

# 15 16

Distribuzione Mondadori

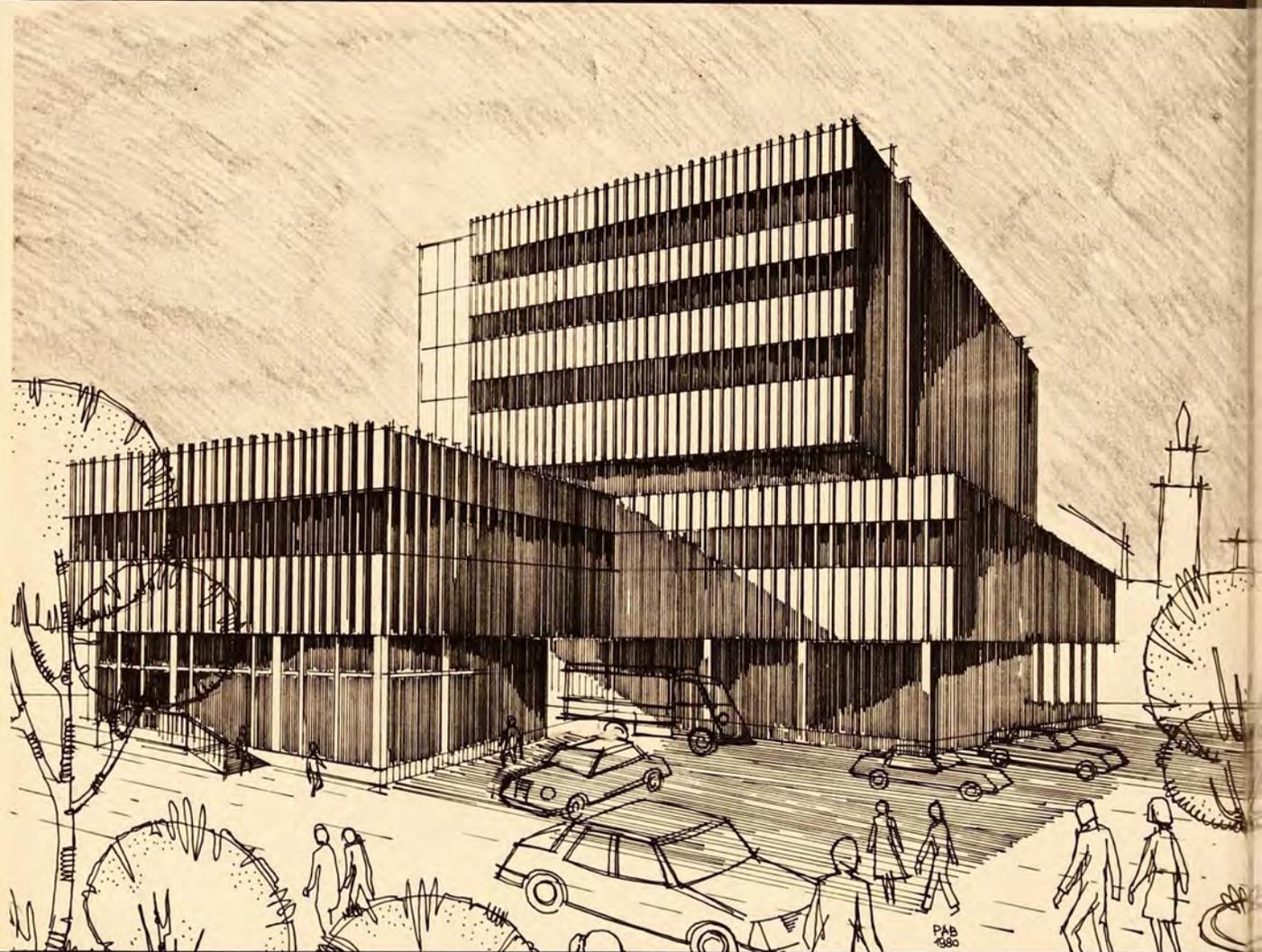
Sped. abb. post. gr. 3° 7071 - 4.000 Numero doppio

Anno 3 / N° 15-16 / Luglio - Dicembre 1980



## FIERE ITINERARI MERCATI NELLA FORMAZIONE DELLA CITTÀ MODERNA

TRIPOLI-LIBIA cinque grandi supermercati in costruzione su progetto SPRING



# spring

ingegneria civile s.p.a. - 20124 milano, italy, via benedetto marcello 2 - tel. 2716265 - 270761 - tlx 334218 chemint

progettazione civile calcolo strutturale direzione lavori assistenza di cantiere

# *Impresa Gadola*

*S.p.A.*

Milano - Via Tiziano 21 - 20145 - tel. 4696951/5 - telex 332002 TECAV

Padova - Corso Milano 54 - 35100 - tel. 650355



**LAVORI CIVILI**

**INDUSTRIALI**

**OPERE PUBBLICHE**

**EDILIZIA SOCIALE**



**Gadola Contractor S.p.A.**

Milano - Via Tiziano 19 - 20145 - tel. 4693882

# In tutta Italia, MotelAgip è un buon albergo al punto giusto del viaggio.



Dovunque tu viaggi in Italia, hai sempre a disposizione un buon albergo: MotelAgip. Accogliente e confortevole, MotelAgip ti dà tutto il relax di cui hai bisogno, e ti offre tutte le attrezzature — dalle sale riunioni al ristorante — necessarie ai tuoi meeting di lavoro.

MotelAgip lo trovi al punto giusto. Cioè vicino alla città e ai tuoi affari, ma fuori dagli ingorghi del traffico.

MotelAgip è conveniente, e premia la fedeltà dei suoi clienti.

**MotelAgip**  
Conviene ogni volta di più.

Ancona - Bari - Bologna - Brescia - Cagliari - Catania - Catanzaro - Cosenza - Cremona - Firenze Nord  
Grosseto - Livorno - Macerata - Matelica (MC) - Macomer (INU) - Marsala (TP) - Milano Ovest (Tang.)  
Milano Sud - Modena Nord - Montalto di Castro (VT) - Muccia (MC) - Napoli - Nuoro - Palermo  
Pescara - Pisticci (MT) - Roccaraso (AQ) - Roma Ovest - Sarzana (SP) - Sassari - Savona - Siracusa  
Spoleto (PG) - Torino (Settimo Torinese) - Trento - Trieste-Duino - Udine - Varallo (VC) - Verona - Vicenza.

Per documentazione rivolgersi a: SEMI P.za E. Mattei 1 - Roma - tel. 59009387 - tx. 611627.

# BOLOGNA XVI SAIE

**Manifestazione espositiva e cuore-mostra sul tema: «Politica edilizia e gestione del territorio: il nodo energia»**

Si è svolta a Bologna, dall'11 al 19 ottobre, la sedicesima edizione del SAIE, Salone Internazionale dell'Industrializzazione Edilizia, una fra le più importanti manifestazioni europee del settore, dalle quali si diversifica per il suo duplice aspetto di manifestazione ricca di interessi commerciali e, al tempo stesso, di contenuti culturali.

I settori merceologici presenti al SAIE 80 sottolineano il ruolo che esso riveste quale occasione d'incontro internazionale fra domanda e offerta di prodotti per l'edilizia. Gli 11.900 espositori presenti quest'anno rappresentavano i seguenti settori: elementi strutturali e procedimenti costruttivi; impermeabilizzazioni, rivestimenti e intonaci; isolanti termoacustici, controsoffitti, pannelli prefabbricati per interni; serramenti; macchinari per cantiere e per elementi prefabbricati; pavimentazioni; collettori solari; piscine e canalizzazioni.

Ma, oltre ad offrire una panoramica completa e organica dei prodotti e delle tecniche per la realizzazione di abitazioni e di opere pubbliche, il SAIE ha chiamato, come ogni anno, esperti dei vari settori a dibattere un tema di strettissima attualità, la questione energetica, con particolare riferimento ai rapporti con l'edilizia e col territorio. Il cosiddetto «cuore-mostra», dove il tema è stato trattato, è stato realizzato, come di consueto, in collaborazione con l'Associazione Italiana Prefabbricazione per l'Edilizia Industrializzata, A.I.P. e si è concretizzato attraverso i consueti strumenti che caratterizzano la mostra bolognese: un volume monografico, una mostra esemplificativa, una serie di incontri e dibattiti.

Discutere del «nodo energetico» significa anche cercare di capire come esso possa venir risolto, oltre che ampliare la consapevolezza civile della sua importanza. Il cuore-mostra, dunque, non ha avuto come obiettivo quello di fornire una risposta univoca ed organica al problema, bensì di fornire informazioni, dati ed elementi di valutazione sul ventaglio di ipotesi che attualmente si stanno esplorando, nell'intento di ridurre i consumi di energia, intervenendo sul prodotto edilizio e sull'organizzazione del territorio.

Attraverso il contributo di esperti italiani e stranieri dei vari settori, il cuore-mostra ha dato informazioni particolarmente attuali su esperienze e ricerche in corso, relative a fonti energetiche diffuse e/o rinnovabili. Sono stati trattati anche i riflessi che questi utilizzi possono avere sull'organizzazione del territorio; l'architettura bioclimatica (architettura passiva) realizzata in nuove costruzioni; gli interventi per la riduzione dei consumi energetici sul patrimonio edilizio esistente; il contenuto energetico dei componenti edilizi; le modificazioni indotte nei vari aspetti del processo produttivo. Sono stati inoltre presentati i risultati di realizza-

zioni effettuate da ricercatori stranieri che, in anni di ricerca del campo specifico della riduzione dei consumi energetici in edilizia, hanno conseguito risultati di rilevante interesse.

Il cuore-mostra è stato anche l'occasione per presentare i piani-programmi messi a punto da enti locali per la razionalizzazione delle risorse energetiche disponibili in loco. Questi in sintesi i principali temi dell'iniziativa che si inserisce nella sedicesima edizione del SAIE bolognese, un Salone per l'edilizia e per il territorio, che affianca al momento commerciale ed economico un impegno culturale volto da un lato a far dibattere i problemi di maggiore attualità e, dall'altro, a fornire agli operatori del settore continui aggiornamenti sull'evoluzione della tecnica e dei prodotti per l'industrializzazione edilizia.

Oggi più che mai, l'Ente Autonomo per le Fiere di Bologna e l'Associazione Italiana Prefabbricazione svolgono il proprio ruolo, a fronte di una situazione edilizia della quale tutti conoscono le difficoltà, ponendone i problemi all'attenzione della collettività nazionale e non limitandosi a rievocarli, bensì concorrendo a rianimare il settore.

Questi due enti, facendosi suscitatori di confronti creativi e di proposte, intendono stimolare la ricerca di una produzione confacente, per idonei requisiti, ai bisogni reali del Paese: in questo sta forse una delle ragioni del grande afflusso che il SAIE è in grado di suscitare ad ogni edizione.

Ma il SAIE guarda anche ad un più largo orizzonte costituito in virtù del largo credito di cui gode il lavoro italiano nel mondo e intende favorire la diffusione e l'esportazione di prodotti qualificati nell'ambito di programmi pluriennali dei quali specie i Paesi in via di sviluppo si vanno dotando.

Sussistono perciò le premesse affinché — nel consolidarsi delle esperienze compiute e nell'intuizione di nuove a scala adeguata

— Bologna proponga una propria candidatura a «capitale dell'edilizia», essendo di fatto recapito ormai familiare per studiosi, operatori, produttori, consumatori del prodotto casa.



*Il Padiglione de l'Esprit Nouveau di Le Corbusier, ricostruito a Bologna nel 1976, sede del Centro Internazionale di studio, ricerca e documentazione dell'abitare OIKOS. (foto Gresleri).*

*Nel 1980 l'Oikos ha organizzato durante il SAIE, in collaborazione con l'Ente Autonomo per le Fiere di Bologna:*

— *la seconda edizione della Rassegna Internazionale dell'Editoria di Architettura e Urbanistica, che ha visto una larga partecipazione di editori italiani e stranieri;*

— *la mostra dei bozzetti partecipanti al Concorso internazionale per il simbolo grafico del Centro OIKOS.*

*Il Quartiere Fieristico di Bologna durante la sedicesima edizione del SAIE.*



# Difesa della produttività agricola e rispetto dell'ambiente. Come oggi è possibile la realizzazione di questo binomio.

**A**nche le piante si ammalano. Per evitare i danni ingenti è necessario un intervento di difesa delle colture. Tale intervento ha un duplice risvolto: economico ed ecologico.

Infatti, all'aspetto ecologico (salvaguardia di tutto l'ambiente), corrisponde un ben preciso aspetto economico.

Le malattie delle piante, gli attacchi dei fitofagi, lo sviluppo incontrollato delle erbe infestanti e dei parassiti fungini incidono pesantemente sulla produzione agricola mondiale. E le perdite nei singoli settori produttivi agricoli che ne derivano, testimoniano l'importanza della difesa fitosanitaria.

## L'azione della Solplant

Da anni ormai la Solplant, del gruppo Imperial Chemical Industries, opera nel settore della difesa fitosanitaria per salvaguardare le piante e la produzione agricola.

E la sua è una lotta fatta con tutta quella serietà e competenza che la complessità del problema richiede. Perché è un campo irto di difficoltà e in continuo mutamento. L'evoluzione biologica stessa richiede un continuo adeguamento delle tecniche e dei metodi di difesa.

Tale evoluzione infatti ha selezionato via via le specie di fitofagi, infestanti e parassiti fungini che sono diventate più resistenti agli agenti di attacco.

I fitofarmaci messi a punto solo dieci anni fa oggi possono in alcuni casi risultare inefficaci. Allo stesso tempo antiparassitari ritenuti accettabili sotto l'aspetto della sicurezza per l'ambiente dieci anni fa possono in alcuni casi essere oggi già superati.



Quindi il problema dell'"aggiornamento" dei fitofarmaci è un problema di primaria importanza. Occorre mantenere il passo con continue ricerche ed investimenti.

## Serietà nella ricerca e nella sperimentazione

La Solplant e il gruppo cui appartiene l'hanno fatto e continuano a farlo. Coscienti che la realtà in cui si muovono è una realtà "in divenire", investono ogni anno nella ricerca, nella sperimentazione e nella realizzazione di nuovi metodi di difesa. Ma se è vero che ogni anno vengono messi allo studio migliaia di prodotti, è altrettanto vero che solo una minima percentuale di essi, rigidamente selezionata da tests severissimi, esce sul mercato. Questo a dimostrare la serietà dei metodi di ri-

cerca e di sperimentazione.

La Solplant non offre solo soluzioni in termini economici di protezione della produttività agricola, ma anche di protezione dell'ambiente naturale. Il risvolto ecologico del problema la Solplant non l'ha mai dimenticato.

## La filosofia della Solplant

La filosofia della "non aggressione della natura" è applicata dalla Solplant. La sua linea di difesa fitosanitaria infatti rispetta la realtà in cui si muove senza alterarne l'equilibrio.

L'azione indiscriminata contro qualsiasi forma di vita parassitaria sulle colture è una realtà che appartiene al passato. L'introduzione di fitofarmaci altamente selettivi che agiscono unicamente sulle specie dannose ha consentito

di rispettare sostanzialmente l'equilibrio biologico dell'ambiente agricolo. Perché costante preoccupazione della Solplant è il rispetto delle specie utili all'uomo.

Per cui i validi metodi, creati dalla Solplant per sostituire i vecchi prodotti, oggi sono in grado di soddisfare non solo le esigenze degli agricoltori ma anche quelle dell'intera comunità, mentre al contrario i vecchi prodotti, efficaci per l'agricoltore nel breve periodo, non sempre hanno rispettato le leggi dell'ecologia, risultando dannosi ed inquinanti nel tempo.

## Una difesa fitosanitaria "ecologicamente pulita"

Per esemplificare il senso della nuova linea di difesa fitosanitaria proposta dalla Solplant citiamo Pirimor, l'aficida che con un'azione rapida uccide solo gli afidi e che è "ecologicamente pulito" perché rispetta sia i predatori sia gli insetti utili all'agricoltore.

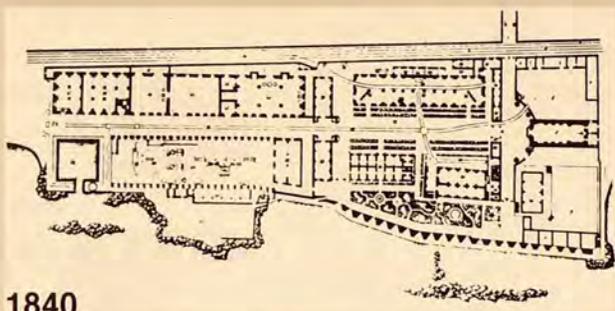
Nell'area del diserbo, la Solplant propone Gramoxone, il diserbante/disseccante che non lascia residui attivi nel terreno.

È sicuro perché agisce solo sulle parti verdi delle infestanti cessando ogni attività a contatto del suolo.

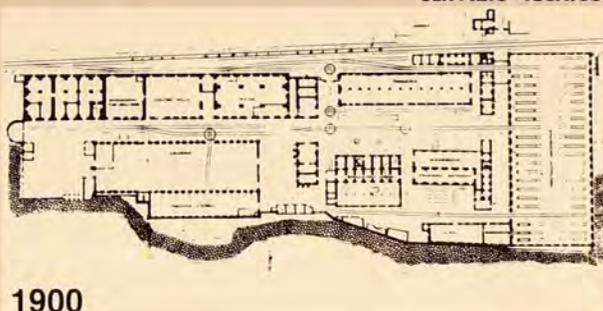
È "eclettico" perché può essere usato su qualunque tipo di coltura e garantisce un diserbo rapido ed efficace senza alterare la normale struttura del terreno.

La Solplant è dunque un esempio di come la difesa fitosanitaria oggi può essere "ecologicamente pulita": salvare la produttività agricola senza alterare irrimediabilmente l'equilibrio della natura, a livello di ambiente e di processi vitali.

E questo, oggi, non è poco.



1840



1900

## CONSERVAZIONE E RIUSO DELLE OFFICINE DI NAPOLI-PIETRARSA

Nel 1840, spinto dalla necessità di evitare le continue importazioni di materiale dall'estero, Ferdinando di Borbone decise di costruire un'officina per produrre macchinario marittimo (argani, catene, ecc.), militare (materiale pirotecnico, palle incendiarie, granate, ecc.) e ferroviario (locomotive, rotaie, ecc.). Fu scelta, per la sua particolare posizione tra il mare e la ferrovia, la località di Pietrarsa (da *Pietra Arsa*, a ricordo di un'eruzione del Vesuvio), dove già esisteva un fortilino per la difesa della rada.

Nel 1842 era già stato costruito il primo edificio (la Torneria) ove lavoravano circa 200 operai fatti affluire inizialmente dall'estero. Nel 1845 il primo gruppo di locomotive costruite a Pietrarsa (su progetto Stephenson) lasciò l'officina.

Pochi anni dopo l'opificio aveva raggiunto la superficie di 30.000 mq. ed era in piena efficienza con reparti, macchine e personale. Era, all'epoca, l'industria più importante d'Italia; prova ne sono le visite dello zar Nicola I° e del papa Pio IX°. Fino a tutto il 1860 Pietrarsa aveva fornito alla *Real Strada di ferro* 70.000 q.li di rotaie e aveva costruito 20 locomotive.

Con l'Unità d'Italia le officine passarono al Governo Italiano, che, tuttavia, non ne ritenne conveniente la gestione e decise di cederle ad una industria privata, l'Azienda Bozza. Dopo una deludente esperienza di gestione da parte di questa Azienda, nel 1863 l'opificio fu dato in concessione per vent'anni alla Società Nazionale d'Industrie Meccaniche di Napoli. Un'altra officina, quella di Granili, fu abbinata, dal punto di vista produttivo, a Pietrarsa.

A seguito di una crisi finanziaria della Società Nazionale, nel 1887 lo Stato avocò a sé la gestione di Pietrarsa indirizzando la produzione verso il solo materiale ferroviario. Nel 1884 la Società Mediterranea, che gestiva le Ferrovie

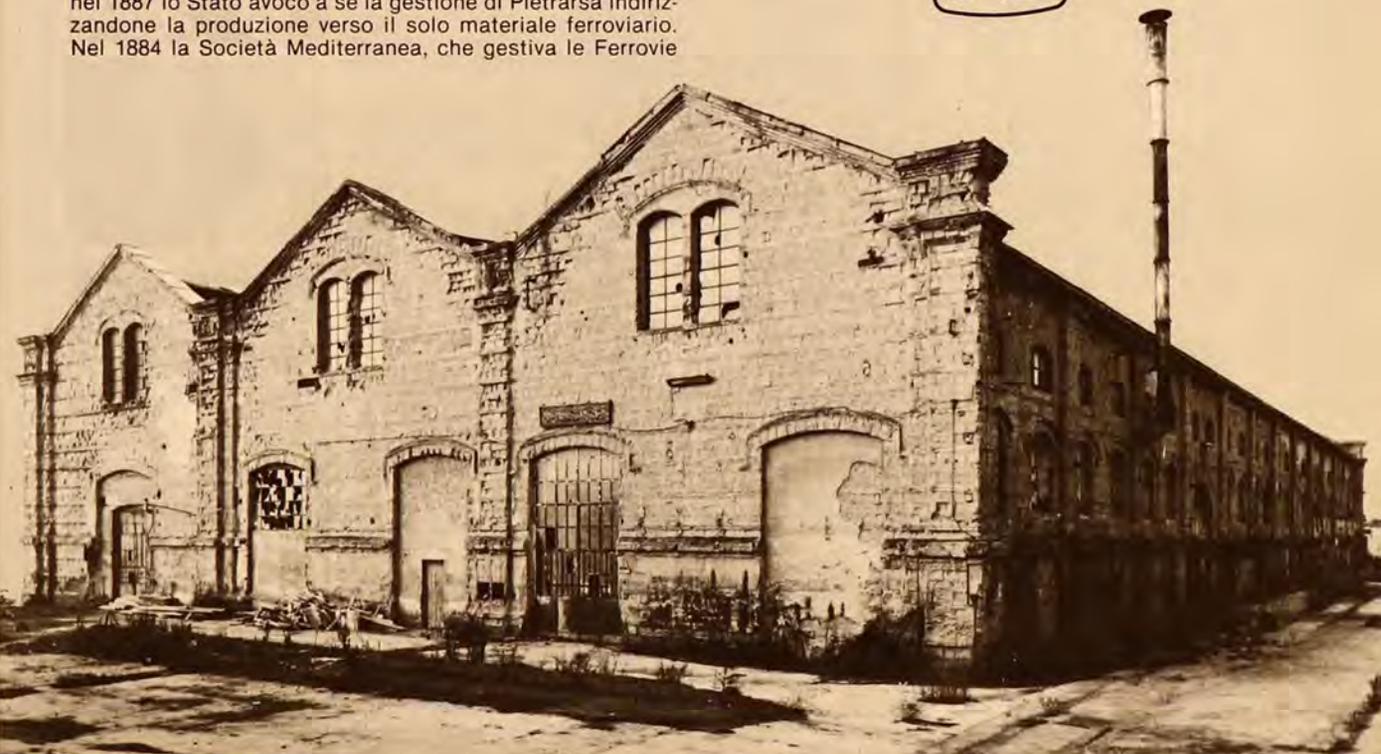
meridionali, subentrò allo Stato che, però, nel 1905 riassunse l'esercizio della rete ferroviaria. Le officine di Pietrarsa furono nuovamente aggregate all'amministrazione statale diventando il più importante centro «grandi riparazioni» per locomotive a vapore.

La progressiva elettrificazione delle linee ha determinato, negli ultimi decenni, l'inesorabile decadenza di Pietrarsa. L'ultima locomotiva revisionata nei suoi impianti, la 640.088, ha lasciato l'officina nel dicembre 1975.

Senza dubbio le officine di Pietrarsa oltre che dal punto di vista storico presentano interessanti caratteristiche sia tipologiche che stilistiche: in particolare, l'attuale reparto torneria, in gran parte originario del 1842, e l'elegante struttura di pilastri in ghisa del capannone montaggio locomotive, prodotti nella stessa Pietrarsa.

Ma per conservare un edificio storico, oltre l'accurato restauro, è necessario assicurare la sua vitalizzazione. La vocazione più idonea, data la peculiarità del complesso, è quella di continuare a contenere rotabili e altro materiale ferroviario.

Allestire un museo nelle antiche officine di Pietrarsa rappresenta quindi una scelta simbolica, sia per l'interesse storico già sottolineato, che come documentazione dello sviluppo tecnologico delle Ferrovie dello Stato.



