





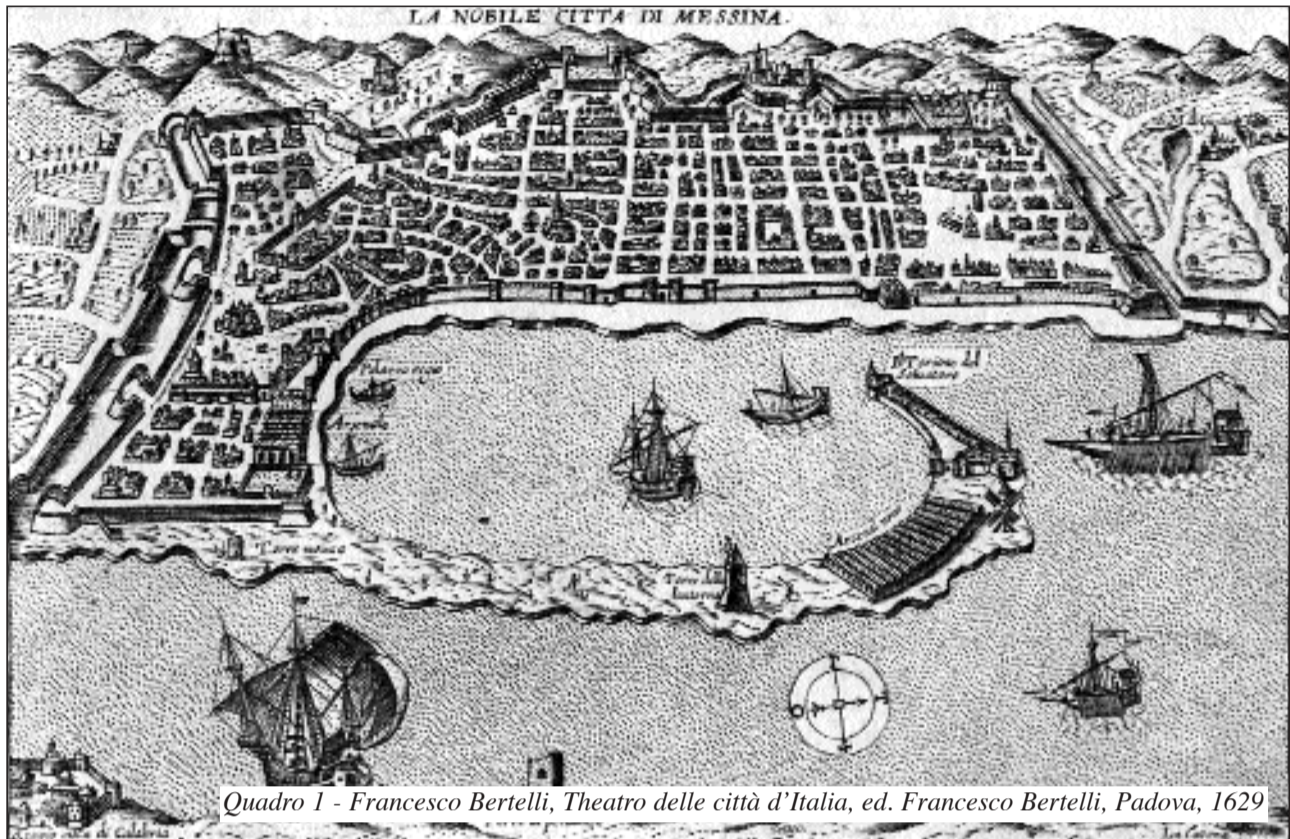
# 109. Abitati in dipendenza da condizioni di viabilità

MARIA TERESA DI MAGGIO

Università degli Studi di Messina

La connessione fra vie di comunicazione ed insediamenti umani in Italia è riconoscibile nella maggior parte dei quadri paesistici, degli agglomerati urbani e dei centri minori. In un quadro che consideri gli organismi insediativi nella loro morfologia interna, alla luce della collocazione storica, si evidenziano tipologie riferibili a determinati periodi, eventi ed azioni umane che ne hanno determinato il sito, originato l'impianto urbanistico, caratterizzato l'insediamento nell'ambito di sistemi infrastrutturali, embrionali nelle età più antiche, generati nella complessa storia dell'organizzazione territoriale della penisola.

