◀ Giuseppe Poggi, La loggia di piazzale Michelangelo, 1875. Firenze.
▼ Jean Baptiste Édouard Detaille, *Il passaggio del reggimento*, 1875. Olio su tela, 152×127 cm. Parigi, Musée de l'Armée.

ITINERARIO 31

I grandi piani urbanistici europei di fine Ottocento. Gli esempi di Parigi, Vienna e Firenze

Intorno alla metà del XIX secolo il crescente fenomeno dell'industrializzazione pone in modo urgente il problema del riassetto urbanistico di tutte le principali città europee. La concentrazione all'interno delle aree urbane di un numero sempre crescente di fabbriche e opifici richiama grandi masse contadine che, allettate dalla speranza di un salario sicuro, abbandonano massicciamente le campagne riversandosi all'interno di città che non erano minimamente in grado di assorbirne la presenza. Nascono così i primi quartieri operai, ai margini estremi degli agglomerati urbani e, comunque, nelle zone in cui i terreni erano meno costosi. La speculazione edilizia, spesso gestita dai proprietari stessi delle grandi industrie, costringe il proletariato urbano a condizioni di vita insostenibili, con situazioni sociali e igieniche di tale disagio da costituire la base di tutte le rivendicazioni sindacali e politiche che i movimenti operai stavano via via organizzando e che il 28 settembre 1864 avrebbero portato alla fondazione della *Prima Internazionale*, cioè della prima associazione di lavoratori europei (soprattutto francesi e inglesi, con qualche rappresentanza italiana e tedesca).

A Manchester, una delle città inglesi di più forte industrializzazione, la situazione abitativa e viaria era tale che, secondo quanto ci ha descritto Friedrich Engels, «[…] le strade, anche le migliori, sono strette e tortuose, le case sporche, vecchie e cadenti […]. Singole schiere di case o gruppi di case sorgono qua e là, come piccoli villaggi, sul nuovo suolo d'argilla, su cui non cresce nemmeno l'erba; le strade non sono né pavimentate né servite da fognature, ma ospitano numerose colonie di maiali chiusi in piccoli recinti o cortili, o vaganti senza restrizione per il vicinato. A sinistra e a destra del fiume una quantità di passaggi coperti conducono dalla via principale ai numerosi cortili, entrando nei quali ci si imbatte in una rivoltante sporcizia […]. In uno di questi cortili, proprio all'ingresso, là dove termina il passaggio coperto, si trova una latrina priva di porta, e così sporca che gli abitanti per entrare e per uscire dal cortile devono attraversare una pozzanghera di orina imputridita e di escrementi che la circonda».

Tali disastrose condizioni igieniche sono comuni a tutte le altre principali città europee, per le quali si pone dunque un serio problema di riorganizzazione del tessuto edilizio e delle infrastrutture viarie.

La via scelta per questo processo di riorganizzazione delle città è principalmente quella di adeguarne la viabilità che, salvo rare eccezioni, era ancora quella, minuta e frammentata, di origine medioevale, spesso costretta all'interno di antiche cinte murarie diventate ormai una vera e propria barriera a ogni ulteriore espansione edilizia.

Abbattere le mura, demolire i quartieri più insalùbri, scavare trincee per interrarvi nuove reti di fognature e acquedotti, raddrizzare e allargare tracciati viari minuti e tortuosi, costruire le prime linee di metropolitana, servire adeguatamente le nuove stazioni ferroviarie sono pertanto alcune delle principali direttrici comuni di azione. A ciò si aggiunge la necessità di ricostruire, a lato delle nuove strade, edifici e quartieri con standard igienici più adeguati al tempo, cioè con acqua corrente e latrine se non proprio in ogni unità immobiliare almeno in ogni pianerottolo o in ogni ballatoio comune a due o più unità immobiliari.