## ARCHITETTURA E COMMITENZA PUBBLICA

Testi di: A. Acuto, R. Boix, E. Bordogna, J. Borja, G. Canella, L. Caruzo, J.-L. Cohen, J.-C. Delorme, G. Fiorese, E. Li Calzi, F. Roca, G.P. Semino, M. Tarrago

## PROCESSO AL GRATTACIELO

Testi di: C. Bertelli, M. Bertoni, C. Bono, E. Bordogna, G. Canella, P. Canella, A. Caruso, L. Caruzo, J.-L. Cohen, L. Danova, R. De Grada, M. De Micheli, S. Enriotti, A. Fiore, V. Korach, G. Leggio, L. Marchi, M. R. Merati, G. Morabito, P. Pillitteri, J.P. Posani, G.P. Semino, G. Testori, P. Volponi, G. Zucconi

Progetti di: G. Canella, C. Dardi, M. D'Olivo, P. Erolì (GRAU), V. Garatti, I. Gardella, F. Marescotti, G.P. Patrizi (GRAU), R. Porro, J. Prouvé, M. Ridolfi, G.P. Valenti

## SEGREGAZIONE E CORPO SOCIALE

Testi di: F. Basaglia, A. Bertoglio, E. Bordogna, G. Canella, L. Caruzo, C. De Benedetti, G. De Luca, M. Foucault, A. Garbin, J. Gardella, P. Godio, K. Liebkecht, A.M. Maderna, V. Marzi, G. Neppi Modona, M. Pavarini, E. Pellegrini, A. Pirella, G. Rigoldi, S.A. Russo, J. e E. Steinegger, G.P. Semino, F. Stok, M. Tommasini

## PER UN MUSEO METROPOLITANO

Testi di: A. Acuto, C.L. Anzivino, G.C. Argan, G. Aurigemma, E. Bordogna, J. Braker, G. Canella, F. Caroli, L. Caruzo, A. Cortesi, S. Danesi, L.S. D'Angiolini, G. Di Maio, A. Emiliani, I. Galarraga, L. Gambarin, A. Gnechchi Ruscone, H. Hansen, E. Mantero, D. Mignani, R. Nicolini, L. Patetta, S. Polito, R. Rezzi, G. Romanelli, P. Sacconi, C. Schnaidt, G.P. Semino, R. Tano, V. Vercelloni, R. Waissenberger

## CALAMITA' NATURALI E STRATEGIE DI RICOSTRUZIONE

Testi di: S. Agostinelli, T. Arduini, S. Bracco, G. Canella, A. Cismigiu, L. Conti, G. Di Maio, D. Faturros, P. Grandinetti, G. Grandori, G. Marcialis, G. Mascino, F. Orzes, G. Polesello, M. Russi, A.R. Sanchez, E. Sbrizio de Felice, L. Semerani, K. Suzuki, C.A. Talamona, G. Zucconi

## SPAZIO DELLA CULTURA E TEMPO LIBERO DI MASSA

Testi di: G.C. Argan, E. Bordogna, C. Borngäber, G. Canella, L. Caruzo, B. Cattaneo, E. Collotti, G. Consonni, E. Donato, S. Esposito, I. Galarraga, H. Hansen, F. Marescotti, G. Marogna, Ch. W. Moore, R. Reina, R. Riccini, N. Riva, R. Rodinò, D. Scott Brown, W. Selva, G. Tonon, L. Trabattoni, R. Venturi

## ARCHITETTURA DELLA SALUTE

Testi di: G. Barro, P. Bonaretti, S. Brenna, G. Canella, M. Chiara, E. Collotti Pischel, C. Confaloneri, L. Conti, F. Cusani, E. Li Calzi, M. Manetti, M. Rossanda, G. Perotta, L. Semerani, G.P. Semino, F. Steudler, L. Talamona, R. Thurner, G. Tognoni, M. Vittorini, M. Viviani

## TRIENNALE: COME È STATA COME È COME POTREBBE ESSERE

Testi di: F. Achleitner, A. Acuto, H.O. Andersson, A.T. Anselmi, D. Bigazzi, C. Borngäber, J. Bracker, C. Brisac, D. Calabi, G. Canella, L. Caruzo, G. Consonni, D. Cordingly, L.S. D'Angiolini, K. Dirckinck-Holmfeld, M. Evrard, R. Gabetti, P. Godio, G. Granati, J. Gubler, H. Hansen, M.L. Lampinen, S. Lindvald, L. Monreal, C.M. Morris, G. Muratore, M. Pozzobon, F. Roca, E. Sanguineti, M. Scalbert, C. Schnaidt, J.L. Sert, J. Solà Morales, G. Testori, C. Tognoli, G. Tonon, W. de Wit, C. Zulli

## ARCHITETTURA ITALIANA 1945-1960

Testi di: Piero Bottoni, Guido Canella, Ignazio Gardella, Franco Marescotti, Giovanni Muzio, Mario Ridolfi, Giuseppe Samonà



Ritagliare, piegare, imbustare e spedire a: HINTERLAND s.r.l., VIA REVERE 7 - 20123 MILANO

Abbonamento a 4 fascicoli L. 16.000  
Desidero abbonarmi a **Hinterland**  
per un anno con decorrenza  
dal mese di \_\_\_\_\_

È disponibile la raccolta rilegata in tela, completa di indici e traduzioni, della prima annata di HINTERLAND (numeri 1-6) al prezzo di LIT. 25.000 (escluse le spese di spedizione).

Desidero la raccolta rilegata della prima annata di HINTERLAND

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_

CITTA' \_\_\_\_\_

firma \_\_\_\_\_

Effettuo il pagamento

contrassegno

al ricevimento del primo fascicolo

tramite assegno allegato

Desidero i numeri arretrati

a L. 4.000 per fascicolo

1 n. .... copie

2 n. .... copie

3 n. .... copie

4 n. .... copie

5-6 n. .... copie

7-8 n. .... copie

9-10 n. .... copie

11-12 n. .... copie

13-14 n. .... copie



anno 3 numero 15-16  
luglio-dicembre 1980

# HINTERLAND

design and context of architecture for the  
management of actions on territory

projet et contexte de l'architecture pour la  
gestion des interventions sur le territoire

disegno e contesto dell'architettura per la gestione  
degli interventi sul territorio

direttore Guido Canella

hanno redatto questo numero:  
Enrico Bordogna e Gian Paolo Semino

## REDAZIONE:

Via Revere 7, 20123 Milano, tel. 4695222-4695333

Direttore Responsabile: Guido Canella

© Hinterland s.r.l., Via Revere 7, 20123 Milano, tel. 4695222-4695333

Tutti i diritti di proprietà letteraria e artistica riservati.

Manoscritti e fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

## AMMINISTRAZIONE:

Nuova Quadratum, Via Turati 8, 20121 Milano, tel. 6571392

Pubblicazione trimestrale registrata al Tribunale di Milano N. 152 del 15/4/1977

Composizione e stampa: Arti Grafiche Stefano Pinelli, Via R. Farneti 8, Milano

DISTRIBUZIONE per l'Italia e l'estero: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A., Milano, tel. 7542.2664-7542.2665

PROMOZIONE ABBONAMENTI: Hinterland s.r.l., Via Revere 7, 20123 Milano, tel. 4695333

Abbonamento a partire dal 1981:

Italia LIT. 16.000 (4 numeri)

Estero LIT. 24.000

Copia arretrata LIT. 4.000

Gli abbonamenti possono avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno. Per cambio di indirizzo informarci almeno 20 giorni prima del trasferimento allegando l'etichetta con la quale arriva la rivista.

È disponibile la raccolta rilegata in tela, completa di indici e traduzioni, della prima annata di HINTERLAND (numeri 1-6) al prezzo di LIT. 25.000 (escluse le spese di spedizione).

PUBBLICITÀ: Nuova Quadratum, Via Turati 8, 20121 Milano, tel. 6572907

Ricordiamo che ABBONAMENTI e CORRISPONDENZA REDAZIONALE vanno indirizzati a:  
HINTERLAND, VIA REVERE 7, 20123 MILANO  
telefoni: (02) 4695222/4695333

**avvertenza:** questo numero è stato chiuso in tipografia nell'aprile 1981.

Progettare con la storia (in rapporto non solo allusivo ma anche strutturale) <i>Guido Canella</i>	2
<b>Nell'area slava</b>	
<b>Mercato locale e itinerari continentali</b> <i>Alexander Gieysztor</i>	4
<b>Nell'area islamica</b>	
<b>Fronte sahariano e fronte mediterraneo</b> <i>Mounira Chapoutot-Remadi</i>	10
<i>Schede:</i> 10. «Le vie e i regni» 12. Porti carovanieri 14. Mura, moschea, mercato 16. Percorso e recinti 18. Casa-corte, strada-emporio 21. Terminali di lungo corso ( <i>P. Jervis Donati</i> )	
<b>Nell'area nordica</b>	
<b>L'intrapresa borghese arma le città dell'Hansa</b> <i>Pierre Jeannin</i>	22
<b>Verso un'identità europea</b>	
<b>Circuiti depositi quotazioni</b> <i>Fernand Braudel</i>	30
<b>In alcune voci del dibattito italiano</b>	
<b>Piano, mercato e insediamento collettivo</b> <i>Enrico Bordogna, Gian Paolo Semino</i>	38
Ragioni di attualità di un'esperienza didattica <i>E.B., G.P.S.</i>	41
<b>Nelle città padane del Lombardoveneto</b>	
<b>Mercato fiera esposizione come variabili di sviluppo</b> <i>Guido Canella</i>	42
<i>Schede:</i> 1970: 44. Bergamo: «nuova fiera» a ripristino del dualismo Città alta-Città bassa 46. Verona: «nuova fiera» lineare per analogia dalla navigazione atesina 48. Vicenza: «nuova fiera» cerniera tra asta padana ed economie di valle 50. Padova: «nuova fiera» solvente di monoculture funzionali	
<b>Nel bacino padano</b>	
<b>Ipotesi di nuovi ruoli per le città</b> <i>Antonio Acuto</i>	62
<i>Schede:</i> 64. 1974: Schio: «nuova fiera» a riarmo del borgo-fabbrica ottocentesco ( <i>G.P. Semino</i> ) 66. 1977: Brescia: «nuova fiera» sull'area storica alternativa alla polarizzazione residenziale ( <i>V. Vitali</i> ) 68. 1974: Reggio Emilia: direzionalità a sostegno di una «provincia cooperativa» ( <i>E. Bordogna</i> ) 70. 1978-80: Bibione, Schio, Mestre, Treviso, Vicenza: prototipo edilizio e destinazione differenziata; suscettibilità strategica della periferia interna; analisi e progettazione come sezione archeologica ( <i>C. Lamanna</i> )	
<b>Libri:</b> Per un mercato alternativo ( <i>P. Godio</i> )	
<b>Libri ricevuti</b>	76

Traduzioni: Paola Cantoni, Rubina Gaudino, Patrizia Passamonti. Collaborazione alla redazione: Benedetta Ruschi. Copertina di Valentino Parmiani.

# PROGETTARE CON LA STORIA

(IN RAPPORTO NON SOLO ALLUSIVO MA ANCHE STRUTTURALE)

*Perché un Seminario di storici in una Facoltà di Architettura e, in aggiunta, promosso da un Dipartimento di progettazione?\**

*Qualche ragionevole perplessità — se non proprio sospetto — potrebbe sorgere da un uso strumentale dello storicismo, dal quale ricorre una continuità dell'architettura per rifrazione dalle epoche storiche. Con il risultato di espungerne le interne tensioni strutturali e di avvilirne a semplici adeguamenti tecnici e formali le propensioni tra estensione internazionale e radicamento contestuale. Per esempio: nel primo caso, si trascura il ruolo attivo dell'architettura e dell'insediamento nella transizione all'economia di scambio avviata dal Capitalismo o ai livelli tecnologici instaurati dalla Rivoluzione industriale; nel secondo caso, si disperdono le complesse contaminazioni, per un verso, dal Gotico al Movimento moderno e, per altro verso, dai Centri romani alle Scuole nazionali succedute all'Eclittismo. La legittimità di questo Seminario va allora cercata nella consapevolezza che la grande architettura ha sempre mutuato, anche materialmente, dagli avvenimenti storici, in entrata e uscita. In entrata, per quanto la progettazione si è protesa conoscitivamente oltre una assunzione stereotipa della nozione di stile (per dilaniata che fosse) e, in uscita, per quanto nella sua tipologia restano profondamente incise originali denotazioni strutturali.*

*Ritengo che tale consapevolezza sia decisiva per la migliore comprensione del divenire dell'architettura e dell'insediamento, soprattutto in certe aree europee (per esempio, Area Baltica, Fiandre, Valle del Reno, Regione Lionese, Valle Padana, Catalogna, Tessalonica, eccetera), particolarmente suscettibili a influenze di raggio continentale e a sollecitazioni autonome di contesto locale nel lungo periodo. La risultante di queste spinte ha generato caratteri anomali, che una classificazione universalizzante ha riduttivamente interpretati come differenziali o addirittura marginali ai modelli egemoni.*

*Questo è il caso dell'Italia settentrionale dove, senza l'approfondimento del minuto intreccio tra dislocazione produttiva, morfologia insediativa e tipologia dei rispettivi impianti, risulta estremizzata, incompleta o arretrata la specificità dei rapporti sociali di produzione (tra officina e agricoltura, città e campagna, comunità e famiglia, eccetera) e fortuita l'eccezionalità delle configurazioni architettoniche e insediative, intrinseche di sperimentalismo tecnologico, sottovalutando così paradigmi di persistente eccentricità e precoce modernità.*

*C'è poi un aspetto che qui mi preme richiamare: in talune ricerche, prodotte da questa Facoltà nell'ultimo decennio, l'istruttoria storica ha concorso alla progettazione intervenendo all'origine dei fattori complessivamente costitutivi della società insediata e soprattutto dei rapporti obbliganti instauratisi tra risorse sedimentate e nuove esigenze di produzione e di conoscenza; e rinunciando a delegare alle proiezioni formalizzate della morfologia urbana e degli apparati stilistici gli unici livelli di competenza storica direttamente utilizzabili dall'architetto.*

*È stata una strada difficile, spesso costretta a fondarsi su induzioni e a servirsi di progressive approssimazioni per acquisire propellenza in avanti, talvolta guardata con diffidenza dai custodi di una presunta ortodossia disciplinare; e che invece, più recentemente, ha trovato riscontro nella dialettica epistemologica instaurata dall'interno di altri campi speculativi e operativi tra storia interna e storia esterna alla disciplina, quando al progresso delle conoscenze si è reso necessario travalicarne i confini istituzionali.*

*Come può il loro tracciato risultare patteggiato una volta per tutte, dacché al variare dell'orizzonte conoscitivo la rigidità di tali confini provoca necessariamente il ripiego nel formalismo e nell'accademismo deteriori (lo stilismo di ieri e di oggi)?*

*Ma è proprio vero allora che, per non cadere nella trappola dello storicismo, alla ricerca architettonica non rimane che progettare il proprio negativo? Anche quando si ritenga possibile perlustrarne i prodotti tutti all'interno della storia dell'ideologia, quanto dell'innovazione tipologica (dal Gotico al Rinascimento, dal Manierismo all'Illuminismo, dall'Eclittismo al Razionalismo) è dipeso dalla forzatura di un ambito convenzionale di esperienza e di destinazione?*

*Quali e quante trasformazioni sono intervenute dagli anni Venti ad oggi nella struttura delle società del Tardocapitalismo e del Socialismo realizzato per autorizzare una condanna in blocco del Movimento moderno (o per una riabilitazione post-mortem della sua sola stagione infantile (magari da rinverdire oggi con precoce astuzia senile)?*

*Tentare il diretto rapporto operativo tra progettazione e storia esterna ci ha spinti ad avvicinare i fattori strutturali e, così, a giovarci di alcune acquisizioni, praticabili almeno dalla ricerca universitaria, per le quali: 1. diventava imperativo reagire all'alternativa rigida tra adattamento alla burocratizzazione del regime edilizio pubblico e privato (dove ormai prevaleva la mestieranza dei progettisti e la supponenza dei committenti) e indisponibilità alla destinazione concreta (dove ormai divampa l'esclusiva parodia del reale); 2. diventava possibile, perciò, riproporsi un approccio unitario tra tipologia architettonica e destino dell'insediamento, disattendendo una pratica scienziata di pianificazione e gestione suddivise per discipline formalizzate; 3. diventava doveroso distinguere una cultura autenticamente rivoluzionaria del Movimento moderno (che non è stata sempre proiezione dell'ideologia delle classi dominanti, ma nella quale si è ripetutamente identificata l'alleanza tra lavoro intellettuale e Movimento operaio organizzato) da una sua strumentalizzazione distorta e grossolana avvenuta soprattutto dall'Ultimo dopoguerra; 4. diventa d'aiuto, in particolare, scoprire, nei processi insediativi dell'Italia settentrionale e soprattutto nell'Area di gravitazione milanese, certi caratteri strutturali interpretabili non tanto come derivate rattrapate rispetto a quelli avvenuti nei Paesi europei a capitalismo forte e avanzato, ma come vere e proprie aggregazioni archetipe. Per esempio: quando, con un'originale agroindustrializzazione, l'occupazione complementare nelle campagne e il policentrismo insediativo svolsero un fondamentale ruolo di supporto al decollo industriale, confermando la dinamica di un secolare regime metropolitano; o quando, nella fase postunitaria, l'alternativa tra città produttrice e città consumatrice costituì oggetto di conflitto interno alla stessa classe dirigente in termini di policentrismo o accentramento residenziale-terziario: che poi anche nel Milanese gli appuntamenti storici più recenti (con la Società postunitaria, col fascismo, con l'Ultimo dopoguerra) abbiano trovato ripetutamente sconfitte le iniziative progressiste delineate dalla Borghesia illuminata e dal Movimento operaio, era constatazione che non autorizzava a disarmare una progettazione prospettiva e risolutiva, proprio in forza di un'esperienza del passato di fronte alla quale si apriva ancora impregiudicato il problema di interpretare in avanti il rapporto tra piano e mercato, risorse e occupazione, strumenti e conoscenze.*

*Penso, allora, che questo Seminario possa contribuire a liberare il nostro lavoro dall'ipoteca deterministica di chi considera l'assetto del territorio omologato (o magari distorto) definitivamente e univocamente dallo sviluppo degli stessi bisogni espressi dalla società, per cui il compito superstito della progettazione diverrebbe quello di avallarne le contraddizioni o quello di ridursi a registrare la vanità di ogni presunzione di mutamento, di ogni soccorso alla ragione funzionale.*

*Si tratta infatti di chi, a mezzo secolo di tempo e in Occidente, si colloca simmetricamente, ma con eguale pregiudizio, rispetto a chi nel mondo socialista sosteneva: Attualmente, alcuni coniugano in tutte le forme la formula «noi dobbiamo costruire la società socialista». Quelli che dicono ciò non si dimenticano che di una piccola cosa, cioè che da un punto di vista sociale e politico, le città dell'URSS sono già città socialiste. Le nostre città sono divenute socialiste nel momento della Rivoluzione d'Ottobre, nel momento in cui abbiamo espropriato la borghesia e messi in comune i mezzi di produzione. Negare il carattere socialista delle nostre città, significa partire da un punto di vista assolutamente errato (1).*

\* Il testo in corsivo è trascritto dall'intervento di presentazione al Seminario *Società e territorio nell'affermarsi del Capitalismo - Il caso dell'Italia Settentrionale*, promosso dal Dipartimento di progettazione dell'architettura della Facoltà di architettura del Politecnico di Milano, a cura di G. Consonni, con relazioni di F. Bianco, G. Bigatti, E. Borruo, L. Faccini, E. Franzina, R. Leverro, P. Mariani, F. Ramella, R. Romano, 4-5 giugno 1980.

(1) In L.M. Kaganovic, *La ricostruzione socialista di Mosca e di altre città nell'URSS*, in *Sovetskaja arhitektura*, n. 1-2, 1931.

1. Francoforte; pianta e sezione del Römer, palazzo comunale dal 1405, costituito per successive aggregazioni di case mercantili trecentesche. 2. Vicenza; pianta ideale (dove le botteghe al piano terreno sono sostituite da una piazza coperta) e prospetto della Basilica, palazzo comunale dal 1449, dotata da Andrea Palladio nel 1546 del duplice ordine di logge.

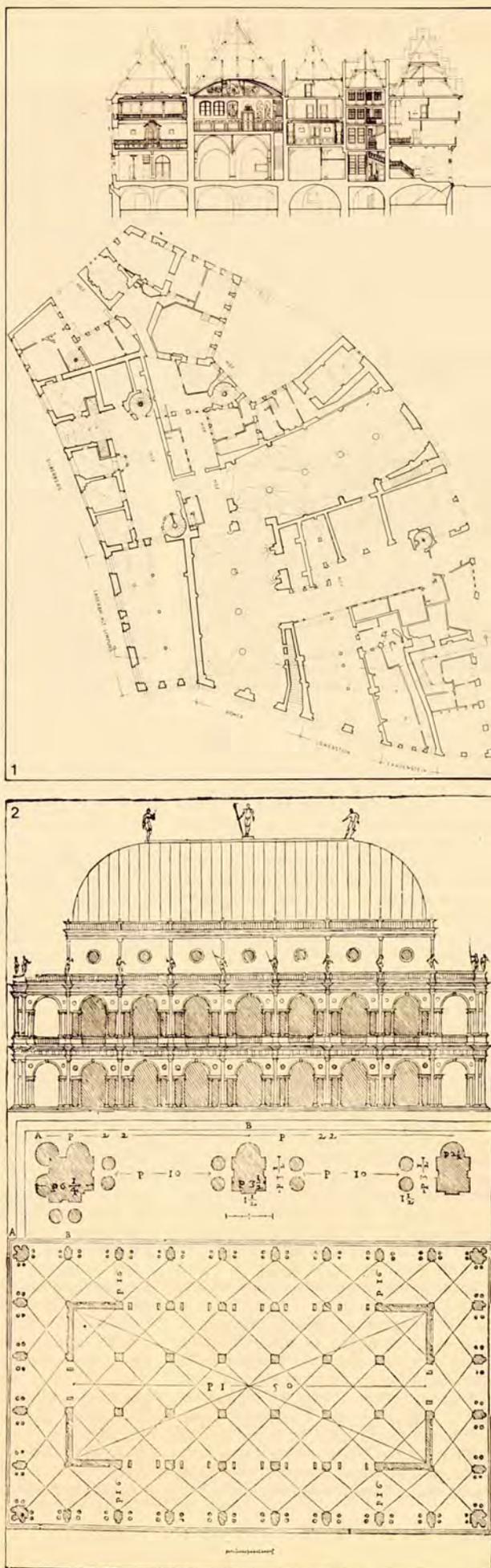
Un primo gruppo di saggi raccolti in questo numero di *Hinterland* (un prossimo raccoglierà materiali sul periodo delle grandi Esposizioni internazionali e delle Fiere campionarie) tratta del rapporto tra struttura produttiva e insediamento da un punto di vista generale, cioè non specialistico per l'architettura e l'urbanistica. Eppure, nelle otiche prescelte dai diversi autori per mettere a fuoco precisi contesti storici e geografici, è possibile cogliere per analogia il ricorrere di alcune questioni tipologiche e insediative tuttora aperte nell'attualità. Così che azzarderemmo definire «storici» proprio questi approcci interpretativi (autorizzati a esprimere giudizi di sintesi dalla mancanza di una storiografia d'epoca), più di quelli che, operando sul recente passato o sul presente con scrupolo d'oggettività filologica, sfiorano talvolta la frammentarietà della preistoria o l'astrazione della metastoria.

Schematizzando, per esempio: dal saggio di Aleksander Gieysztor si può ricavare il persistere di un antecedente che, nel rapporto tra consumo interno e scambio internazionale, ritrova i fattori poleogenetici della città slava, ma anche i termini irrisolti (inerzie, coercizioni, ecc.) che rendono inautentica l'identità della città nei Paesi socialisti; dal saggio della Mounira Chapoutot-Remadi sull'Area islamica emerge un modello insediativo colonialista (allora imposto dall'Europa, ma oggi spesso da essa subito), articolato per enclaves di «scambio» circoscritte da quelle barriere di inculturazione (tecnologica, comportamentale, linguistica, ecc.) che provocarono il progressivo deprezzamento di prodotti e tecniche fino allora progrediti su uno stretto rapporto autoctono tra risorse e conoscenze; nel saggio di Pierre Jeannin scorre la precoce espansione internazionale di quella Borghesia imprenditrice dell'Hansa che proprio sulla distanza costruì nuove forme istituzionali e, con esse, un assetto insediativo interno fondato sulla dominante anche rappresentativa *palazzo comunale-mercato* (e forse non a caso Lessing nel Diciottesimo secolo avrebbe dedicato ad Amburgo una drammaturgia tesa a dare ossatura nazionale alla Borghesia tedesca); il saggio di Fernand Braudel descrive l'involuzione che la tipologia agli scambi subì, dal campo polivalente della fiera agli edifici specializzati, inducendo quella progressiva gerarchizzazione secondo cui circuiti e ruoli della città si sarebbero differenziati nel nuovo ordine degli Stati capitalistici europei, impostato su rigide regole di imposizione e dipendenza: caratteri in via di preoccupante accentuazione nell'odierno mercato internazionale delle produzioni e delle conoscenze sconvolto dalla crisi delle risorse energetiche.

Per il resto questo numero illustra sommariamente due esperienze condotte a dieci anni di tempo nelle Facoltà di architettura di Milano e Venezia su un tema per certi versi analogo, sviluppato da premesse diverse e portato a conclusioni diverse, ma — ci sembra — confrontabili.

L'esperienza milanese (da storicizzare negli anni di interperie culturale che la promossero) fu preceduta da una ricerca bibliografica che qui preme evocare simbolicamente, soprattutto nelle direttrici di trasgressione dagli iniziali presupposti sistematici. Per esempio (e richiamando un po' a memoria): l'ingegneria idraulica di Giuseppe Bruschetti (*Istoria dei progetti e delle opere per la navigazione interna milanese*, 1821), il romanzo storico di Alessandro Manzoni (capitoli XII-XVII de *I promessi sposi*, 1825-1827), la scienza politecnica di Carlo Cattaneo (*Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, 1836 e *Sui dazj suburbani di Milano*, 1836), la filologia positiva di Edmondo Solmi (*Leonardo da Vinci. Il Duomo, il Castello e l'Università di Pavia*, 1911), la storia giuridica di Pietro Vaccari (*La territorialità come base dell'ordinamento giuridico del contado nell'Italia medioevale superiore e media*, 1921) e di Gian Piero Bognetti (*L'exceptor civitatis e il problema della continuità*, 1958 e *Problemi di metodo e oggetti di studio nella storia delle città italiane dell'alto medioevo*, 1958), la storia economica di Gino Luzzato (*Vi furono fiere a Venezia?*, 1953), l'urbanistica operante di Giuseppe De Finetti (*Il problema della metropolitana a Milano*, 1937) e di Lucio S. D'Angiolini (*Per un accordo fra i Comuni e fra tutti gli Enti interessati alla pianificazione intercomunale milanese*, 1960), la critica d'arte di Roberto Longhi in generale. Infatti, questi testi, più che la gran parte della letteratura specialistica, sono stati d'aiuto al tentativo di conferire sperimentalmente al progetto una localizzazione, un'identità funzionale e dimensionale, una configurazione in coerenza e conformità ai contesti di applicazione; come *transfert* architettonico, di incentivo strategico nel presente, della rispettiva fisiologia storica.