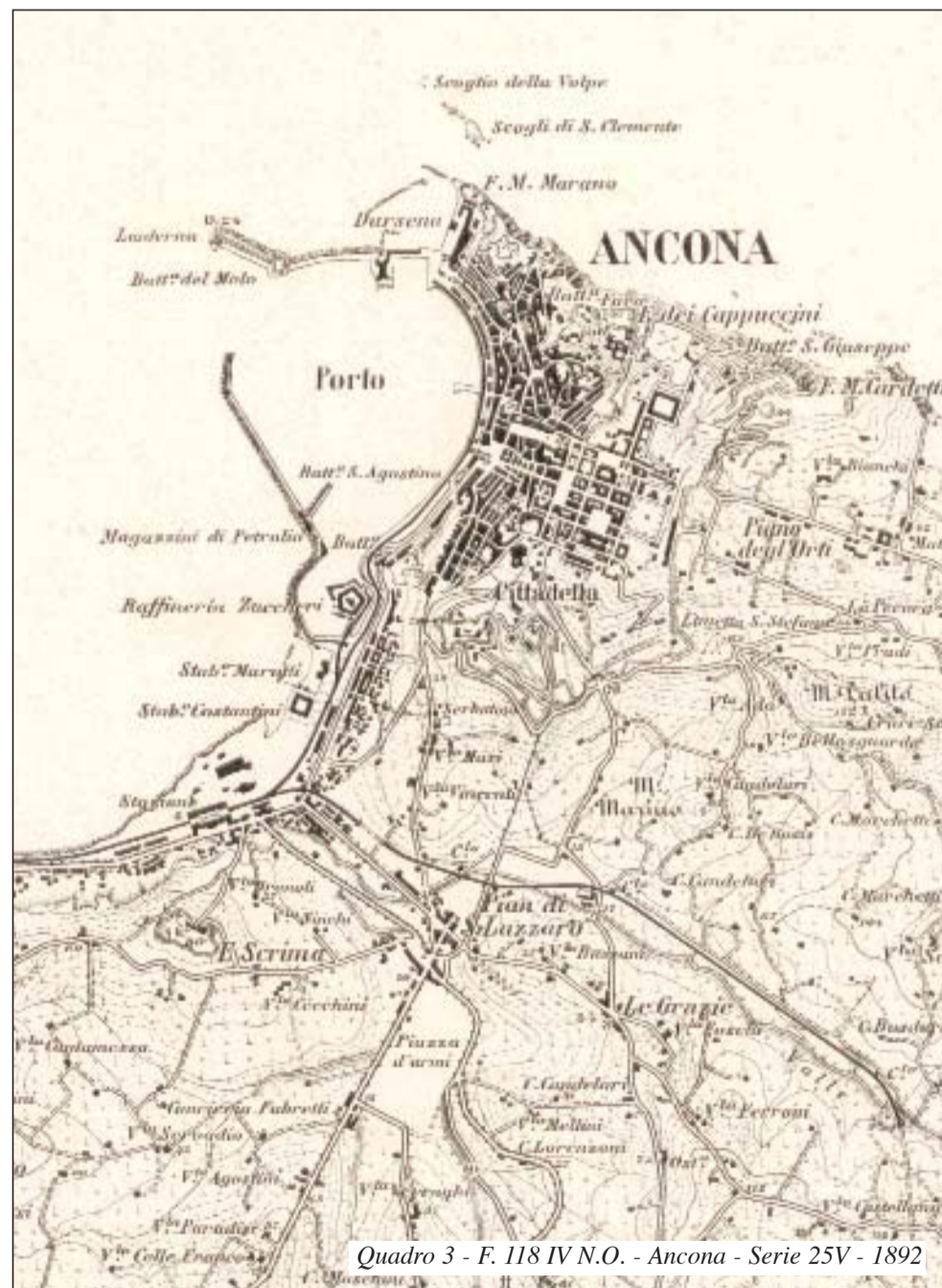
Il lungo protendersi di quest'ultima nel cuore del Mediterraneo ha determinato sin dall'antichità un accesso alla penetrazione ed una percorribilità della regione attraverso un dicotomico paradigma infrastrutturale talassio-terrestre. Nel corso della storia l'uno o l'altro aspetto hanno avuto preponderanza in talune aree, determinando riflessi speculari sugli insediamenti. In età preromana gli insediamenti costieri connessi con vie di comunicazioni marittime si sono localizzati in modo puntiforme: i centri della Magna Grecia hanno costituito poli di linee relazionali



Quadro 1 - Francesco Bertelli, *Theatro delle città d'Italia*, ed. Francesco Bertelli, Padova, 1629