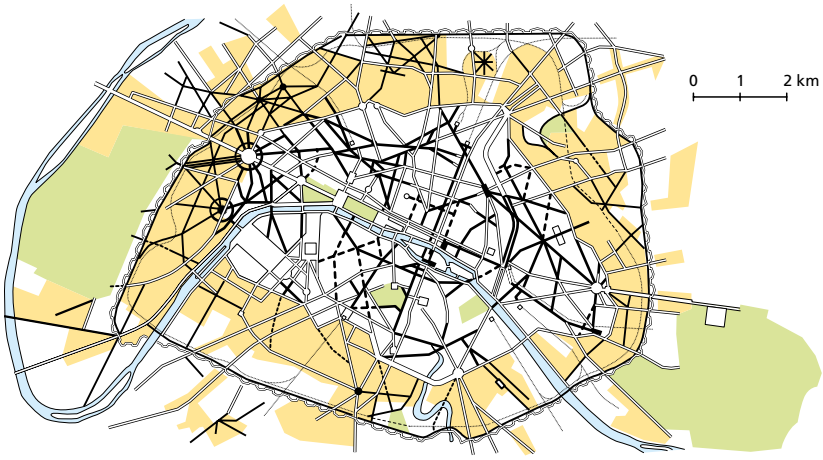
Il tasto dell'igiene e della funzionalità è il più usato anche per giustificare alcuni veri e propri scempi architettonici quali l'abbattimento di interi quartieri storici di Parigi (1853-1869), la totale demolizione delle pregevoli mura medioevali di Vienna (1859-1872), di Colonia (1862) e di Firenze (1865-1875), gli sventramenti di parte dei centri antichi di Barcellona (1859) e Stoccolma (1866) o la ricopertura del fiume Senne, nel pieno centro di Bruxelles (1867-1871), al fine di ricavarvi una grande arteria che collegasse le due stazioni ferroviarie appena costruite.

Le nuove capitali europee, emblema di Stati ormai proiettati verso una pura economia di mercato, all'interno della quale l'industria ricopre ruoli di importanza sempre crescente, rinnovano così la propria veste, spesso immobile da secoli, al fine di meglio adattarsi alle mutate esigenze economiche e sociali. Nella società capitalistica di fine secolo, nella quale il commercio e la concorrenza internazionali cominciano a dettare le proprie ferree leggi, chi non si adegua è destinato a rimanere fuori dal mercato e, di conseguenza, a essere escluso dai ricchi profitti economici e dai vantaggi politici che ne derivano.

I *boulevards* di Parigi (1853-1869)

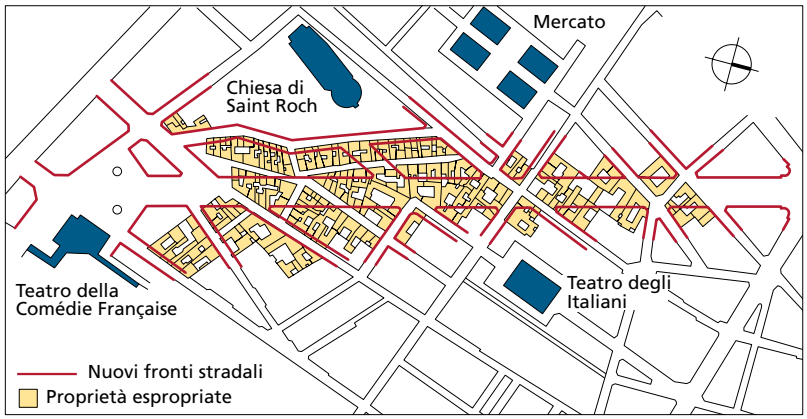
Tra tutte le capitali europee Parigi è forse stata quella che per prima si è posta il problema della propria riorganizzazione urbanistica. Ciò avvenne già nel XVII secolo, quando Jean-Baptiste Colbert, illuminato consigliere di re Luigi XIV, fece demolire – tra il 1670 e il 1676 – l'imponente cintura delle fortificazioni parigine della riva destra della Senna, sistemando al loro posto un viale alberato largo circa 35 metri «per un maggior decoro della città e per servire da passeggiata agli abitanti». Nascono così i *Grands boulevards:* una nuova e organica rete stradale che inviluppa quella precedente, di derivazione medioevale, e disimpegna nel contempo le vie di accesso alla città smistandole in modo scorrevole.

Il piano di Colbert crea i presupposti per l'intervento radicale del XIX secolo, quando il barone Eugène Haussmann, prefetto della Senna dal 1853 al 1869, porta alle estreme conseguenze il sistema dei grandi *boulevards*, rivoluzionando l'assetto urbanistico della Parigi borghese secondo modelli che troveranno poi applicazione anche in tutte le altre capitali europee del tempo. Sventrando gran parte della vecchia Parigi con la costruzione di ben 165 kilometri fra nuove strade e scenografici *boulevards*, Haussmann taglia in ogni senso ciò che rimaneva del nucleo medioevale spazzando via, in nome delle nuove norme igieniche, molti dei vecchi e caratteristici quartieri, specialmente quelli orientali, che storicamente erano stati sempre il focolaio delle rivolte popolari, dalla Rivoluzione del 1789 ai più recenti moti del 1848.