Guido Canella



Aleksander Gieysztor

## MERCATO LOCALE E ITINERARI CONTINENTALI

1. Il passato medievale delle città nei territori slavi è un grande soggetto di ricerche storiche e archeologiche da molte decine d'anni. Prima di affrontare questo soggetto, si richiedono alcune osservazioni preliminari.

La prima consiste nel mettere in guardia contro un'idea abbastanza obsoleta che vorrebbe trattare i Paesi slavi del Medioevo come un insieme culturale coerente. Pur essendo usciti dalla stessa famiglia linguistica e avendo conservato un substrato folklorico per molti aspetti comune, i Popoli slavi, nella realtà medievale, seguono vie di sviluppo diversificate. Tre grandi raggruppamenti — quelli degli Slavi occidentali, orientali e meridionali — e quale varietà all'interno di ciascuno di essi e che ricchezza di soluzioni regionali e locali! Già dal Nono e Decimo secolo al più tardi, le forme della vita sociale presentano aspetti distinti e se esse appartengono comunque (come per esempio le città) ad un modello generalizzato a scala europea, presentano tuttavia modificazioni notevoli di un tema geostorico comune, variazioni realizzate attraverso procedimenti particolari propri di un dato Paese, di una data Regione.

La seconda osservazione riguarda il quadro cronologico. Scegliendo come casi tipici le città della Polonia e della Russia, la cui evoluzione storica, molto analoga al principio del Medioevo, si è in seguito rivelata del tutto divergente, noi ci prefissiamo il confine tra Dodicesimo e Tredicesimo secolo come soglia finale di questo contributo.

La Polonia, a partire dall'inizio del Tredicesimo secolo vive la sua seconda occidentalizzazione in nuove condizioni economiche, sociali e politiche. Esse si caratterizzano per la ristrutturazione del commercio — che passa alle merci pesanti e voluminose, come cereali e legno, trasportate sui mercati europei — e per un nuovo sistema di scambi sul mercato locale realizzante una integrazione economica tra città e campagna. Un nuovo statuto giuridico fa passare le città della Polonia, come quelle di tutta l'Europa centrale, sotto il sistema del diritto urbano occidentale, nella fattispecie quello germanico. Tutto ciò ci autorizza a trattare la storia urbana della Polonia come un capitolo di quella dell'Occidente. Per quel che riguarda la Russia, la minaccia, sempre più avvertita nel Dodicesimo secolo, dei Popoli nomadi e, in seguito, i danni causati dalla conquista e dalla dominazione mongola bloccano per due secoli lo sviluppo della maggior parte delle sue città. Il caso, per molto tempo eccezionale, di Novgorod la Grande, come pure il lento rinnovamento delle città delle zone di nord-est ed ovest dei territori russi, rappresentano una congiuntura particolare.

La terza riflessione si riferisce allo stato attuale del dibattito sul problema relativo alle origini delle città. Sia presso gli Slavi dell'Ovest che presso quelli dell'Est, esso è sempre al centro dei dibattiti degli storici e degli archeologi, dando origine a una diversità di ottica e di problematiche. Da una parte si ha una discussione paragonabile a quella condotta a proposito della tesi sostenuta da Henri Pirenne e che ruota attorno alla teoria detta commerciale della formazione delle città russe. Un grande studioso, Vassili O. Klutchevsky (1841-1911), le vedeva sorgere lungo le grandi strade degli scambi euroasiatici. A questa posizione si oppone quella che mette l'accento sulla produzione artigianale locale e su altri aspetti che legano il funzionamento delle città al loro immediato *hinterland*. Le due interpretazioni non si escludono e possono essere considerate complementari. D'altra parte per gli Slavi occidentali, la discussione si è focalizzata sulla convinzione, prevalente ancora in tempi recenti, che fu soltanto la *locatio civitatis* secondo il diritto tedesco che avrebbe agito a titolo di *causa efficiens* e iniziale di tutta la storia urbana, ad esempio nel caso della Polonia. Gli scavi archeologici intrapresi a grande scala, vi hanno tuttavia rivelato una civiltà materiale decisamente non-rurale, che risale fino al Decimo se non addirittura al Nono secolo. Le città polacche prima del Dodicesimo e Tredicesimo secolo ci mostrano un'originalità propria, ma l'apporto dall'esterno, a partire da quella data, sia sul piano dei rapporti giuridici che di quelli sociali ed etnici, non lascia dubbi; esso agiva come fattore di accelerazione del progresso tecnico e di trasformazione delle istituzioni e della organizzazione urbana.

Il quarto problema preliminare è quello

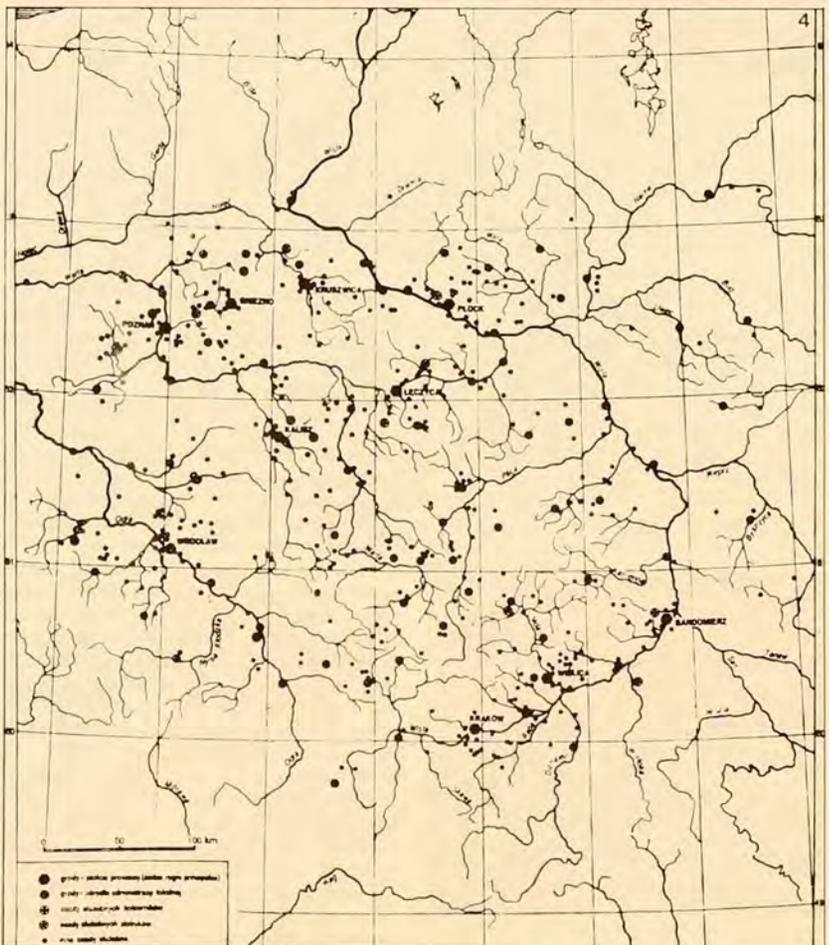
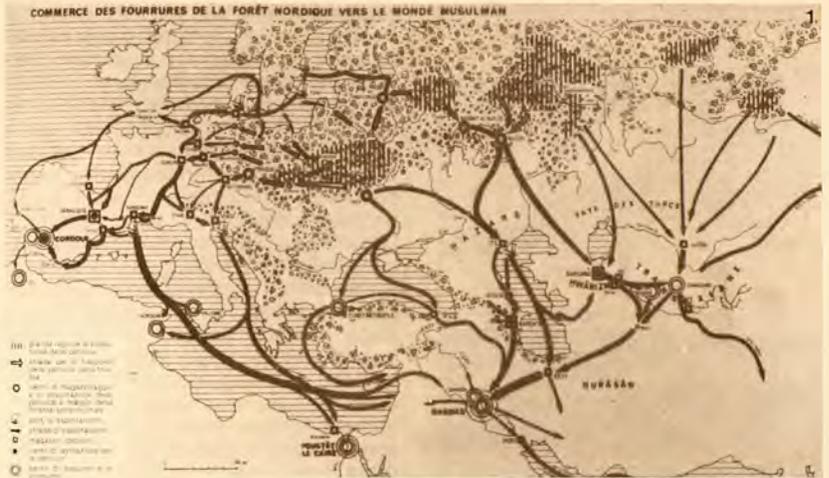
di sempre: che cos'è una città? Interrogativo aperto anche per il fenomeno urbano ai suoi inizi nell'Europa del centro-est e dell'est. Negli studi recenti sembra emergere un tratto decisivo del contenuto di tale nozione, altrimenti un po' vaga. Si potrebbe definire in una convergenza di categorie sociali e di categorie economiche: la divisione più o meno spinta e duratura del lavoro urbano — e del suo sfruttamento — tra tipo artigianale o commerciale, inclusi i servizi, e tipo agricolo. Quando questa divisione, d'altra parte mai pienamente realizzata nel corso del Medioevo, si manifesta anche attraverso la forma dell'*habitat* umano? In Polonia, in Russia e anche in altri Paesi slavi, sono il Nono e Decimo i secoli che corrispondono alla nascita di organizzazioni statali fortemente diverse da quelle dell'epoca tribale che si sta chiudendo. Non deve dunque stupire il fatto che questa forma embrionale di città sia una cinta muraria fortificata che protegge i rappresentanti del potere politico contro le forze ostili esterne e interne e che, al tempo stesso, garantisce una circolazione dei beni, dapprima decisamente extraeconomica, in seguito, o parallelamente, secondo un valore di scambio. La comparsa del surplus nella produzione agricola, anche nei Paesi slavi che escono dal letargo dell'Alto Medioevo, è la condizione necessaria a tutto un ciclo di cambiamenti nella società, di cui uno dei risultati sensibili è tanto l'organizzazione politica basata sull'appropriazione di una buona parte dei prodotti del lavoro delle campagne, quanto quel nucleo preurbano che è il *castrum*, *castellum* delle fonti latine e il *grod*, *gorod* delle lingue slave.

2. Detto ciò per quel che riguarda il nostro campo di ricerche e lo stesso fenomeno urbano, è venuto il momento di delineare la prima fase della nascita di questi *castra-grody-goroda* nel loro contesto sociale, economico, politico e culturale. Non si pone alcun problema di continuità o discontinuità rispetto all'Antichità urbanizzata, dal momento che i Paesi in questione appartengono al *mare barbaricum* degli Antichi. Ciò non impedisce, tuttavia di domandarsi da dove, nell'ambito delle civiltà superiori, arrivassero fino agli Slavi, a partire dal Settimo secolo, modelli tecnici, militari e istituzionali necessari a far sorgere in un paesaggio agrario opere fortificate destinate alla difesa di una tribù o dei suoi capi. Si tratta dell'influenza di popoli lontani, anche nomadi, di quella dell'Occidente già barbarico, di quella di Bisanzio, o della convergenza di sforzi e di realizzazioni sotto la pressione di circostanze più o meno simili? E ancora difficile rispondere; e, del resto, questi primi fortini in legno e terra, modesti e poco numerosi, non appartengono al processo di urbanizzazione: i criteri della divisione del lavoro e del suo sfruttamento sono ben lontani dall'essere realizzati.

Accanto a queste residenze di qualche autorità tribale, a partire dal Nono secolo sorgono cinte fortificate incompabilmente più grandi di quelle nei territori in cui le organizzazioni delle tribù si preparano a varcare la soglia che le separa da uno Stato monarchico militarmente e fiscalmente strutturato. E il caso, nella Polonia meridionale, della Regione dell'Alta Vistola, in cui grandi *castra* come per esempio quelli di Stradow e Chodlik non sono dissimili dai siti archeologici ben noti della Moravia del Nono secolo. Un'altra forma — una sorta di agglomerazione di fortini in un luogo favorito da ragioni di carattere politico e commerciale — sembra essere quella della più antica Cracovia. Sugli immensi territori degli Slavi dell'Est, parecchie regioni si svegliano a nuova vita: la Regione nordovest con Ladoga, Smolensk, Pskov, in attesa della comparsa, sul Decimo secolo, di Novgorod; la Regione sudest con Kiev e Tchernigov. Alla ricerca di una denominazione comune, ci sembra che il termine di *città dei grandi*, di signori in lotta per il potere, corrisponderebbe esattamente alla loro struttura. Esso coglie il loro carattere di residenza collettiva delle classi dinastiche e dei nobili che vivono in questi luoghi, vi accumulano beni, ricevono prestazioni dalla popolazione e tributi dai popoli sottomessi, vi si difendono contro la bramosia nemica, partono dai loro accampamenti in primavera per ricevere tributi, per sorvegliare gli scambi lontani e per saccheggiare o fare guerra.

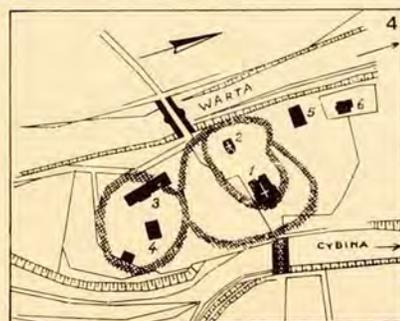
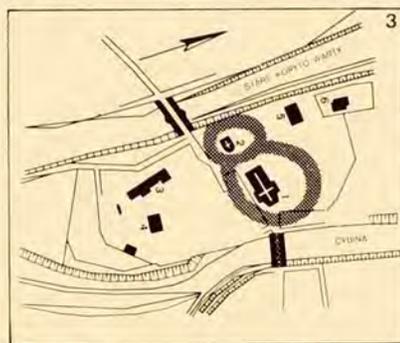
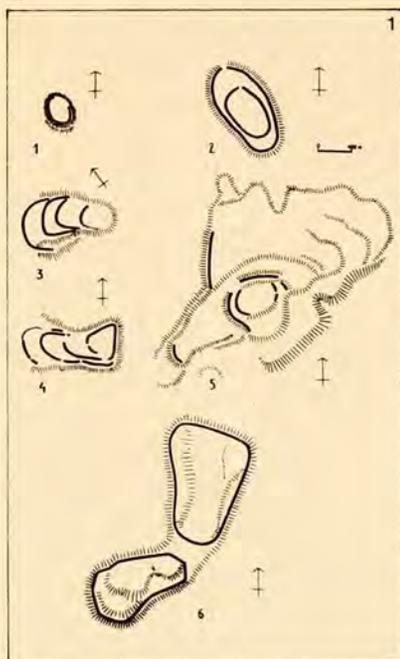
La distribuzione sul territorio di questi grandi *castra* si caratterizza per il loro numero ristretto. All'interno della cinta fortificata in legno, terra e pietra, ci sono parecchie corti di principi e di nobili con case e, nel corso della cristianizzazione, con cappelle, dimore di guerriere, di artigiani e di servitori. L'analogia morava con la stupefacente ricchezza di Mikulčice o di Stare Město nel Nono secolo può servire come punto di riferimento. Vi si osserva l'esistenza di un artigianato senza dubbio servile benchè i signori dell'epoca sembrano soddisfare il loro bisogno di lusso, indispensabile per risollevarne il loro prestigio sociale, mediante l'importazione. Così non bisogna stupirsi se il gruppo al potere si è impegnato nei grandi affari commerciali a lunga distanza. La riscossione dei tributi in natura di cui una parte è pronta ad essere esportata, e l'espansione bellica che garantisce il bottino umano disponibile, avranno conseguenze immediate sul circuito commerciale che si estende fino all'Occidente carolingio da una parte, e a Bisanzio e all'Oriente musulmano dall'altra.

Per gli Slavi dell'Est, bisogna osservare che il loro dominio politico ha fin dall'inizio inglobato popolazioni finniche, sottomesse sia ad un'integrazione amministrativa completa che ad uno sfruttamento tributario. L'altro tratto peculiare dell'apparato di potere dei primi principati russi è rappresentato dalla forza attiva dei Vareghi



1. Il commercio delle pellicce dalle foreste del Nord verso il mondo musulmano (ricostruzione di M. Lombard). Veduta aerea di alcune tra le più antiche cinte fortificate: 2. Stradow; 3. Leczyca. 4. La rete dei grad (castra) in Polonia tra IX e XII sec.

# NELL'AREA SLAVA



1. Grandi cinte fortificate della Polonia meridionale nel IX e X sec.: (5) Stradow; (6) Cracovia. 2. Cracovia tra X e XII sec. 3. Poznan nella seconda metà del X sec.: (1) Cattedrale di S. Pietro nel suburbium; (2) Chiesa di S. Maria nel castrum. 4. Poznan tra 1100 e 1253 c.: il castrum e i due suburbia.

scandinavi, che dal secondo terzo del Nono secolo, e soprattutto nell'esercito e nel commercio, partecipano allo stabilirsi degli scambi con i Paesi dell'Islam e con Bisanzio, spingendosi al di là degli anelli già consolidati delle linee di comunicazione commerciale. Tra questi altri intermediari tra l'Asia centrale e le ricchezze forestali e d'altro genere del continente euroasiatico, i Khazari dal Settimo secolo fino al Decimo secolo inoltrato giocano un ruolo preponderante imponendo ai loro vicini una sorta di *Pax Khazarica*. Essa è stata assicurata dalla difesa attiva contro la spinta musulmana e dall'espansione khazara in direzione delle tribù agrarie slave, turche e ungheresi, ancora nomadi. I Khazari si sono sforzati di dare al loro Impero, situato sulla linea di congiunzione tra Europa orientale e Mondo arabo, una coesione interna realizzata, in definitiva, tra il Don e il Mar Caspio. Alcune città-fiera come Itil nel Delta del Volga, Tmutorakan sullo Stretto di Kertch, Sarkel sul Don, filtravano le merci che arrivavano da direzioni diverse. Alla ricerca di fattori che gli consentissero di consolidare il loro Stato, i Khazari adottarono, tra le religioni universali disponibili, un po' paradossalmente, l'Ebraismo che permise loro di assicurarsi strumenti notevoli per i contatti esterni. Nei secoli Nono e Decimo, le comunità ebraiche li aiutarono a sviluppare il controllo di un commercio crescente tra Europa e Asia musulmana. La lista delle mercanzie che giungevano dal Nordovest includeva i prodotti della foresta, le pellicce di lusso, i cavalli e il cuoio e, infine, gli schiavi dei due sessi. La contropartita araba, l'esportazione musulmana, è assai sorprendente: articoli di lusso, naturalmente, spezie, tessuti, gioielli, ma il grosso delle transazioni sembra fosse costituito dalla moneta metallica araba, in primo luogo d'argento, che finanziava questo grande commercio. Le monete d'oro generalmente erano convertite in oreficeria. La corrente di esportazione dall'Europa barbarica verso i Paesi dell'Asia musulmana ha dunque avuto come conseguenza l'ingresso nell'Europa slava e nordica di molta moneta liquida in argento. La bilancia commerciale del Mondo arabo con l'Europa dell'est si è caratterizzata dunque per un «salasso» d'argento. La spiegazione di questo fatto dovrebbe essere ricercata nell'azione degli intermediari e dei centri di esportazione. Ma è da parte dei fondatori degli Stati slavi che collocheremo la provenienza della richiesta di fondo: infatti è la loro necessità di accumulare metallo prezioso come segno di prestigio che, secondo noi, impone i pagamenti in moneta d'argento.

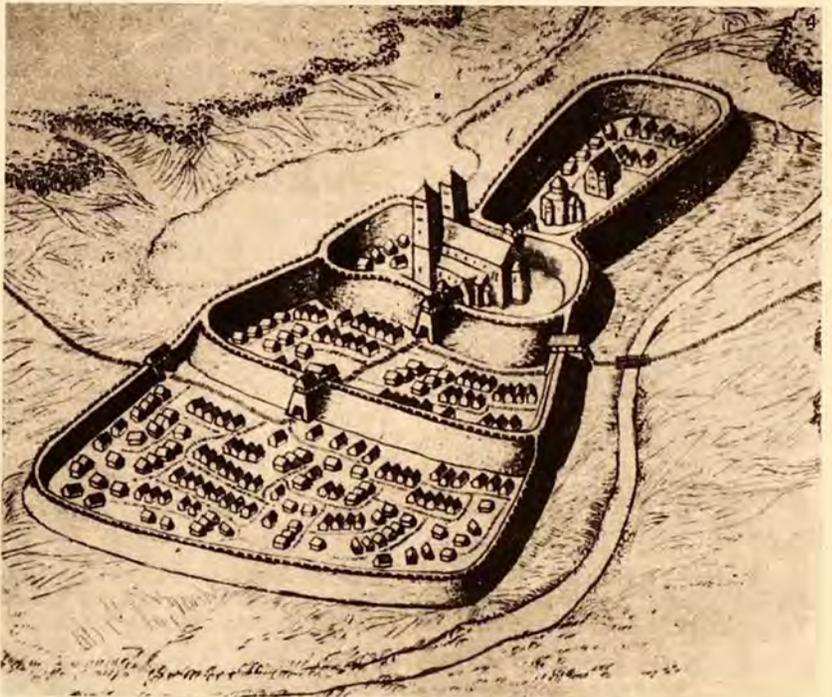
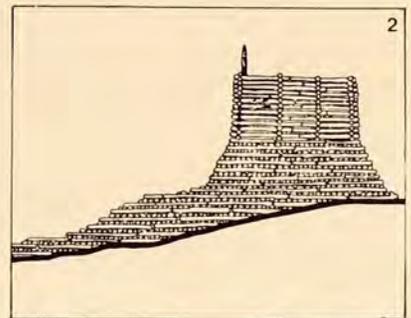
Gli altri organizzatori degli Stati slavi si fanno presto notare come concorrenti temibili per i Khazari proponendosi come intermediari alternativi in questa circolazione di valori-merci. I Vareghi tentano con successo nel Nono secolo d'intercettare il commercio con i

territori russi e quelli adiacenti, e di accaparrare la moneta metallica, d'argento e d'oro, riesportata in parte verso le rive baltiche, scandinave e slave. I Principati russi nel Nono secolo e lo Stato russo nel Decimo si assicurano gli itinerari che attraversano i loro territori, il cui filo, tenue a volte, lega l'Occidente all'Oriente lungo la strada mediana del continente. Questo filo fu in larga misura nelle mani dei commercianti ebrei, per i quali il secolo Nono e due terzi del Decimo sembrano essere l'apogeo del commercio internazionale. Partendo dalla Gallia carolingia, con Verdun come capoluogo della tratta degli schiavi, attraverso Magonza e Ratisbona, la grande via verso l'Est si dirige lungo il Danubio, o meglio attraverso Praga raggiunge Cracovia e, da là, arriva a Kiev, che dalla seconda metà del Nono secolo si oppone alle influenze khazare, ma resta sensibile ai contatti commerciali sulle rive del Volga fino a Itil. Un altro itinerario, spingendosi più a nord, congiunge le rive del Lago Ladoga e il Mare Baltico al bacino del Volga superiore. La fortuna di Novgorod comincia su questa strada. La grande congiuntura commerciale di cui approfittarono le prime generazioni di principi e il loro *entourage* di nobili favori anche lo sviluppo di alcune capitali come Cracovia, nella Polonia del sud, che nel Nono e Decimo secolo fu un punto importante anche nella rete degli scambi, come testimoniano i ritrovamenti archeologici, di cui l'ultimo in ordine cronologico, del 1979, consiste in un tesoro in metallo di estremo interesse. Kiev, a partire dal Nono secolo, si assicura una posizione di prim'ordine nell'Area russa. Tuttavia la congiuntura di cui s'è detto non poteva durare. La sua fine è decretata nel Mondo arabo, le cui crisi e turbamenti portano all'inizio dell'Undicesimo secolo al declino dei centri urbani nell'Asia centrale e all'interruzione di quelle immense correnti commerciali che avevano assicurato loro una favolosa prosperità. Le conseguenze non tardarono a ripercuotersi nelle steppe e nei territori delle regioni russe fino alle rive del Baltico. Per le città principesche altre direzioni di attività — per la Russia Bisanzio e l'Occidente, per la Polonia l'Occidente e i Paesi limitrofi — dovevano prendere il sopravvento e, in tal modo, un'altra struttura urbana comincia a delinearsi.