Quadro 2 - F. 264 IV S.O. - Messina - Serie 25V - 1904



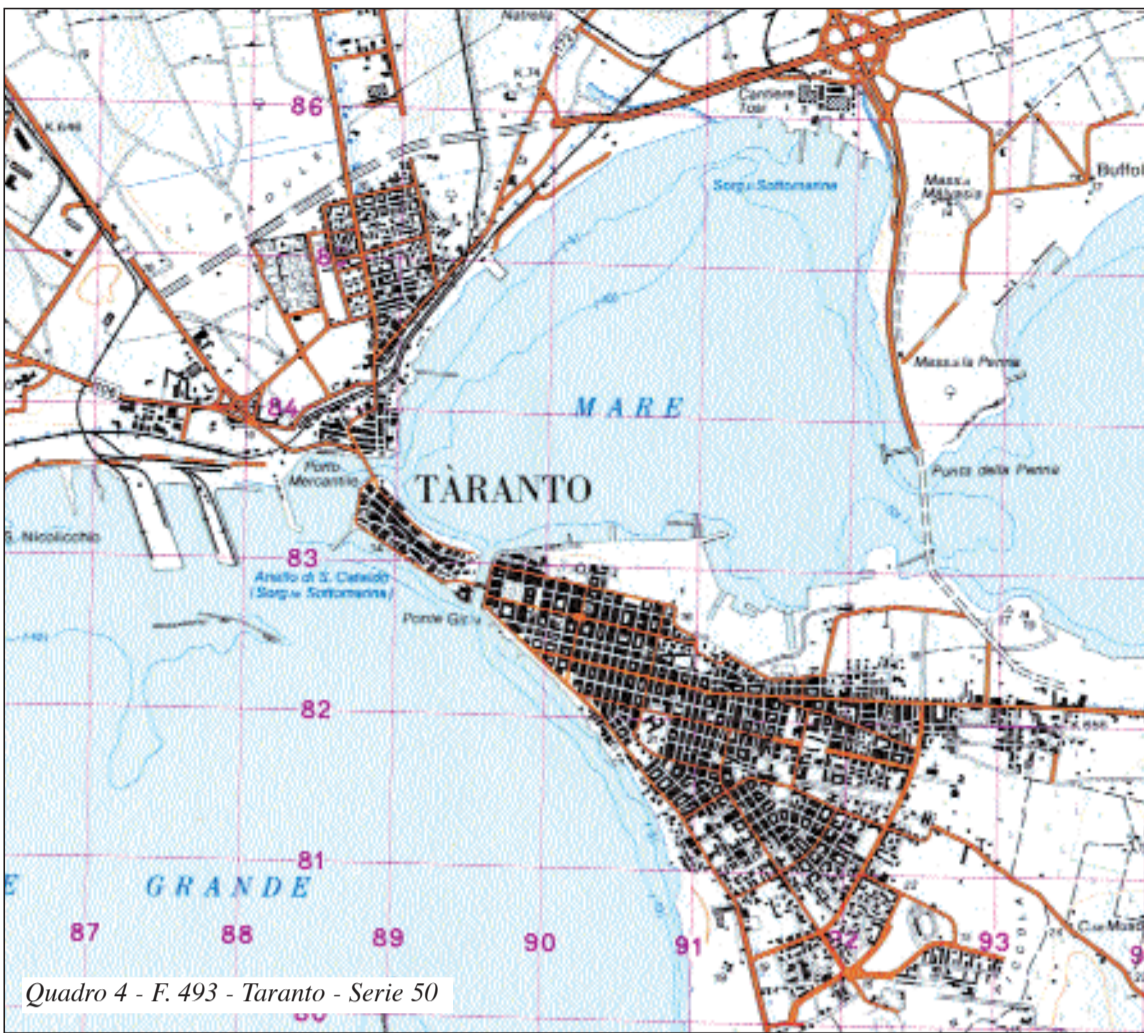
Quadro 3 - F. 118 IV N.O. - Ancona - Serie 25V - 1892

mediterranee intercorse soprattutto fra la madrepatria e l'area della colonizzazione. Poco rivolti, nella loro iniziale vicenda storica, a creare un sistema di interconnessione reciproca sulle coste, questi centri rivelano i loro caratteri peculiari anche nella planimetria, nel sito occupato entro le insenature portuali, nelle opere di difesa costruite a loro ridosso.

Nel XVII secolo Messina risulta ancora racchiusa nel cuore della falce portuale (**quadro 1**), attornata da fortificazioni sui primi rilievi delle incombenti pendici dei monti Peloritani, con uno schema urbanistico quasi totalmente ad assi regolari cui la costruzione unitaria sul fronte marittimo del «Teatro Marittimo» conferisce effetto scenografico. Il raffronto con il rilievo topografico dell'I.G.M. del

1904 (**quadro 2**) evidenzia l'esigua dilatazione della città nei secoli successivi al periodo di massimo sviluppo mercantile. Ancona (**quadro 3**), nella più delineata insenatura del medio Adriatico, con un impianto urbano regolare sul sito dell'area portuale, è un altro esempio di centro proteso verso economie marittime cui la città è sospinta anche dall'immediato diaframma del retroterra orografico. I primi nuclei di Taranto e Siracusa sono racchiusi l'uno nell'area istmica fra il mar Grande ed il mar Piccolo, l'altro nell'isoletta di Ortigia: ma le posteriori espansioni nelle immediate aree continentali sono state proiezioni di successive politiche espansionistiche e funzioni più diversificate che tali centri hanno potenziato anche nei confronti di ambiti regionali più vasti (**quadri 4 e 5**).





