interventi progettati, però, sapranno vedere in questi ingombranti residui del passato nuove risorse spaziali, mostrando un trattamento non convenzionale delle strutture difensive rimaste. Infatti, il passaggio da città-cittadella a città aperta non fa di Nizza una città priva di mura. Si assiste, semmai, a un diverso trattamento della periferia difensiva, a un diverso modo di relazionarsi alle mura e di riutilizzarne le strutture. L'eredità della guerra persiste nel tracciato della città nuova. I quartieri settecenteschi si faranno là dove un tempo si ergevano mura e bastioni, sui siti vuoti lasciati dalla loro demolizione o sulle vestigia di opere difensive ormai obsolete.

<sup>(1)</sup> Le immagini di cui il contributo si avvale sono state in parte indagate in precedenza. In particolare le carte 2, 3, 4, 6, 9 sono state pubblicate in Dominique Foussard, Georges Barbier, *Baroque niçois et monégasque* (Paris, Picard, 1988); Luc Thevenon, *Du Château vers le Paillon* (Nice, Editions, 2000); Philippe Graff, *L'exception urbaine: Nice, de la Renaissance au Consiglio d'Ornato* (Nice, Editions Parenthèses, 2000).

The urban history of Nice between 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries shows the shift from military design to modern urban planning. Urban projects change according to the role of Nice in the Duchy of Savoy since 1388. This paper recalls the urban transformations of Nice between the sieges of 1705 and 1792 which extinguished the strategic-military weight of the city. The 18<sup>th</sup>-century Nice faced the urban issues underlying the functional disappearance of the walls. The planned interventions, however, saw new spatial resources in these bulky residues of the past, showing an unconventional treatment of the defensive structures. The legacy of war persisted in major urban interventions, notably in the expansion towards the west, the *Villa Nova*, the public promenade of the Terrasse, the Vittorio square and the port of Limpia. The new neighborhoods were built where walls and ramparts once stood, on the vacant sites left by their demolition or on the remains of obsolete defensive works.

### Ascesa e declino di una piazzaforte inespugnabile

Nizza, strategicamente posta sul confine francese, svolgeva il duplice ruolo di avamposto militare e di sbocco portuale sul Mediterraneo per gli Stati sabaudi, sin dalla dedizione del 1388. Da qui in avanti la città sarà oggetto di un contenzioso di frontiera con la Francia che si esaurirà soltanto con l'agognato *rattachement* del 1860. Fino a tutto il Seicento, infatti, la città è periodicamente teatro di guerre, invasioni e assedi che la costringono a dotarsi di un possente sistema difensivo<sup>(2)</sup>.

*Ville-frontière*, Nizza diventa il centro di una politica di fortificazione avanzata da parte del potere centrale sabauda<sup>(3)</sup>. Le prime fortificazioni medievali risalenti all'XI secolo vengono ampliate e riprogettate "alla moderna" tra il 1517 e il 1580, in un generale potenziamento delle difese che riguarda tutto il territorio sabauda<sup>(4)</sup>.

La cartografia militare mostra un nucleo urbano di forma triangolare, racchiuso a sud dal mare, a ovest dal corso del fiume Paglione e a est dalla collina del Castello, su cui sorgeva una vera e propria acropoli. Sede dell'amministrazione e giurisdizione cittadina, qui sorgevano il palazzo ducale, la cattedrale e le abitazioni dell'alta società nizzarda. Nel 1520 il duca Carlo II ordina di fortificare il fronte nord dell'acropoli con tre imponenti bastioni circolari e un'alta cortina muraria: è una "fortezza di transizione"<sup>(5)</sup>.

A seguito dell'assedio franco-turco del 1543, Nizza rivoluziona la sua infrastruttura difensiva. Per rispondere all'evoluzione dell'artiglieria la difesa è ammodernata secondo la teoria del fronte bastionato. Emanuele Filiberto di Savoia decide di trasformare l'acropoli in una cittadella fortificata. Acquista i terreni necessari per la sua estensione, trasferendo la propria dimora e quella di nobili e borghesi nella città bassa, nel quartiere della Marina. Tra il 1560 ed il 1580, sotto la direzione degli ingegneri Francesco Paciott e Ferrante Vitelli, Nizza si chiude all'interno di una geometria difensiva impeccabile. La collina del castello

<sup>(2)</sup> Per una più ampia contestualizzazione del caso nizzardo all'interno delle moderne politiche difensive del Ducato e sulle figure professionali al servizio dei Savoia si vedano i volumi collettivi: Micaela Viglino Davico (a cura di), *Fortezze alla moderna e ingegneri militari del ducato sabauda* (Torino, Celid, 2005); Micaela Viglino Davico, Andrea Bruno jr. (a cura di), *Gli ingegneri militari attivi nelle terre di Savoia e nel Piemonte orientale (XVI-XVIII secolo)* (Firenze, Edifir, 2007) e Angela Marino (a cura di), *Fortezze d'Europa. Forme, professioni e mestieri dell'architettura difensiva in Europa e nel Mediterraneo spagnolo* (Roma, Gangemi, 2003). Con focus su Nizza si citano, tra gli altri, Thevenon, *Du Château vers le Paillon*; Marc Bouiron (a cura di), *Nice: la colline du château. Histoire millénaire d'une place forte* (Nice, Mémoires Millénaires, 2013), quest'ultimo caratterizzato da una prospettiva archeologica.

<sup>(3)</sup> Sul tema di Nizza come città-frontiera: Anne Brogini, "Diventare una città di frontiera: Nizza nella prima età moderna", *Mediterranea. Ricerche Storiche*, 28 (2013), 367-380.

<sup>(4)</sup> Il XVI è un secolo di grande rinnovamento per la difesa del ducato dei Savoia, in particolare per la messa a punto di nuovi sistemi di difesa a contrasto delle artiglierie nemiche. Scendono in campo i migliori progettisti d'Europa, ingegneri militari esperti nelle tecniche più aggiornate di fortificazione bastionata. Fortezze, cittadelle e nuove cinte urbane strutturano un ampio sistema di difesa a scala territoriale, in cui rientra anche Nizza, essenziale piazzaforte di frontiera.

<sup>(5)</sup> Henri Costamagna, "La destruction du château de Nice vue par les contemporains de cet événement (1691-1706)", *Cahiers de la Méditerranée*, 62 (2001), 48.



4.1

"Plan des attaques du Chateau de Nice per le Duc de Berwich General de France Comencés dans le Mois d'Octob. 1705 et Continué jusques au Janvier 1706".  
(Archivio di Stato di Torino, Corte, *Carte Topografiche segrete*, Nice 23 A IV Rosso, m. 1)

viene ulteriormente rinforzata a nord con una tenaglia di tre bastioni a orecchioni, un fossato e un ripido spalto<sup>(6)</sup>. Il fronte sud, a picco sul mare, costituiva un glacis naturale a protezione dall'assalto. La città viene, inoltre, inserita in un più ampio programma difensivo della fascia litoranea assieme al Forte di Monte Albano, alla cittadella di Villafranca e al forte satellite di Santo Ospizio<sup>(7)</sup>. Sotto Vittorio Amedeo II le strutture difensive ricevono ulteriori perfezionamenti. Le mura della città bassa vengono dotate di bastioni a protezione della porta Païroliera a nord, della porta Marina a sud e del ponte che collegava la città al sobborgo.

Il *Plan des Attaques du Chateau* del 1705 [Fig. 4.1] restituisce l'immagine della città all'apice della sua conformazione difensiva. La configurazione scelta si adatta ai vincoli locali, dove l'irregolarità, già notata da Barbier e Foussard per la vicina Villafranca, "vivifica l'astrazione geometrica dello schema di base"<sup>(8)</sup>, evitando il formalismo del trattato teorico.