3. Essa nasce nel corso del Decimo secolo e si afferma nell'Undicesimo e Dodicesimo. Il suo principale tratto caratteristico consiste, da una parte, in una densità diversamente marcata sulle carte del Paese e molto più intensa di prima di *castra* fortificati, che danno luogo, negli Stati rispettivi, a una ripartizione in qualche modo pianificata degli elementi principali dell'organizzazione amministrativa, giudiziaria, fiscale, commerciale, culturale e militare della Monarchia. In Polonia notiamo circa 6-8 capitali provinciali contro 60-

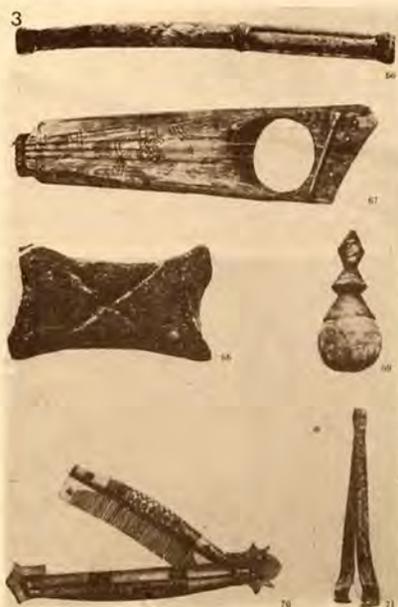
70 castra in totale. Nella Russia di Kiev si vedono degli sforzi per riorganizzare la vita economica sotto il segno di *castra* principeschi e il numero di *città-piazzeforti* aumenta da circa 25 nel Nonno e Decimo secolo fino a 224 alla fine del Dodicesimo secolo. D'altra parte, queste città, nella maggior parte dei casi, si compongono già almeno di due elementi urbanistici. Uno dei due è il *castrum* propriamente detto, residenza del principe o del suo luogotenente nell'amministrazione e della loro corte composta di un'assistenza laica ed ecclesiastica, quest'ultima con una cappella; una guarnigione permanente e gli uomini che si allenano per combattere completano questa popolazione d'*élite*. Non ci sono dubbi che si tratta di un centro di consumo attivo che assorbe una massa considerevole di servizi, di prodotti d'artigianato e di derrate agricole. L'altro elemento della più antica città di questo periodo è formato da un *suburbium* (in polacco *podgrodzie*) in Polonia, e da quartieri ben distinti dalla sede del potere nelle *goroda* russe. Muniti anche di fortificazioni, caratterizzati da case in legno strette e piccole, ma molto numerose, questi *suburbia* sono popolati dagli artigiani, da servitori di ogni tipo e anche da militari. Essi dispongono di una o più chiese — in un capoluogo di provincia vi trovano sede la cattedrale e il relativo clero — e a volte di un mercato, che alla fine dell'Undicesimo secolo viene raddoppiato o persino moltiplicato al di fuori della cinta. Il contenuto economico di questo fenomeno non è trasparente. Una parte della popolazione appartiene ai consumatori privilegiati. Ma qual'è il ruolo del rimanente e, in particolare, degli artigiani, la cui esistenza e i cui mestieri — fino a venti in Polonia, e ancor di più nelle città russe — sono stati messi in luce grazie agli sforzi degli archeologi?

La parola d'ordine in campo economico per il potere monarchico, nel Decimo-Undicesimo secolo, era di soddisfare il massimo dei bisogni del gruppo al potere in un quadro di sussistenza. Il sovrappiù della produzione agraria, ciò che restava dopo aver soddisfatto i bisogni propri dell'unità agricola non era né molto consistente né destinato ad essere immesso in circuiti di scambio regolari e di grande ampiezza. In ogni caso, veniva strappato ai contadini attraverso le imposizioni amministrative e fiscali per riempire i magazzini del *castrum* principesco della regione in quantità sufficienti a soddisfare i bisogni della classe dirigente. Quest'ultima non iniziò che nell'ultimo quarto dell'Undicesimo secolo, in Polonia, e nel Dodicesimo secolo, in Russia, a crearsi delle grandi proprietà. Precedentemente essa partecipava delle entrate principesche a titolo di compenso per i compiti svolti nell'amministrazione centrale e territoriale. La stessa situazione si ritrova nell'artigianato, la cui organizzazione in Polonia, in Boemia e in Ungheria è improntata ad un ideale di autarchia.



1.4. Gniezno: ricostruzione dell'agglomerato urbano prima del XII sec. 2.3. Gniezno: ricostruzione della cinta fortificata in legno, X-XI sec., e veduta degli scavi archeologici del versante esterno della cinta. 5. Danzica: ricostruzione dell'agglomerato urbano nel X e XI sec. 6. Izczezin: ricostruzione dell'agglomerato urbano nell'XI e XII sec.

# NELL'AREA SLAVA



Produzioni artigianali della Polonia settentrionale: 1. oreficeria in argento, X-XI sec.; 2. scarpe, X-XI sec.; 3. artigianato in legno corno, XI-XII sec.

Una sapiente concentrazione dei villaggi servili intorno al *castrum* suggerisce che lo Stato si prendesse cura di assicurare una parte di prestazioni in natura al suo esercito e all'amministrazione. Tra queste prestazioni, c'era una gamma abbastanza larga di mestieri impegnativi: calzolai, fabbricanti di scudi o di frecce, fornai. I contadini che abitavano i villaggi rispettivi che portavano spesso il nome della professione, restavano agricoltori ma dovevano impiegare una parte dei propri sforzi produttivi in un'occupazione secondaria che restituisse loro il prodotto sottratto, a titolo di prestazione fiscale, dal potere. In Russia non ci sono tracce di un'organizzazione simile, ma l'artigianato urbano sembra essere sottomesso, come si verifica d'altra parte in Polonia, al potere politico.

I mestieri cittadini entravano dunque anch'essi nello stesso sistema economico di autarchia concentrato intorno ai nuclei dell'autorità monarchica. Lo Stato dell'epoca, ancora forte prima di essere indebolito dalla feudalità, esigeva non soltanto che l'artigiano servile gli cedesse la sua produzione, ma anche che egli stesso si preoccupasse di procurarsi i mezzi di sussistenza, coltivando la terra nei dintorni dei *castra*. Tuttavia gli fu ben presto lasciato un margine di azione economica autonoma, permettendo alla sua libera iniziativa di collocare una parte dei prodotti sul mercato locale. Il pieno sviluppo di questa iniziativa, che appartiene d'altra parte alle contraddizioni interne del sistema, data dalla fine dell'Undicesimo secolo.

Così dunque il *castrum* e il *suburbium*, nella Polonia del Decimo e Undicesimo secolo, cioè quell'insieme che possiamo chiamare *città di Stato*, si conformano in principio al modello di autarchia che ne costituisce l'impalcatura, relativamente forte all'inizio, ma condannata dallo sviluppo delle forze produttive a scomparire. Lo scambio più o meno libero tra campagna e piccolo centro urbano era ancora a livello embrionale, ma i numismatici ci dicono che questo mercato locale, per quanto ancora superficiale potesse es-

sere, era già attivo: le monete venivano frazionate per pagare dei valori minimi, una moneta sostitutiva funzionò dal Decimo secolo. Per quel che riguarda la Russia di Kiev, le fonti scritte lasciano supporre che l'artigianato urbano, pur conservando il suo carattere servile-principesco, monastico, ecc., lavorava anche su commessa e, in una proporzione che è oggetto di discussione tra storici e archeologi, smerciava alcuni prodotti di mercato.

La partecipazione delle città di quest'epoca agli scambi internazionali di articoli di gran lusso eredita dal periodo precedente molti elementi, che nel corso dell'Undicesimo e Dodicesimo secolo cedono il posto a nuovi fattori. Il dinamismo che sta per nascere nell'Occidente influenza anche l'Europa del Centroest: a partire dalla metà del Decimo secolo, un forte movimento della moneta sassone verso l'Est si fa sentire in particolare nei confronti della Polonia, dell'Ungheria e della Boemia e, a poco a poco, questi Paesi cominciano ad organizzare una loro propria coniazione che ha lo scopo di immettere moneta sul mercato. Alcune differenze si fanno sentire tra il ricco commercio, alquanto barbarico, del Nono e Decimo secolo, e quello nuovo. Mentre il primo era determinato dai bisogni dei principi, il secondo serve in misura sempre maggiore strati più larghi di popolazione, pur continuando a rifornire i tesori e le tavole dei signori. Dall'inizio dell'Undicesimo secolo, il sale e le aringhe salate sono indicate come merci. D'altra parte, l'Occidente non è più interessato come in precedenza alla Strada continentale per raggiungere le merci continentali, e la stessa Russia si orienta piuttosto verso Bisanzio che verso l'Asia centrale, divenuta difficilmente accessibile. Se le città russe del Nord come Novgorod, Polotsk e Smolensk s'impegnano a coltivare le loro relazioni con le Regioni del Baltico basandole sull'esportazione di materie prime tipiche del paesaggio settentrionale, le pellicce in primo luogo, esse si disinteressano delle città russe meridionali, la cui ragione d'essere, anche per Kiev,

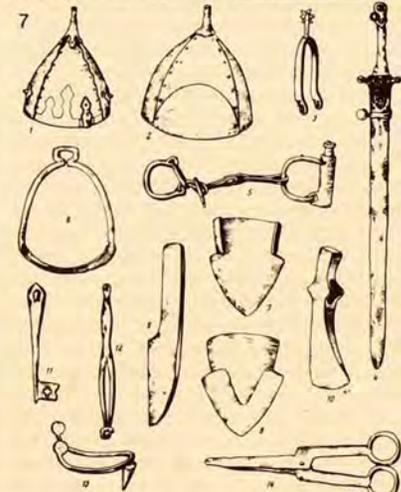
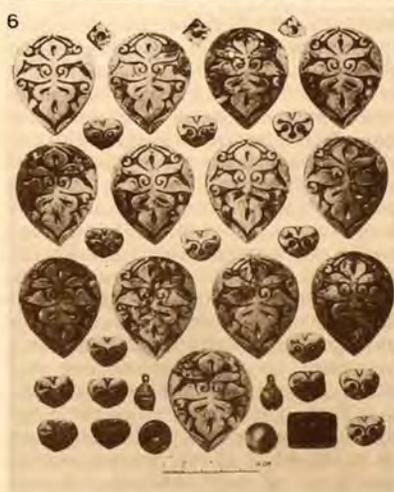
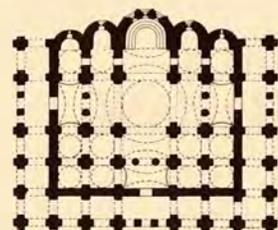
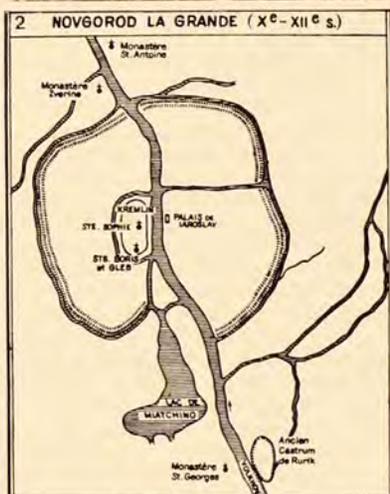
## Indicazioni bibliografiche

H. Ludat, *Frühtormen des Stadtwesens in Osteuropa*, in *Vorträge und Forschungen*, vol. IV, 1958, pagg. 927 e segg.  
 A. Gieysztor, *Les origines de la ville slave*, settimane di Spoleto 1958, in AA.VV., *La città nell'Alto Medioevo*, Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo, Spoleto 1959, pagg. 279 e segg.  
 AA.VV., *Les origines des villes polonaises*, a cura di P. Francastel, La Haye, Parigi 1960.

C. Warnke, *Die Anfänge des Fernhandels in Polen*, Würzburg 1964.  
 K. Modzelewski, *La division autarchique du travail à l'échelle d'un Etat: l'organisation ministeriale en Pologne médiévale*, in *Annales ESC*, vol. XIX, 1964, pagg. 552 e segg.  
 A. Gieysztor, *Aux origines de la ville slave: ville de grands, ville d'Etats aux IXe-XIe siècles*, in *Cahiers Bruxellois*, vol. XII, 1967, pagg. 97 e segg.  
 A. Gieysztor, *Les Juifs et leurs activités économiques en Europe orientale*, settimane di Spoleto 1980, in corso di stampa.  
 M.N. Tikhomirov, *Drevnerusskii goroda*, Moskva 1956 (2ª edizione).

diventa quella di saper ripiegare sulle risorse ed i bisogni regionali. Nel Dodicesimo secolo, una certa ripresa di interesse per il commercio russo da parte di città tedesche come Ratisbona non raggiunge che dimensioni limitate e sarà votato all'insuccesso al momento dell'invasione mongola.

Sia per la Russia che per la Polonia medievale noi non siamo per niente inclini a sottovalutare il ruolo giocato dal traffico a lunga distanza, dagli itinerari euroasiatici che attraversano questi Paesi, dai mercati opulenti e dagli intraprendenti intermediari che li organizzavano, e dalle forze politiche interessate al grande commercio. Ma il declino di quest'ultimo, a cavallo tra Decimo e Undicesimo secolo, ci svela un altro aspetto dell'origine delle città: l'evoluzione agraria dello spazio umano, la produzione artigianale crescente, la ristrutturazione spaziale dei poteri e la coesistenza, in forme diverse e in relazione con le dimensioni delle città in questione, da una parte del mercato locale e dall'altra di quello alimentato dagli scambi a lunghissimo o medio raggio d'azione. Questo ripiegamento su di sé porterà delle gravi conseguenze, inevitabili d'altra parte vista la disparità delle grandi aree europee e delle relative economie alla soglia dell'espansione urbana che caratterizza il Medioevo centrale. *Tutto si è deciso probabilmente* — scrive Fernand Braudel — *verso il Nono e il Decimo secolo: le due economie regionali a largo raggio si sono precocemente formate quasi al di fuori l'una dall'altra, nell'ambito ancora poco consistente dell'attività europea. Nel Nord il processo è stato rapido; non c'è stata alcuna resistenza, in effetti; si trattava di paesi se non del tutto nuovi, quantomeno primitivi. Nel Mediterraneo, in regioni anticamente segnate dalla storia, il processo di rinnovamento, iniziato forse più tardi, ha progredito in seguito più rapidamente, tanto più che, di fronte allo slancio italiano, ci sono state le spinte acceleratrici dell'Islam e di Bisanzio. L'Est europeo aspetterà ancora fino al Basso Medioevo l'ora del suo congiungimento al sistema.*



B.A. Rybakov, *Remeslo dreveni Rusi*, Moskva 1948.

M.K. Karger, *Drevenij Kiev*, Moskva-Leningrad 1958.

L.V. Čerepnin, *Novgorodskije ber stianje gramoty ka istoričeskij istočnik*, Moskva 1969.

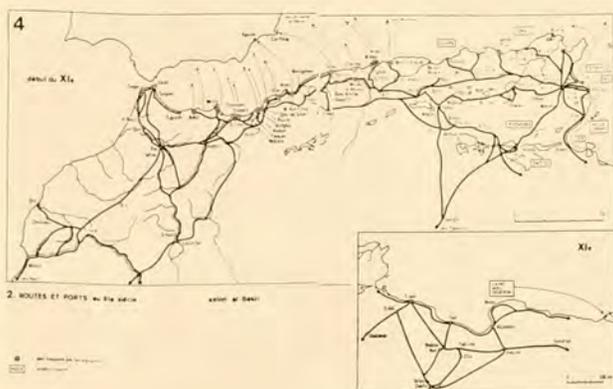
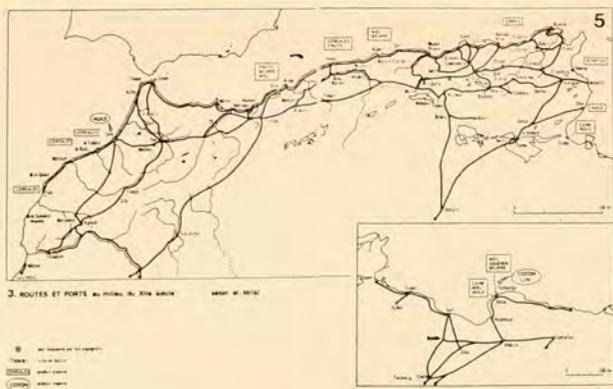
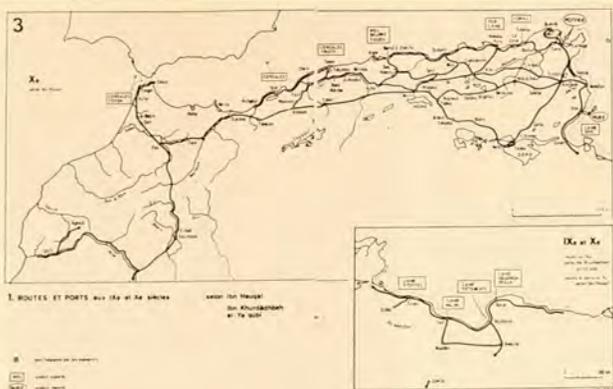
A.L. Khoroskevič, *Osnovnye itogi izučenia rus-skikh gorodov XI-pervoj poloviny XVII v. Goroda feodalnoj Rossii*, Moskva 1966.

M. Lombard, *Espaces et reseaux du haut Moyen Age*, La Haye, Parigi 1972.

F. Braudel, *Naissance d'une économie-monde: villes et Etats dans la première Europe (IXe-XIIIe siècles)*, in *Urbi*, a. I, 1979, pagg. 111 e segg.

1. Novgorod la Grande: incrocio della Strada continentale con la Strada locale, reperto archeologico del XIII sec. 2. Novgorod la Grande tra X e XIII sec. 3. Kiev: Cattedrale di S. Sofia (ricostruzione della pianta originaria di N.I. Brunov), metà dell'XI sec. 4. Kiev tra IX e XIII sec.: (1,2) resti del Palazzo principesco; (3) fossato della cinta più antica; (4) Chiesa della Decima; (5) Chiesa di S. Biagio; (6) Porta di S. Sofia; (7) Chiesa di S. Andrea; (12) Cattedrale di S. Sofia; (16) Palazzo; (17) Porta d'Oro; (22) resti del Palazzo del Metropolita. 5. Kiev: Porta d'Oro, XI sec. Produzioni artigianali della Russia di Kiev: 6. oreficeria in argento, X-XI sec.; 7. artigianato in ferro, X-XI sec.





vale. 2. Evoluzione della costa nordafricana tra IX e XII sec. (ricostruzione di Cl. Vanacker). Itinerari e porti nelle regioni nordafricane (ricostruzione di Cl. Vanacker); 3. nel IX e X sec., secondo Ibn Hauqal e Ibn Khurdā-

dhbeh al-Ya'qūbi; 4. nell'XI sec., secondo Al-Bakrī; 5. alla metà del XII sec., secondo Al-Idrīsī. 6. Il Medio Oriente alla fine del X sec. (ricostruzione di E. Ashtor).

linee commerciali, come uno dei massimi storici dell'Islam (4) definisce il mondo islamico dei primi secoli. L'opera di Al-Bakrī si presta particolarmente bene allo studio della rete urbana in una delle più importanti provincie dell'Islam: attraverso l'identificazione cartografica delle città descritte, la ricostruzione degli itinerari, l'impiego sistematico delle informazioni contenute nella descrizione, è possibile ricostruire non solo i grandi assi del commercio internazionale dell'epoca e il peso e il ruolo delle capitali provinciali (i «nodi» della rete), ma anche le caratteristiche essenziali della civiltà urbana, gli elementi morfologici e strutturali che ne caratterizzano con più costanza le agglomerazioni.

Gli itinerari formano il filo conduttore e l'ossatura materiale della *Descrizione*, definendone la suddivisione in capitoli e la struttura narrativa. Prima di tutto i grandi percorsi est-ovest, che collegano l'Egitto alla Spagna, dal Cairo (*Misr*) a Kairouan, capitale dell'Ifrikiya, e da questa alle capitali delle nuove dinastie provinciali, la Qal'a dei Beni-Hammad, nello Hodna, Tihert degli eretici Rostemidi, Tlemcen e infine Fes degli Idrissidi, città tutte allineate sulla

dorsale di steppe e di altopiani che separa i rilievi costieri da quelli pre-sahariani. Poi le strade che collegano questi grandi nodi da una parte, verso nord, alla costa mediterranea e ai suoi porti, dall'altra, verso sud, alle città-oasi al limite del deserto, porti anch'essi del traffico caravaniero transahariano. Al-Bakrī ci trasmette due altri itinerari est-ovest: l'uno, esclusivamente marittimo, descrive con la precisione di un moderno portolano tutti i porti, le rade, i ripari, da Tangeri, ad Alessandria d'Egitto e, più vagamente, dal porto sahariano di Nūl sull'Atlantico allo stretto di Gibilterra. Il secondo, sfiorando il bordo settentrionale del Sahara, collega le oasi e gli *ksur* in un percorso adatto alle rapide cavalcate delle spedizioni militari e alle incursioni dei nomadi. Infine, un'ultima serie di itinerari, a volte precisi, a volte favolosi (evocati dalla semplice e mitica indicazione di *quaranta giorni di marcia nel deserto*) attraverso il Sahara fino alle città scomparse di Audaghast e Tadmekka, estremi avamposti dell'Islam nel «Paese dei Neri» (*Bilād es-Sudān*): città-mercato per eccellenza che detengono il monopolio degli scambi con gli Imperi africani di Ghana, Gao e Kanem, luoghi di raccolta e di imbarco da cui l'oro e gli schiavi,

scambiati contro sale e manufatti, prendono la via del nord.

Gli itinerari, salvo quelli sahariani, sono ricostruibili con precisione: spesso tutte le tappe giornaliere (distanti 30-40 chilometri) sono nominate e descritte: città, villaggi, semplici stazioni (*mrhal*) o punti d'acqua; sempre comunque sono indicate le distanze parziali o globali (espresse in giorni) fra i nodi. Ne risulta un'immagine precisa della rete di comunicazioni, più complessa e più articolata di quella romana, di cui pure ricalca spesso gli antichi percorsi. Più articolata innanzi tutto perché più aperta: il bordo del Sahara non si identifica più con il *limes*, estrema frontiera fortificata del mondo civile, ma al contrario coincide con una linea di porti caravanieri, aperti al traffico delle merci più preziose, l'oro e gli schiavi. Più complessa anche perché fondata sulla molteplicità delle relazioni Est-Ovest e sulla vitalità dei suoi nodi all'incrocio con i traffici Nord-Sud, e non più, come il sistema stradale romano, prevalentemente monodirezionale perché destinato soprattutto a favorire l'imbarco di merci e prodotti verso Roma e a garantire un rapido accesso delle legioni al *limes* sahariano.

Condizione e conseguenza dello sviluppo articolato delle comunicazioni, la straordinaria fioritura urbana: a nord del Sahara, Al-Bakrī nomina e descrive 163 città, a cui si aggiungono i nomi di 61 fortezze e 43 villaggi. Se è vero che la regione descritta da Al-Bakrī era già urbanizzata all'epoca romana, il nuovo sistema urbano, però, non coincide né si sovrappone a quello antico.

Certo molte città descritte sono di fondazione antica e dei Romani (*Rumi*) i viaggiatori potevano ancora osservare le tracce monumentali: in particolare gran parte delle città costiere, da Sousse (Hadrumetum), a Annaba (Ippona), a Tangeri. E molte delle zone più popolate descritte da Al-Bakrī coincidono con le regioni dove più densa era stata l'urbanizzazione romana, come la Tunisia centrale (Ifrikiya-Africa Proconsolare), la Valle dello Chelif in Algeria o anche la lontana Tingitania. Ma accanto a queste permanenze, quante descrizioni di città vuote, rovinate, deserte, quanti ruderi imponenti e incomprensibili, come l'Anfiteatro di El Jem, la Tomba di Madgus presso Timgad o le terme e i teatri di Cartagine. La maggior parte sono però città nuove, fondate nei primi decenni della conquista, spesso a pochi chilometri

# NELL'AREA ISLAMICA

## 1. Le città dell'interno

Le prime città del Dār al-Islām dopo la conquista sono essenzialmente di due tipi:

— città preesistenti ereditate dall'Antichità greca o romana o dall'antico Impero sassanide, che furono per lo più abitate e trasformate dai nuovi conquistatori;

— città nuove fondate generalmente lontano dal mare.

Gli storici hanno proposto alcune tipologie di queste città che passeremo rapidamente in rivista. Così, fra le città create *ex-novo*, E. Pauty aveva proposto di distinguere le città «di fondazione» dalle città «spontanee» (3) per mostrare in definitiva che questa differenza era più apparente che reale e che una città sopravvive soltanto se ha una funzione sociale o economica permanente. Una città di «fondazione» come Baghdād, per esempio, è sopravvissuta solo perché era diventata un centro commerciale importante, mentre Samarra, seconda residenza degli Abbasidi, declinò rapidamente perché non ebbe mai altre funzioni. Le classificazioni proposte da Hourani (4) e Lapidus (5) coincidono. In effetti, a parte le città con una funzione particolare come i porti di fiume, di mare o di deserto e le città sante come la Mecca, Medina o Gerusalemme, i nuovi centri urbani sono o città-accampamento come Basra, Kūfa, Fustāt e Kairouan, oppure città regie o centri amministrativi, come Baghdād. La densità urbana varia da una regione all'altra; l'Ifrikiya, il Basso Egitto e la Siria sono molto urbanizzate contrariamente ad altre regioni come la Penisola arabica o l'Iraq. In Medio Oriente i regimi instaurati dopo la conquista hanno favorito i primi la Siria e i secondi la Mesopotamia.

Quanto alle città antiche, esse sono le più numerose e possiamo dire con Lapidus delle centinaia, se non migliaia di città che troviamo nel Decimo secolo o più tardi, la stragrande maggioranza discendeva dall'Antichità, e solo un numero minore ebbe origine nell'Era musulmana (6). Queste città hanno conosciuto trasformazioni legate alle esigenze dei nuovi abitanti. Non solo vi si ritrova la costruzione di numerosi luoghi di culto, ma l'antica *agorà* o l'antico foro vengono occupati da ciò che costituisce la *medīna* per eccellenza. In effetti, fin dal tempo degli Umayyadi, nelle città del Dār al-Islām erano state edificate grandi moschee (*ḡāmi'*). Quindi tanto nelle città vecchie quanto in quelle nuove, gli stessi monumenti occupano il centro della città: la moschea, i *sūq*, il palazzo dell'emiro, le terme; vengono poi i quartieri residenziali. Quindi l'insieme delle città musulmane presentava strutture analoghe, senza quella differenza che si è voluta vedere, fra le città antiche costruite su pianta geometrica, e le città create *ex-novo* su pianta confusa senza nessun ordine.