Quadro 4 - F. 493 - Taranto - Serie 50

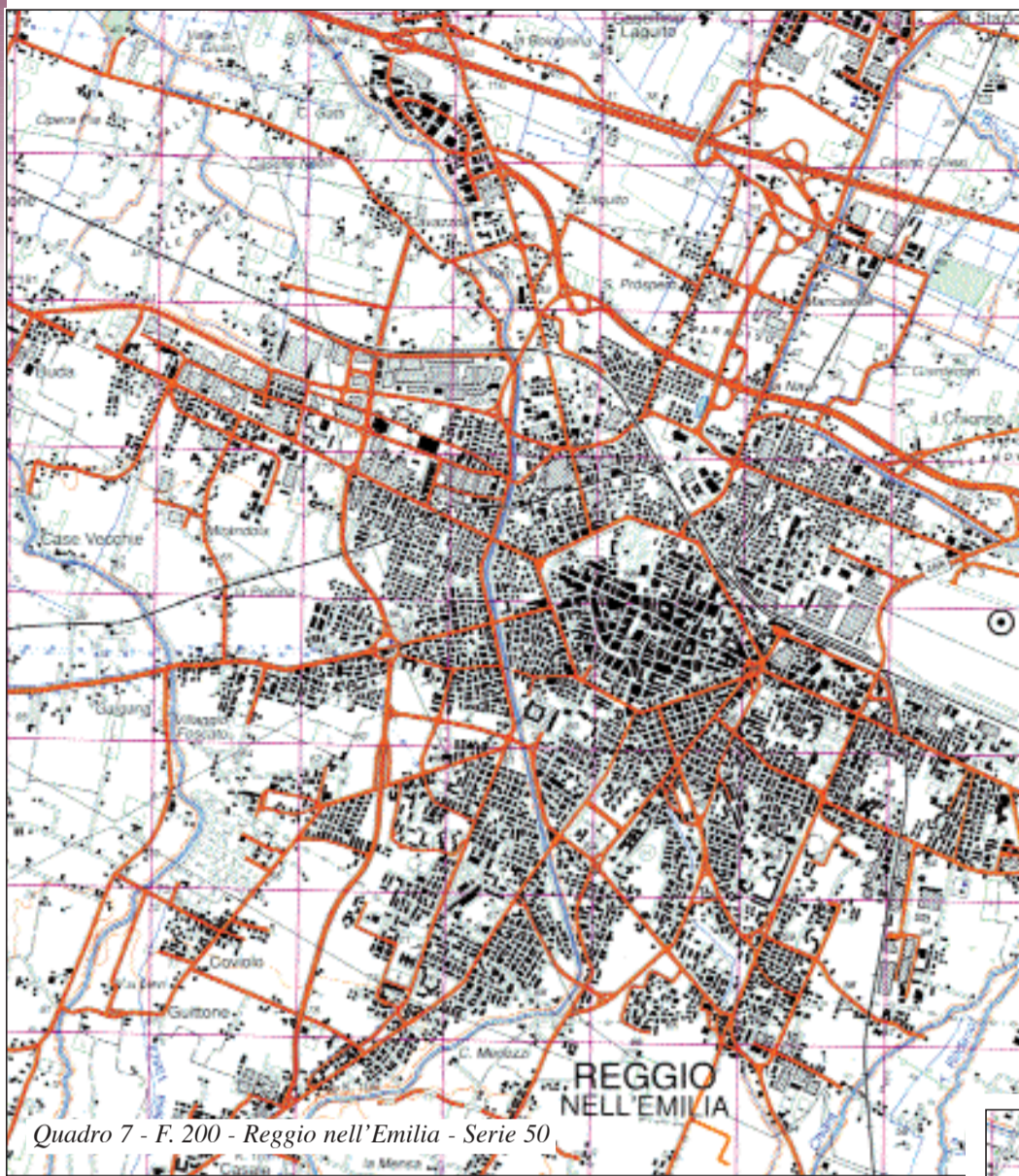


Quadro 5 - F. 646 - Siracusa - Serie 50

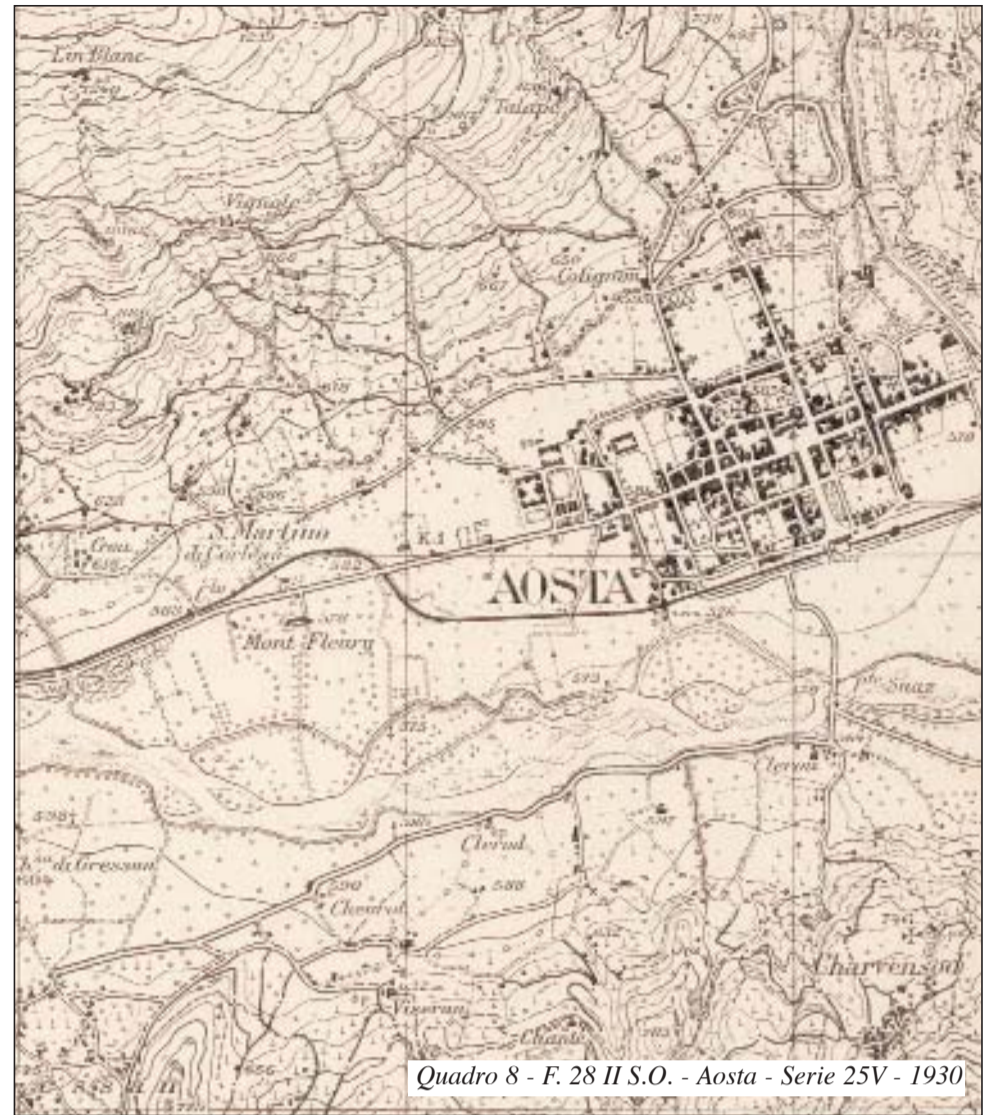


Quadro 6 - Pianta della città di Bologna di Filippo De Gnudi (1702)





Quadro 7 - F. 200 - Reggio nell'Emilia - Serie 50



Quadro 8 - F. 28 II S.O. - Aosta - Serie 25V - 1930

Nell'organizzazione territoriale dell'età romana il dominio delle aree interne viene rafforzato attraverso la costruzione di infrastrutture viarie volte anche a favorire grandi collegamenti e più facile accessibilità a spazi di espansione. Numerose strade e vie consolari si dipartono da Roma prevalentemente verso aree centrali e settentrionali della penisola ed il territorio viene progressivamente innervato da percorsi minori, che raccordano coste e rilievi, fondivalle e aree sommitali, e da una più fitta maglia di regolari tracciati viari connessi con la colonizzazione ed assegnazione di terre secondo le norme della *centuriatio*. Attuata su vasta scala nelle pianure campane, emiliane e venete la trama della centuriazione è ancora leggibile nella geometria dei paesaggi agrari e nell'ubicazione dei centri. Ad essa si collega la diffusione di un più minuto insediamento connesso con le divisioni confinarie. Nei centri di S. Maria Capua Vetere, Marcianise, Capodrise ed altri, l'iniziale sito sulla croce viaria ha orientato le successive espansioni che tendono alla saldatura di contigui abitati attraverso la tendenza alla saturazione edilizia delle *centuriae*. Tra le vie consolari romane, la *Aemilia* è induttrice della