▲ Schema del piano urbanistico parigino adottato da Haussmann. In bianco le strade esistenti. In nero quelle nuove aperte in seguito ai lavori. In arancio le aree dei nuovi quartieri. In verde le zone a verde pubblico (si notino, ai due estremi, le aree dei due grandi parchi pubblici del *Bois de Boulogne*, a sinistra, e del *Bois de Vincennes*, a destra).

▶ I lavori di demolizione nel quartiere attorno all'*Opéra* di Parigi in una fotografia dell'epoca.



▲ Tracciamento dell'*Avenue de l'Opéra* a Parigi e definizione della nuova maglia urbana. A sinistra, la *Place du Théâtre Français* con il *Teatro della Comédie Française*; l'*Opéra* è a destra, appena al di fuori del disegno (il Nord è a destra).

▶ Camille Pissarro, *Place du Théâtre Français sotto la pioggia*, 1898. Olio su tela, 73,7×91,4 cm. Minneapolis, Institute of Art. Il *Teatro della Comédie Française* è a destra, in primo piano; sullo sfondo, l'*Opéra*.

▲ Veduta aerea di Parigi con una parte dell'intervento di Haussmann. Al centro la nuova *Opéra* (1862-1875) inserita tra il Boulevard des Capucines (parallelo alla facciata) e il Boulevard Haussmann (in basso, con disposizione trasversale).

Friedrich Engels
Filosofo, uomo politico e teorico tedesco del socialismo (Barmen, 1820-Londra, 1895). Insieme al filosofo ed economista Karl Marx (1818-1883) elaborò le teorie del socialismo scientifico scrivendo saggi storici, politici e filosofici di grande rilevanza, quali *La sacra famiglia* (1845), *L'Ideologia tedesca* (1845-46) e il *Manifesto del Partito Comunista* (1848).

Eugène Haussmann
Funzionario di polizia e urbanista francese (Parigi, 1809-1891), legò il suo nome alle grandiose opere di ammodernamento urbanistico e amministrativo della capitale francese intraprese da Napoleone III e successivamente proseguite anche sotto la Terza Repubblica.

◀ Camille Pissarro, *Boulevard des Italiens*, 1897. Olio su tela, 73,2×92,1 cm. Washington, National Gallery of Art.

Gli interventi del geniale e potente prefetto sovrappongono all'antica città una nuova maglia funzionale di strade larghe e rettilinee, formanti un coerente reticolo di comunicazioni tra i principali nodi della vita urbana e le nuove stazioni ferroviarie, assicurando contemporaneamente efficaci direttrici di traffico commerciale, di attraversamento veloce e di arroccamento strategico.

La costruzione della nuova rete di *boulevards* ha molteplici valenze. La prima, di tipo economico, consiste nel favorire gli investimenti privati (spesso al limite della speculazione edilizia) mobilitando una gran massa di capitali e determinando un vigoroso e generalizzato rilancio economico dei settori edilizio e commerciale. La seconda valenza, di tipo sociale, era quella di costituire il nuovo salotto buono della Parigi borghese e imprenditoriale, desiderosa di proporsi come la vera (e unica) capitale morale e culturale d'Europa, ricca di teatri, musei, ristoranti e caffè alla moda.

La terza valenza, infine, meno evidente ma non meno significativa delle altre due, è quella relativa all'ordine pubblico. Non va dimenticato, infatti, che Haussmann non era un architetto ma un prefetto di polizia e che il sistema dei *boulevards* avrebbe consentito veloci spostamenti di truppe ed efficaci cariche di cavalleria in caso di sommosse popolari o di barricate di protesta.