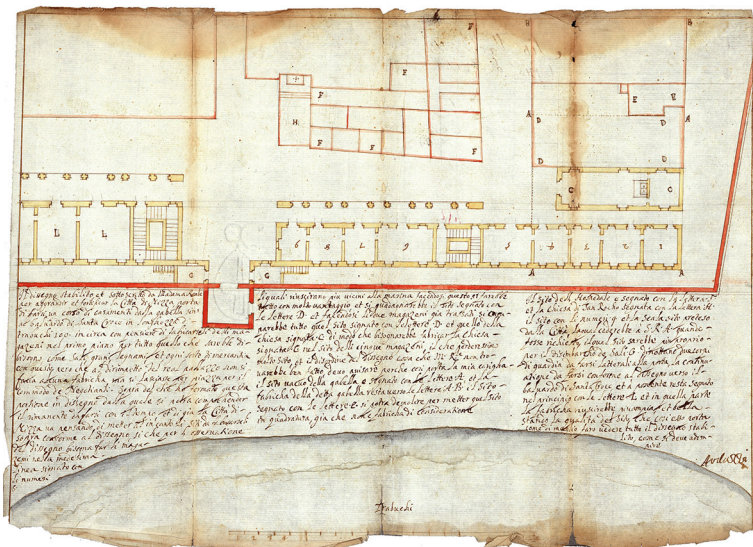
Schierandosi con la Grande Alleanza nel 1689, Vittorio Amedeo II rompe i già fragili equilibri con Luigi XIV. Nizza cade sotto il bombardamento delle truppe del maresciallo Catinat che invade la città del 1691. Restituita ai Savoia col trattato di Torino del 1696, Nizza cade nuovamente nel 1705, durante la guerra di successione spagnola, sotto i colpi di cannone del duca di Berwick. Il maresciallo Vauban, che aveva visitato la città nel 1693, rivolge al re le stesse raccomandazioni nel 1705: conservarne e ampliarne le fortificazioni in vista di una sua annessione alla Francia<sup>(9)</sup>. Dopo la bruciante

<sup>(6)</sup> Vedi Micaela Viglino Davico, "Ascanio Vitozzi, Ercole Negro, Carlo Vanello e altri in Provenza: l'arte al servizio della guerra", in Micaela Viglino Davico (a cura di), *Fortezze alla moderna e ingegneri militari del ducato sabaudo* (Torino, Celid, 2005), 299-315.

<sup>(7)</sup> Vedi Paul Canestrier, "Le système défensif de la côte, de l'embouchure du Var à Monaco, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle", *Nice Historique*, 42 (3) (1939), 92-96.

<sup>(8)</sup> Foussard, Barbier, *Baroque niçois et monégasque*.

<sup>(9)</sup> Citato in Costamagna, "La destruction du château de Nice vue par les contemporains de cet événement (1691-1706)", 58. "Il me paraît deux partis à prendre à son égard (Nice, ville et citadelle) dont le meilleur serait de lui faire valoir les prétentions que le roi a sur ce pays, [...] et l'autre d'en tout démolir, tant pour mettre ce prince dans notre dépendance que pour le punir de s'être lié d'intérêt avec les plus cruels ennemis de la France".



4.2

Pietro Arduzzi, "Siti vacui nella città di Nizza". (Archivio di Stato di Torino, Riunite, Carte Topografiche e Disegni, Camerale Piemonte, Tipi articolo 664, Nizza, Mazzo 28, f. 1)

sconfitta a Torino, però, Luigi XIV ordina di radere al suolo l'apparato difensivo di Nizza "afin que rien ne reste"<sup>(10)</sup>. Nelle sue memorie, il duca di Berwick ricorderà la piazzaforte nizzarda come "una delle più forti che vi furono in Europa"<sup>(11)</sup>, opera congiunta di tutti i duchi di Savoia. La demolizione del castello fu eseguita con tale zelo, scrive ancora, "che non sembrava che ve ne fosse mai stato uno"<sup>(12)</sup>.

Con la demolizione della cittadella si chiude il capitolo militare nizzarda. Ormai libera di estendere il proprio perimetro urbano, Nizza racchiude la città vecchia in una fascia concentrica di nuovi quartieri. Gli interventi settecenteschi, in apparenza modesti, riflettono in realtà una rivoluzione urbana e urbanistica, che segna una "pietra miliare nel passaggio dall'antica città all'attuale metropoli"<sup>(13)</sup>. Cessando di essere una fortezza, Nizza ricerca la sua nuova vocazione.

**La pianificazione seicentesca: il disegno della difesa (e della città?)**

In materia di pianificazione urbana il Seicento nizzarda aveva conosciuto dinamiche importanti soprattutto per l'ingegneria militare. La pace aveva condotto al declino delle attività militari, ad eccezione di riparazioni ai baluardi<sup>(14)</sup>. Prospera, al contrario, era stata la progettazione urbana per la futura estensione della città, che i sovrani affidarono alle più celebri personalità dell'epoca.

Gli architetti si cimentarono perlopiù con progetti di estensione urbana e relativo allargamento della cinta muraria, pur tenendo in considerazione la sistemazione degli ultimi siti *vacui in tra muros*. Uno di questi era il quartiere della Marina, di fronte alla spiaggia delle Ponchettes. Quest'area relativamente vasta fu oggetto di due progetti, firmati rispettivamente da Pietro Arduzzi<sup>(15)</sup> e Giovanni Andrea Guiberto<sup>(16)</sup>. Nel 1656 Arduzzi propose di costruire una serie di magazzini porticati parallelamente alla muraglia meridionale [Fig. 4.2], soluzione che lascia intravedere quell'opera singolare che sarà il Terrazzo pubblico progettato da Jean-Francois Michaud a metà del secolo successivo.

<sup>(10)</sup> Ivi, 50. Costamagna riporta le memorie di De Lozières d'Astier, incaricato della demolizione. "L'entrepreneur devra ouvrir les trous de mine au niveau du rocher ou terrain sur lesquels les murs sont assis, c'est-à-dire qu'il commencera par la première pierre de fondation afin que rien ne reste".

<sup>(11)</sup> *Mémoires du maréchal de Berwick, écrites par lui-même* (Paris, Moutard, 1778), vol. I, 291. Trad. dell'autore.

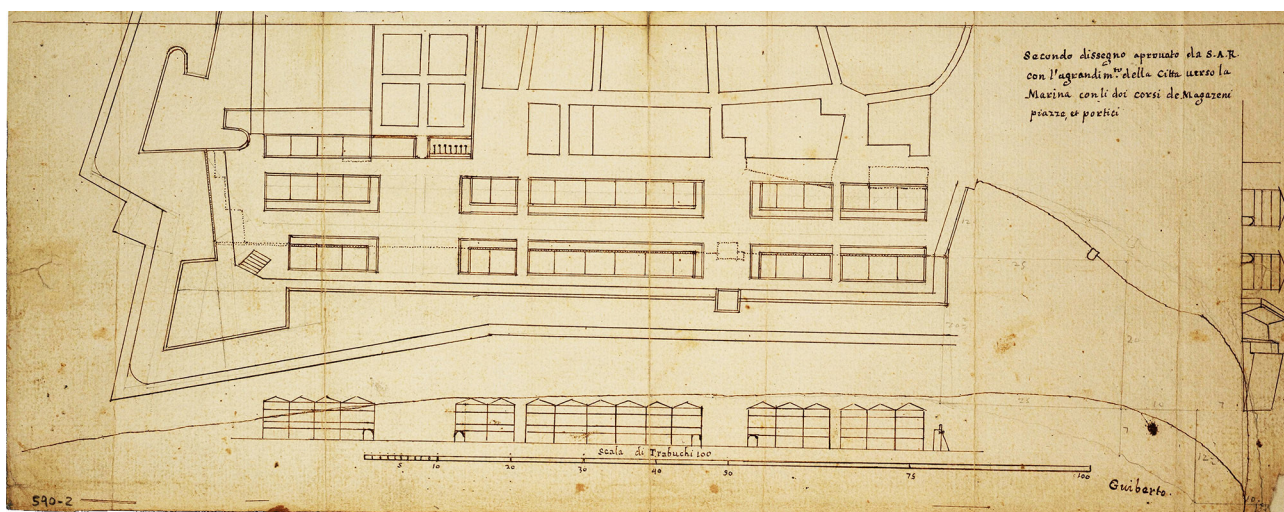
<sup>(12)</sup> Ivi, 301. Trad. dell'autore.

<sup>(13)</sup> Costamagna, "La destruction du château de Nice vue par les contemporains de cet événement (1691-1706)", 61.

<sup>(14)</sup> Cfr. Di tale attività si trova traccia nella documentazione conservata presso gli Archives Municipales de Nice, Série EE *Affaires militaires*, in cui compaiono lungo tutto il secolo ordini di riparazione a baluardi, porte e mura. Anche l'Archivio di Stato di Torino conserva un piano di Giovanni Andrea Guiberto del 1667 per le "Reparazioni che si devono fare intorno alla Città di Nizza..." al baluardo della Marina. Cfr. ASTO, Corte, *Carte topografiche segrete*, Nizza 1A (II) Rosso, ff. 3-4.

<sup>(15)</sup> Pietro Arduzzi è, insieme a Carlo Morello e Carlo di Castellamonte, tra i maggiori esponenti di quella scuola di ingegneri militari piemontesi che dalla metà del XVII secolo rivoluziona l'assetto difensivo dei territori sabaudi. Oltre ad essersi occupato del progetto di ampliamento delle fortificazioni di Nizza, è autore di numerosi progetti per rinnovare le cinte bastionate di altre città piemontesi, nonché un piano per la fortificazione del Borgo Po della capitale. Cfr. Micaela Viglino Davico (a cura di), *Architetti e ingegneri militari in Piemonte tra '500 e '700. Un repertorio biografico* (Torino, Omega, 2008).