Quadro 9 - F. 123 - Verona Ovest - Serie 50

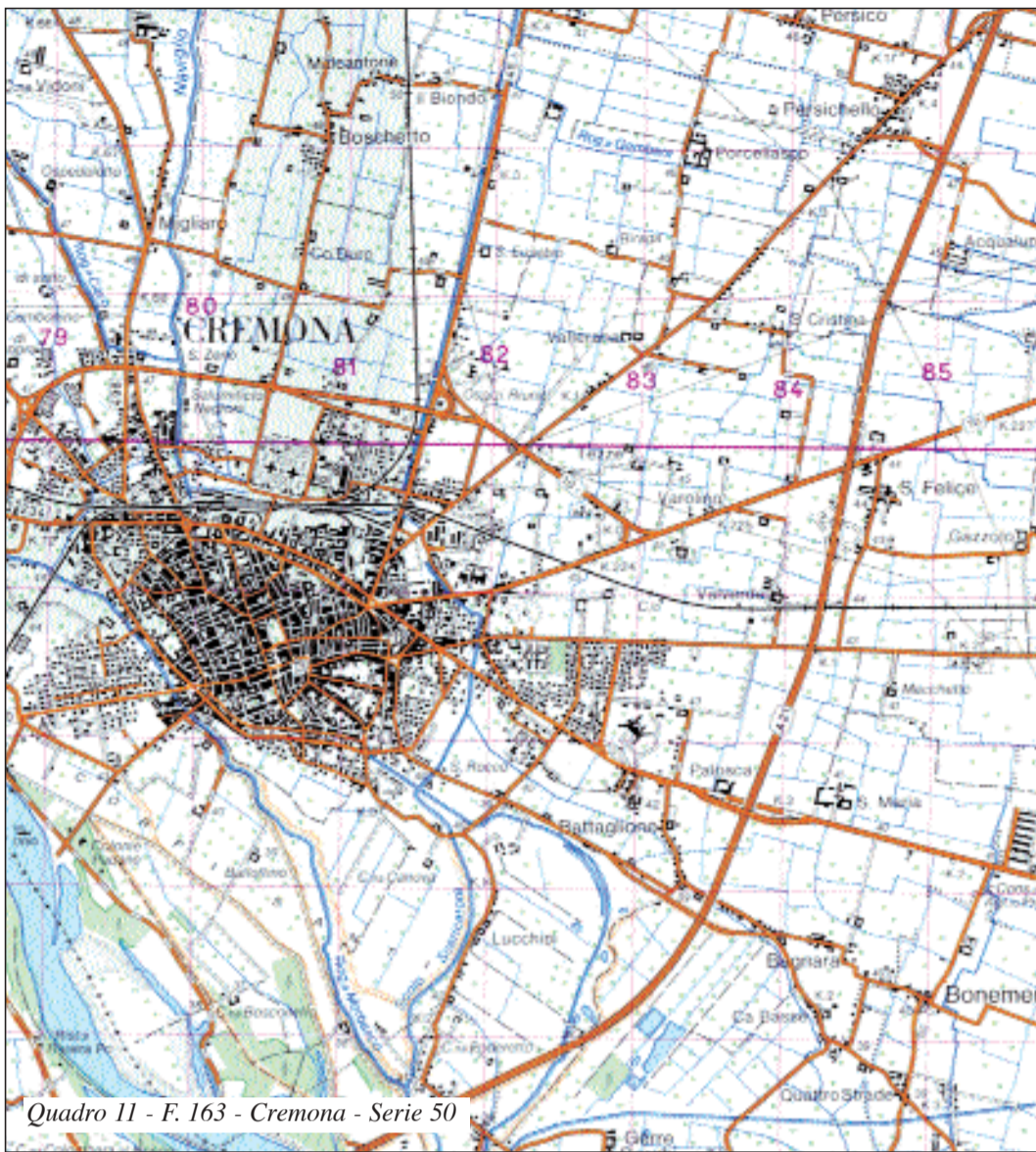


Quadro 10 - F. 162 - Piacenza - Serie 50

fondazione di una filiera di centri da Rimini a Piacenza, prevalentemente ubicati alla confluenza di corsi d'acqua affluenti nel Po o alle intersezioni con direttrici di espansione transpadane. Nei quattordici centri sorti lungo quest'arteria unitaria di comunicazione, talvolta sul sito di un precedente insediamento umbro, etrusco o celtico, è ancora riconoscibile l'impianto planimetrico originario basato sulla crociera del *decumanus* e del *cardo*, cui si affiancano paralleli assi viari che ripartiscono lo schema urbano in *insulae*.

In un'antica rappresentazione cartografica di Bologna (quadro 6) il reticolo viario del nucleo romano è ben leggibile, malgrado alcune alterazioni e gli ampliamenti di impianto radiocentrico





dei secoli successivi, scanditi da cinte murarie. A Reggio Emilia, la via consolare romana attraversa il centro urbano con lungo rettilineo (**quadro 7**). Per Imola, la romana *Forum Cornelia*, fondata sul sito di un precedente villaggio in prossimità di un guado del fiume Santerno, la corrispondenza di uno degli assi ortogonali d'impianto romano con la via *Aemilia* fu elemento così condizionante per lo sviluppo del centro che lo spostamento a sud della direttrice di transito fu la causa della lunga crisi della città in età medievale. La fondazione di città costituì per i Romani la base di una pianificazione territoriale volta al controllo di aree strategiche ed a garantire l'accessibilità di valichi alpini, porti e punti cruciali per le espansioni esterne alla penisola. Rispondeva a questa funzione la distrutta *Aquileia*, fondata quale base per la colonizzazione della Gallia Cisalpina e l'espansione nell'alto Adriatico, collegata ad un sistema viario comprendente le vie *Postumia*, *Popilia* ed *Annia*. Il **quadro 8** rappresenta Aosta in una rilevazione dell'I.G.M. del 1930. La pianta della città ha conservato nei secoli la peculiarità della progettazione urbanistica romana: da notare la cristallizzazione dell'abitato entro i limiti storici dell'*Augusta Praetoria*, fondata in posizione strategica sull'area di incontro della strada *Eporedia* proveniente da *Mediolanum* con le due vie dirette ai valichi alpini dell'*Alpis Graia* e dell'*Alpis Phoenina* (Piccolo e Gran San Bernardo). La riconduzione alla viabilità ed all'esigenza di raccordare la pianura padana ai paesi d'oltralpe è di immediata evidenza nel caso di Verona (**quadro 9**), il cui sito topografico, è punto di convergenza fra la via *Postumia*, la via *Claudia*, e la strada pedemontana per Milano e Torino.

Piacenza e Cremona (**quadri 10 e 11**) con Parma e Pavia costituirono un sistema insediativo facente capo all'asse fluviale padano ed ai suoi affluenti, che mantenne raccordi vivaci anche dopo la caduta dell'impero romano. Cremona, che costituì per i Bizantini l'avamposto più occidentale dell'impero d'Oriente, deve alla funzione di nodo strategico l'espansione del primitivo nucleo urbano romano, continuata anche quando la città, acquisendo autonomia comunale, potenziò i rapporti fra politica, economia e proiezione urbanistica. La relazione fra planimetrie urbane e strade consolari si coglie meno nel Mezzogiorno. La via Appia, che dal Volturno volgeva verso Brindisi e Taranto, la via *Popilia*, raccordo fra Napoli e Reggio, e più a nord la via *Caecilia*, che conduceva ad *Interamnium* (l'odierna Teramo), hanno costituito corridoi di transito piuttosto che assi induttori di organizzazione territoriale.

La via *Cassia*, percorsa dai pellegrini che dall'epoca dei re Franchi scendevano dalla Gallia verso Roma, denominata pertanto via *Francigena*, non diede origine ad alcun centro, tuttavia città quali Siena, Viterbo e centri minori presentano connessioni fra il loro impianto urbanistico e tale asse viario che li attraversava. A San Gimignano (**quadro 12**) ove la *Francigena* si snodava con curva sinusoidale, cui si giustapposero e intersecarono le vie del centro, la cristallizzazione dell'impianto urbano nei secoli successivi allo spostamento del percorso viario evidenzia tali rapporti.

