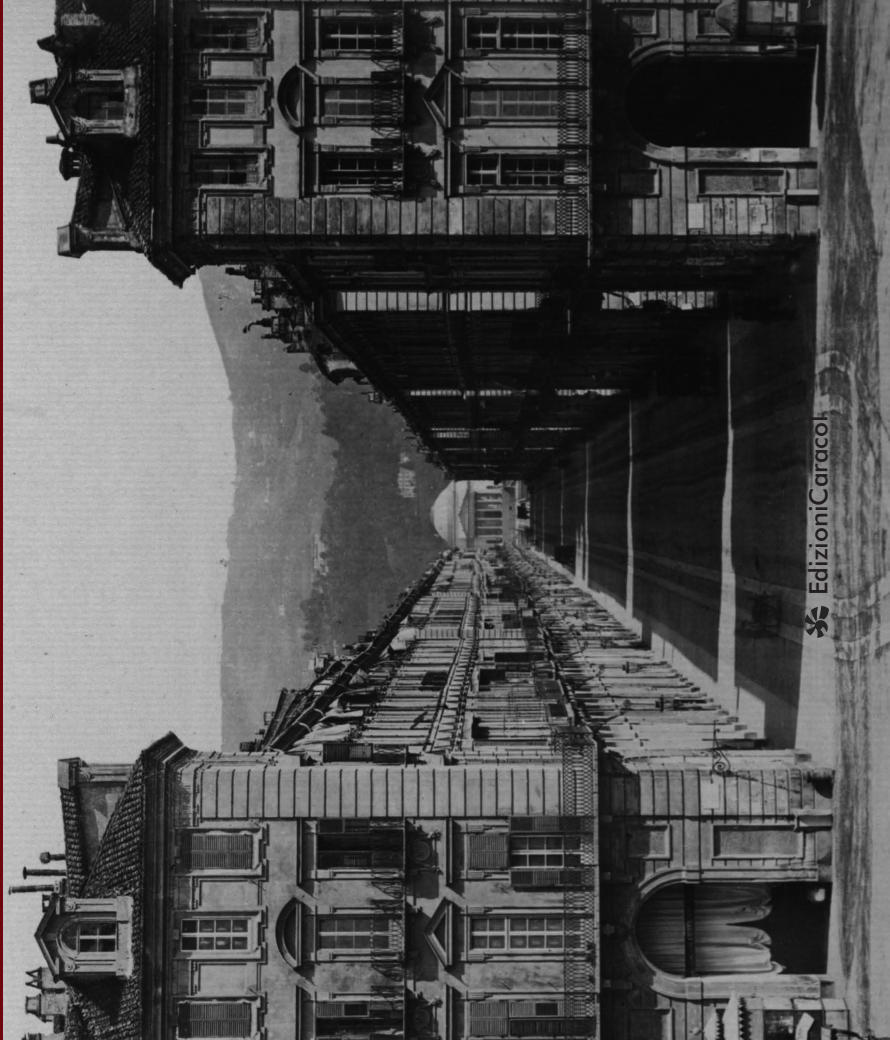


STORIA DELL'URBANISTICA

N. 15/2023

LE STRADE CON FONDALE / II

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



EdizioniCaracol

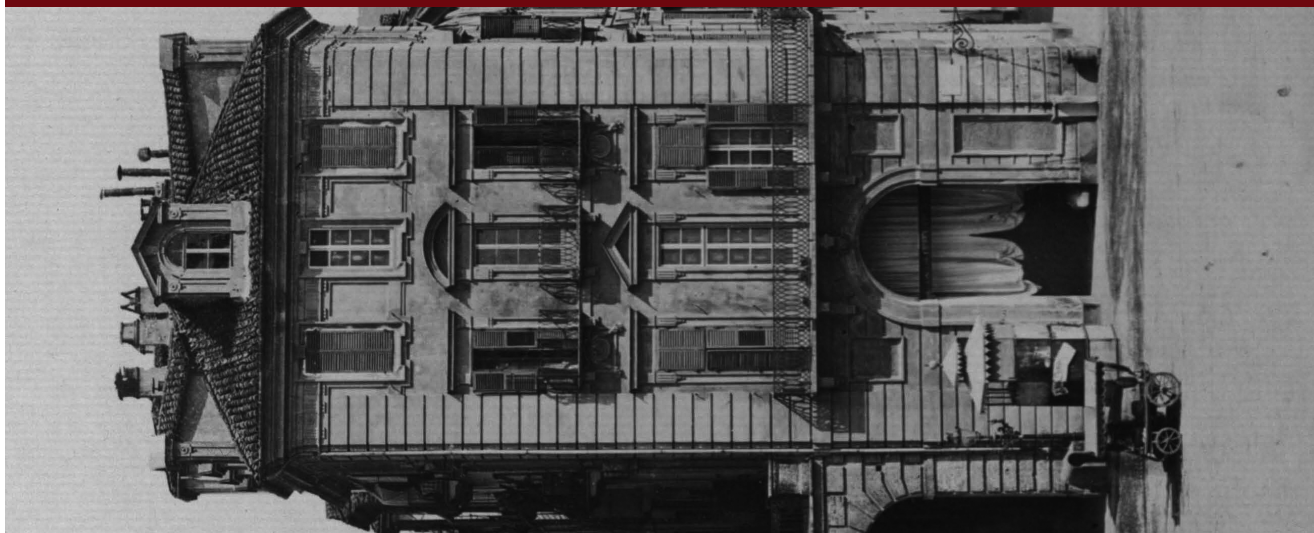
N. 15/2023

STORIA DELL'URBANISTICA



ISSN 2035-8733

ISBN 978-88-32-240-89-4



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

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

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

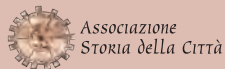
strada importante conclusa da un edificio che svolge il ruolo di terminale scenico», e lo sviluppo delle investigazioni storiografiche ad essa dedicate.

Il convegno cagliaritano ha dunque ribadito – qualora ve ne fosse stato bisogno – che lo studio degli insediamenti urbani e territoriali non può fondarsi, come viceversa ritenuto da talune “scuole” storiografiche di retroguardia, sull’interpretazione, più o meno attendibile, delle testimonianze cartografiche, disponibili – nella stragrande maggioranza dei casi – solo a partire dai secoli XV e XVI, o sulla trascrizione di qualche