<sup>(16)</sup> Giovanni Andrea Guiberto (o Guiberto) fa parte di una nota famiglia di ingegneri nizzarda. Al servizio dei Savoia dal 1642, la sua attività spazia da progetti di architettura civile all'ingegneria militare e idraulica, alla topografia. Tra i principali contributi in ambito militare per Nizza si ricordano la sistemazione delle fortificazioni bastionate verso il mare e la ricostruzione delle mura verso la Marina (sede delle future Terrazze). Fu inoltre impegnato nell'ingrandimento della città e nel lungo dibattito sulla creazione del porto. Cfr. Maria Grazia Vinardi, "Gli ingegneri Guiberto e il dibattito per le fortificazioni e il porto di Nizza nel XVII secolo", in Viglino Davico, Bruno jr (a cura di), *Gli ingegneri militari attivi nelle terre di Savoia e nel Piemonte orientale (XVI-XVIII secolo)*, 161-178: 176n.



#### 4.3

Giovanni Andrea Guiberto, "Secondo disegno approvato da S.A.R. con l'agrandim[en]to della Città verso la Marina con li doi corsi de Magazeni piazze, et portici". (Archivio di Stato di Torino, Corte, *Carte topografiche segrete*, Nizza 1 A (II) Rosso, m. 1, f. 2)

Il progetto di Guiberto [Fig. 4.3] raddoppiava la proposta di Arduzzi con due file di magazzini porticati paralleli tra loro. Due piccole piazze, confacenti alle dimensioni di *Vieux Nice*, sono create davanti al palazzo ducale e alla porta Marina. Le sezioni territoriali danno un'idea dei volumi progettati: edifici di quattro piani avrebbero caratterizzato il nuovo fronte mare della città. Il rapporto con le mura è interessante per il contrasto con la successiva realizzazione settecentesca: il progetto dà visibilmente le spalle al litorale, ponendosi come ulteriore separé fisico e visuale tra la città e il mare. La presenza dei portici distingue il *fronte* dal *retro*, accentuato anche dallo spazio esiguo lasciato dalla cinta muraria. Quest'ultima, ancora attiva nella funzione militare, resta fuori dal progetto urbano, a differenza di quanto avviene nell'intervento di Michaud.

I due progetti della Marina meritano menzione per la concretezza del progetto urbano, in antitesi con gli utopici piani di estensione parloriti dalla corte torinese. Tuttavia, risultano forse risposte troppo esplicite a un'esigenza contingente, tanto calate nella dimensione del tessuto preesistente da non intuirne ancora le grandiose potenzialità urbane. Rimasti sulla carta, lasceranno spazio a realizzazioni più segnanti nell'immagine della città, come il Corso e il Terrazzo pubblico. Questa zona di confine urbano, di periferia interna della città *intra muros*, sarà infatti trattata in modo tanto originale da costituire un segno identitario di Nizza.

Per quanto riguardava invece l'ingrandimento *extra muros*, i progettisti dovevano confrontarsi non solo col perimetro murario, bensì con ostacoli naturali di non facile superamento: il mare a sud, la collina del Castello a est, il corso del Paglione a ovest. Valicare il fiume, che rappresentava una cesura netta tra città e i sobborghi, sembrava comunque la soluzione più attuabile. Gli urbanisti piemontesi, infatti, non esitarono a negare le condizioni morfologiche del sito, "operando chirurgicamente sul paesaggio naturale"<sup>(17)</sup>. Nell'ottica di ingrandire la città verso ovest, il Paglione sarebbe stato deviato verso il letto originario di Limpia, portandone la foce dietro la collina del Castello.

<sup>(17)</sup> Foussard, Barbier, *Baroque niçois et monégasque*, 41.



4.4

"Nicaea ad Varum Cum Novo Urbis Incremento", in *Theatrum Statuum Sabaudiae*, Amsterdam 1682, II, tav. 65

Numerosi i progetti elaborati lungo il secolo, tra i quali due sono ripresi come cifra e misura dell'urbanistica barocca<sup>(18)</sup>. Un piano del 1672, attribuito da Luc Thevenon ad Amedeo di Castellamonte<sup>(19)</sup>, presenta un mastodontico ingrandimento (con un'area più che raddoppiata) sui siti attorno alla foce del Paglione, il cui corso sarebbe stato fatto deviare verso est. I quartieri della nuova città faticano ad integrarsi al tessuto esistente a causa delle sue dimensioni smisurate, certamente più convenienti a una capitale. Anche dalla sola analisi planimetrica si evince la volontà di monumentalizzare il costruito, tanto invasivo da annientare l'identità della cittadina cui si giustappone senza mediazioni. Anche il progetto difensivo è imponente e gonfiato, costituito da tre soli bastioni pentagonali ulteriormente amplificati dallo spalto.

Il secondo progetto è dato alle stampe nel 1682 all'interno del *Theatrum Sabaudiae*. Il Borghino fornisce due immagini di Nizza, lo stato di fatto e il progetto, segnalati anche dal tipo di vista scelta: la realtà di una prospettiva contro l'astrazione dell'assonometria. Nella Nizza ideale [Fig. 4.4] si ritrovano la deviazione del Paglione verso est e la lottizzazione di un territorio raddoppiato rispetto a quello allora urbanizzato. La città è difesa da una nuova cinta muraria, secondo uno schema a sette bastioni pentagonali. Rispetto al progetto precedente si riconosce la preoccupazione di disegnare lo schema viario in asse con le principali arterie esistenti, in un tentativo benché minimo di aggancio con il tessuto consolidato. Come messo in luce da Philippe Graff, la forma a ventaglio della griglia permette una progressiva transizione dall'isolato medievale all'isolato dell'ampliamento<sup>(20)</sup>.

<sup>(18)</sup> I piani elaborati per Nizza nel Seicento sono stati pubblicati e analizzati da Thevenon, *Du Chateau vers le Paillon*, 241-256. Si veda anche Micaela Viglino Davico, Claudia Bonardi Tomesani (a cura di), *Città munite, fortezze, castelli nel tardo Seicento. La raccolta di Disegni "militari" di Michel Angelo Morello* (Roma, Istituto Italiano di Castelli, 2001).

<sup>(19)</sup> Amedeo di Castellamonte (1610-1683) è un architetto e ingegnere al servizio dei Savoia. Attivo soprattutto a Torino, dove dal 1639 è ingegnere ducale, contribuì alla realizzazione di diverse residenze reali, tra cui il Castello del Valentino, la Villa della Regina e il Palazzo Reale. Firmò inoltre il progetto di ingrandimento della capitale verso il Po iniziato nel 1673. Il suo operato in campo militare è attestato, oltre che a Torino (dove interviene sulla cittadella e sul progetto di ampliamento orientale delle fortificazioni), in diversi territori del ducato, tra cui Asti e Mondovì. Cfr. Luciano Tamburini, "Castellamonte, Amedeo di", *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 21 (1978); Andrea Merlotti, Costanza Roggero (a cura di), *Carlo e Amedeo di Castellamonte. 1571-1683, ingegneri e architetti per i duchi di Savoia* (Roma, Campisano Editore, 2016).

<sup>(20)</sup> Graff, *L'exception urbaine: Nice, de la Renaissance au Conseil d'Ornato*, 45.

L'incisione del *Theatrum* mette in luce anche un altro elemento essenziale del progetto militare seicentesco, oggetto lungamente dibattuto dagli esperti sabaudi e poi mutato nelle successive realizzazioni: il porto. In linea con la maggior parte dei pareri tecnici<sup>(21)</sup>, il Borgonio disegna il porto di fronte alle Ponchettes, nella zona costiera della Marina. La scelta è frutto della vocazione militare, che favorisce il sito più vicino e difendibile, rispetto al quartiere di Limpia dove invece verrà scavato il bacino settecentesco. Il peso prioritario, infatti, resta sul progetto del sistema difensivo. Scacchiere e griglie rivestono un'importanza relativa rispetto al disegno della fortificazione, di cui sono schemi astratti e secondari. La "preoccupazione urbanistica" è intrecciata, se non sottomessa, alla "preoccupazione difensiva".

Entrambi i progetti rimarranno sulla carta, rappresentando però una sintesi delle teorie urbanistiche seicentesche, che faticano ad adattare schemi formali riduttivi a una realtà concreta e vincolante. Tuttavia, sarebbe inutile e forse improprio leggere questi piani sotto la lente del progetto urbano. Non troveremmo risposta esauriente a una domanda che non è stata posta. Non è la definizione di trame urbane coerenti alle necessità locali a guidare il progetto, quanto la messa a punto del più efficace sistema difensivo. D'altro canto, erano le mura a definire la *forma urbis*. Nella sineddoche che usa "la parte per il tutto"<sup>(22)</sup>, Nizza coincideva ancora con il suo tracciato difensivo.