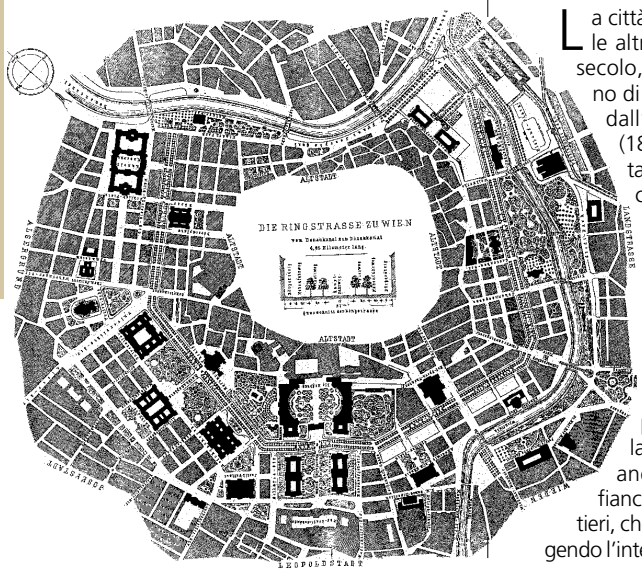
Per meglio rendere l'atmosfera raffinata e festosa dei *boulevards* riportiamo qui di seguito un brano particolarmente suggestivo che Edmondo De Amicis scrisse nel 1879, descrivendo un suo precedente soggiorno nella capitale francese: «Nel cuore della città […] i *boulevards* ardono. Tutto il pian terreno degli edifizi sembra in fuoco. Socchiudendo gli occhi, par di vedere a destra e a sinistra due file di fornaci fiammanti. Le botteghe gettano dei fasci di luce vivissima fino a metà della strada e avvolgono la folla come in una polvere d'oro. Da tutte le parti piovono raggi e chiarori diffusi che fanno brillare i caratteri dorati e i rivestimenti lucidi delle facciate, come se tutto fosse fosforescente. I chioschi, che si allungano in due file senza fine, rischiarati di dentro, coi loro vetri di mille colori, simili a enormi lanterne chinesi piantate in terra, o a teatrini trasparenti di marionette, danno alla strada l'aspetto fantastico e puerile di una festa orientale. I riflessi infiniti dei cristalli, i mille punti luminosi che traspaiono fra i rami degli alberi, le iscrizioni di fuoco che splendono sui frontoni dei teatri, il movimento rapidissimo delle innumerevoli fiammelle delle carrozze, che sembrano miriadi di lucciole mulinate dal vento, le lanterne porporine degli omnibus, le grandi sale ardenti aperte sulla strada, le botteghe che somigliano a cave d'oro e d'argento incandescente, le centomila finestre illuminate, gli alberi che paiono accesi; tutti questi splendori teatrali, frastagliati dalla verzura, che lascia vedere ora sì ora no le illuminazioni lontane e presenta lo spettacolo ad apparizioni successive; tutta questa luce rotta, rispecchiata, variopinta, mobilissima, piovuta e saettata, raccolta a torrenti e sparpagliata a stelle e diamanti, produce la prima volta un'impressione di cui non si può dare l'idea».

▼ Luigi Loir, *La fiera*, inizi del XX secolo. *Gouache* su carta, 60×45 cm. Parigi, Musée Carnavalet.

▼ Edvard Munch, *Rue Lafayette, Paris*, 1891. Olio su tela, 92×73 cm. Oslo, Nasjonalgalleriet.

Il *Ring* di Vienna (1859-1872)

▼ Planimetria di Vienna alla fine dell'Ottocento.



La città di Vienna, non diversamente dalle altre grandi capitali europee di fine secolo, è oggetto di un ambizioso piano di riqualificazione urbanistica voluto dall'imperatore Francesco Giuseppe (1848-1916) per esigenze di tipo militare (miglior collegamento tra le varie caserme cittadine) e amministrativo (costruzione di nuovi e più funzionali palazzi pubblici).

Per adeguare la città alle mutate esigenze di una moderna capitale europea, dunque, l'imperatore decide di abbattere le antiche mura medioevali e di sfruttare lo spazio risultante e quello della preesistente fascia di rispetto per la costruzione del *Ring* (in tedesco anello), un'ampia arteria alberata, fiancheggiata da nuovi ed eleganti quartieri, che si snoda per oltre sei kilometri cingendo l'intero nucleo della Vienna medioevale.

Nel 1857 viene bandito un concorso per la colossale realizzazione e già l'anno successivo la giuria imperiale dichiara vincitore il progetto monumentale di *Ludwig Ditter von Förster* (1797-1863), un architetto tedesco di solida formazione neoclassica.