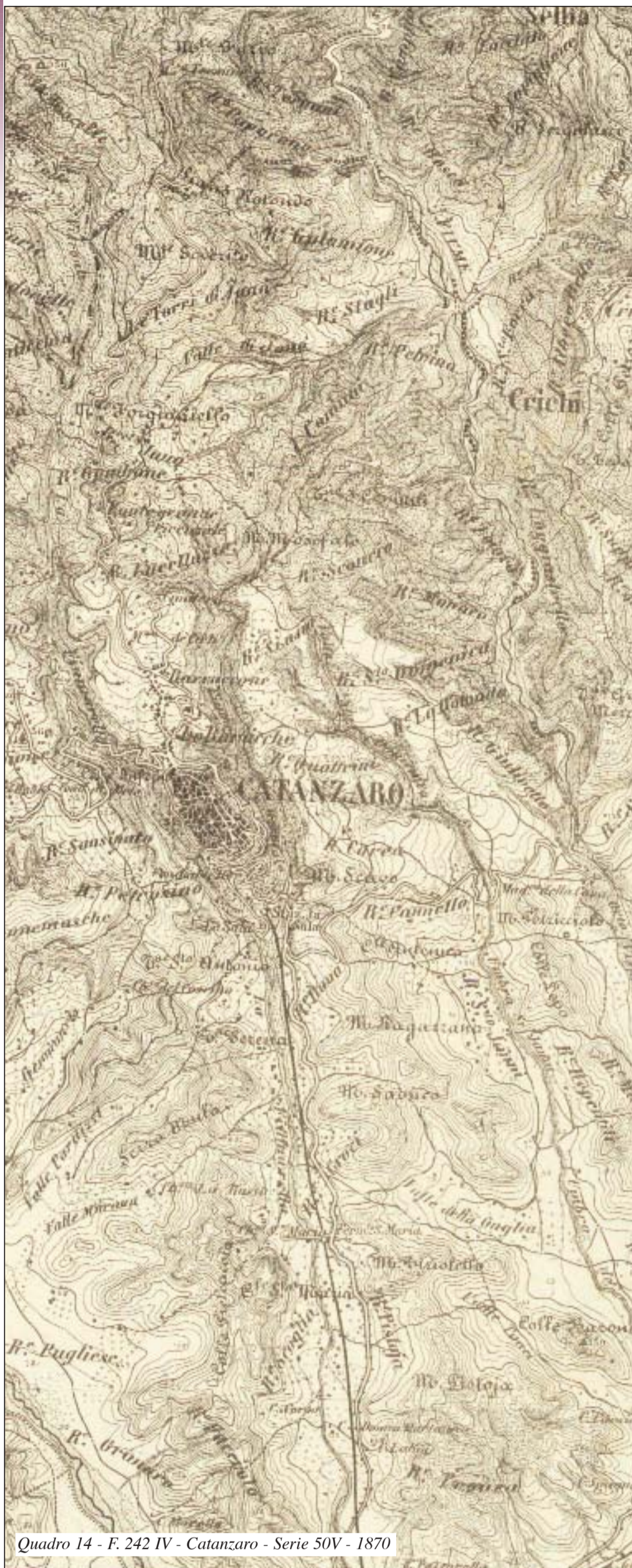
Dopo l'XI secolo l'assetto territoriale della penisola, imperniato sulle vie di comunicazione e sui centri che le presidiavano e da cui si irradiavano funzioni strategiche economiche e culturali, si avvia a profonde trasformazioni. Le città vengono per la maggior parte cinte da mura: nella loro morfologia