documento a contenuto descrittivo, emerso più o meno fortunatamente dagli archivi. Senza voler negare l’utilità di tali strumenti è evidente che, condizionata da tali limiti metodologici, frutto dell’incapacità di orientare le ricerche in direzione delle testimonianze offerte dalla consistenza materiale degli insediamenti, la storia della città finisce con l’escludere – tra le altre – la totalità delle vicende ascrivibili ai secoli XI-XIV; viceversa essenziali per la comprensione – al di là delle inevitabili trasformazioni e ‘sostituzion’ 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



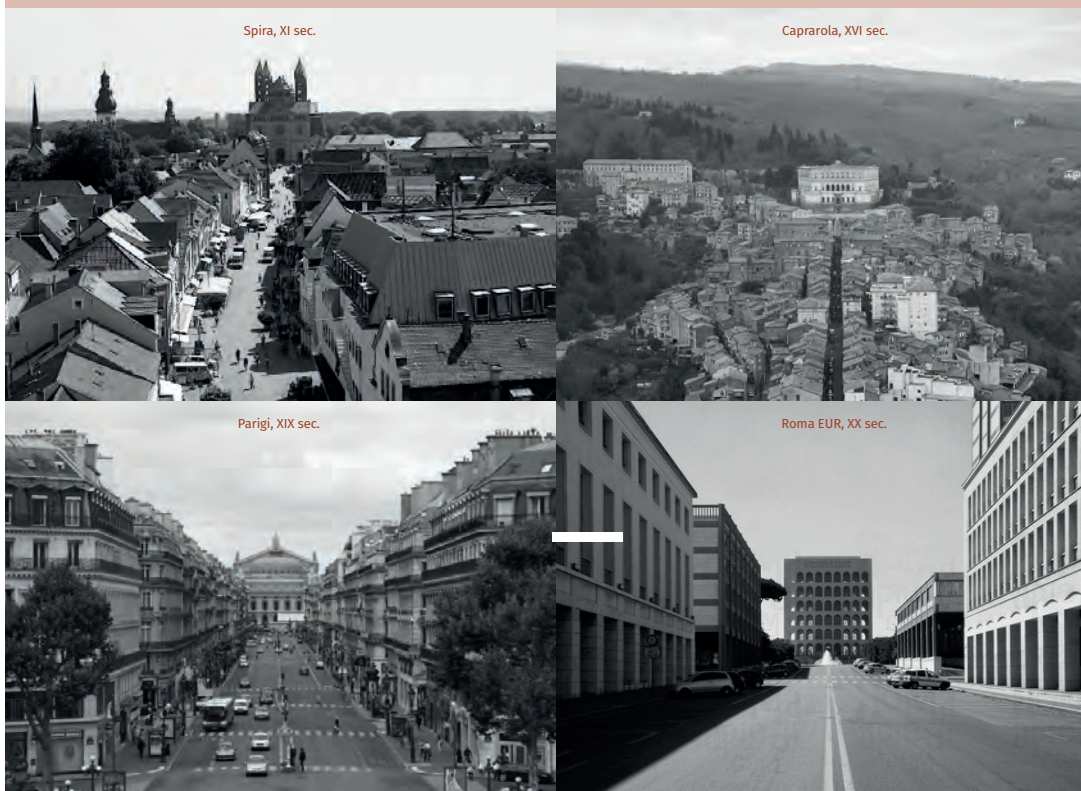
MINISTERO
DELLA
CULTURA

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



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 attraverso 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'enfatizzazione 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 Panicco | 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 *coffe 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 rovelli 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