Gli Arabi avevano fondato città-accampamento per esigenze militari ma queste città avevano costituito dei nuclei di insediamento stabile, attorno ai

quali si erano presto raggruppati altri elementi della popolazione locale. Il nomade vi fissava volentieri la sua sede, perché la stabilità significava per lui un maggior benessere e fu così che queste città-accampamento si trasformarono a poco a poco in città, in seguito anche commerciali. Le città regie conobbero la stessa evoluzione (7); in un primo tempo residenze di califfi e centri amministrativi, esse divennero a poco a poco città commerciali. L'unificazione degli immensi territori conquistati permise la libera circolazione delle merci e degli uomini. In questi vasti spazi le città costituirono altrettanti centri di richiamo del consumo.

Le prime città di questa fase dell'urbanizzazione musulmana sono Basra (17/637-638), Kūfa due anni dopo, Damasco, antica città scelta come capitale degli Umayyadi, Baghdād, fondata nel 145/726, Fustāt nel 21/641, Kairouan nel 50/670, Taher nel 144/761, Sijilmassa nel 171/787, e Cordova, anch'essa antica città scelta come capitale dell'Emirato fin dal 101/719. Questa catena di città, che si sgrana da est a ovest, si sviluppa sempre nell'interno. Il mare era ancora dominato da Bisanzio; gli Arabi affrontarono spesso i Bizantini durante questi primi secoli, soprattutto per terra, e costruirono sulle loro frontiere numerose fortezze, tuttavia non si sentivano altrettanto sicuri sul mare. Molti di questi primi centri urbani si trovavano al limite del deserto e della steppa, in una zona di contatto, e servivano così da porto del deserto per i nomadi e per il commercio carovaniero. Così era già per la Mecca e Kūfa; Fustāt e Kairouan sorgono in siti analoghi. Queste città-accampamento ai confini del deserto, non costituivano forse in qualche modo una tappa, una fase di transizione tra la vita nomade e quella stabile? Il nomade di ieri, cambiando modo di vita, non si allontanava troppo dal suo vecchio ambiente, dalla sua «territorialità».

Le città-accampamento, come le città regie o amministrative, sono sopravvissute esclusivamente grazie alla loro funzione economica. I grandi itinerari commerciali che collegavano queste città fra di loro in una rete più o meno fitta, hanno svolto un ruolo vitale per l'esistenza delle città. Bisogna innanzitutto notare che gli Arabi conoscevano il mare — l'opera di al-Maqdisi ne è testimone — e che dalle coste spagnole fino al Levante esisteva un attivo cabotaggio, così come fra i Paesi musul-

(3) Cfr. E. Pauty, *Villes spontanées et villes créées en Islam* in *Annales de l'Institut d'Etudes Orientales*, IX-1951, pagg. 52-75.

(4) Cfr. A.H. Hourani, *The Islamic City in the light of recent research* in AA.VV., *The Islamic City*, Cassirer, 1970, pagg. 9-24.

(5) Cfr. I.M. Lapidus, *The evolution of muslim urban society in Comparative Study in Society and History*, gennaio 1973, pagg. 21-50.

(6) I.M. Lapidus, *ibidem* (estratto ciclostilato che l'A. ha avuto l'estrema cortesia di farmi pervenire), pag. 4.

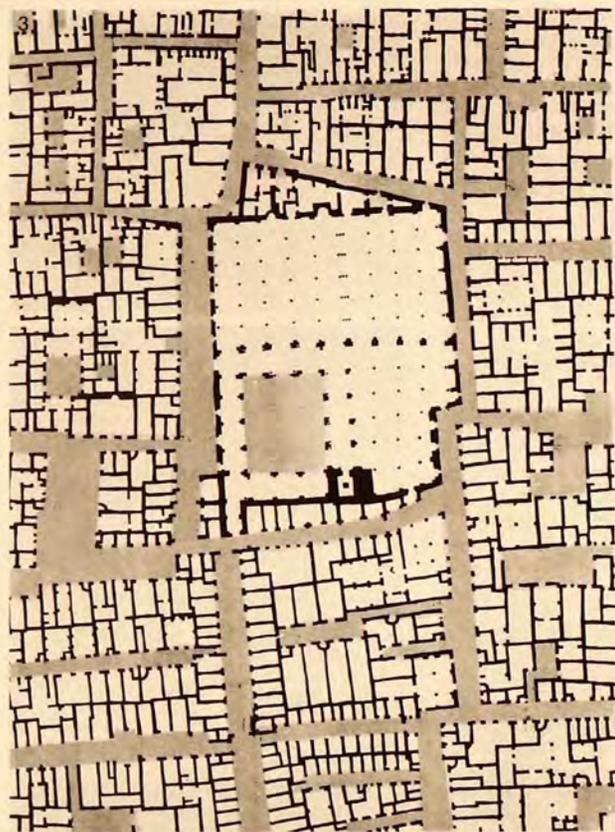
(7) Cfr. p.es. il caso della città di Baghdad, studiato da J. Lassner, *The Topography of Bagdad in the Early Middle Ages*, Detroit 1970; cfr. anche D. Sourdel, *L'Islam medieval*, Presses Universitaires de France, Parigi 1979, pagg. 50-55.



1. Sousse (Tunisia): veduta della medina. 2. Kairouan (Tunisia): ve-

tri dalle rovine di città antiche, ma anche negli altopiani centrali e al bordo del deserto, dove la presenza romana, al di là di Timgad e di Lambesi, si era limitata a semplici accantonamenti militari.

La stessa discontinuità fra la rete urbana romana e quella islamica, separate da più di tre secoli di riflusso della vita urbana, di ruralizzazione del territorio e di incursioni nomadi, si ritrova anche tra la civiltà urbana dei primi secoli dell'Islam e quella dei secoli successivi (eccetto che in Marocco, in cui nell'Undicesimo secolo l'urbanizzazione era ancora quasi tutta da farsi). A parte le città della costa, antiche, come Annaba, Tangeri, Sousse o Sfax, o nuove, come Tunisi, Bejaia e Algeri, a parte Fes e Tlemcen, uniche capitali provinciali ad aver conservato con continuità il loro ruolo e molte delle città-oasi, mantenutesi finché è durato il traffico carovaniero, la maggior parte delle città descritte da Al-Bakri sono o definitivamente scomparse o degradate al rango di agglomerazioni senza importanza. Kairouan, nella sua cinta di mura attuali (del Diciassettesimo secolo) occupa meno di un terzo della superficie di una volta e nulla resta delle città principesche che le facevano coro-



3. Sfax (Tunisia): planimetria di un brano della medina e veduta zenitale



4. Mahdia (Tunisia): veduta zenitale della medina.

na. Sigilmassa, in cui si coniavano i più bei *dirhams* d'oro dell'Occidente non è sopravvissuta allo spostamento verso Marrakesh del terminale dei traffici sahariani; Tobna, di cui non c'è città più grande tra Kairouan e Sigilmassa (5) è scomparsa, come pure Baghaia, Achir e tante altre, di cui persino la localizzazione geografica è talvolta difficile. Da qui l'importanza della testimonianza letteraria di Al-Bakrī, ricca, precisa, variata, densa di osservazioni sulle colture pratiche, sulla produzione industriale, i prezzi, le unità di misura, ma anche sull'aspetto fisico delle città e i monumenti, sul carattere e la storia degli abitanti: una miniera di informazioni preziose e spesso uniche a cui tutti gli storici del Medioevo hanno attinto per ricostruire il quadro generale della «civiltà materiale» dell'Africa del Nord. Eppure al di là di queste informazioni, che permettono di classificare le città secondo l'importanza del loro ruolo nel commercio internazionale dell'epoca, la lettura di Al-Bakrī stimola anche alla ricerca di quella «norma» che sembra sottendere tutte le descrizioni, quella particolare «qualità» dell'urbano che permette di riconoscere, nella proliferazione delle città e delle loro relazioni, la riproduzione di identici

modi di vita, quello che autorizza Lombard ad affermare che *da Cordova a Samarcanda la civiltà musulmana è una civiltà urbana notevolmente unitaria* (6).

Analizzando sistematicamente (7) il contenuto delle descrizioni delle città, saltano infatti agli occhi tre elementi di informazione che ricorrono costantemente: le mura (*sūr*), la moschea del venerdì (*jāmi'*) e il mercato (*sūq*). Ridotta ai minimi termini, la descrizione di una città si riassume spesso in una formula quasi stereotipa: *«la città di... ha un muro di cinta con ... porte, dentro (c'è) una moschea, jāmi', e uno (o più) mercato (i) ben fornito (i)»*. A questi tre elementi si aggiungono frequentemente caravanserragli (*fundūq*) e terme (*hammam*). E appena la descrizione è più dettagliata, non mancano mai informazioni concernenti il rifornimento idrico della città (pozzi, cisterne, acquedotti e sorgenti), a cui si accompagna la menzione di grandi e lussureggianti giardini dentro e fuori le mura, per cui sembra che ogni città, a qualunque zona geografica appartenga, assuma sempre, rispetto al territorio, l'aspetto e la funzione di un'oasi. Le mura rappresentano non solo un meccanismo militare di difesa, ma anche la ma-

terializzazione di un limite fisico tra due spazi in opposizione: il dentro e il fuori, l'aperto e il chiuso, l'urbano e il territorio. Questa opposizione non sancisce però, come nelle città murate occidentali, l'esistenza di privilegi giuridici dei cittadini né di forme particolari, autonome e unitarie, di vita associata e di governo. All'interno delle mura si riproduce anzi uno spazio segmentato in unità urbane più piccole, chiuse, introverite e potenzialmente autonome, dai quartieri (*casbah*), ai castelli (*ksar*) alle case stesse, formando un sistema di recinzioni concentriche e giustapposte che materializza con evidenza fisica l'organizzazione segmentaria e acfala delle società «tribali» dell'area islamica (8). Ma rispetto all'organizzazione complessa delle tribù nel territorio, ai meccanismi matrimoniali, associativi ed economici che ne assicurano la conservazione, la città possiede in più due elementi di universalità e di apertura che le consentono di superare la frammentazione e il ripiegamento su se stessa: la moschea *jāmi'* e i mercati.

La prima, in cui viene pronunciata — il venerdì — la solenne preghiera e predica in nome dell'intera comunità di credenti e del suo capo spiri-

tuale e politico, è la sola istituzione veramente universale e unitaria della città islamica, e come tale funziona anche come luogo di assemblea, tribunale e università. Nella *jāmi'* ogni cittadino si ritrova non in quanto membro di un gruppo etnico, di una tribù, di una confraternita, una corporazione o una frazione, ma come individuo appartenente alla comunità cittadina intera e, al di là di questa, alla comunità universale dei credenti. I mercati d'altra parte, disposti sui percorsi che uniscono le porte alla moschea, aprono la città agli scambi e alle relazioni commerciali. Strutture fisiche permanenti — a differenza dei mercati rurali — formano con la loro serialità lineare e la loro localizzazione gerarchizzata, di cui ripareremo, una vera e propria breccia aperta dal territorio, attraverso le porte, fino al cuore della città, che le consente di entrare in relazione con l'esterno — vicino e lontano — salvaguardando l'isolamento cellulare della sua organizzazione spaziale.

Mura, *jāmi'* e mercati, così strettamente associati alla definizione di città nella descrizione letteraria di Al-Bakrī, quasi a formare la condizione necessaria e sufficiente per la qualità «urbana» di un'agglomerazione

# NELL'AREA ISLAMICA

mani e Bisanzio da una parte e i Paesi cristiani dell'Occidente dall'altra parte. Furono tuttavia gli itinerari terrestri che prevalsero prima del Nono secolo; Baghdād e Kairouan erano centri importantissimi. Alcune strade partivano a stella da queste città verso tutte le direzioni, dall'Asia al Mediterraneo e dal mare fino al «Paese dei Negri».

Un grande asse est-ovest, collegando l'Egitto al Maghreb, procedeva più o meno lungo la costa fino all'Ifrikiya, raggiungeva Kairouan e poi continuava attraverso gli altipiani passando per Tubna, Taher, e ridiscendeva fino a Sigmassa. Varie bretelle si innestavano su questo asse per collegare queste città, da una parte al litorale, dall'altra ai «Paesi dei Negri» (8). Ma di fatto *nessun traffico regolare in direzione meridiana è mai esistito nell'Africa occidentale prima dell'Ottavo secolo*. Oltretutto, da Taher allo Jerid, *la presenza di uno schermo berbero scismatico ha ritardato l'organizzazione di questi scambi nord-sud*. Il grosso di questo commercio si faceva attraverso Ouar-gla, Tadmekka e Gao (9).

Oltre a questi itinerari «interni» bisognerebbe brevemente rivedere il problema delle relazioni dei Paesi musulmani con l'Occidente cristiano. Questo problema — è necessario ricordarlo? — in passato è stato oggetto di dibattiti appassionati. Henri Pirenne aveva affermato in una celebre tesi formulata più di cinquanta anni fa, che l'Occidente barbarico si era ripiegato su se stesso in seguito al dominio arabo nel Mediterraneo. Ma da allora noi sappiamo che l'economia di scambio era regredita solo nel Settimo e Ottavo secolo e che già nel Nono secolo si era notato un rinnovamento nell'economia occidentale. Ora, abbiamo appena constatato che gli Arabi, pur conoscendo il mare, fino al Nono secolo non vi si sentivano ancora sicuri. Sicché venticinque anni più tardi (nel 1947), Maurice Lombard contestava decisamente le teorie di Pirenne risolvendo così un appassionato dibattito. Quest'ultimo dimostrava in effetti che la conquista araba aveva provocato un afflusso di oro, rianimato il commercio, e anche ridato vita all'Occidente. Lombard aveva ipotizzato vari assi semi-circolari che collegavano il Medio Oriente all'Europa del Nord attraverso i fiumi russi, e l'Occidente musulmano all'Occidente barbarico. Le tesi di Lombard furono a loro volta rimesse in discussione. Questa volta, scartando l'idea del grande anello circolare di scambi immaginato da Lombard, bisogna accontentarsi di relazioni esistenti tra Paesi come la Spagna e la Gallia, Bisanzio e l'Oriente, l'Italia e l'Occidente musulmano (10).

In questa prima tappa della storia della città musulmana, le numerose fondazioni e il rinnovamento di antichi centri urbani sono altrettante testimonianze della vitalità della conquista musulmana. La localizzazione delle grandi metropoli e il tracciato degli itinerari commerciali mostrano che la circolazione interna è talmente vasta

che il mare resta momentaneamente in secondo piano. Secondo Maurice Lombard, la popolazione di città come Baghdād, Fustāt, Kairouan e Cordova, raggiungeva proporzioni mai uguagliate fino allora e neanche più tardi in Occidente. Tutte avevano diverse centinaia di migliaia di abitanti e attiravano tutto verso di loro. Tuttavia l'esigenza del mare si faceva sempre più sentire. Tunisi, creata poco dopo Kairouan, avrebbe ben presto assunto importanza e, a poco a poco, tutta la costa dell'Ifrikiya sarebbe servita come base di partenza per una nuova politica offensiva in direzione del mare.

## 2. Il Mediterraneo «lago musulmano»

Il dominio del mare si ottenne in due tempi. Il movimento fu avviato nella prima parte del Nono secolo partendo dall'Ifrikiya, sotto l'impulso degli Aglabidi. I Fatimidi proseguirono e completarono la loro azione. Su tutto il litorale furono innalzati dei *ribāts*. Le città di Sousse e di Sfax furono cinte di mura. Ibrahim II fece innalzare dei forti (ribāts) e delle torri di sorveglianza (mahāris) sul litorale (11). Questi forti servivano sia come punti di difesa contro gli attacchi bizantini che come basi per la conquista della Sicilia. Continui attacchi furono diretti contro la Sicilia a partire dal Settimo secolo ma l'isola fu conquistata molto più tardi. Palermo cadde nel 212-216/827-831, Siracusa nel 265/878. Tunisi, i porti di Capo Bon come Nūba e Kélibia, e Sousse avevano partecipato a questa conquista.

Ancor più degli Aglabidi, i Fatimidi condussero una politica talassocratica. Il Mahdī (297-322/909-934) conquistò tutta la costa nord-africana fino alle frontiere dell'Egitto ed ereditò la Sicilia. Sotto il suo successore al-Qā'im (322-334/934-946) numerose incursioni furono dirette sulla costa meridionale della Francia e sulle coste italiane della Liguria e della Calabria. Il dominio del mare si traduceva nell'occupazione più o meno lunga delle isole principali del Mediterraneo: Corsica, Malta, Creta e Cipro. Sotto il terzo Califfo, al-Mansūr (334-341/946-953), la Sicilia fu affidata all'Emiro Hasan B. 'Alī, che fu fondatore della dinastia kalbita, che conservò l'isola fino alla sua conqui-

(8) Cfr. Cl. Vanacker, *Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe au milieu du XIIe siècle* in *Annales E.S.C.*, a. 28 n. 3, maggio-giugno 1973, pagg. 659-680.

(9) J. Devisse, *Routes de commerce et échanges en Afrique Occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain médiéval du XIe au XVIIe siècle* in *R.H.E.S.* vol. L, n. 1, pagg. 42-73 e n. 3, pagg. 357-397, 1972.

(10) Cfr.: A.F. Havighurst, *The Pirenne Thesis. Analysis, criticism and revision* in *AA.VV., Problems in European civilization*, ristampa Lexington, Mass., 1969. Cl. Chaen, *Quelques problèmes concernant l'expansion économique musulmane au Haut Moyen âge*, settimane di Spoleto 1964, ristampato in *AA.VV., Les Peuples musulmans dans l'Histoire médiévale*, Damasco 1977. Su questo problema conviene anche vedere E. Ashtor, *Quelques observations d'un orientaliste sur la thèse de Pirenne* in *J.E.S.H.O.*, vol. XIII-1970, pagg. 166-194 e, dello stesso autore, *Nouvelles réflexions sur la thèse de Pirenne* in *Revue Suisse d'Histoire*, a. 20 - 1970, pag. 601-607.

(11) P.L. Cambuzat, *L'évolution des cités du Tell en Ifriqiya du VIIIe au XIe siècle*, queste inedite, 2 voll., 1970, pag. 152.



1. Il Cairo: Porta della Vittoria nella cinta della Città Fatimide, fine

zione, sono anche nella realtà fisica della città islamica effettivamente e strutturalmente interdipendenti: rappresentano con efficacia sintetica quegli elementi che consentono ad un'organizzazione sociale suddivisa e ripiegata su se stessa di diventare un segmento, un nodo, o una tappa, di una vasta rete di comunicazioni, animata dagli scambi commerciali e matrimoniali e unificata dagli scambi religiosi.

(1) Al-Bakrī è nato in Andalusia da famiglia araba e morto a Cordova nel 1094. La *Descrizione dell'Africa del Nord* è stata pubblicata con traduzione francese a fronte da A. De Slane nel 1857 (Maison neuve, Parigi 1965).

(2) In particolare la conquista degli Almoravidi e l'invasione dei Banu-Hillal.

(3) Cfr. A. Miquel, *Les géographes arabes*, A. Michel, Parigi 1970.

(4) M. Lombard, *L'Islam dans sa première grandeur*, Flammarion, Parigi 1970.

(5) Al-Bakrī, *op. cit.*, pag. 108.

(6) M. Lombard, *op. cit.*, pag. 19.

(7) Secondo il metodo delle matrici grafiche di J. Bertin; ricerca svolta presso il Laboratorio di Cartografia e Semiologia Grafica dell'Ecole Pratique de Hautes Etudes da L. Valensi, P. Donati e P. Jervis nel 1971.

(8) Cfr. D. Chevallier e altri, *L'espace social de la ville arabe*, Maisonneuve, Parigi 1979.



XI sec. 2. Kairouan (Tunisia): l'interno di un sūq. 3. Caravanserraglio fortificato sulla strada per Bitlis (Anatolia), XII sec. 4. Sfax (Tunisia): veduta

della strada dei sūq-s. 5. Kairouan (Tunisia): l'interno di un fundūq. 6. Baghād: centro della città con la Moschea Kadhmain.

Al viaggiatore che si interessa di storia urbana, l'immergersi nella *medina* di Fes procura l'emozione vivissima di un passato resuscitato: la vita e le attività che altrove gli era lecito solo immaginare o ricostruire con la pazienza di un'indagine indiziaria sembrano ancora abitare integralmente mura, edifici e pietre di una città del Medioevo. Diciamo subito che questa emozione è in parte illusoria: la realtà urbana di Fes è oggi quella comune alla maggior parte delle città del Terzo mondo, alle prese con i problemi drammatici di crescita demografica, immigrazione rurale, sottoccupazione e sfruttamento. Le permanenze però esistono, e più forti che altrove: da esse (come pure da preziose testimonianze scritte (1)), è possibile ricostruire con un'attendibilità e una precisione quasi uniche nell'Area mediterranea la totalità e i differenti aspetti di un sistema urbano che ha funzionato senza discontinuità dal Nono secolo agli inizi del nostro, senza mai venir meno al suo ruolo storico di capitale (economica e culturale, se non sempre politica), impegnata in un sistema di relazioni commerciali con il resto del mondo.

La sopravvivenza delle strutture fisiche, e in parte economiche e sociali, della città precoloniale — e

quindi preindustriale e precapitalista — deve molto alla politica di pianificazione inaugurata in Marocco, all'inizio del Secolo, dall'autorità coloniale dopo le esperienze in Algeria e in Tunisia: qui infatti i nuovi centri di potere — le nuove città europee — furono costruite discosto e spesso lontano dai centri storici «indigeni» (le *medine*), nell'intenzione di isolare e «ghettizzare» l'eventuale e inevitabile resistenza. Questo ha impedito al centro storico di Fes di essere, come altrove, assediato, affrontato e poi penetrato e tagliato a pezzi dalla città moderna, coloniale e in seguito nazionale. Chiusa entro la cerchia intatta delle sue mura, isolata fisicamente, la città storica ha perso ogni peso e funzione direttiva, si è impoverita ed emarginata, accogliendo sempre in maggior numero i poveri e gli ex-rurali (2), conservando tuttavia per riceverli la maggior parte delle strutture tradizionali, impoverite e degradate, ma non travolte né sostituite.

La ragione di questa persistente vitalità è forse da cercarsi nella storia della città, perché Fes, fin dalle origini, è sempre cresciuta per raddoppi successivi. Al primitivo insediamento berbero sulla riva destra del fiume se ne è subito (809 d.C.) aggiunto un altro sulla riva sinistra e

le due entità urbane si sono sviluppate autonomamente fino alla conquista degli Almoravidi (fine Undicesimo secolo), arricchendosi poi dell'apporto di due importanti comunità di esuli, gli Andalusi e i Kairouanesi, che diedero rispettivamente il loro nome alle due metà. Nuovo raddoppio alla fine del Tredicesimo secolo con la fondazione di *Fès Jedid* (Fes nuova) ad opera dei Sovrani merinidi che vi costruirono il Palazzo reale e vi alloggiarono le truppe a cui dovevano la loro ascesa al potere. Altre unità più piccole si aggiunsero in seguito, come il *mellah*, quartiere ebraico sotto la protezione del Sovrano, o le numerose *casbah* in cui abitavano i contingenti militari inviati dalle tribù alleate del Sultano. Tuttavia nessuna nuova unità d'ordine superiore si è mai venuta a costituire saldando e unificando il prodotto di queste germinazioni successive. Ogni unità ha conservato nel tempo la propria individualità, è rimasta separata e isolata dalle altre da un suo sistema di mura, sottolineato da importanti cesure e soluzioni di continuità del tessuto urbano, zone morte, caserme, giardini; all'interno di questi limiti così nettamente definiti, ogni unità ha poi continuato a sviluppare, in relativa autonomia, un proprio ruolo specializzato

nell'economia generale della città. Ancora oggi tutte le unità, compresa la nuova città «moderna», sono collegate da un unico percorso lineare che, come il filo di una collana, le attraversa tutte una dopo l'altra, formando un grande arco di cerchio che va dalla città europea, a sud-ovest, all'estrema Porta est della riva degli Andalusi. Percorso unificante, anzi *asse strutturante* (3) su cui si concentrano ancora i maggiori flussi pedonali e l'80% delle unità commerciali, tuttavia percorso *discontinuo*, fatto di segmenti omogenei e distinti di tessuto urbano, ognuno fortemente individualizzato ma chiuso su se stesso e separato dagli altri da porte, ponti, corridoi e zone morte.

Questa immagine, immediatamente leggibile nella macroforma urbana, sembra essere qualche cosa di più che il prodotto di una serie di contingenze storiche o di condizionamenti topografici: la ritroviamo infatti a tutti i livelli di lettura della struttura urbana. La ritroviamo nella divisione della *medina* (*Fès el-Bali*) in quartieri, i cui confini tagliano tutti i percorsi principali, per cui bastava chiudere la sera una serie di porte per trasformare ciò che era uno spazio aperto e percorribile in un insieme inaccessibile di nuclei autonomi e fortificati. Si ritrova

## NELL'AREA ISLAMICA

sta da parte dei Normanni verso il 1060 (12). Creta fu conquistata da emigrati musulmani spagnoli verso il 212/827. A partire di là, essi razziarono tutta la costa egea verso Salonicco. Minacciati dai Bizantini, essi chiesero la protezione dei Fatimidi. La flotta di al-Mu'izz (341-365/953-972) batté quella dei Bizantini, degli Ummeidi spagnoli e degli Iksididi egiziani ed esercitò da allora un protettorato sull'isola fino al 351/962, data in cui Creta fu ripresa da Bisanzio. Nella seconda metà del Decimo secolo, quando l'Impero Bizantino riconobbe la sovranità fatimida della Sicilia e quando l'Egitto fu conquistato a sua volta, nell'Europa mediterranea e nel Mediterraneo Orientale iniziò un'era di egemonia fatimide.