Rispetto all'intervento di Haussmann a Parigi, comunque, il tracciamento del *Ring* ha un impatto assai meno distruttivo. Vengono sì demoliti gli antichi bastioni, ma il tessuto della città vecchia (*Innere Stadt*) non viene intaccato che assai marginalmente. La nuova arteria, al contrario, si caratterizza come un importante viale di circonvallazione che, grazie a una fitta rete di altre strade minori, disimpegna la *Innere Stadt* collegandola adeguatamente con la Vienna moderna, già precedentemente estesasi al di fuori del circuito murario.

Il *Ring* costituirà a sua volta il punto di partenza per ogni successivo sviluppo urbanistico cittadino. Negli ultimi decenni del secolo, infatti, esso verrà duplicato da un più vasto semi-anello ester-

Arroccamento
Termine militare derivante dalla parola *rocca*, castello, fortificazione, con il quale si intendono tutte le manovre e i movimenti di truppe necessari per passare da una postazione fortificata (o comunque strategica) all'altra.

Edmondo De Amicis
Scrittore e giornalista (Oneglia, 1846-Bordighera, 1908), maturò uno stile sentimentale e patriottico con forti intenti educativi, che trovò la massima espressione nel romanzo *Cuore* (1886), la sua opera più celebre e discussa.

Gouache
In italiano, *guazzo*. È essenzialmente un acquerello coprente. Il tono opaco, infatti, viene reso con l'aggiunta del bianco (bianco di zinco o di china). Ricordiamo, invece, che l'acquerello è composto dai soli pigmenti colorati, gomma arabica (resina di acacia) e acqua. In esso i toni più chiari si ottengono diluendo sempre più il colore che, pertanto, resta sempre limpido e trasparente.

no, il *Gürtel*, che propriamente significa cintura. Ad esso sarà affidata la funzione di collegare le stazioni ferroviarie meridionale e occidentale fungendo contemporaneamente anche da circonvallazione Nord-Sud per i nuovi quartieri di ulteriore espansione.

Le finalità iniziali di realizzazione del *Ring*, comunque, sono affini a quelle parigine. La presenza di un nuovo asse di scorrimento veloce a più corsie, da percorrere in carrozza o in tram e non certo più a piedi, come era necessario nei vicoli medioevali, suggerisce anche per Vienna un uso scenografico della città, finalizzato ad allineare in bella evidenza tutte le emergenze artistiche e i principali luoghi del potere e della cultura. In questo modo il sovrano consegue il duplice risultato di porre in mostra tutta la propria magnificenza e – evenienza meno evidente ma non per questo meno importante – di disporre di strutture viarie nelle quali, in caso di sommosse, avrebbero potuto intervenire con successo i reparti di cavalleria.

Il *Ring* diventa dunque il nuovo polo di organizzazione politico-culturale della città e in margine a esso vengono costruiti tutti i moderni edifici-simbolo dell'efficiente capitale asburgica.

Immaginiamo di percorrerlo per tutta la sua lunghezza in senso orario: ci si pareranno via via dinanzi le più prestigiose costruzioni della città, nella realizzazione delle quali gli architetti si sono sbizzarriti, secondo il gusto romantico, attingendo eclecticamente a tutti gli stili del passato [Itinerario 30].

Il primo dei sei segmenti alberati del quale si compone il *Ring* si diparte dal *Donaukanal*, a Est della *Innere Stadt* medioevale. Sul lato sinistro incontriamo subito il *Museum für angewandte Kunst* (Museo d'arte decorativa) **[1]**, un'imponente costruzione in stile neorinascimentale eretta tra il 1868 e il 1871.

Proseguendo, sempre sulla sinistra, si costeggia lo *Stadtpark* (il Parco cittadino) **[2]**, che con i suoi oltre dodici ettari costituisce il principale polmone verde della città.

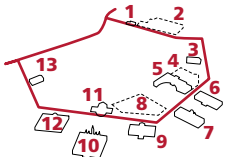
Al centro del terzo segmento del *Ring*, sulla destra, si innalza la *Staatsoper* (Opera di Stato) **[3]**, uno dei più rinomati teatri lirici del mondo. Costruita in stile pomposamente neorinascimentale dagli architetti viennesi *August Siccard von Siccardsburg* (1813-1868) e *Eduard van der Nüll* (1812-1868) tra il 1861 e il 1869, fu rasa al suolo dai bombardamenti alleati nel corso della Seconda guerra mondiale. L'edificio odierno risale pertanto al 1955, quando il governo federale decise di ricostruire il teatro «dov'era e com'era».