<sup>(21)</sup> La metà del XVII secolo vede numerosi progetti per dotare Nizza di un porto, ideati da altrettanti ingegneri e tecnici esperti (tra gli altri, Carlo Morello, Amedeo di Castellamonte, Maurizio Valperga). La maggior parte di questi proponeva la costruzione di una darsena nell'ansa naturale a est della Marina o più a ovest verso il Pré-aux-Oies. Pochi progetti riguardano il quartiere di Limpia, il cui sito era considerato malsano, mal collegato alla città e difficilmente difendibile. Inoltre, in vista dell'ingrandimento urbano, il sito di Limpia avrebbe piuttosto accolto il nuovo letto del Paglione. Le discussioni in merito verranno accantonate con l'assedio del 1691 e riprese più avanti pur con premesse differenti. Sulla storia progettuale del porto di Nizza si veda Jean-Paul Potron (a cura di), *Le port de Nice: des origines à nos jours* (Nice, Academia Nissarda, 2004); Maria Grazia Vinardi, "Gli ingegneri Guiberto ...", in Viglino Davico, Bruno jr (a cura di), *Gli ingegneri militari attivi nelle terre di Savoia e nel Piemonte orientale (XVI-XVIII secolo)*, 161-178; Philippe Graff, "Les Ponchettes au XVIIIe siècle. Au Cœur du débat sur le port", *Nice Historique*, 100 (3) (1997), 159-167.

<sup>(22)</sup> Cesare De Seta, "Le mura simbolo della città", in Cesare De Seta, Jacques Le Goff (a cura di), *La città e le mura* (Roma-Bari, Laterza, 1989), 11-57.

### Misura e innovazione nelle realizzazioni settecentesche: tre interventi

La distruzione della roccaforte muta l'approccio progettuale dell'estensione urbana di una città dalla vocazione non più militare. Nuove esigenze richiedono rinnovate teorie urbanistiche ed estetiche fino ad allora subordinate al disegno della difesa. Il talento di architetti e ingegneri è impiegato nel disegno di nuovi quartieri, dotati di attrezzature urbane moderne e spazi pubblici di cui il saturo tessuto medievale è carente. La scala degli interventi si riduce, ma guadagna in realismo e fattibilità. Anche la paternità dell'estensione è plurale: non più un unico progetto, ma equilibrati ingrandimenti in punti diversi, assegnati a più urbanisti e dilazionati lungo il secolo. Ciò ha consentito anche di gestire ogni intervento con cura maggiore per il dettaglio e attenzione alla preesistenza. Si inaugura, dunque, una stagione di progetto moderno, nell'accezione di concreto e rispondente alle necessità locali.

Tra tregue e invasioni, Nizza avvia i primi progetti di sviluppo urbano *extra muros* utilizzando i siti vacui liberati dalla demolizione della cinta muraria o integrando le strutture rimaste. Nonostante l'apertura della piazzaforte, la città mantiene un rapporto ancora solido con le mura che non si esaurisce con l'obsolescenza militare.



Il confronto tra il piano del 1706 e quello successivo all'assedio del 1792 [Fig. 4.5] evidenzia le trasformazioni avvenute nel tessuto urbano. I fulcri degli interventi sono i vertici del triangolo nizzardo, le zone di transizione della frangia urbana. Da qui sono imposte le direttrici fondamentali dell'estensione, dalle quali si originano le trame regolari di isolati a costruirsi. In più, il disegno della città post 1792 evidenzia lo *shift* vocazionale di Nizza con un'attenzione agli spazi pubblici e di *loisir* fino ad allora inesistente, che – se pure si realizzerà nell'Ottocento – è già spia di apertura a nuovi valori e di liberazione dal passato militare. Tre grandi cantieri trasformano la città nel Settecento: il quartiere di San Francesco di Paola, primo nucleo di estensione urbana verso ovest, la piazza Vittorio a nord, da cui parte anche il progetto del quartiere portuale di Lìmpia verso est, il terrazzo pubblico lungo la spiaggia delle Ponchettes. Sotto la lente formale della produzione urbana, le trasformazioni nizzarde sono inquadrabili nella cultura urbanistica sabauda ed europea: un'estensione urbana sul modello della capitale, la creazione di una *place royale*, la sistemazione

4.5

"Plan démonstratif de la Ville de Nice avec les retranchemens faits par les François pour s'en assurer la possession". (Archivio di Stato di Torino, Corte, *Carte topografiche segrete*, Nice 24 A IV Rosso, m. 1. Si notino i tre interventi settecenteschi ed il disegno dello spazio pubblico, in cui *allee* e giardini preannunciano una fiorente primavera urbana per Nizza)

di percorsi per il passeggio nel circuito dei bastioni, secondo una logica che si afferma in questi anni<sup>(23)</sup>. Nel confronto con lo smantellamento della cittadella, invece, Nizza sarà tra le prime piazzeforti sabaude a sperimentare libertà di ampliamento e di riuso degli spazi militari. Sotto questa luce, i tre interventi intessono relazioni differenti con la struttura difensiva preesistente.

Il quartiere di San Francesco di Paola sorge sulle vestigia dei baluardi seicenteschi, ma si richiude nuovamente entro nuovi bastioni. Questi, riunendosi alle mura lungo il Paglione e lungo la Marina, restituiranno continuità al tracciato murario. A nord, al contrario, i bastioni sono ricostruiti solo parzialmente. La piazza Vittorio e la porta di Torino, che sorgono sui terreni della piazza d'armi, forniscono un nuovo ingresso monumentale e simbolico alla città, privato di ogni valenza militare. Inoltre, il progetto del porto a Limpia, invece che alla Marina, mostra ormai la svanita preoccupazione per la difesa del bacino. Infine, il piccolo progetto del Terrazzo costituisce una svolta: sul tracciato delle vecchie mura viene sistemata una passeggiata pubblica. Le mura della città aperta divengono strade di circonvallazione sopraelevate fruibili dalla collettività. Il camminamento un tempo riservato al controllo del perimetro urbano diventa ora un passeggio pubblico panoramico.

### **San Francesco di Paola, un nuovo quartiere tra nuove mura**

Col trattato di Utrecht del 1713 Vittorio Amedeo II ottiene il titolo regio e ingrandisce il territorio statale sul versante orientale e con l'acquisizione della Sicilia, presto scambiata con la Sardegna<sup>(24)</sup>. In un diffuso clima di rinnovamento urbano e amministrativo in cui anche la capitale si appresta al suo terzo ampliamento sotto la supervisione juvarriana, le principali città del Regno elaborano scenari urbani più moderni. Il modello torinese di urbanizzazione strutturato sul binomio asse-piazza verrà agevolmente riadattato alla realtà locale nizzarda. A Nizza si interviene immediatamente sul vertice occidentale, nella zona delle Prè-aux-Oies. I terreni vacui verso la foce del torrente, liberati dalla demolizione dei baluardi, si prestavano infatti a un'operazione urbana di grande ampiezza. L'incarico viene affidato all'architetto Antonio Bertola<sup>(25)</sup>, che firma nel 1717 la *Pianta del nuovo ingrandimento* [Fig. 4.6].

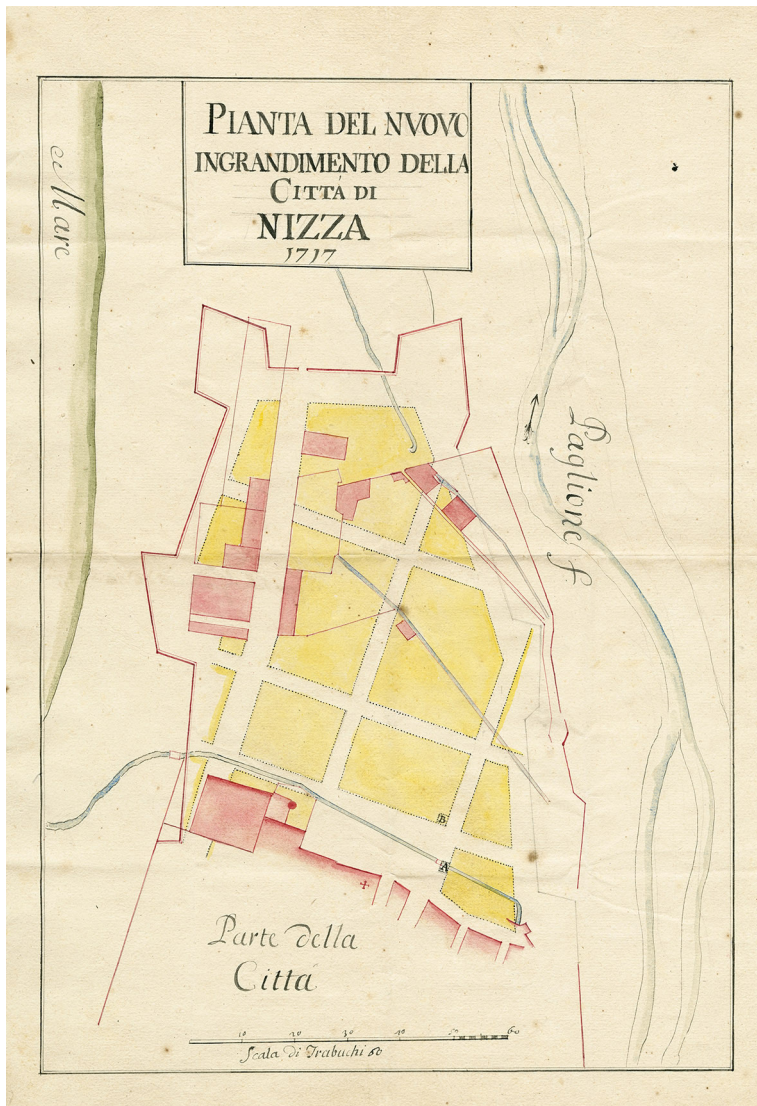
Il disegno prevede la lottizzazione a scacchiera di un nuovo quartiere, con una griglia "di derivazione castellamontiana"<sup>(26)</sup>. Al pari di Castellamonte, Bertola propone la stessa localizzazione per l'estensione – che risulta anche la più fattibile, ma riduce notevolmente la scala degli isolati. Rinuncia alla gravosa copertura del Paglione, che nondimeno devia leggermente verso ovest per garantire lo spazio necessario ai nuovi bastioni.