I porti e la flotta costituivano la chiave del potere marittimo. Le fondazioni maggiori furono Mahdia (13) e il Cairo (14). La creazione di Mahdia nei primi anni del Decimo secolo (15), segna una tappa decisiva riguardo all'atteggiamento nei confronti del mare e svela anche una sicura diffidenza nei confronti di Kairouan, fino allora capitale incontestata dell'Ifrikiya. Mahdia era anche una città-rifugio, che 'Ubayd Allāh al-Mahdi voleva inespugnabile per mettere al sicuro la sua persona, la sua famiglia e i suoi beni e che potesse servire come base di partenza per le sue spedizioni verso l'Oriente (16). La città di al-Mahdi fu prima di tutto una residenza reale a imitazione della Baghdad di al-Mansūr. Fu solo più avanti che si svilupparono le sue funzioni commerciali e che divenne un porto fra i più prosperi e i più frequentati (17).

Se fin dalla prima parte del Nono secolo si diede grande importanza allo sviluppo delle città-porto e del litorale, come Tunisi, Sousse, Sfax e Tripoli da una parte, e Alessandria, Damietta e Fustāt dall'altra, anche altre fondazioni dell'interno appartengono a questa fase. All'altro capo del Maghreb, fu fondata Fes nel 192/808 (18), nel 315/927 fu fondata M'Sila, capitale dello Zab, che sostituì l'antica capitale, Tubna (19), e che segnò lo spostamento verso Ovest dell'Ifrikiya. Gli alleati Sanhāja dei Fatimidi, i Beni Ziri, fondarono Ashir nel 324/935. Un po' più tardi, sostituendo a sua volta queste due città del Maghreb Centrale, fu creata la Qal'a dei Beni Hammād nel 398/1007-1008. Ma malgrado il moltiplicarsi di nuove capitali, il rinnovamento del litorale e lo spostamento dei grandi itinerari commerciali, Kairouan rimaneva un importantissimo centro commerciale. Il terzo Califfo, al-Mansūr (334-341/946-953), vi ritornò dopo la vittoria su Abū Yazid per fondarvi la residenza che porta il suo nome (20).

L'Ifrikiya e il Maghreb nel complesso non furono gli unici a beneficiare della prosperità che la politica fatimide produsse. L'Egitto dopo il 359/969 conobbe a sua volta una fondazione importante, il Cairo, e un notevole sviluppo delle città-porto del Delta, come Alessandria, Tinnis e Damietta; esse furono dotate di arsenali e la flotta fatimide poté considerare allora il Mediterra-

neo un «lago musulmano». L'influsso del regime fatimide sull'insieme di questi Paesi si tradusse in uno spostamento di strade. Due fatti noti sono da ricordare: a Ovest la preponderanza della strada di Sigilmassa, per il commercio con il Bilād as-Sudān; a Est lo slittamento verso ovest dei grandi itinerari commerciali asiatici da Baghdād verso l'Egitto e il Cairo. Dopo aver domato la rivolta dell'«uomo con l'asino», i Fatimidi svilupparono i loro rapporti con i Paesi «neri», per trarne l'oro necessario alla loro politica. Poiché la strada di Ouargla era nelle mani degli Ibaditi, nemici dei Fatimidi, essi si impadronirono di quella che da Sigilmassa conduceva ad Andaghush e al Nigir. Un grande commercio caravaniero fondato sullo scambio sale-oro fu favorito dai Fatimidi. Questo traffico era organizzato meglio sulla strada di Sigilmassa che su quella di Ouargla (21). Per un secolo e mezzo il commercio interafricano rimaneva interno all'Africa e non invade l'Europa, poiché i partners erano i domini musulmani del Maghreb e il mondo «nero». In seguito i mercanti europei saranno attirati da questo traffico di oro e si reheranno nei punti di affluenza dei grandi itinerari delle carovane alla ricerca di questa preziosa mercanzia. Questi scambi tesero a poco a poco a favorire l'estremo Ovest africano a spese dell'Est ifrikiyano e sahariano.

Anche in Medio Oriente, il Califfo fatimide fu l'iniziatore dello spostamento verso est dei grandi itinerari commerciali dal Golfo Persico verso il Mar Rosso e l'Egitto. I Fatimidi intrapresero una vera e propria guerra economica contro gli Abbasidi. Rinforzarono le loro basi di Aden e Aydhab e imposero la loro sovranità allo Yemen e all'Hejaz. Alcuni missionari ismailiti attivi sulla costa occidentale dell'India e del Deccan aiutarono i commercianti egiziani. Le rotte dell'estremo Oriente che convergevano verso Baghdād abbandonarono a poco a poco questa città per il Cairo e soprattutto per Alessandria che divenne allora «il porto dei due mondi». Secondo 'Abbās Hamdani (22) sarebbe stata la perdita del Maghreb e della Sicilia a spingere i Fatimidi a rivoltarsi contro gli Abbasidi. La perdita del loro potere in Occidente avrebbe generato, come per un fenomeno di compensazione, la loro preponderanza

(12) Cfr. A. Hamdani, *Some considerations on the Fatimid caliphate as a mediterranean power in AA.VV., Atti del Terzo Congresso di Studi Arabi e Islamici*, Ravello 1966, Istituto Universitario Orientale, Napoli 1967, pagg. 385-396.

(13) Cfr. H. Sayadi, *Al-Mahdiya des origines à la conquête normande*, tesi di laurea svolta sotto la mia direzione alla Facoltà di lettere di Tunisi, 1974.

(14) Cfr. G. Wiet, *Cairo*, 1964.

(15) Sui problemi relativi alla data di fondazione della città cfr. H. Sayadi, *op. cit.*, pagg. 12-14.

(16) A. Lezine, *Mahdiya*, S.T.D., 1968, pag. 8.

(17) Cfr. F. Dachraoui, *L'Ifrikiya sous la dynastie des Fatimides in AA.VV., Histoire de la Tunisie au Moyen âge*, S.T.D., pagg. 206-254.

(18) Cfr. R. Letourneau, *Fès avant le Protectorat*, Casablanca 1949.

(19) Cfr. P.L. Cambuzat, *op. cit.*, vol. 1, pag. 192.

(20) *Ibidem*, pag. 210.

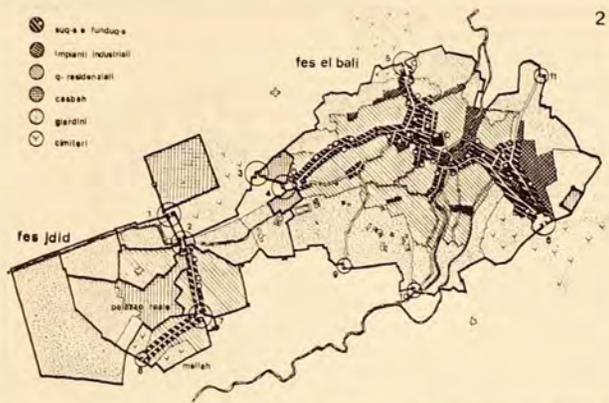
(21) Cfr. J. Devisse, *op. cit.*, pagg. 53-54.

(22) Cfr. A. Hamdani, *op. cit.*, pag. 394.



Fes (Marocco): 1. veduta del tessuto della medina; 2. schema plani-

nella configurazione del tessuto urbano dei quartieri residenziali, dove le case voltano sistematicamente le spalle alla strada per aprirsi solo su vicoli ciechi, lunghi e ramificati come il ramo di un albero, e forniti di un unico punto di accesso, chiuso pure da una porta. E soprattutto, ma sarebbe meglio dire innanzi tutto, nella casa, isolata all'esterno dai muri ciechi delle case vicine, allontanata dalla strada da complessi e tortuosi meccanismi di ingresso, aperta solo verso il centro, sulla corte, per escludere e proteggersi da tutto ciò che non appartiene all'unità familiare. Così, in ogni punto della città ci si trova all'interno di un sistema definito di relazioni, all'interno di un recinto, da cui non si esce che per entrare in un altro (4). E questo sistema si riproduce anche in quello che dovrebbe essere lo spazio aperto per eccellenza: in quella breccia rappresentata dai percorsi principali che si insinuano con la sua trama lineare di mercati e di fondaci dalle porte fino al cuore della città. Vie di accesso e di attraversamento, prolungamento all'interno delle mura del territorio esterno, spazio aperto e concesso ai non cittadini, a cui offre alloggio e cibo oltre a tutte le possibilità di scambio e di servizio, anche la trama lineare dei *sūq-s* lungo i percor-



metrico che evidenzia l'autonomia dei nuclei costituenti la struttura urbana; 3, l'interno di un sūq; 4, planimetria del centro della medina con l'indi-

viduazione delle specializzazioni merceologiche dei sūq-s; 5, 6, vedute di due fundūq-s.

si principali si presenta come una serie di segmenti separati, spesso chiusi da porte e comunque fortemente individualizzati. Ogni sūq è infatti un segmento di percorso lineare specializzato nell'offerta di una particolare e identica merce, o servizio, o attività, moltiplicata per un certo numero di cellule disposte in serie ai lati del percorso.

Dietro il lineare dei sūq-s si aprono poi altri recinti: i fundūq-s, o caravanserragli (chiamati altrove khans), in cui le cellule si organizzano intorno ad un cortile centrale, su due o più piani a ballatoio; qui erano custodite le merci in attesa di essere vendute, alloggiavano i mercanti e gli stranieri e, in certi giorni, si svolgeva la vendita all'incanto di determinate merci (5).

La stessa logica che contrappone gli organismi a matrice lineare, come i sūq-s, a quelli a corte centrale, come i fundūq-s, distribuisce anche la localizzazione di mercati e fondaci lungo i percorsi: una logica basata su una gerarchia di giudizi di valore che tende a respingere verso l'esterno ciò che ha minor prezzo e a rinchiodare all'interno tutto ciò che può assumere un valore — materiale o simbolico — maggiore (6). Dalle porte verso il centro della medina, nel susseguirsi dei segmenti, le merci offerte perdono progressiva-

mente il loro carattere rurale e naturale, trasformandosi e arricchendosi via via fino ai più preziosi sūq-s centrali. Il tessuto urbano che si addensa avvicinandosi al centro, la trama dei sūq-s che si complica, la topografia stessa, rafforzano la percezione dell'accesso al cuore della città come una lunga discesa lungo le pareti di un imbuto (7), una penetrazione graduale e condizionata, che può in ogni momento essere concessa o rifiutata.

Il primo segmento di città all'interno delle mura è ancora un prolungamento del territorio: una fascia di orti, giardini e cimiteri separa le mura dalle prime abitazioni, mentre in corrispondenza delle porte si concentrano tutti gli scambi diretti col territorio. A tal punto che ogni porta «parla» del territorio su cui apre: dalla qualità degli scambi e delle attività che vi si svolgono si possono leggere le relazioni che legavano la città alle diverse regioni geografiche che la alimentavano. Così i prodotti agricoli e le materie prime di ogni regione entravano in città per porte diverse (le olive e il legno del Rif alla Porta nord, gli ortaggi e il grano delle pianure atlantiche da ovest, datteri e lana da est), presso le quali trovavano (e trovano ancora) i principali mercati, insieme a tutti i servizi legati ai

tipi diversi di clientela extraurbana. All'altro estremo del percorso, nel cuore più interno della città, si trovano invece le merci che vengono da più lontano e che in questo lungo viaggio hanno acquistato valore e prezzo: spezie, incenso, profumi, ma soprattutto, a Fes, tessuti: nella Kissariya posta in mezzo ai due santuari più sacri della città, sono venduti tutti i più preziosi tessuti importati, dai panni inglesi alle sete orientali, per procurarsi i quali i mercanti di Fes avevano filiali e agenti in ogni parte del mondo (8). E una collana di raffinati fondaci, la cui architettura risale al Quattordicesimo secolo, accoglievano e proteggevano il vicino merci e mercanti stranieri. In prossimità del centro, rappresentato dalla Kissariya, dalla Grande Moschea Kairawin e dalla Tomba-santuario del fondatore delle città, Moulay Idriss, i percorsi fino ad allora lineari si complicano e si trasformano in una fitta rete di sūq-s incrociati o paralleli, in cui le cellule si allineano su stretti passaggi coperti o si aprono su piazzette intercomunicanti, in un apparente disordine e in una reale confusione di persone, animali e oggetti. L'ordine però c'è, ed è quello che organizza in una gerarchia rigorosa mercati e fondaci intorno ai due santuari a

seconda del valore attribuito alle varie attività commerciali e artigianali.

Intorno al nucleo centrale di merci rare importate, si dispongono i sūq-s dove sono lavorati e venduti i manufatti prodotti nella medina stessa e oggetto di esportazione: pantofole di cuoio e cinture ricamate, vasellame d'argento e di rame, tessuti di lana, ceramica, legno dipinto e lavorato. L'attività artigianale che si svolge qui è però solo la parte emergente (e la sola accessibile) di un processo di lavorazione e di trasformazione che si svolge soprattutto altrove: l'artigiano che cuce e vende le babucce di cuoio che rappresentavano fino alla fine del secolo scorso la più importante merce d'esportazione di Fes (8), non è che l'ultimo anello di una catena produttiva che cominciava con l'ingresso in città degli animali vivi (e ora delle pelli grezze) e che la coinvolge interamente: a volte incrociandosi e sovrapponendosi ai percorsi commerciali, soprattutto nei fundūq-s dove si vendono all'incanto i prodotti semi-lavorati, a volte allontanandosene, per trovare vicino all'acqua, strumento e forza motrice, delle aree specifiche di lavorazione (in particolare le conerie). Ogni settore artigianale è nettamente separato dagli altri, nel se-

## NELL'AREA ISLAMICA

nel bacino orientale del Mediterraneo. Questa seconda fase segna quindi l'apogeo della dominazione musulmana. Sulla terra e sul mare essa ha non soltanto acquisito la sua maggiore estensione, ma ha anche provato la sua vitalità creando numerose città alcune delle quali furono perfino delle capitali. Malgrado la supremazia delle flotte musulmane, il processo di spostamento sulle coste dell'urbanizzazione si concluse solo nella fase successiva, quella che sancirà proprio il regresso dell'Islam di fronte all'Europa.

### 3. La mediterraneizzazione del mondo musulmano dopo il 1050

Dopo la metà dell'Undicesimo secolo il regresso dell'Islam è già realizzato, dalla Spagna al Levante passando per la Sicilia. Ma l'offensiva europea non mirava soltanto a conquistare o a riconquistare i territori; essa era essenzialmente commerciale. Il confronto, rapidamente preparato e voluto dai commercianti, aveva come scopo l'instaurazione e il dominio degli scambi con un mondo musulmano ormai disarticolato o meglio, balcanizzato. Le città musulmane del litorale che assumono in quel momento importanza non sono più, come nella seconda fase, i simboli dell'avanzata trionfante dell'Islam verso il mare, ma, al contrario, già «scali», centri che portano in sé i segni della dipendenza dall'Occidente.

Nel Maghreb, dopo il declino di Kairouan, si assiste ad un trasferimento delle capitali politiche verso il mare, contemporaneamente a una depolarizzazione del commercio. Così gli Zeridi abbandonarono Mansūri per Mahdia a partire dal 445/1053 e vi restarono fino alla presa della città da parte dei Normanni nel 543/1148 (23). Più a ovest, gli Hammadidi abbandonarono la Qal'a per Bougie (24). Ancora più a ovest, alla fine dell'Undicesimo secolo, l'almoravide Mūsuf Ibn Tashfin fondò Tāgrārt — l'«accampamento» —, cioè l'attuale Tlemcen (25). Questa città, che è il secondo insediamento nello stesso luogo dopo la Tlemcen-Agadir della fine dell'Ottavo secolo, comunicava col mare attraverso il suo avan-porto di Hunain. Altri due porti sembrano aver avuto la stessa attività, si tratta di Orano e di Ceuta. Tutta l'attività dell'entroterra rifluisce verso la costa e nessuno dei dinasti maghrebini domina più il territorio che è ormai tornato alla vita beduina e alla turbolenza delle tribù (26). Private del retroterra, queste città diventano semplici intermediari. Il commercio è ormai controllato dagli Occidentali, soprattutto dai Genovesi e dai Pisani. La pirateria diventa una componente importante delle loro risorse ma, nello stesso tempo, essa contribuisce al declino dei piccoli porti algerini di Djidjelle e Marsā-ad-dadjād. Soltanto Bougie e Tunisi (27) approfittano di questa nuova situazione, mentre sull'Atlantico l'espansione almohade ha provocato lo sviluppo del porto di Salé e il risveglio di tutto il litorale occidentale.

L'accentramento sulle coste dell'attività urbana e il concomitante dominio europeo trovano la loro espressione più completa nel Levante. Alla conclusione della prima Crociata una stretta fascia costiera in Siria-Palestina fu occupata dai Franchi e la nota partecipazione degli Italiani assicurò loro il dominio di tutti i porti da Antiochia al nord fino ad Ascalona e Cesarea al sud. L'Egitto e Bisanzio non sfuggirono a questa dominazione né a questa presenza: gli Europei erano dappertutto o quasi, a partire dal Dodicesimo secolo. I Genovesi erano presenti ad Antiochia, Arsūf, S. Giovanni d'Acri, Cesarea, Gerusalemme, Giaffa, Tortosa, Giblet, Tripoli, Beirut e Saida. I Pisani avevano dei privilegi a Giaffa, Laodicea, Antiochia e Tripoli, mentre i Veneziani ad Haifa, Saida, Acra e Tiro. Gli Amalfitani e in seguito i Veneziani furono i primi ad essere presenti nei porti egiziani e bizantini (28). Il Mediterraneo era ormai un «lago latino».

Queste profonde trasformazioni si accompagnarono a cambiamenti dei grandi itinerari commerciali tanto in Occidente che in Oriente. Così il Marocco si viluppa particolarmente nelle epoche almoravide e almohade. Il Paese in quel momento si è arricchito di industrie di lusso paragonabili a quelle che l'Ifrikiya aveva conosciuto tempo prima. Sigilmassa e Aghmāt intrattenevano relazioni regolari col Sud. Fes e Tlemcen prosperavano a loro volta grazie al commercio caravaniero. Le strade, nell'epoca almoravide, partivano dal Sud del Marocco. Anche la strada costiera fino ad Ulil era frequentata, mentre ad est la strada per Waddān, Zāla, Awdjila e Zawila veniva progressivamente abbandonata in favore di quella di Ouargla e dell'Egitto. Allo stesso modo, la strada che portava al Niger attraverso Tadmekka e Tripoli era trascurata in favore di due itinerari che partivano entrambi da Ouargla e che andavano uno attraverso la Kastiliya, la Qal'a, fino a Tlemcen, e l'altra attraverso M'Sila fino a Bougie. Una strada collegava Sigilmassa a Tlemcen e ai porti situati a est della Moulouya. Attirati da questo commercio gli Spagnoli avevano potenziato i porti della costa algerina. Secondo al-Idrisi, l'oro africano penetrò in Spagna e nel mondo cristiano alla metà del Dodicesimo secolo.

(23) Cfr. H. Sayadi, *op. cit.*, pagg. 45-49.

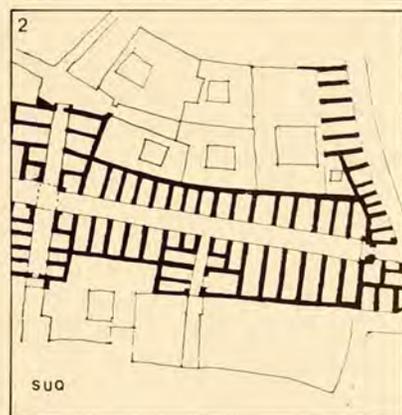
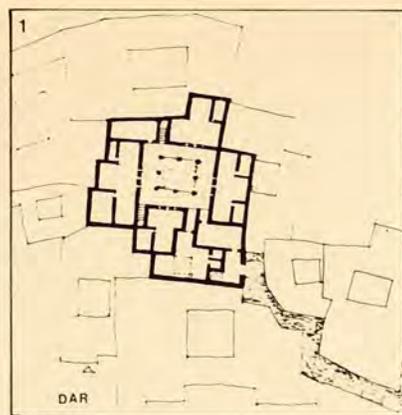
(24) Cfr. M.S. Baizig, *Bougie sous les Hafsidés*, tesi di laurea svolta sotto la mia direzione alla Facoltà di lettere di Tunisi, 1978.

(25) Cfr. A. Bel, J. Berque, *De l'Euphrate à l'Atlas*. 1. *Espaces et moments*, Sindbad 1978, pag. 89 e segg.

(26) *Ibidem*, pagg. 56-57. Non intendiamo risollevarne la controversia a proposito delle conseguenze dell'arrivo degli Hylaliani. I cambiamenti economici sono stati oggetto di studio le cui conclusioni ci sono sembrate interessanti: si tratta di S.D. Goitein, *Medieval Tunisia. The Hub of the Mediterranean in AA.VV., Studies in Islamic History and Institutions*, Leyda 1966, pagg. 308-328; M. Brett, *Ifriqiya as a Market for Saharian Trade from the Tenth to the Twelfth Century in Journal of African History*, a. X, n. 3, 1969, pagg. 347-364.

(27) Cfr. A. Daoulatti, *Tunis sous les Hafsidés*, Institut National d'Archéologie ed d'Art, Tunisi 1976, pag. 59 e segg.

(28) Cfr. J. Praver, *Histoire du Royaume Latin de Jerusalem*, Parigi 1970.

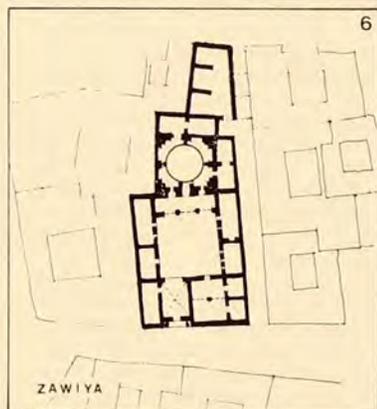
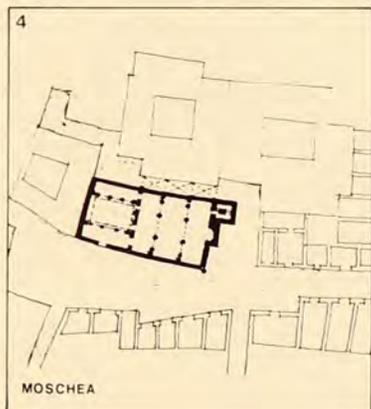
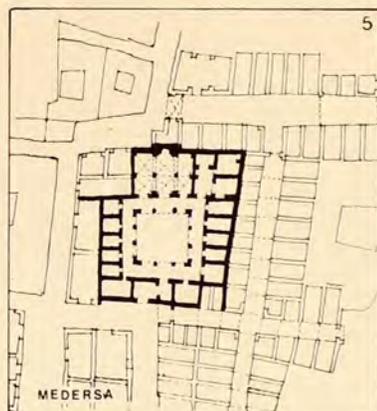
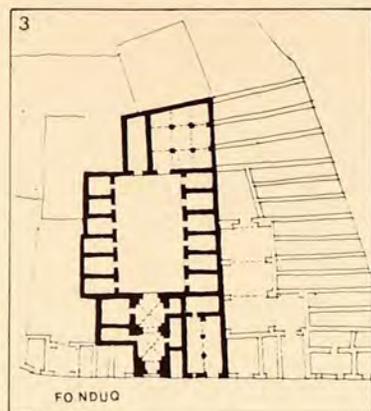


I tipi edilizi fondamentali della città islamica: 1. dār (unità abitativa); 2. sūq (percorso lineare sul

mercato che collega i percorsi provenienti da nord e da ovest con la riva del fiume e i suoi ponti. E là dove le attività sono attualmente confuse o trasformate — soprattutto per la recente proliferazione di alcuni settori a causa del turismo — la toponimia conserva il nome dell'attività a cui ogni segmento era dedicato.

Infine in un terzo cerchio che assume già la forma lineare e tentacolare dei percorsi provenienti dalle porte, si trovano i mercati destinati al rifornimento e al servizio dei cittadini: grandi mercati alimentari soprattutto, ma anche piccoli segmenti di percorso su cui si allineano le botteghe dei sarti, dei merciai, o quelle dei barbieri, o degli stagnini: ognuno dei mille mestieri indispensabili ad una popolazione urbana pre-industriale che è stata raramente inferiore ai 100.000 abitanti, trova in questa parte del tessuto urbano la sua precisa collocazione.

Organizzazione gerarchica e frammentazione in segmenti, valorizzazione dell'interno rispetto all'esterno ma apertura ai traffici col mondo intero: altri studi più approfonditi di questo (9) hanno rilevato la corrispondenza di questi valori — che si iscrivono spazialmente nella «forma» delle città — con la struttura della società islamica, in cui un



quale si affacciano botteghe commerciali in serie); 3. funduq (ospizio per viaggiatori e mercanti e fondaco per le merci); 4. moschea; 5. medersa (scuola religiosa con residenza per studenti); 6. zaouia (tomba-santuario di

un santo). 7. La gerarchia che caratterizza la morfologia della città islamica: planimetria della medina di Tunisi (al centro la Jāmi' (Grande Moschea)).

sistema originale di relazioni di parentela chiude ogni gruppo familiare e tribale su se stesso e un complicato sistema di relazioni associative e culturali tra gruppi e individui permette di superarne la chiusura. Resta ancora aperto, e tutto da approfondire, il problema di sapere fino a che punto questi valori, e l'organizzazione spaziale che ne deriva, facciano parte di un patrimonio comune a tutte le città pre-industriali (10) e come tali rappresentino anche il passato delle nostre città.

La configurazione spaziale delle città islamiche non è immediatamente leggibile a chi ne percorre le strade, che anzi nascondono sistematicamente gli spazi che si aprono dietro i loro muri senza facciate; anche la foto aerea, che pure rivela la densa trama cellulare caratteristica delle medine, non permette di cogliere l'articolazione logica tra le componenti del tessuto urbano: questo è possibile solo attraverso un rilievo sistematico e completo delle strutture edilizie, quale è stato fatto per Tunisi (1) e per Kairouan (2). Solo un taglio orizzontale di tutti i muri, recinti e barriere permette di proseguire nella nostra lettura là dove, a cielo aperto, tutto ciò che ci era sfuggito non si può più celare all'interno di chiusi recinti (3).