Proseguendo, ancora sul lato destro del *Ring*, si incontra il *Burggarten* **[4]**, l'antico giardino del palazzo imperiale, ricco di statue e monumenti.

Sul quarto segmento del *Ring*, senza dubbio il più monumentale e sfarzoso, si affaccia, sul lato destro, la gigantesca mole della *Neue Hofburg*, il Nuovo Palazzo Imperiale (1881-1913) **[5]**, la più maestosa ed emblematica delle costruzioni cittadine. Realizzato per volere dell'imperatore Francesco Giuseppe su progetto del celebre architetto e storico dell'arte tedesco *Gottfried Semper* (1803-1879), il palazzo presenta una gigantesca facciata ad esedra e si ispira, nelle proporzioni e nell'uso del bugnato, ai modelli del Rinascimento italiano.

Sul lato opposto del *Ring*, invece, si ergono – affacciati sulla vasta piazza dedicata all'imperatrice Maria Teresa – il grandioso *Kunsthistorisches Museum* **[6]** [Itinerario 28] e il suo monumentale gemello, il *Naturhistorisches Museum* (Museo di Storia Naturale) **[7]**, costruiti entrambi tra il

◀ Veduta aerea del *Ring* verso Est.



1. Museum für angewandte Kunst
2. Stadtpark
3. Staatsoper
4. Burggarten
5. Neue Hofburg
6. Kunsthistorisches Museum
7. Naturhistorisches Museum
8. Volksgarten
9. Parlamento
10. Rathaus
11. Burgtheater
12. Università
13. Borsa

◀ Edmund Hellmer, *Monumento a Johann Strauss*, 1921. Stadtpark.
◀ August Siccard von Siccardsburg e Eduard van der Nüll, *Staatsoper* (Opera di Stato), 1861-1869.

▲ Gottfried Semper, *Neue Hofburg* (Nuovo Palazzo Imperiale), 1881-1913.
◀ Anton Dominik von Fernkorn, *Monumento equestre all'arciduca Carlo d'Asburgo*, 1859-1865. Giardini che fronteggiano la Neue Hofburg. Sullo sfondo il Naturhistorisches Museum.

▲ Tempietto neoclassico nel *Volksgarten*, 1823.

▼ Theophilus Hansen, Parlamento, 1873-1883.

1872 e il 1891. I due imponenti edifici a pianta rettangolare occupano ciascuno un'area di più di diecimila metri quadrati e sono stati realizzati in stile neorinascimentale su progetto di Gottfried Semper con la collaborazione di *Karl Freiherr von Hasenauer* (1833-1894), un già affermato architetto viennese della generazione successiva.

All'inizio del quinto e penultimo segmento del *Ring*, sul lato destro, si apre il *Volksgarten* **[8]**, letteralmente giardino del popolo, un parco pubblico ricco di vegetazione esotica e di monumenti, con al centro un tempietto neoclassico eretto già nel 1823.

▲ Gottfried Semper e Karl Freiherr von Hasenauer, *Burgtheater*, 1874-1888.

▼ Friedrich von Schmidt, *Rathaus* (Municipio), 1872-1883.

▼ Heinrich von Ferstel, *Votivkirche* (Chiesa votiva), 1856-1869.

Di fronte al parco, sul lato opposto del *Ring*, si innalza il raffinato edificio del *Parlamento* (1873-1883) **[9]**. Si tratta di una monumentale costruzione in stile neogreco il cui ingresso imita un tempio prostilo octastilo. Il progetto è realizzato dall'architetto danese *Theophilus Hansen* (1813-1891), molto attivo a Vienna negli ultimi decenni dell'Ottocento.

Proseguendo, sempre sulla sinistra, arretrato rispetto alla sede stradale (dalla quale lo divide un enorme parco) si innalza il *Rathaus*, cioè il Municipio (1872-1883) **[10]**. Realizzato dall'architetto austriaco *Friedrich von Schmidt* (1825-1891), l'enorme edificio presenta singolari forme tardogotiche che lo rendono più simile a una cattedrale piuttosto che a un palazzo pubblico.

Di fronte al Parco del Municipio, sul lato destro del *Ring*, sorge invece il prestigioso *Burgtheater* (1874-1888) **[11]**, il massimo teatro di prosa della capitale. La sua realizzazione, in uno stile liberamente ispirato al Rinascimento, è opera di due fra i più noti e accorti utilizzatori dell'Eclettismo storicistico: Gottfried Semper e Karl Freiherr von Hasenauer.