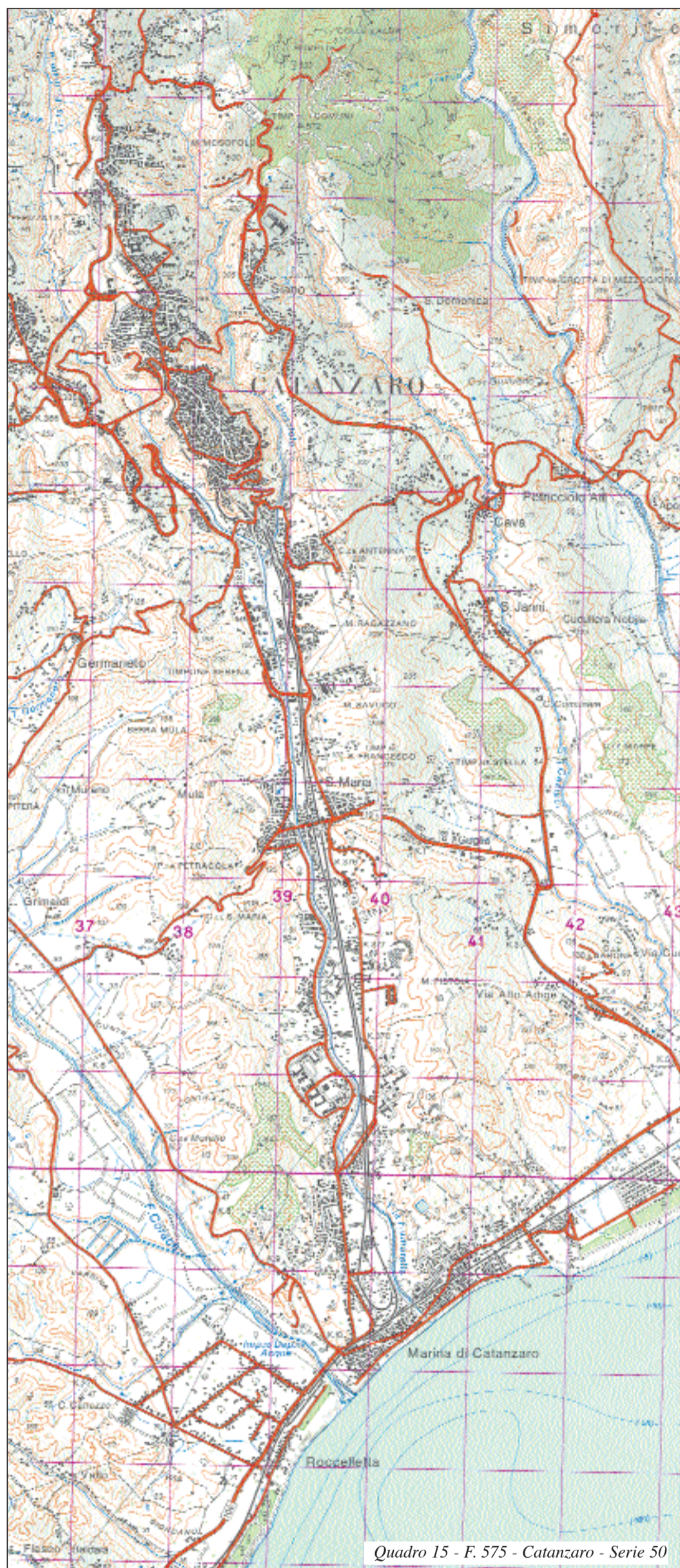
interna si mantiene sostanzialmente inalterato il nucleo originario, ma le nuove giustapposizioni o sovrainposizioni hanno orditure viarie sinusoidali e convergenti a raggiera verso i riferimenti del potere, feudale, comunale, ecclesiastico. In alcuni centri si creano i presupposti per una frattura fra nucleo di fondazione e aree di nuova edificazione, che talvolta, come a Bari e a Brindisi, si realizzeranno dopo secoli.

Pur se non direttamente generati dai percorsi viari del tempo, sono connessi alle esigenze della viabilità e dei traffici di età medievale, anche certi agglomerati sommitali legati al fenomeno dell'incastellamento. Da tali centri, così come da quelli sviluppatasi lungo diverse valli fluviali si presidiavano vaste aree territoriali per obiettivi strategici, politici, mercantili, religiosi, ecc. Fra le valli di fiumi che furono veicoli di rapporti e di scambi, va ricordata la val Tiberina, crocevia economico-culturale, dotata di un articolato sistema stradale imperniato sulla via Flaminia. Su questa nervatura, anche dopo i deterioramenti nell'alto medioevo, si innestò una rete minore di percorsi che collegavano i centri sommitali. Sono numerosi gli esempi di insediamento che si espansero per funzioni di gravitazione nell'ambito di solchi vallivi (quali Sondrio o Pordenone), così come quelli il cui sviluppo si riconduce alla vicin-





Quadro 14 - F. 242 IV - Catanzaro - Serie 50V - 1870



Quadro 15 - F. 575 - Catanzaro - Serie 50

nanza di valichi alpini (Susa, Tarvisio, Dobbiaco, ecc.).

Nei più grandi organismi urbani la successione degli eventi storici dall'età medioevale alla costituzione dello Stato unitario italiano ha la sua corrispondenza in fasce ed anelli di urbanizzazione scanditi da cerchie di mura che esprimono e datano le varie organizzazioni territoriali attuate da comuni, signorie, realtà politiche statali varie che hanno composto il dinamico mosaico preunitario della penisola. Ciò ha determinato evoluzioni all'interno delle morfologie planimetriche e degli impianti urbanistici che si sono differenziati assumendo caratteri diversificati rispetto alla similarità dei nuclei originari, in genere ben conservatisi. La transizione verso nuove orditure e schemi morfologici avviene dopo l'abbattimento, tra il XVII ed il XIX secolo, delle cinte murarie di cui gli organismi urbani, nella gran parte, risultavano dotati e, nei decenni successivi, con la costruzione delle linee ferroviarie. In molte città la prima dilatazione avviene nell'area compresa fra le mura demolite e la sta-

zione ferroviaria, ove si forma un nodo di intermodalità nei trasporti, di raccordi tra aree urbane e periferie extraurbane. Queste ultime, già avviate verso autonomie decentrate, vengono richiamate a rapporti di relazione diretta con i nuclei storici. Ciò sarà più accentuato nelle città che assumeranno nuove funzioni amministrative nelle partizioni regionali in cui verrà articolato il territorio italiano nella seconda metà del XX secolo. Significativi sono gli esempi di Isernia (**quadro 13**) – ove, prima dell'assunzione del ruolo di capoluogo provinciale, il semplice impianto topografico del centro risultava legato soprattutto alla funzione strategica di controllo delle comunicazioni fra Sannio e Benevento, Napoli e la valle del Volturno, funzioni già proprie della romana *Aesernia* – e di Catanzaro la cui recente dilatazione (evidenziata dal raffronto fra i **quadri 14** e **15**) si connette alla modificazione delle sue funzioni e con la recente infrastrutturazione viaria del suo territorio.