Così solo si rivela, anzi salta agli occhi, la differenza, o piuttosto l'opposizione radicale, tra il tessuto urbano residenziale e quello delle zone commerciali e «centrali»; l'opposizione è in realtà tutta riassunta in quella, strutturale e morfologica, tra la singola unità d'abitazione (dār) e il segmento di linea commerciale, il sūq; di evidente matrice «organica» e «nodale» la prima, in cui le cellule componenti — le stanze-appartamento — si sviluppano attorno ad un centro rap-

presentato dalla corte (oust ed-dār: cuore della casa); a sviluppo assiale e organizzazione «seriale» il secondo, le cui cellule — le singole botteghe (hanut) — aprono su un percorso lineare, su cui due lati si susseguono, ripetendosi sempre uguali. La stessa opposizione riappare poi nella modalità di aggregazione delle singole unità, che è poi quella della loro crescita: anche qui le case si raccolgono a grappolo, quasi per gemmazione, intorno ad un unico e tortuoso percorso di accesso, mentre i segmenti di sūq si innestano uno di seguito all'altro, si congiungono ad angolo retto e si ripetono in parallelo, determinando una trama di tipo ortogonale. L'opposizione, che è poi quella tra ciò che è aperto, percorribile, «esterno» (anche se può essere isolato e chiuso da porte) e quello che è interno, chiuso, protetto, è tale che non permette ai due tessuti di mescolarsi né di coesistere. L'associazione di casa e bottega in un solo organismo edilizio, così familiare alle nostre vecchie città, è qui inconcepibile, come pure la loro alternanza su uno stesso percorso. Quando i due tipi di tessuto vengono a trovarsi in contatto, lungo i percorsi o ai margini della zona centrale, lo fanno voltandosi sistematicamente le spalle, l'allineamento dei sūq-s formando una

barriera continua che nasconde le case, e queste aprendosi su percorsi secondari e vicoli interni che le allontanano spesso di decine di metri dal percorso principale con cui i loro muri sono invece a contatto.

Casa-corte e bottega-percorso, famiglia e attività commerciale e artigianale appartengono a due settori distinti di vita urbana, altrettanto separati e divisi che le sfere di attività dei due sessi. L'elemento di mediazione sembra essere fornito da un terzo organismo elementare e unitario, la moschea, che morfologicamente appartiene al tipo di «sala a colonne», preceduta da una corte e caratterizzata dalla presenza di una piccola abside orientata, il mihrab, che indica la direzione della Mecca verso cui va rivolta la preghiera. Di dimensioni estremamente variabili, secondo una precisa «gerarchia del sacro» che va dalla grande jāmi' al piccolo oratorio di quartiere (masjid), disseminate capillarmente in ogni parte del tessuto urbano (a Fes la distanza tra una moschea e l'altra è quella della portata della voce dei muezzin che si trasmettono l'appello alla preghiera lanciato dalla Grande moschea), la loro localizzazione sembra obbedire ad una logica più precisa che non quella di offrire ad ogni abitante della città un luogo vicino e

(1) Cfr. R. Letourneau, *Fès avant le protectorat*, Casablanca 1949.

(2) Da poco meno di 100.000 abitanti nel 1920 la città storica di Fes ne contiene oggi 270.000 (1976).

(3) *Croissant structural central* secondo la definizione elaborata dagli studi per lo Schema Directeur de Fès (1978).

(4) R. Berardi, *Espace et ville en pays d'islam*, in D. Chevallier e altri, *L'espace social de la ville arabe*, Maisonneuve, Parigi 1979.

(5) Cfr. R. Letourneau, *op. cit.*, e ASDUF, *Inventaire des Fondouqs de Fès*.

(6) R. Berardi, *op. cit.*

(7) L'immagine dell'imbuto è stata suggerita da un giovane abitante di Fes nel corso di una inchiesta svolta nel quadro degli studi per lo Schema Directeur.

(8) Cfr. R. Letourneau, *op. cit.*

(9) Per es. D. Chevallier, *op. cit.*

(10) È la tesi sostenuta da G. Sjöberg, *Le città dei padri*, Feltrinelli, Milano 1980.

## NELL'AREA ISLAMICA

lo. Nel Maghreb centrale, nuove strade anche se costantemente minacciate dalle incursioni delle tribù, collegavano le città algerine alla costa divenuta importantissima. Più a est nell'Ifrikiya, tutte le tappe che segnavano la strada tra Gabès e Tripoli erano disertate in seguito all'arrivo degli Hilaliani. Certo, la strada dall'Egitto alla Qal'a continua ad esistere (29) anche se è meno importante rispetto a quella marittima. Si effettua un trasferimento di strade verso il nord e verso la costa e così la strada dall'Egitto alla Qal'a viene abbandonata in favore di una strada più costiera in Algeria. In Medio Oriente i cambiamenti osservati nell'epoca precedente e che tendevano ad assicurare all'Egitto il ruolo che prima aveva Baghdād, si accentuano. In Asia, la rotta del Nord che si serviva del Volga e del Mar Caspio, fino all'Iran e a Baghdād, è abbandonata in favore di un itinerario in direzione del Mar Nero, dopo la distruzione del Regno Khazaro da parte dei Russi e l'avanzata dei Selgiuchidi. La rotta dell'Est non scompare, ma diventa meno proficua, e continua a rifornire il mercato siriano di prodotti persiani. La Siria diventa un'importante centro dopo l'eclissi dell'Iraq. Una strada passando da Baghdād, Raqqah e Aleppo, raggiungeva il mare ad Antiochia e Laodicea, mentre un'altra, partendo da Aleppo, seguiva la depressione siriana a Damasco passando per Hamāh e per Homs. Da queste città partivano numerose bretelle in direzione del mare. Damasco era un centro importante in cui si radunavano i prodotti giunti attraverso Raqqah, quelli dell'Egitto e dell'Arabia. A sud di Damasco non ci sono altri grandi centri sulla strada interna. Soltanto un'altra città ad ovest attirava i commercianti e i pellegrini musulmani e cristiani, Gerusalemme. Una delle conseguenze delle crociate è il trasferimento da nord a sud delle attività della costa levantina. Mentre i prodotti del commercio raggiungevano la costa attraverso i porti del Nord, cioè Tripoli, Laodicea, Saïda, le relazioni degli Stati musulmani d'Egitto e di Siria col Regno Franco di Gerusalemme li indusse a passare per i porti della Siria del Sud e della Palestina, che erano modestissimi nell'epoca precedente. I porti più importanti divennero allora S. Giovanni D'Acri, Tiro, Beirut, Haifa, Giaffa e Ascalona. Ma questo commercio non era molto redditizio perché i prodotti arrivavano nei vari porti dopo aver attraversato numerose barriere doganali. Infatti, l'insediamento dei Franchi nel Levante ha avuto come conseguenza l'afflusso degli Europei soprattutto in Egitto e nell'Asia Minore (30). Così, in tutti i Paesi musulmani che si affacciano sul Mediterraneo i commercianti europei arrivano, si stabiliscono e tentano di dominare i circuiti commerciali. Questa offensiva, più o meno massiccia secondo i Paesi, ha sempre avuto conseguenze similari. Ovunque i porti sono diventati i centri urbani essenziali, contemporaneamente punti di sbocco dei grandi itinerari carova-

nieri e punti di arrivo degli Europei. Del resto, la loro presenza si è tradotta dappertutto nella comparsa di nuovi quartieri chiamati *fundūq* (31), uno per nazione e generalmente situati vicino al porto. Nel Maghreb essi contribuiscono ad accentuare il carattere coloniale degli scambi Nord-Sud. Al sale, ai cavalli, a conchiglie usate come monete, ai datteri, alla chincaglieria e ai tessuti del Maghreb e dell'Egitto, offerti in cambio dell'oro dai carovanieri, vengono ad aggiungersi le stoffe europee che hanno anch'esse come scopo di «fare oro». In Medio Oriente gli stessi Europei offrono materie prime in cambio dei prodotti di lusso. In questa nuova configurazione geopolitica, alcuni porti si assicurano tuttavia la preminenza: è il caso in particolare di Bougie, Tunisi ed Alessandria. I mutamenti intervenuti nell'urbanizzazione dei consumi musulmani durante il Medioevo hanno avuto, come abbiamo visto, conseguenze apparentemente contraddittorie. Mentre i musulmani dominavano vastissimi spazi, essi fondavano le loro prime città in posti lontani dal mare, città-accampamento, che simboleggiavano soprattutto il passaggio tra il nomadismo e la vita cittadina. Fu solo dopo un tentativo talassocratico, effimero ma brillante, — già in netto regresso nel Decimo secolo — che i musulmani dominati si rifugiarono risolutamente lungo il litorale. Le città del Maghreb, fin dal 442/1050, sembravano prese in una morsa fra un entroterra ostile dominato da beduini indisciplinati e predatori e un mare non meno ostile, ma da cui poteva ancora venire la vita, perché se la guerra non aveva mai bloccato il commercio, il mare offriva, con la pirateria, nuove risorse. L'equilibrio fra la *hadhāra* e la vita beduina si era rotto. La città cessava di essere un polo d'attrazione per il nomade che sognava di stabilirvisi e di cambiare il suo modo di vita. Ovunque, nel Maghreb, il nomadismo sembrava aver riacquisito i suoi diritti. In Medio Oriente da una parte lo spostamento dei grandi itinerari commerciali dal Golfo Persico al Mar Rosso e dall'altra le crociate, sono all'origine di questo stesso fenomeno di «mediterraneizzazione» (32). Attraverso queste trasformazioni, due costanti permangono: da un lato l'esistenza di città dai nuclei urbani complessi, dall'altro le stesse incidenze dell'attività commerciale nella topografia, gli stessi monumenti dedicati al commercio. Da ovest a est numerosi città sono polinucleari: — Fes: costituita da due città fondate a venti anni di distanza (33); — Tlemcen: costituita da tre fondazioni successive: l'Agadir dell'Ottavo secolo, la Targrāt della fine dell'Undicesimo secolo, e Al-Mansūra della fine del Tredicesimo secolo; — Kairouan: prima capitale del Maghreb e dell'Ifrikiya, circondata da tre residenze principesche: Al-Abbāsīya, Raqqāda e Sabra-al-Mansūriya; — il Cairo: città accampamento fonda-

ta nel 21/641; la prima città era chiamata Fustāt; la residenza dei governatori abbasidi, ancora una città-accampamento, al-Askar; a nord di quest'ultima al-Qatā'i, fondata da Ibn Tulun e infine al-Qahira, la «Vittoriosa», città fatimide creata dopo la conquista dell'Egitto da parte di al-Mu'izz nel 363/973.

Lo spazio commerciale della città è dovunque lo stesso: il modello urbano messo in evidenza a Tunisi mi è sembrato simile a quello di molte altre città del mondo arabo-musulmano, come Fes, Aleppo, Damasco, il Cairo, Sfax, Soussse... (34). Intorno alla Moschea principale si stringono le bottegucce che si suddividono in *sūq* specializzati. Un po' più lontano, si alternano i *khans*, i *fundūq*, i *medersas*, le moschee. Alle porte della città, a volte perfino *extra muros*, l'edificio fondamentale è il *fundūq*, dal greco *pandoxen* o *khan* o *karvanseral* (in Iran). Di fianco al *fundūq*, uno spazio è previsto per accogliere le carovane: è il *mirbad*. In effetti è alle porte della città che si controlla l'ingresso delle merci: si tratta di un sistema di selezione e di ricevimento, di salvaguardia del mercante contro i pericoli della città, e di precauzione, da parte della città, nei confronti dello straniero (35).

Le città del mondo arabo-musulmano non presentano tuttavia un volto completamente uniforme. Questi punti comuni che abbiamo appena esaminato ci permettono di comprendere meglio le loro diversità e le loro ricchezze da un capo all'altro del Dār al Islām. Ma, riguardo ai rapporti della città col mare, ci è sembrato più giusto considerare il movimento di urbanizzazione del mondo arabo-musulmano nella sua totalità, dall'«estremo Occidente» fino all'Oriente. Il mercante faceva il commercio di città in città e queste città costituivano l'«ossatura materiale» del mondo musulmano.

(29) Cfr. Cl. Vanacker, *op. cit.*, pagg. 669-670.

(30) Cfr. M.E. Bautier, *Points de vue sur les relations économiques des Occidentaux au Moyen âge* in AA.VV., *Sociétés et Compagnie de Commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Atti dell'VIII Colloquio International d'Histoire maritime, Beirut 1966, S.E.V.P.E.N. 1970, pagg. 263-331.

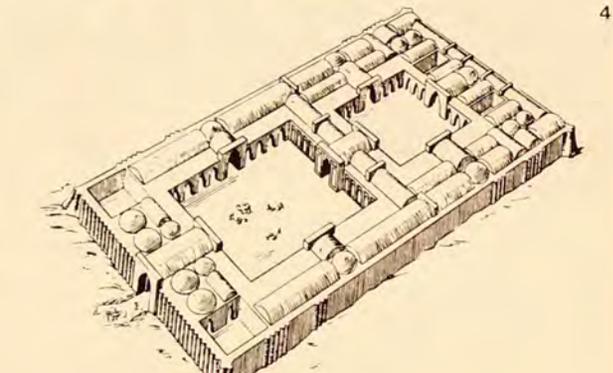
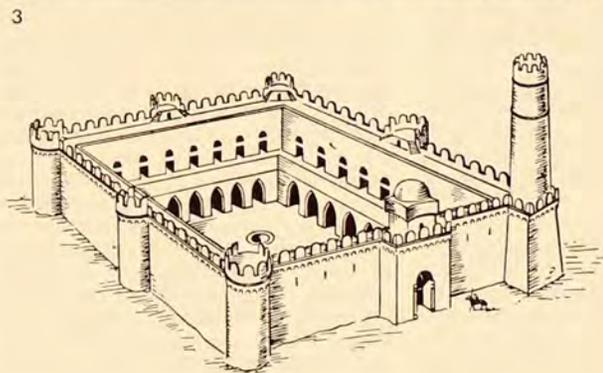
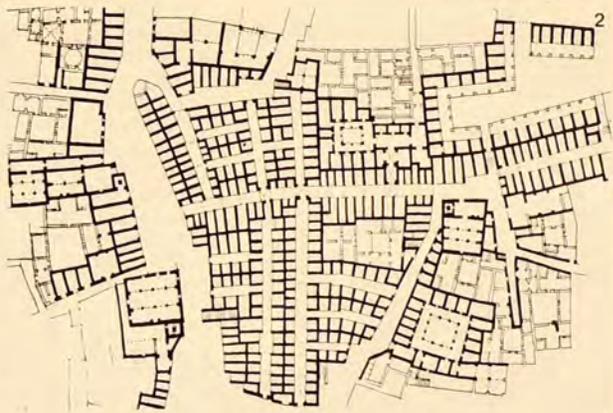
(31) Cfr. A. Sayous, *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XIIe siècle jusqu'à fin du XVe siècle*, Parigi 1929 e J. Caille, *Les Marseillais à Ceuta au XIIIe siècle* in AA.VV., *Mélanges d'Histoire et d'Archéologie de l'Occident Musulman*, Algeri 1957.

(32) Cfr. J.C. Garcin, *La méditerranéisation de l'Empire Mamluk sous les Sultans Bahrides* in *Rivista di Studi Orientali*, vol. XLVIII fasc. I-IV, 1973-74, pagg. 109-116. Per il periodo che ci interessa, l'Egitto e la Siria costituiscono due regioni a parte e non formano quella specie di fertile mezzaluna di cui parla l'A. Tuttavia i porti egiziani (Alessandria in particolare) e quelli della costa sirio-palestinese sembrano già concentrare il grosso delle attività economiche.

(33) Cfr. la scheda di documentazione di Paola Jerovic Donati che accompagna questo articolo.

(34) R. Berardi, *Espace et ville en pays d'Islam* in D. Chevallier e altri, *L'espace social de la ville arabe*, Maisonneuve, Parigi 1979.

(35) *Ibidem*.



Campioni morfologici della città islamica analizzati nel tessuto di Kairouan (Tunisia): 1. un isolato fuori porta composto quasi interamente di funduq-s; 2. la trama ortogonale dei sūq-s nella zona centrale (in tratteggio le parti coperte). Elementi tipologici destinati al ricovero lungo gli itinerari di lun-

go corso: 3. Sousse (Tunisia): ricostruzione assonometrica del ribat (convento fortificato), IX sec.; 4. ricostruzione assonometrica di un khān (caravanserraglio: edificio cellulare a corte per il ricovero di uomini, animali e mercanzie).

accessibile per le devozioni quotidiane. Moschee importanti o santuari si trovano subito all'interno delle mura in corrispondenza delle porte; a Fes, in cui i quartieri hanno ancora una realtà fisica leggibile, le moschee segnano, sui percorsi principali, il limite tra due quartieri, di cui sembrano controllare e proteggere le porte; dovunque un percorso secondario residenziale si innesta nella trama dei sūq-s si trova una moschea, e piccoli oratori, spesso al primo piano, a ponte su un percorso secondario, segnano l'ingresso di una ramificazione importante del tessuto residenziale. Le moschee sembrano localizzate dovunque esiste una soluzione di continuità del tessuto urbano, segnano il passaggio da un tipo di tessuto ad un altro, da un livello gerarchico a quello successivo. Rappresentano, con la funzione di mediazione e probabilmente di protezione simbolica di una «soglia», i nodi che uniscono tra loro tutti i segmenti di cui è fatta la città.

Al più alto livello della gerarchia c'è però la relazione che lega la moschea ai sūq-s: l'associazione privilegiata tra attività commerciali e luogo di culto, rappresentata dalla presenza della Grande moschea, la *Jāmi'-al-Kabir*, nel cuore della trama più fitta e più densa dei mercati. Questa presenza è giustificata da relazioni economiche, la moschea essendo proprietaria dei fondi di molte botteghe da cui trae i mezzi

necessari alla sua gestione; da legami giuridico-religiosi, anche, la moschea offrendo la disponibilità di letterati e giuristi capaci di redigere e garantire un contratto. In ogni modo l'interdipendenza tra l'attività più individualista della città islamica — comprare, vendere, fare affari — e quella più universale e comunitaria — recitare insieme il credo comune — si traduce ancora una volta in termini spaziali con una sistematicità e organicità che hanno pochi equivalenti nelle nostre città medievali, in cui pure simili relazioni dovevano esistere. A Tunisi, come a Damasco o a Fes, Grande moschea e sūq-s sono saldati assieme da uno stesso tessuto, quasi fossero realmente «cresciuti insieme». E a Kairouan, dove la Grande moschea, residuo prestigioso della città capitale scomparsa nel Tredicesimo secolo (4), è del tutto eccentrica rispetto alla città attuale, la *jāmi'* dei sūq-s centrali è addirittura costruita al primo piano, sopra la fitta e compatta rete dei sūq-s che ne formano il basamento. Dovunque, alla trama spezzata, cellulare e individuale dei sūq-s, all'oscurità e alla confusione dei suoi stretti percorsi coperti, si oppone la sterminata moltiplicazione prospettica delle navate della Moschea, la tranquillità e la luce del suo grande cortile, intravisto e accessibile dalle porte innumerevoli che interrompono la sequenza oscura delle botteghe. Le altre strutture edilizie che com-

pletano la zona centrale della città islamica o ne animano le zone periferiche, in particolare le porte, combinano in organismi complessi, spesso multipli e di vaste dimensioni, gli elementi morfologici delle unità elementari: la casa, il sūq, la moschea. Cellule dimensionalmente e morfologicamente simili a quelle dei sūq-s, ma allineate intorno ad una corte, costituiscono i *funduq*-s: qui la cellula può servire da alloggio temporaneo e individuale, o semplicemente come magazzino, e la corte, spazio centrale di attività comuni, si apre direttamente sulla strada attraverso un largo androne. Benché chiuso e recintato come una casa, il *funduq* partecipa ancora, per morfologia e localizzazione alla zona «aperta» e percorribile della città. A Kairouan si è conservato, fuori porta, un intero isolato di *funduq*-s, ostelli stalle e depositi (in cui non manca la moschea), che forma quasi un segmento autonomo di tessuto urbano, specializzato e riservato a coloro che alla città non appartengono, ai mercanti e alle loro merci, ai viaggiatori, a tutti gli individui isolati (fra cui i mendicanti e le prostitute) che non hanno una struttura parentale e familiare disposta ad accoglierli entro le mura di una casa. L'associazione di una corte centrale, di cellule individuali e di una «sala a colonne» absidata, compone la *medersa*, scuola religiosa e residenza per studenti, mentre l'aggiunta di una sala absi-

data (spesso sormontata da una cupola) ad una casa-corte forma il tipo più semplice di *zaouia* o tombasantuario di un Santo, in cui spesso continuano ad abitare i suoi discendenti o in cui alloggiavano i pellegrini della sua confraternita.

*Funduq*-s, *medersa*-s, *zaouia*-s, rappresentano altrettanti organismi edilizi che accolgono varie forme e vari livelli di associazione tra individui — funzionale ad una determinata attività o scopo — al di fuori della rete delle relazioni parentali che hanno nella casa la loro unica sede: associazione intermedia e necessaria, in una città che ignora ogni tipo di edifici per attività «pubbliche» specializzate, tra il livello individualista e concorrenziale del sūq e quello universale e comunitario della moschea.

Paola Jervis Donati

(1) Dall'Atelier d'Urbanisme de l'Association pour la Sauvegarde de la Medina, Tunisi 1967-70.

(2) Cfr. P. Donati, P. Jervis, *Introduction à l'étude morphologique d'une ville maghrébine*, Atti del II congresso ICOSMOS, Parigi 1970.

(3) R. Berardi, *op. cit.*

(4) Dove, secondo le testimonianze di Al-Bakri, i sūq-s si prolungavano per quasi quattro chilometri da una parte e dall'altra della Grande moschea.

Pierre Jeannin

# L'INTRAPRESA BORGHESE ARMA LE CITTÀ DELL'HANSA

Il termine Hansa tedesca (*Hansa Theutonorum*) è documentato per la prima volta alla metà del Quattordicesimo secolo per indicare un'entità: la comunità di tutti quei commercianti che godevano di particolari privilegi in certi Paesi esterni all'Impero, in special modo in quelli in cui avevano un'agenzia commerciale: a Novgorod, a Bergen, a Londra, a Bruges. Quasi contemporaneamente le città di cui questi commercianti sono cittadini («borghesi») si definiscono città anseatiche. Ma i primi sviluppi della comunità anseatica sono ben più antichi di quanto non lo sia lo stabilirsi di una denominazione conservata nella storia dalla fine del Medioevo. La sua genesi fin dal Dodicesimo secolo unisce strettamente due aspetti: l'espansione commerciale a lungo raggio dei commercianti tedeschi nell'Europa del Nord e l'organizzazione di una rete urbana nei territori ad est dell'Elba.

Questo duplice movimento si colloca nella dinamica, già sviluppata nell'Undicesimo secolo, del mondo feudale postcarolingio: crescita demografica, estensione delle bonifiche, migrazioni verso le terre libere e, contemporaneamente, notevole sviluppo del grande commercio, rinnovamento di città antiche e fondazione di numerose città nuove. Questi fenomeni, mentre assumono grande importanza a ovest, fra la Senna e la Mosa, raggiungono anche le zone dell'Impero situate a est del Reno. Lo sviluppo economico della Fiandra si caratterizza sia per gli importanti progressi nell'agricoltura, sia per lo sviluppo dell'industria tessile. I tessuti

fiamminghi costituiscono l'articolo più importante del commercio della nascente Hansa: i tessuti di Ypres sono venduti a Novgorod già verso il 1130, epoca in cui le rive del Baltico non sono ancora popolate dai Tedeschi. Questi scambi, che appartengono alla preistoria dell'Hansa, delineano già l'asse principale su cui si baserà la prosperità del sistema anseatico al suo apogeo; quest'asse è teso tra le regioni più ricche e più fortemente urbanizzate dell'Europa nordoccidentale, con le loro industrie la cui importanza non ha equivalenti a nord delle Alpi, e gli immensi territori estesi a Nord e a Nord-est del continente, poco popolati, le cui economie abbastanza primitive possono produrre eccedenze di prodotti greggi. Prima ancora che l'Hansa emerga come una costellazione di città, la Fiandra costituisce il polo esterno da cui vengono gli impulsi decisivi per il commercio e per lo sviluppo della rete urbana attraverso la grande pianura, dal Mare del Nord fino all'entroterra del Golfo di Finlandia.

La stessa articolazione si registra contemporaneamente nella regione renano-westfalica. Colonia, antica metropoli romana, conosce un rinnovamento urbano precoce e vigoroso; attraverso aspri conflitti con l'arcivescovo, il movimento comunale conquista progressivamente l'autonomia municipale fin dall'inizio del Dodicesimo secolo. La gilda dei mercanti svolge un ruolo capitale in queste lotte. Il commercio di Colonia si sviluppa, con quello dei Paesi Bassi, in direzione dell'Inghilterra e, a Londra, alla metà del Dodicesimo secolo, ci sono mercanti di Colonia in possesso di una residenza privilegiata. La penetrazione commerciale della città renana si esercita anche verso Nord e Nord-est, in un territorio continentale dove le numerose nuove città della Westfalia e della Bassa Sassonia hanno abitanti attivissimi nelle carovane del grande traffico itinerante. Il concetto di Hansa, nell'uso abituale della storiografia, evoca immagini di vita marinara, richiamate dal fatto che fin dal Dodicesimo secolo le città marinare saranno in primo piano nei rapporti della comunità anseatica coi suoi partners stranieri. Questa tendenza non deve però far perdere di vista il notevole ruolo, nelle strutture dell'Hansa, di città come Dortmund, Münster, Hildesheim, Goslar, Brunswick, Magdebourg, che hanno uno sviluppo anteriore alla fondazione di città tedesche sulla riva del Baltico. Rifarsi a questa cronologia non è pignoleria: si tratta di un processo storico che bisogna capire fin dalle sue origini. L'Hansa, che non è mai stata una lega generale duratura e neppure una confederazione ben definita, non ha una data di nascita. Si costituisce come un'entità dai contorni imprecisati, via via che aumenta il movimento di urbanizzazione del Nord dell'Impero e poi al di là dell'Elba verso Est. Per comodità possiamo distinguere nelle forze motrici un aspetto generale da un

lato, la crescita a livello europeo, e dall'altro un aspetto più localizzato: l'elemento tedesco svolge nello sviluppo delle città un ruolo che non si può separare dalle altre forme che prende la spinta tedesca verso Est. Questa penetrazione si esplica anche mediante conquiste, tramite una colonizzazione rurale; e alla fine ne consegue un'assimilazione degli Slavi occidentali, poiché la Polonia, situata a est di questi, subisce una penetrazione solo parziale.