Proseguendo ancora sul *Ring*, questa volta di nuovo sul lato sinistro, subito dopo il Parco del Municipio, si erge il massiccio fabbricato quadrangolare dell'*Università* (1873-1883) **[12]**, progettato in stile neorinascimentale da *Heinrich von Ferstel* (1828-1883), altro celebre architetto viennese di gusto storicistico.

All'innesto con il sesto e ultimo segmento del *Ring*, in posizione leggermente arretrata, incontriamo poi la *Votivkirche*, capolavoro architettonico del già citato Heinrich von Ferstel. La chiesa – fatta erigere tra il 1856 e il 1869 dall'imperatore Francesco Giuseppe quale ringraziamento per un fallito attentato di cui era stato oggetto, da cui il nome di *Chiesa votiva* – si ispira allo stile gotico francese, del quale imita tutti gli elementi costruttivi e decorativi.

Alla conclusione del nostro itinerario, circa a metà dell'ultimo ramo del *Ring*, sulla parte destra, ci si imbatte infine nel palazzo della *Borsa* (1877) **[13]**, un monumentale edificio di gusto ancora una volta eclettico.

Il grande sforzo edilizio pubblico mette in moto, come sempre in questi casi, anche importanti meccanismi economici di richiamo di capitali privati e speculativi. È così che in un breve volgere di anni lungo il *Ring* si allinea una serie pressoché ininterrotta di austeri palazzi per uffici e per abitazione, di prestigiosi alberghi e di monumentali banche. Si tratta anche in questo caso, come per gli edifici di carattere pubblico, di un fantasioso campionario di stili che spazia indifferentemente dal Neoclassico al Neorinascimentale fino a spingersi addirittura allo *Jugendstil* (denominazione attribuita all'*art nouveau* sviluppatasi in Germania tra il 1897 e il 1914).

In questo contesto assume grande importanza anche la gestione degli spazi verdi, che vanno in parte a occupare quella che abbiamo detto essere stata la fascia di rispetto intorno alle antiche mura. In essi vengono costruiti padiglioni neoclassici ma anche laghetti artificiali di gusto romantico e ovunque vi sono aiuole fiorite, piante ornamentali, statue, fontane e uccelli esotici.

Ciò a ulteriore riprova di come la Vienna di fine secolo volesse presentarsi – nonostante la crescente crisi politica che nel 1898 sfocerà addirittura nell'assassinio dell'imperatrice Elisabetta – con il volto festoso di una grande e ricca capitale borghese, priva di qualsiasi contrasto sociale e piena solo di benessere e di ottimismo. ■

I nuovi viali di Firenze (1865-1875)

Nel 1865, con il trasferimento a Firenze della capitale del Regno d'Italia, la città cercò di organizzarsi nel modo migliore per far fronte a tutte quelle esigenze di carattere burocratico e amministrativo che il nuovo rango le avrebbe imposto. Nel giro di pochi mesi occorreva, infatti, dotare Firenze di tutte le infrastrutture insediative di cui necessitava una moderna capitale europea: dal palazzo reale alla sede del parlamento, dai ministeri alle ambasciate, dai parchi alle caserme, da un'efficiente rete viaria alle abitazioni per i nuovi funzionari amministrativi e così via.

Per progettare e coordinare l'attuazione di un riassetto urbanistico di tale importanza e vastità fu costituito un apposito ufficio tecnico, alla guida del quale venne posto il valente architetto fiorentino *Giuseppe Poggi* (1811-1901), uomo di buone letture e di ancor migliori amicizie. Egli diede priorità assoluta al problema della viabilità e lo affrontò risolutamente cingendo la Firenze «di qua d'Arno» di un anello di viali di circonvallazione larghi mediamente 40 metri. Per far questo, però, l'architetto non esitò a far abbattere quasi quattro kilometri di antiche mura medioevali. Secondo il suo progetto i detriti provenienti dalle demolizioni avrebbero fatto da massicciata ai futuri viali e attorno ai grandiosi resti delle sei principali porte superstiti sarebbero poi sorte nuove piazze sistemate a giardino.