<sup>(23)</sup> In particolare in Piemonte, si veda Roberto Caterino, "Allee e bastioni "verdi". Appunti sugli spazi del pubblico passeggio nel Piemonte del Settecento", in Alberto Bologna, Cinzia Gavello (a cura di), *Valorizzazione, transizione, trasformazione* (Milano, Francoangeli, 2019).

<sup>(24)</sup> Dopo il 1713 alle pertinenze territoriali sabaude si aggiungono, oltre alla Sicilia, il Monferrato, Alessandria, Pinerolo e tutta l'alta valle di Susa con le fortezze di Exilles e Fenestrelle, e parti del territorio milanese verso i confini orientali. Per contro la valle di Barcelonnette passa al dominio francese.

<sup>(25)</sup> Antonio Giuseppe Bertola (1647–1719) è al servizio dei Savoia come responsabile delle fortificazioni torinesi. Nel 1702, è nominato Primo architetto civile e militare del duca di Savoia dopo la difesa dall'assedio di Torino del 1706. Nel campo dell'architettura militare si è occupato dell'aggiornamento delle fortezze di Ivrea e Demonte e della progettazione del forte della Brunetta. Cfr. Carboneri, "Bertola, Antonio"; in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 9 (1967).

<sup>(26)</sup> Foussard, Barbier, *Baroque niçois et monégasque*, 134.



4.6

"Pianta del nuovo/ ingrandimento della città di Nizza, 1717".  
(Archives Départementales des Alpes Maritimes, Fondo Città e Contado, m. 12, f. 8)

La scelta di far sovrintendere i lavori ad un esperto militare è data dalla volontà di racchiudere il quartiere in una nuova cinta bastionata. Come accennato sopra, Bertola ricostruisce i baluardi, anche per difesa dal mare e dalle inondazioni del Paglione. Nizza, infatti, manteneva ancora parti del perimetro murario verso sud e lungo il fiume in qualità di argini.

Il nuovo quartiere si presenta come una successione di isolati regolari, ottenuti dal taglio di vie di circolazione ortogonali. Se la scala dei lotti contrasta visibilmente con il tortuoso tessuto medievale di *Vieux Nice*, diverso è il rapporto con i suoi confini. Il quartiere nuovo si ancora al tessuto preesistente, ne prolunga gli assi viari, o vi si adegua deviando quanto progettato.

L'asse di urbanizzazione è la nuova via San Francesco di Paola, la principale arteria della *Villa Nova*, tracciata come prolungamento del Parco (l'attuale Cours Saleya)<sup>(27)</sup>, la via che costeggiava la Marina. Rifiutando le astrazioni dei progetti seicenteschi, Bertola opera delle distorsioni anche significative sulla carta. Il tracciato di San Francesco di Paola tiene conto dei lotti già costruiti

<sup>(27)</sup> L'attuale corso Saleya era chiamato Palco o Parco. Con l'annessione alla Francia del 1860 prende il nome di Cours, poi Cours Saleya.

sul terreno dell'estensione, in rosso sul piano, e si inflette per evitarne un'arbitraria demolizione. È questa irregolarità anti-teorica a permettere "l'acclimatazione del modello piemontese alla realtà nizzarda"<sup>(28)</sup>. Bertola saprà tenere in considerazione le necessità locali, trovando un fertile "compromesso tra teoria veicolata dai trattati e pratica concreta"<sup>(29)</sup>.

Bertola prevede anche una piazza davanti alla chiesa dei Domenicani (attuale piazza del Palazzo di Giustizia), le cui dimensioni pur ridotte si distaccano sensibilmente dalla scala claustrofobica di *Vieux Nice* e dimostrano la volontà di dotare la città di quegli spazi collettivi e rappresentativi che merita. Uniche eccezioni, piazza Santa Reparata e piazza delle Erbe rispondono alle più stringenti necessità di raccolta della comunità: di fronte alla cattedrale e al mercato. Lontane da ogni progetto urbanistico o trattamento architettonico, lo spazio della piazza occupava quella porzione del tessuto urbano strettamente indispensabile allo svolgimento delle attività preposte. Anche a questa lacuna gli architetti cercano rimedio nei progetti di ampliamento, prevedendo nuove piazze come poli di scambio e socialità con la duplice funzione urbanistica di interfaccia tra tessuti urbani disomogenei e fulcri di diramazione delle principali arterie viarie. L'urbanistica del Bertola assume per Nizza una dimensione e una sensibilità nuove, cui gli interventi successivi si rifaranno.

<sup>(28)</sup> Foussard, Barbier, *Baroque niçois et monégasque*, 134.

<sup>(29)</sup> *Ibidem*.

<sup>(30)</sup> Marc Bouiron, "De l'espace suburbain à la place Garibaldi: genèse de la place royale de Nice", *Nice Historique*, 116 (1-2) (2013), 3-15. Bouiron riporta di una deliberazione del Consiglio Comunale che propone una piazza nel 1689.

<sup>(31)</sup> Cfr. Archives Municipales de Nice, Série CC, m. 566 dove compare tra i documenti contabili e di bilancio del 1759 "lavori per la Piazza d'Armi oltre la porta Pairoliera".

<sup>(32)</sup> Filippo Giovanni Battista Nicolis conte di Robilant (1723-1783) è architetto e ingegnere attivo nel campo dell'architettura civile e religiosa, con interventi in provincia (Fossano, Mondovì, Nizza Monferrato) e nella capitale. Negli anni Settanta è impegnato in qualità di progettista urbano nel piano per il porto e quartiere di Limpia a Nizza e nella progettazione di Carouge alle porte di Ginevra. Sovrintende inoltre ai lavori per la costruzione dell'asse Cuneo-Nizza nel 1774. Non ultimo, ricopri a Torino il ruolo di presidente del Congresso degli Edili, preposto alla direzione dello sviluppo urbano e architettonico della capitale. Cfr. Elena Dellapiana, "Robilant, Filippo Giovanni Battista Nicolis conte di", *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 87 (2016).

### **Piazza Vittorio: un ingresso monumentale, uno snodo verso il porto di Limpia**

Il secondo sito a offrire opportunità di ampliamento erano i terreni al di fuori dei baluardi a nord, oltre la porta Pairoliera. Quell'area relativamente pianeggiante fuori le mura sembrava favorire piani di estensione già dal 1689, ma gli assedi francesi rimandarono la questione<sup>(30)</sup>. Thevenon riporta che l'idea della piazza ricompare nel 1758, quando il Consiglio comunale prende atto del desiderio di Sua Maestà di costruire una piazza d'armi oltre la porta Pairoliera<sup>(31)</sup>. Nel 1772 i progetti sono affidati all'architetto Filippo Nicolis di Robilant, già direttore dei lavori per il bacino di Limpia<sup>(32)</sup>. La giacitura della piazza verrà quindi messa a punto di concerto con il quartiere del porto cui dà accesso. Il progetto di una piazza monumentale come fulcro del nuovo ampliamento è la risposta all'esigenza di transizione dallo spazio urbano a quello suburbano e al contempo di collegamento col nuovo quartiere portuale. Il progetto della piazza, infatti, è indissolubilmente legato a quello per il porto, per il quale rappresenta l'unico anello di connessione a *Vieux Nice* e alla strada per il Piemonte. Anche il progetto portuale, d'altra parte, cambia la concezione di questo spazio. Per



4.7

Carlo Perrin, "Porte de Turin", da *Souvenir de Nice*, 1840.  
(Nice, Academia Nissarda)

collegare il porto alla città in economia e semplicità, si pensa a circumnavigare la collina del castello da nord. Una piazza, allora, avrebbe giocato un ruolo connettivo di prim'ordine.