Moderato: Marco Cadinu

Chiusura dei lavori ore 19:00

Le strade con fondale. La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento
Convegno internazionale | 15-17 giugno 2022 | Cagliari, Aula Magna di Architettura "Gaetano Cima"





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

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

DOI: 10.17401/su.15.ms08

Marcello Schirru

Università di Cagliari

marcello.schirru@unica.it

Parole chiave

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

Abstract

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

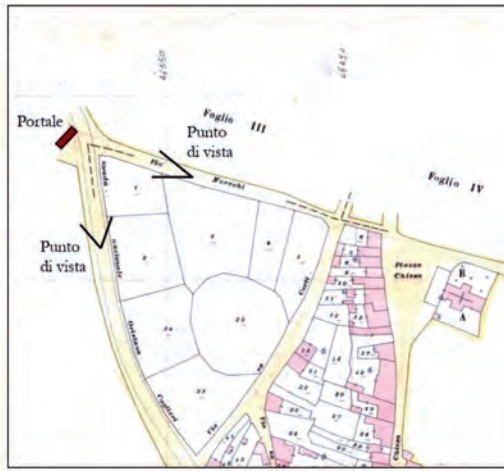
1_Donigala Fenughedu (Or),
Portale *di Vitu Soto*, attr.
Giuseppe Viana, prog. 1779-
1781.



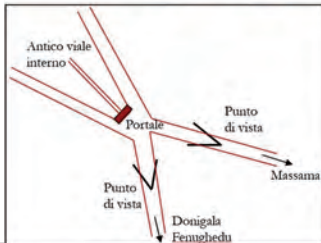
Le campagne dell'Alto Oristanese conservano i portali più rilevanti sotto il profilo architettonico, per i quali è possibile delineare la logica di inserimento nella viabilità rurale. Alcuni varchi assumono il ruolo di veri e propri fondali prospettici, in magistrale dialogo con le strade di penetrazione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

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

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



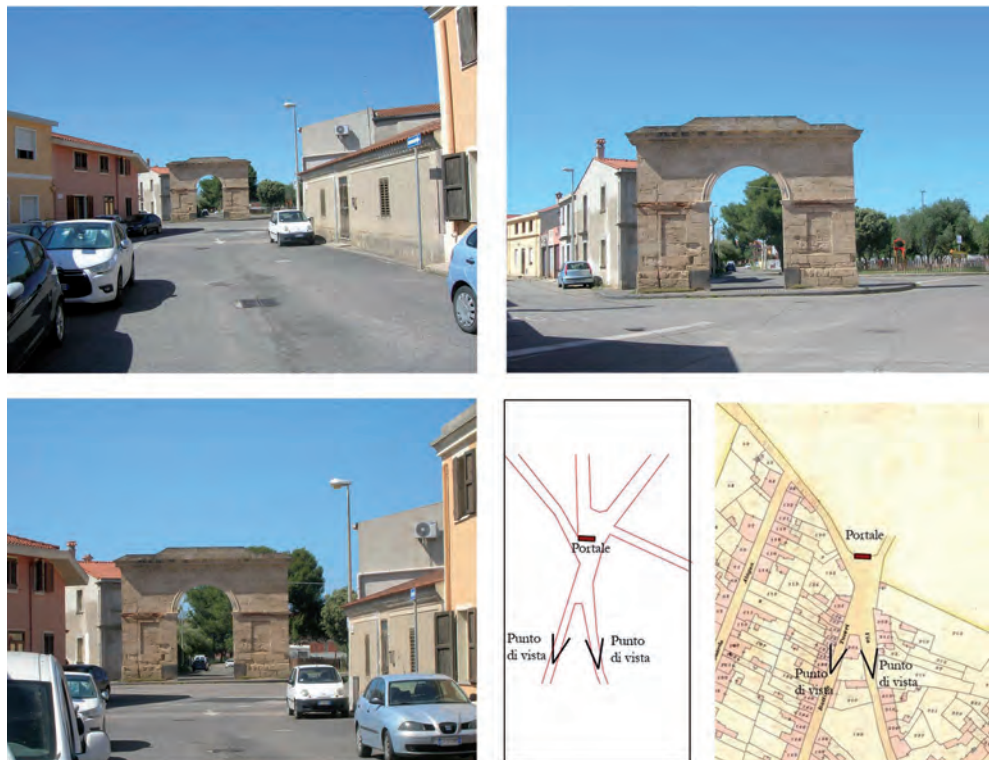
2_Donigala Fenughedu (Or), Portale nella periferia settentrionale della frazione, inizi Ottocento (?).



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

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

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



3

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

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



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

4

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

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

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

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



5

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

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



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

6

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

7

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

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

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

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

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

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

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



8

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

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