L'operazione, certo utile e forse anche necessaria, almeno sotto un profilo strettamente funzionale, non tenne però in alcun conto l'altissimo valore storico e architettonico che le mura avevano in quanto parte integrante ed essenziale della città. Il Poggi, al contrario, non ebbe la sensibilità di comprendere che la demolizione delle mura implicava la distruzione del concetto stesso di città medioevale e che, a quel punto, anche la conservazione delle porte era ormai priva di senso, allo stesso modo di come sarebbe parso inutile conservare la testa di una statua dopo averne distrutto il corpo. Nel progetto di massima del 1865, invece, egli scriveva orgogliosamente che «[…] come memorie storiche ed artistiche ho creduto dover conservare le antiche Porte e di isolarle […]». Credendo di averle così valorizzate ne decretò di fatto la definitiva rovina.

Del resto, i modelli ai quali l'architetto fiorentino si ispirava erano già stati ampiamente collaudati, senza troppi rimpianti per le grandi demolizioni effettuate, nei quasi coevi *boulevards* parigini del barone Haussmann, nel *Ring* di Vienna, in molte altre città dell'Europa centrale. Con questo nuovo tipo di viabilità di grande scorrimento, infatti, si veniva vantaggiosamente incontro sia al problema dell'espansione edilizia, che la mancanza di infrastrutture viarie avrebbe senz'altro ritardato se non addirittura impedito, sia ai non meno importanti problemi di ordine pubblico e di vigilanza sulla città.

Unitamente ai viali di circonvallazione il Poggi progettò però anche il loro ideale proseguimento oltrarno, rappresentato dal cosiddetto *Viale dei Colli*, che i Fiorentini del tempo ribattezzarono subito lo «Stradone». Concepito con mentalità tipicamente borghese, quale romantica passeggiata di delizie per dame in *landau* e nobili signori in cerca d'avventure, esso era sostanzialmente estraneo, quanto a dimensioni e a modalità d'esecuzione, a qualsiasi tradizione culturale e paesaggistica fiorentina.

La dolce pendenza, i sinuosi tornanti, il tracciato alberato, l'inusuale larghezza, i nuovi parchi e le prestigiose ville che vi si affacciavano, contrastavano in modo stridente e totale con l'andamento scosceso e tortuoso delle stradelle dei dolci colli fiorentini. In tal modo la nuova cultura egemone, fresca di rivoluzione industriale, di liberismo e di facili ottimismi, si sovrapponeva con sfacciata irruenza alla precedente cultura contadina, modesta e silenziosa, di tradizione antichissima.

▲ Schema di andamento dei viali di Firenze (1865-1875).

Non è dunque un caso che sia stato proprio il progetto del *Viale dei Colli* a rendere famoso il Poggi. Tale progetto, infatti, andava perfettamente incontro al gusto e alle aspettative della florida classe mercantile cittadina. Lo stesso re Vittorio Emanuele II lo lodò appassionatamente, tanto da dargli la precedenza assoluta su tutte le altre realizzazioni per Firenze capitale. Il progetto prevedeva, infatti, di riconnettere attraverso la collina meridionale di Firenze il *Ponte di Ferro*, oggi *San Niccolò*, con Porta Romana (circa sei kilometri). La successiva connessione di quest'ultima al *Ponte Sospeso*, oggi *alla Vittoria*, (circa due kilometri), infine, avrebbe chiuso definitivamente l'anello dei viali attorno a Firenze.

▲ Giorgio Sommer, *Veduta di Firenze dal viale dei Colli*, ca 1875-1880. Stampa all'albumina da lastra al collodio secco, 20,4×24,8 cm. Firenze, Museo di Storia della Fotografia Fratelli Alinari, Collezione Palazzoli.

I lavori furono eseguiti molto sollecitamente, in quanto nell'estate del 1871, prima che la sede del governo fosse effettivamente trasferita a Roma, il viale era già compiuto e con esso anche il tracciamento di massima del *Piazzale Michelangelo*, il nuovo pittoresco belvedere sulla città, che sarebbe poi stato definitivamente inaugurato nel 1875, anno del quarto centenario della nascita del Buonarroti.

Il trasferimento definitivo della capitale d'Italia a Roma significò la fine quasi improvvisa di ogni sogno di grandezza fiorentino. Le grandi opere urbanistiche rimaste a metà furono spesso abbandonate o, nel migliore dei casi, ultimate in tempi lunghissimi e in modo assai più semplice e meno costoso rispetto agli ambiziosi progetti di partenza, ma – nel bene e nel male – i *Viali* rimasero comunque la realizzazione più grandiosa e significativa dell'intero periodo. ■

▼ Veduta aerea del piazzale Michelangelo