L'ingrandimento di piazza Vittorio (oggi place Garibaldi) viene autorizzato ufficialmente nel 1780. Contemporaneamente l'elaborazione dell'architettonico, attribuita ad Antonio Spinelli<sup>(33)</sup>, è approvata nel 1782. La costruzione procederà tuttavia a rilento per le dispendiose necessità di livellamento dei terreni e per la realizzazione dei lotti secondo i tempi dei rispettivi proprietari.

Il progetto prevede una piazza rettangolare caratterizzata come segue. Dagli estremi del lato sud si dipartono due arterie oblique che riuniscono la piazza al porto di Lìmpia verso est e al quartiere del Bertola verso ovest. A metà del lato nord, invece, si innesta l'arteria ortogonale per Torino. In asse con la strada di Piemonte, la piazza era preceduta da una porta monumentale in forma di arco di trionfo. La porta di Torino prende emblematicamente il posto dell'antica porta bastionata Pairoliera, fornendo un'entrata solenne in città. Immagine del potere statale e locale, la porta Torino perde ogni connotato bellico, pur marcando ancora il limite tra città e sobborgo. Inoltre, la sua funzione di filtro tra città e campagna era enfatizzata da un'edera alberata che precedeva l'ingresso. Terminata attorno al 1786, sarà distrutta nell'Ottocento per estendere ulteriormente il territorio urbano. I progetti e alcune raffigurazioni<sup>(34)</sup> [Fig. 4.7] ne tramandano l'immagine: era caratterizzata da un unico fornice messo in risalto da due colonne bugnate e sormontato da un attico che incorniciava una placca marmorea dedicata a Vittorio Amedeo III. Dal lato interno, l'architettura presentava grandi piedritti a sostegno di un frontone triangolare spezzato.

L'involucro esteriore della piazza riprende il modello torinese nei suoi elementi caratterizzanti. Tuttavia, l'ornamentazione tradisce un carattere locale. I prospetti uniformi e modesti presentano basamento porticato, sormontato da tre

<sup>(33)</sup> Antonio Spinelli (1726-1819) è membro di una famiglia di capimastri di origini ticinesi ed emigrati a Nizza. Di formazione locale, porterà a termine incarichi progettuali e cantieri importanti a Nizza pur non fregiandosi del titolo di architetto o ingegnere. A lui sono attribuite la piazza Vittorio con la Cappella del Santo Sepolcro sul lato meridionale, la cappella di Santa Croce e la realizzazione della scalinata occidentale del Terrazzo pubblico. Cfr. Luc Thevenon, "Spinelli" in Ralph Schor (a cura di), *Dictionnaire historique et biographique du comté de Nice* (Nice, Serre, 2002), 263.

<sup>(34)</sup> I progetti della porta Torino sono conservati alla BRT, *Atlante Saluzzo* e pubblicati da Jean-Loup Fontana, "La porte de Turin à Nice. Monument sans mémoire ou mémoire sans monument?", *Nice Historique*, 116 (1-2) (2013), 94-127.

Jean-Antoine Lucas, "Place Victor et Porte de Turin", da  
*Album du Comté de Nice*, 1845.  
 (Nice, Bibliothèque du Chevalier de Cessole, villa Masséna)



livelli scanditi da successioni regolari di aperture. Solo il piano nobile si arricchisce di finestre timpanate con alternanza retta/curva. Per il resto, l'ornato resta disegnato in *trompe l'oeil*.

Trattata diversamente è la porzione di facciata a chiusura della cappella del Santo Sepolcro, diametralmente opposta alla porta Torino. Contraddistinta da una facciata civile, con un ordine gigante composto da otto colonne e paraste binate a sostegno di un alto frontone triangolare, la cappella dialoga con la porta riprendendone i macro-caratteri architettonici. Il lungo corridoio costruito che collega la piazza a porta Torino crea poi un binocolo prospettico che inquadra perfettamente la facciata della cappella [Fig. 4.8], assunta a prima immagine urbana di Nizza. In apparenza di semplice concezione, piazza Vittorio è in realtà uno spazio più complesso progettato per rispondere a esigenze funzionali differenti. Il suo statuto di "piazza ibrida"<sup>(35)</sup> ne fa una sintesi di diverse tipologie di piazze. In primis piazza reale, spazio monumentale e rappresentativo del potere di casa Savoia sulla città; piazza di frontiera che filtra spazio urbano ed extraurbano; piazza di transizione tra quartieri funzionalmente differenti (porto, area di residenza, campagna); infine piazza geometricamente ottenuta dall'intersezione di assi viari ortogonali e obliqui.

Sul primo livello di lettura, già nel 1805 l'antiquario Aubin-Louis Millin, in visita a Nizza, rivede nella piazza Vittorio una riduzione della Place Royale di Parigi, attornata da case regolari sostenute da arcate<sup>(36)</sup>. Tralasciando la ricerca di somiglianze formali-architettoniche tra le due piazze, Millin ci segnala un parallelo simbolico-funzionale molto più calzante, ovvero riconoscere nella piazza Vittorio una *place royale* alla parigina<sup>(37)</sup>. Piazza Vittorio è dunque un progetto capace di condensare le esigenze urbane più contingenti della località, riadattando i canoni estetici delle grandi piazze torinesi sulle tendenze urbanistiche di scala europea. Per questo motivo, può considerarsi come una delle realizzazioni più interessanti del Settecento nizzardo.

<sup>(35)</sup> Luc Thevenon, "La Place Royale de Nice: une réalisation majeure du siècle des Lumières", *Nice Historique*, 116 (1-2) (2013), 17-37: 32.

<sup>(36)</sup> Aubin Louis Millin, *Travels Through the Southern Departments of France* (London, Richard Phillips, 1808), 274.

<sup>(37)</sup> Tipicamente francese, la *place royale* si riveste del significato altamente simbolico del potere reale, rappresentato dal posizionamento di statue e monumenti in onore dei sovrani. Diffusasi da Parigi alle altre province francesi, influenza allo stesso modo il disegno delle piazze delle città del Regno di Piemonte-Sardegna. Millin scriverà infatti che la piazza per considerarsi ultimata dovrà essere decorata di una statua equestre in onore del re. Si veda Thevenon, "La Place Royale de Nice: une réalisation majeure du siècle des Lumières". Sul tipo urbanistico della *place royale*: Pierre Lavedan, Jeanne Huguency, Philippe Henrat, *L'urbanisme à l'époque moderne. XVIe -XVIIIe siècles* (Genève, Droz, 1982).

L'intervento per la piazza Vittorio non può prescindere dal progetto per il porto di Lìmpia, altro sito *extra muros* oggetto della pianificazione settecentesca. Tralasciando l'articolato iter progettuale del porto<sup>(38)</sup>, si sottolinea il mutamento di prospettiva dei progetti settecenteschi. L'idea di dotare Nizza di un porto, infatti, risaliva già ai secoli precedenti. Tuttavia, gli ingegneri propendevano per la costruzione di una darsena alle Ponchettes, in ragione della vicinanza alla città e dunque della facilità di difesa. Nel corso del Settecento, invece, si predilige l'impianto nel sito paludoso di Lìmpia, specialmente dopo aver accantonato il deviato del fiume verso l'antico letto. La città punta, pur senza profitto, su un futuro come scalo commerciale sul Mediterraneo<sup>(39)</sup>. Deciso nel 1748, l'anno successivo iniziano gli scavi del bacino che si protraggono per un decennio. Nuovi progetti si susseguiranno fino alla fine degli anni ottanta<sup>(40)</sup>, sotto la direzione del Di Robilant, vedendo l'effettivo completamento nell'Ottocento.

A prescindere dalla conformazione del bacino proposta, i quartieri adiacenti sono disegnati in stretto collegamento con la piazza Vittorio. Lo "stradone del porto", ampia via alberata che costeggia la collina del Castello, è l'asse obliquo che si inserisce nel vertice sud-orientale della piazza. L'asse alberato non è solo l'arteria principale del quartiere, ma è la sola fragile *liaison* tra città e porto. Sarà infatti il primo fronte stradale ad essere costruito negli anni successivi, per marcare la continuità del tessuto urbano. La libertà di pianificazione data da un terreno quasi vergine fa sì che lo stradone diventi l'imperativo ancoraggio alla città.

La lottizzazione del quartiere è fatta sulla base dello scacchiere. Alcuni progetti mostrano la volontà di monumentalizzare il fronte portuale con piazze porticate o di movimentare l'ampliamento verso la piazza Vittorio con piazze intermedie a interrompere la regolarità monotona del *damier*. Il quartiere portuale, tuttavia, crescerà nei secoli successivi in modo piuttosto spontaneo come un sobborgo popolare, in netto contrasto con un rifinito ovest residenziale oltre la collina e oltre il Paglione.

### **Il Terrazzo pubblico: baluardo di modernità**

Mentre il quartiere meridionale del Bertola era protetto da nuovi bastioni, il fronte urbano verso il mare restava cinto dalla vecchia muraglia della Marina. Quest'ultimo ampio sito *intra muros* era rimasto libero, dopo i progetti senza seguito di Arduzzi e Guiberto. All'inizio del secolo, la zona del Parco aveva incontrato l'interesse di numerosi commercianti che costruirono lungo la cinta depositi e magazzini. Il primo era stato il Conte Ribotti di Valdeblora nel 1731 che aveva fabbricato all'estremità del Parco un magazzino<sup>(41)</sup>. Molti altri negozianti ne seguono l'esempio negli anni successivi, tanto che la fila di magazzini raggiunge il filo del Palazzo Reale nel 1760.

<sup>(38)</sup> Si vedano le già citate opere di Thevenon e Potron.

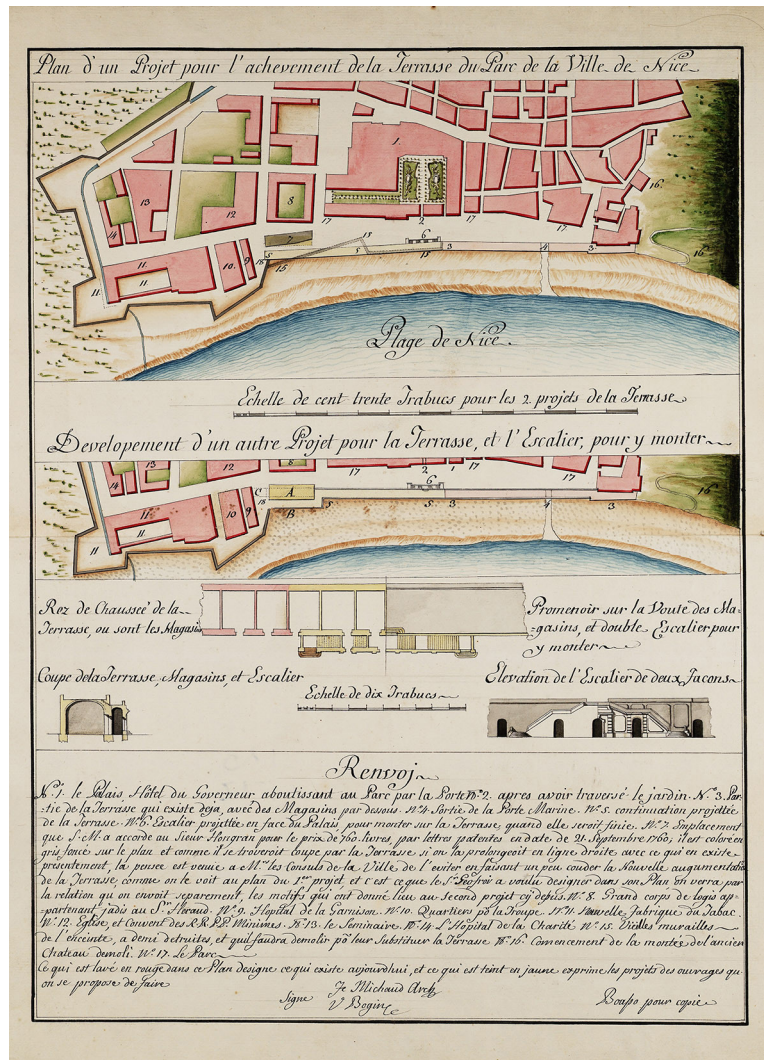
<sup>(39)</sup> Nonostante l'importanza fondamentale che Nizza rivestiva in teoria nei domini di casa Savoia, la funzione marittima si concretizzerà tardivamente, rimanendo comunque modesta. La costa aperta e priva di insenature rendeva difficile l'attracco a Nizza, che si vede preferire da subito Villafranca. Inoltre, sono difficili i collegamenti con gli altri stati sabaudi, il Piemonte in primis. Non ultimo, Nizza subiva la concorrenza di porti più rilevanti a livello internazionale, come quello di Genova, che i Savoia ottengono nel 1815.

<sup>(40)</sup> Di Robilant disegna un primo piano per il porto già nel 1772, poi i successivi del 1778 e nel 1780. Il progetto definitivo daterà 1786.

<sup>(41)</sup> Thevenon, *Du Château vers le Paillon*, 318.

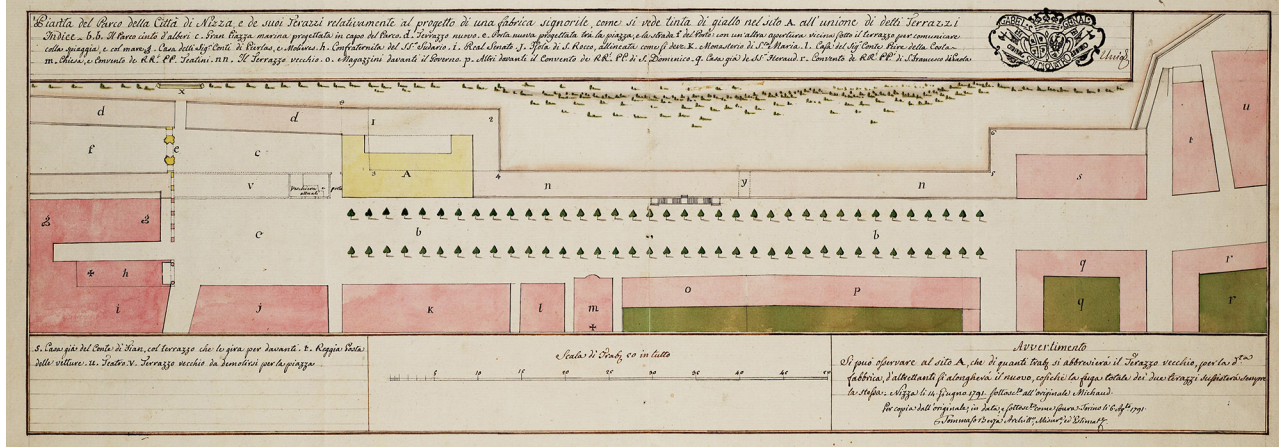
4.9

Jean-Francois Michaud, "Plan d'un projet pour l'achèvement de la terrasse du Parc de la ville de Nice".  
 (Archivio di Stato di Torino, Riunite, Carte Topografiche e Disegni, Controllo generale di finanze, Tipi annessi alle patenti sec. XVIII, Nizza, m. 27)



A partire dal 1769 la costruzione dei magazzini viene supervisionata e diretta dall'architetto nizzardo Jean-François Michaud, con lo scopo di dare un andamento regolare a queste costruzioni spontanee. Autore di numerosi progetti a Nizza, Michaud spazia dall'architettura civile, alla sistemazione di spazi pubblici (penserà a piantumare di olmi il Parco nel 1776), sino alla collaborazione al progetto del porto di Lìmpia<sup>(42)</sup>. Il progetto più interessante resta, però, la costruzione del Terrazzo pubblico, una passeggiata sopraelevata sui tetti piani dei magazzini, accessibile tramite una scalinata monumentale posta di fronte al palazzo Reale. Nel 1769 Michaud presenta due proposte per il completamento e la sistemazione del Terrazzo che divergono per l'orientamento [Fig. 4.9]. All'estremità ovest del Parco, segnato con la A, si trovava il terreno sul quale il conte Hongran aveva ottenuto l'approvazione di erigere un palazzo. Il primo progetto, elaborato sui consigli dei Consoli della città, prevedeva di deviare leggermente l'asse del Terrazzo rispetto al tratto già costruito in modo da non troncane la proprietà Hongran. Gli inconvenienti di questa soluzione portano Michaud a pro-

<sup>(42)</sup> Jean-François Michaud (1734-1807), architetto militare e direttore delle fortificazioni di Nizza, si occupa di diversi progetti di edifici civili, oltre alla realizzazione del Terrazzo e alla partecipazione ai piani per il porto e per la piazza Vittorio. Cfr. Luc Thevenon, "Michaud, Jean-François" in Schor (a cura di), *Dictionnaire historique et biographique du comté de Nice*, 243.



porne una seconda, in cui la casa Hongran avrebbe costituito parte integrante del progetto del Terrazzo, che avrebbe infatti aggirato l'edificio a sud. Inoltre, nel primo progetto, la casa avrebbe mascherato la vista dal Terrazzo verso il nuovo quartiere del Bertola. Nella soluzione realizzata, al contrario, è il volume della casa Hongran a stabilirsi sull'allineamento della via San Francesco da Paola, ancorandosi così al nuovo quartiere. Infatti, il palazzo rappresentava la fuga prospettica del Terrazzo, che altrimenti sarebbe terminata su un'anonima facciata laterale. Michaud include per il Terrazzo progettazione pubblica e privata, tenendo conto anche delle esigenze dei proprietari dei terreni su cui insiste l'opera. Il Terrazzo, dunque, non è un intervento progettato ermeticamente, ma un'operazione connettiva che collega formalmente i quartieri moderni al tessuto urbano più consolidato del fronte meridionale. Da un lato, il Terrazzo si protendeva verso l'estensione del Bertola e la sua arteria principale, via San Francesco di Paola; dall'altro, si costituiva come il nuovo fronte mare costruito, delimitando definitivamente il tracciato del Parco. Quest'ultimo rimaneva ancora un ampio spazio che terminava a sud con la cinta muraria. L'intervento di Michaud lo chiude definitivamente con un fronte uniforme di edifici, donando al Corso "il suo statuto ibrido di struttura urbana aperta"<sup>(43)</sup>.

Il successo di questa realizzazione è tale che alla fine del secolo si comincia a realizzare un secondo Terrazzo parallelo al primo e nel piano regolatore del 1832 figurerà un ulteriore prolungamento. Nel 1791 Michaud presenta un progetto di raddoppiamento delle Terrazze [Fig. 4.10], dove un *terrazzo nuovo* corre parallelo al mare prolungando il primo, ma distaccandosene tramite uno spazio interstiziale denominato da qui "cité du Parc". Il progetto prevedeva anche una piazza all'estremità orientale, ottenuta mediante demolizione di una porzione del terrazzo ormai qualificato come "vecchio", e l'inserimento nel centro di questo di una dimora privata.

L'interesse di questo intervento risiede nell'uso non convenzionale della struttura difensiva. Le terrazze sorgono come parte integrante della cinta muraria che protegge la città sul fronte meridionale, ma sono al contempo una struttura urbana collettiva votata al *loisir*. Queste e il percorso pedonale riconquistato sugli ex-baluardi prefigurano, oltre al tema del riuso della fortificazione come spazio della collettività, quella tendenza tutta ottocentesca che farà delle sponde fluviali zone di progetto per il verde urbano e più in generale per il passeggio del pubblico.

Questa elegante passeggiata che costeggia la spiaggia e il parco sarà, infatti, una delle attrazioni più apprezzate dagli invernanti in soggiorno a Nizza. La metà del secolo è per Nizza un periodo relativamente pacifico in cui ripresa economica e rinnovamento urbano favoriscono l'arrivo dei primi viaggiatori

4.10

Jean-Francois Michaud, "Pianta del parco della città e de suoi terrazzi...", 1791.

(Archivio di Stato di Torino, Riunite, *Carte Topografiche e Disegni*, Controllo generale di finanze, Tipi annessi alle patenti sec. XVIII, Nizza, m. 269)

<sup>(43)</sup> Fousard, Barbier, *Baroque niçois et monégasque*, 254.

4.11

Grundmann, Léonce Lhuillier, "Nizza presa dalla Terrazza",  
1837.

(Archives Municipale de la Ville de Nice, 4 Fi 40.  
Archives Nice Cote d'Azur)



stranieri. Il chirurgo scozzese Tobias Smollett e il teologo svizzero Johann Georg Sulzer, tra i primissimi invernanti a Nizza, rimangono estasiati dal Terrazzo, unico edificio pubblico che meriti menzione<sup>(44)</sup>. “Una terrazza corre parallela alla spiaggia, formando parte delle mura della città”<sup>(45)</sup>, scrive Smollett nel 1765. Nel suo *Journal*, Sulzer descrive nel 1775 il Terrazzo come un baluardo che difende la città dalla violenza dei flutti, cui si accede tramite una “scala incrostata di marmo”<sup>(46)</sup>. Per lo scrittore inglese Arthur Young è una soluzione inedita: in una lettera del 1789 definisce le Terrazze “admirable contrivance”, un mirabile congegno escogitato per godere della più perfetta vista del mare. Una fila di case basse con tetti piani formano una “nobile terrazza” che apre immediatamente sul mare, “al di sopra della sporcizia e del fastidio di una strada e al contempo libera dalla sabbia e dalla ghiaia di una spiaggia”<sup>(47)</sup>. Un’incisione del 1837 raffigura la vista dalle Terrazze verso il Castello [Fig. 4.11], divenute la passerella preferita dell’alta società locale e straniera. A ragione, Graff ritiene le Terrazze il dispositivo che inizia quella tendenza di avvicinamento al mare che sarà consacrata più tardi dalla Promenade des Anglais<sup>(48)</sup>.

### Conclusione: dal baluardo al boulevard

L’analisi della storia urbana e urbanistica di Nizza nel Settecento ha consentito di meglio comprendere come cambia il disegno della città quando il progetto della difesa perde la priorità.

Gli interventi rispondono, in modi diversi, a differenti situazioni urbane in cui la struttura difensiva occupa ancora un ruolo basilare. Lo statuto di città aperta permette di vedere una risorsa nella distruzione, sfruttata abilmente in campo urbanistico: nuovi quartieri, piazze, viali e *promenade*, attrezzature urbane. La città riveste di funzioni e significati nuovi le mura, si riappropria di spazi dimenticati, come nel caso del quartiere progettato da Bertola. Il quartiere della

<sup>(44)</sup> Johann Georg Sulzer, *Journal d’un voyage fait en 1775 et 1776 dans les pays méridionaux de l’Europe* (La Haye; Plaet, 1781).

<sup>(45)</sup> Tobias Smollett, *Travels through France and Italy* (London, Oxford university press, 1765). Trad. dell’autore.

<sup>(46)</sup> Sulzer, *Journal d’un voyage fait en 1775 et 1776 dans les pays méridionaux de l’Europe*, 161-162. Trad. dell’autore.

<sup>(47)</sup> Arthur Young, *Travels in France during the years 1787, 1788, 1789* (London: Bells & sons, 1792). Trad. dell’autore.

<sup>(48)</sup> Graff, *L’exception urbaine: Nice, de la Renaissance au Consiglio d’Ornato*, 41.



4.12

Paul Emile Barberi, "Vue de la Terrasse à Nice", da L'Album de Nice, 1834.

(Nice, Bibliothèque du Chevalier de Cessole, villa Masséna)

piazza Vittorio dà nuovo valore alle porte urbane, da brecce minuziosamente calcolate nel rigido perimetro murario a monumentali simboli di potere locale e statale. Il Terrazzo, invece, tocca la questione del riuso e della trasformazione delle mura che permangono attorno alla città e delle periferie franche nelle loro adiacenze. Le mura passano, quindi, da risorsa collettiva, di cui la comunità beneficia in maniera indiretta, a spazio pubblico direttamente fruibile. Passeggiate e *boulevard* sostituiscono o trasformano i baluardi e le lunghe cortine murarie. Sulzer parla estasiato della "*promenade sur les remparts*" che consentiva di circumnavigare l'intero perimetro urbano di Nizza godendo del panorama di una posizione sopraelevata<sup>(49)</sup> [Fig. 4.12]. Il modello di Nizza sembra riecheggiare nelle parole di Babeau che, ancora nel 1880, riflette sullo smantellamento delle mura di Marsiglia:

Quale ostacolo frapporte alla distruzione dei bastioni, che comprimono le case nella loro stretta cintura e impediscono la circolazione dell'aria, non meno che lo sviluppo della popolazione? Quando in tante città si vedono lungofiumi, viali, *promenade* costruiti al loro posto, non è forse naturale essere tentati dal seguirne l'esempio?<sup>(50)</sup>

Eppure, questa dissoluzione delle mura è soltanto apparente, perché le tracce rimangono tangibili in un'assenza esasperata. Tornano alla mente anche le parole di Jacques Le Goff a proposito della città contemporanea: "Di fatto, non stiamo forse assistendo ad una paradossale sopravvivenza delle mura urbane? Ma queste mura hanno cambiato direzione, sono delle mura al negativo, vuote e piatte"<sup>(51)</sup>. Il segno delle mura perdura ancora, e non solo a Nizza, nei viali alberati che le sostituiscono, nelle strade di circonvallazione che racchiudono metaforicamente il costruito nel suo perimetro storico, nel vuoto permeabile che lascia visibile un tracciato.

<sup>(49)</sup> Sulzer, *Journal d'un voyage fait en 1775 et 1776 dans les pays méridionaux de l'Europe*, 159-160.

<sup>(50)</sup> A. Babeau, *La villesous l'ancien régime* (Paris, 1880), 250, citato in Marcel Roncayolo, "Le mura dopo le mura", in De Seta, Le Goff (a cura di), *La città e le mura*, 419-435.

<sup>(51)</sup> Jacques Le Goff, "Costruzione e distruzione della città murata. Un programma di riflessione e ricerca", De Seta, Le Goff (a cura di), *La città e le mura*, 1-10.