La specificità dell'onda anseatica, in questo flusso complesso, si chiarisce se si considerano le variazioni del concetto di Hansa. Si chiamava *hansa*, nei Paesi Bassi, un gruppo di mercanti di una o più città che praticavano insieme il commercio in un Paese o in una città straniera. Questa ansa era insomma una gilda, una confraternita. A Londra, per esempio, all'inizio del Tredicesimo secolo, c'era un'ansa fiamminga. Fu nel 1266 che, nei privilegi concessi dal Re d'Inghilterra ai mercanti di Amburgo e di Lubecca, il termine ansa serve a definire collettivamente i beneficiari. Il passaggio dal nome comune al nome proprio è doppiamente significativo. L'Hansa, come le anse, ha inizialmente e conserva fondamentalmente il carattere di una comunità di commercianti, che lavorano individualmente, pur essendo solidali fra loro, dal momento che hanno ricevuto, nel o nei Paesi stranieri in cui gli affari li conducono, alcuni privilegi statuari. Al centro di tutta la vita e di tutte le istituzioni anseatiche c'è sempre il commercio di scala internazionale. Il secondo punto significativo è che questa struttura prende forma in uno spazio specifico, quello in cui i commercianti tedeschi stabiliscono il loro predominio sul traffico del Baltico e del Mare del Nord.

La fondazione di Lubecca, definitiva nel 1159, rappresenta a questo proposito un punto di riferimento importantissimo. A partire da questo momento, per i commerci della bassa Germania si apre e si allarga abbastanza rapidamente un accesso a tutta la zona baltica. Fin dall'epoca carolingia i mercanti itineranti che venivano dall'Ovest frequentavano alcuni empori scandinavi e slavi di cui l'archeologia ha scoperto la funzione protourbana sul circuito del Baltico, specialmente alle foci dell'Oder e della Vistola. Il grande centro di attività marittima che attirava i navigatori delle coste nordiche era Gotland, l'isola che al tempo dei Vichinghi costituiva una specie di piattaforma tra l'Est e l'Ovest. I contadini gotlandesi effettuavano spedizioni commerciali verso le coste in cui vivevano i popoli baltici e fino a Novgorod in terra russa; nella direzione opposta, alcuni raggiungevano l'Inghilterra. Gotland era meta di viaggi per i commercianti russi e sassoni.

A Lubecca un primo insediamento viene effettuato nel 1143 da un Conte di Holstein, impegnato nella lotta contro i suoi vicini slavi, il popolo ancora pa-

gano degli Obodriti. Viene incrementato dal Duca di Sassonia Enrico il Leone, che allontanò il suo vassallo (1158). Questi feudatari non praticano soltanto un'espansione militare: per popolare la nuova città essi fanno appello ai mercanti attirati dalle strade dell'Est. E l'inizio di un flusso migratorio, proveniente in particolar modo dalle città della Westfalia, che continuerà fino alla fine del Medioevo e oltre. Proprio in questo momento le fonti segnalano la costituzione di una comunità di commercianti dell'Impero che frequenta Gotland e che è protetta da Enrico il Leone, il quale ricambia con privilegi i mercanti gotlandesi che arrivano nel Ducato di Sassonia. Questi tedeschi che vanno a Gotland seguono ben presto i loro ospiti che si recano in Russia. Fin dal 1189, essi ottengono a Novgorod privilegi simili a quelli dei Gotlandesi. Inoltre alcuni di loro si stabiliscono definitivamente a Gotland, raggiungendo allo sviluppo della città di Visby un carattere originale: essa inizialmente era costituita di due comunità che certamente si fusero, ma in ogni caso resta sempre una città mista tedesco-scandinava.

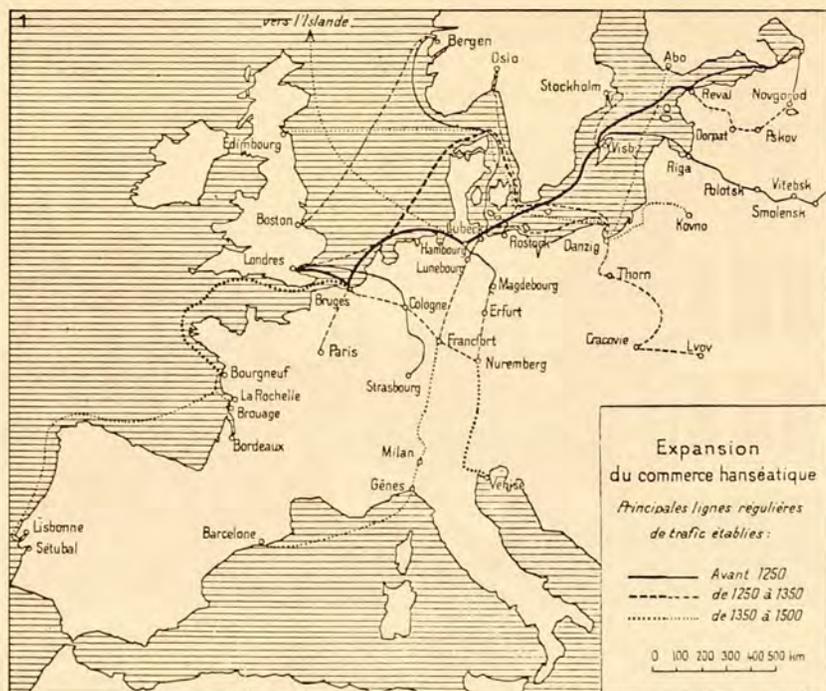
L'embrione dell'Hansa, a cui l'isola di Gotland serve da culla, diventa, nel corso del Tredicesimo secolo, un grande corpo imperfettamente invertebrato, ma in cui si distingue Lubecca come una testa al centro delle attività. Inizialmente Lubecca si sviluppa come una testa di ponte sul Baltico, primo esempio e ben presto modello di una serie di città di diritto tedesco fondate sulla costa o nelle vicinanze. La fondazione, il più delle volte, non costituisce un agglomerato urbano *ex nihilo*; esso ingrandisce un nucleo o lo rinforza fissando uno statuto, un'organizzazione che determina uno spazio sociale borghese. Il Signore del luogo, concedendo questo statuto, si riserva più o meno potere; egli assicura il predominio, fra gli abitanti di origini e condizioni diverse, all'elemento commerciale e tedesco.

Nelle città marine, la colonia commerciale svolge un ruolo fondamentale nelle relazioni con Lubecca o con le comunità di Gotland, il cui orientamento spiega un fatto sorprendente. Le fondazioni sono più precoci all'estremità lontana del Baltico (Riga nel 1201, Dorpat nel 1224) che nella zona mediana in cui alcuni Principati slavi erano più avanzati nella via dell'urbanizzazione. A Rostock il primo diritto urbano, su modello di Lubecca, fu dato dal Principe nel 1218; a Stralsund nel 1234. Il Duca di Pomerania fece lo stesso a Stettino nel 1237, un anno prima di Danzica. Nella fondazione delle città dell'interno, il riferimento al diritto di Magdeburgo appare più frequentemente che a quello di Lubecca. Tutti questi atti di nascita, o di profonda ristrutturazione, si scrivono in una dinamica d'insieme, quella del commercio tedesco teso a conquistare il predominio dello spazio marittimo; esso prevale sui suoi concorrenti scandinavi e su al-



1. Brema: Piazza del mercato (incisione dalla Topographia di M. Merian, 1645 c.). 2. Le città anseatiche tra XIV e XV sec. (da Ph.-J. Dollinger, La Hanse, Aubière, Paris 1964). 3. Lubecca: prospetti di case borghesi sulla Mengstrasse (da H. Hübler, Das Bürgerhaus in Lübeck, Tübingen 1968).

# NELL'AREA NORDICA

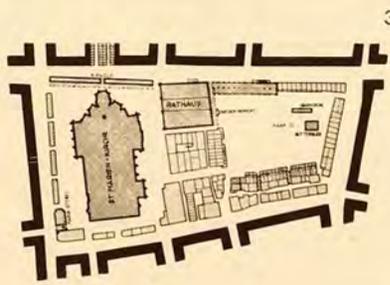
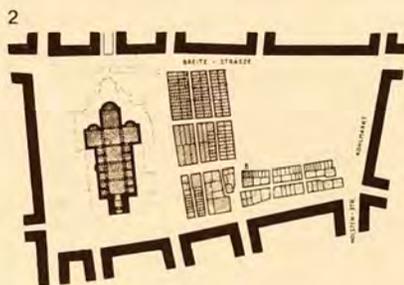


tri, grazie a un potenziale tecnico, economico e culturale superiore.

In materia di trasporto, gli Anseatici mettono a punto un mezzo migliore delle più grandi navi vichinghe: è la *Kogge*, derivata da certi battelli in uso sulle coste del Mare del Nord. La sua forma arrotondata, coi bordi molto rialzati, ne aumenta la capacità. In una serie di lenti perfezionamenti, bisogna soprattutto notare il timone di tribordo, raffigurato per la prima volta sul sigillo di Elbing nel 1242. I mercanti tedeschi dispongono di altri vantaggi legati all'uso professionale e privato della scrittura, sviluppato in parallelo alla funzione crescente dello scritto nella sfera pubblica, negli organi amministrativi delle città. La supremazia commerciale degli Anseatici sul Baltico si spiega per il fatto che essi sono allo stesso livello dei Paesi occidentali avanzati, per quel che riguarda le forme sociali, il grado di istruzione, e inoltre dispongono di un'attrezzatura navale in continuo progresso.

L'estensione verso Est del fenomeno di urbanizzazione implica altri fattori oltre all'insediamento di colonie commerciali che allargano, col loro movimento, l'area culturale germanica. In terra slava come nell'Impero, il ruolo del Signore nell'atto di fondazione non è formale. Egli ha interesse ad attirare a sé i mercanti, a concedere ai borghesi franchigie e garanzie. E un mezzo razionale per accrescere, almeno in un primo tempo, il suo potere. La fondazione delle città ha luogo anche in un contesto meno pacifico, durante un'espansione armata sotto forma di crociata. E il caso della Livonia, alle porte del Mondo russo, e anche della Prussia. A est della Vistola la resistenza degli antichi Prussiani pagani è così tenace che un duca polacco, nel 1230, permette all'Ordine dei Cavalieri Teutonici di conquistare il Paese. Al prezzo di lunghi e aspri combattimenti l'Ordine stabilisce uno Stato potente in cui le città, punti d'appoggio fortificati per sorvegliare la campagna, sono anche sottomesse a una tutela ben più severa che altrove. Le città aderenti all'Hansa, come essa si presenta nel Quattordicesimo secolo, si sono sviluppate in condizioni variabili fin dall'origine, in funzione della distribuzione etnica della popolazione e del livello di dipendenza imposto dal contesto politico regionale. Queste differenze contano molto, ma ancor più importante è la struttura globale delle forze operanti nel commercio a lungo raggio.

L'attività degli Anseatici si svolge in un territorio in cui le strade, nonostante numerose ramificazioni intrecciate, si ordinano secondo un piano d'insieme abbastanza semplice in funzione della geografia delle risorse naturali e dei generi di vita legati al loro sfruttamento. A Nord e a Est, nelle immense distese, la raccolta e la caccia nella foresta, l'allevamento e la coltura estensivi forniscono delle eccedenze. Le pellicce e la cera sono a questo propo-



1. Espansione del commercio anseatico tra XIII e XVI sec. (da Ph.-J. Dollinger). 2,3. Lubecca: Piazza del mercato nel 1200 c. e nel 1620 c. 4. Lubecca: Palazzo comunale: sulla sinistra il corpo più antico (1220-1226) con la facciata rimaneggiata in epoca rinascimentale (1570 c.); sulla destra le due addizioni terminate rispettivamente nel 1224 e nel 1308.

Due esempi caratteristici. Novgorod è il più grande ma non l'unico mercato in cui gli Anseatici comprano le pelli preziose e quantità di altre pelli, che la moda dell'abbigliamento richiede in tutta l'Europa fin dal Tredicesimo secolo. Il consumo di cera per l'illuminazione è notevole. Sempre dalla foresta vengono i legnami e i loro derivati come le ceneri (potassio), la pece, il catrame per i clienti occidentali che acquistano anche i cuoi, il lino, la canapa portati dagli Osterlini. Anche nell'economia dei Paesi Bassi la necessità di importare materie prime è quantitativamente limitata: non dobbiamo immaginarci una dipendenza in termini troppo moderni. Ciononostante la dipendenza è reciproca, benché negli sbocchi necessari alle industrie tessili del Nordovest europeo i mercati baltici occupino un posto meno importante dei mercati mediterranei. Resta il fatto che per il commercio anseatico in direzione dell'Est i tessuti occupano sempre il primo posto, e a questi si aggiungono varie derrate: vini, spezie, e altri prodotti di lusso riservati a una minoranza. La composizione dei flussi di scambio varia secondo i settori, e si modifica un po' nel tempo. Ma vi predomina lo stesso modello di esportazione e importazione; il caso del Nord scandinavo si presenta come una variante della situazione generale del Mondo baltico. I commercianti tedeschi vi tengono le loro basi sia che le occupino (Riga per esempio), sia che i loro mezzi prevalgano (come in Scandinavia) su quelli degli altri. La forza di questa posizione a Est dà loro un vantaggio corrispondente a Ovest dove il contesto è diverso. Sui mercati inglesi e soprattutto olandesi, le operazioni degli Anseatici riguardano soltanto un settore fra gli altri, quello dei rapporti tra questi Paesi e la zona baltico-scandinava. L'attività a Bruges è talmente intensa che i commercianti fiamminghi lasciano ai Tedeschi il compito di percorrere le lunghe e sconosciute strade del Nord. A questa divisione di compiti corrispondono i privilegi anseatici. Le garanzie concesse dalle città e dal Conte di Fiandra, o dal Re d'Inghilterra, riguardano la sicurezza dei visitatori e dei loro beni. Queste autorità intendono attirare e sviluppare nella loro giurisdizione un traffico vantaggioso. Praticamente gli Anseatici sono oggetto di grande interesse dal momento che sono in possesso delle chiavi del Nord e dell'Est. La concessione dei privilegi, attraverso alternanze di conflitti e di buon accordo, si prolunga nel tempo. In Inghilterra fin dalla metà del Quattordicesimo secolo il mercante anseatico paga, sui tessuti che esporta, un diritto di uscita meno elevato rispetto agli altri stranieri e ai commercianti inglesi. I vantaggi giuridico-economici ottenuti dagli Anseatici nei Paesi che essi collegano sono uno strumento costitutivo del loro sistema commerciale: il prezzo cioè che da una parte e dall'altra si attribuisce ai loro servizi. Ma le situazioni reali riflettono la differenza delle cir-



1. Brema: Piazza del mercato con il Palazzo comunale (1404-1409; facciata rinascimentale del 1612) e la chiesa di S. Pietro (iniziata nel 1043). 2. Braunschweig: Piazza del mercato con il Palazzo comunale, XIII-XIV sec., e la Chiesa di S. Martino, XIII sec. 3. Münster: Palazzo comunale, 1335 c. 4. Tangermünde: Palazzo comunale, XIV sec.

## NELL'AREA NORDICA



costanze. In Russia si tratta di un accesso stretto e precario in un mondo chiuso: gli Anseatici dell'Agenzia Commerciale, a Novgorod, lavorano in una residenza sorvegliata. In Norvegia l'Agenzia Commerciale di Bergen, benché costituisca un corpo straniero, esercita un vero e proprio dominio; i Tedeschi, fornitori indispensabili di cereali, come si è visto quando hanno imposto al Paese un blocco, tengono in stato di dipendenza economica, col gioco del credito, le «pescherie» delle provincie del Nord da cui essi comprano il pesce secco. Il successo degli stessi mezzi di pressione è ancor più notevole quando si applicano alla Fiandra, partner molto più ricca e potente.

Naturalmente dappertutto i privilegi appena ottenuti sono più o meno contestati o minati. Larvate tensioni degenerano in conflitti che rimbalzano. L'Hansa utilizza armi la cui efficacia dipende dalla solidale disciplina dei suoi commercianti. Nel 1280, basta trasferire lo scalo di Bruges in un'altra città della Fiandra perché Bruges faccia delle concessioni. Ulteriormente, si può giungere fino al blocco, ossia alla guerra aperta. Il ricorso alle armi per fare rispettare o ristabilire una posizione commerciale si distingue talvolta male (specialmente nelle lotte contro la Monarchia danese) da un'autodifesa più generale, dal momento che le minacce dei Principi vicini incombono spesso sulle città. Per più di due secoli le prove di forza si risolvono nel complesso col successo dell'Hansa, perfino quando alcune città aderenti si schierano dalla parte dell'avversario, come nel caso di Colonia nella guerra contro l'Inghilterra (1470/1474).

L'Hansa è così impegnata in lotte di potere senza essere una potenza della stessa natura degli Stati che stanno rafforzandosi in Occidente. Le sue vittorie illustrano l'energia di collettività urbane dirette con abilità e tenacia in un mondo in cui il gioco economico del mercato non basta a troncare le rivalità commerciali. Ma la funzione economica crea la base indispensabile. L'edificio dell'Hansa tiene finché il commercio anseatico svolge, nel movimento degli scambi, il ruolo principale che deve originariamente alla sua posizione mediana e mediatrice nell'Europa del Nord. Per solcare le vie di terra e di mare, in un va e vieni incessante di merci convogliate dai suoi agenti commerciali o indirizzate ai suoi corrispondenti, il mercante anseatico offre i suoi servizi, li impone in parte a gruppi economici complementari, sviluppa anche attività imprenditoriali. Sono gli Anseatici che organizzano in grande, fin dal Tredicesimo secolo, la preparazione e l'esportazione dell'aringa salata, proveniente dalle «pescherie» di Scania. Vi usano dapprima il sale di Lunebourg, il cui sfruttamento è stimolato dalle imprese di Lubecca. Quando questo approvvigionamento diventa insufficiente, nel Quattordicesimo secolo, gli Anseatici vanno a rifornirsi diret-

1. Lubecca: Ospedale dello Spirito Santo, seconda metà del XIII sec. 2. Lubecca: antichi granai sulla Trave. 3. Braunschweig: antica pesa pubblica, XVI sec. 4. Hildesheim: sede della Corporazione dei macellai, 1529.

tamente nelle saline della costa atlantica; ogni anno un grosso convoglio caricherà il sale nella baia di Borgo-nuovo. In Svezia dove i Tedeschi sono presenti in tutte le città attive, essi contribuiscono allo sviluppo delle miniere; fino all'inizio del Diciottesimo secolo, quindi dopo la perdita dei privilegi, Lubecca resta di gran lunga il più importante sbocco del cuoio e del ferro svedesi.

Del suo periodo iniziale di espansione, l'ambiente commerciale anseatico mantiene alcuni caratteri di cui il sistema regolamentato sulle Agenzie Commerciali è una conseguenza quanto una causa. Il suo aspetto essenziale consiste probabilmente nella molteplicità di piccole e medie imprese che presentano un livello tecnico inferiore a quello del grande commercio italiano della stessa epoca. Infatti gli Italiani, prima della metà del Sedicesimo secolo, non penetrano nell'area dell'Hansa tranne che a Colonia. L'universo medievale dell'Hansa non comporta grandi compagnie ben strutturate, mercanti-banchieri, né un vero e proprio mercato di scambi. I commercianti di numerose cittadine partecipano al traffico internazionale; gli agenti di quest'ultimo, sia pure in diverse proporzioni, operano sullo stesso piano. La vitalità delle città medie (di circa 10.000 abitanti), nei secoli Quattordicesimo e Quindicesimo riflette le strutture decentrate di una rete urbana senza agglomerati fortemente popolati. Lubecca, dopo Colonia e un po' prima di Danzica, si distingue superando i 20.000 abitanti alla fine del Medioevo. Lubecca svolge pertanto, negli affari anseatici, un ruolo direttivo. A est dell'Elba è, fin dal 1226, l'unica città libera dell'Impero. Questa libertà che implica il fatto di non avere altro Signore all'infuori dell'Imperatore, conta meno della sua posizione strategica, al centro della tela in cui si intrecciano i fili principali. Il traffico anseatico fra il Baltico e il Mare del Nord transita, attraverso l'istmo, da Lubecca ad Amburgo e da Amburgo a Lubecca. La navigazione continua, attraverso gli Stretti danesi, è un'innovazione della fine del Quattordicesimo secolo, e soltanto per il trasporto di derrate pesanti come il sale e, poi, le granaglie. Lubecca ha prevalso su Visby prima del 1300 come istanza suprema che regolava gli affari dell'Agenzia Commerciale di Novgorod. A Bergen i Lubecchesi sono l'elemento dominante. E Lubecca che sostiene il peso principale negli scontri contro il Re di Danimarca. Le esigenze di sicurezza comuni alle città di una regione le portano ad unirsi in leghe all'interno di una giurisdizione provinciale. Quando una minaccia più forte pesa sugli interessi di tutti, Lubecca si mette alla testa di una temporanea coalizione. La Dieta anseatica è un organo nato durante le grandi lotte della fine del Quattordicesimo secolo, ma che non crea potere al di sopra di quello dei suoi membri. Fin dal 1356 le sue riunioni non periodiche, sempre convo-



1. Riga nel XVII sec. 2. Visby nel 1574 c. 3. Reval: il Castello dell'Ordine Teutonico, XIV sec. 4. Visby: la cinta muraria, seconda metà del XIII sec. 5. Danzica: Porta della gru, 1442-44. 6. Danzica: Isola dei magazzini, XVI sec.

# NELL'AREA NORDICA



1. Sigillo della città di Stralsund raffigurante una Hansekogge (nave anseatica), 1329. 2. La nave «Adler» costruita a Lubecca nel 1566. 3. Miniatura di una città anseatica, dallo Statuto della Città di Amburgo del 1497. 4. H. Holbein il Giovane, Ritratto di Georg Gisze da Danzica, commerciante dello Stalhof, il quartiere della Lega Anseatica a Londra, 1532.

cate dal Consiglio di Lubecca, riuniscono i rappresentanti dei Consigli che accettano di partecipare. La Dieta ha autorità sulle Agenzie Commerciali, delibera sugli interessi comuni che riguardano essenzialmente i rapporti con l'estero. Quando essa ha deciso o consigliato, ogni città accetta se è d'accordo, senza però alcun obbligo. Così la politica condotta in nome dell'Hansa è talvolta più lubeccese che realmente comune. L'evoluzione della situazione economica del Quindicesimo secolo, coi problemi posti dalla penetrazione degli Olandesi nel Baltico, accentua le divergenze fra i sottosiemi regionali. Le città prussiane e livoniane favoriscono l'aumento del traffico olandese che Lubecca si sforza di arginare. Si aprono profonde inrinature, aggravando in ogni città la tendenza al particolarismo.

I legami tuttavia sussistono fra gli attori principali, le grandi città, ognuna delle quali svolge il suo gioco e trascina i suoi satelliti, le cittadine del vicinato. Nonostante le dispute familiari, aperte e mascherate, la parentela conserva la sua influenza. Tutte queste città hanno la stessa struttura sociale, lo stesso regime, gli stessi valori. Le istituzioni fra di loro presentano alcune differenze, ma ovunque esse assicurano il potere a una oligarchia. A capo della giustizia e dell'amministrazione c'è un Consiglio che si perpetua per cooptazione. Esso comprende uomini di antiche famiglie, la cui ricchezza consiste soprattutto in immobili e in rendite, o che continuano ad esercitare il grosso commercio; un commerciante di origine relativamente modesta può accedervi soltanto attraverso il successo, finanziario e matrimoniale, della sua carriera. Questo meccanismo di rinnovamento a piccoli passi consente un rigido controllo. Un artigiano, un bottegaio, non possono entrare nel Consiglio, i cui membri vi fanno parte fino alla morte. Il numero dei posti è naturalmente inferiore, in una grande città, a quello dei ricchi mercanti che possono aspirare agli onori municipali. Gli uomini nuovi del Consiglio sono spesso originari di altre città; per esempio, a Lubecca, abitanti della Westfalia. A livello di classe dirigente, dove le famiglie legate da vincoli di parentela e alleate gravitano intorno a quelle che occupano il Consiglio, il tessuto è costituito da elementi provenienti da varie città. Il prestigio della gerarchia sociale mantiene uno spirito conservatore considerato, anche dalla massa, protettore e benefico. L'autorità municipale fa spesso appello al campanilismo. Le disposizioni moltiplicano le discriminazioni fra borghesi locali e quelli forestieri, compresi i borghesi di altre città anseatiche. Le difficoltà che potrebbero risultarne per il grande commercio sono facilmente superate dai mercanti notabili. Il diritto delle città livoniane proibisce allo straniero di commerciare sulla piazza con un altro straniero; la risposta dei Lubeccesi, interessati al mercato li-

voniano o russo, consiste nell'associarsi con uno o più commercianti di Reval e di Riga.

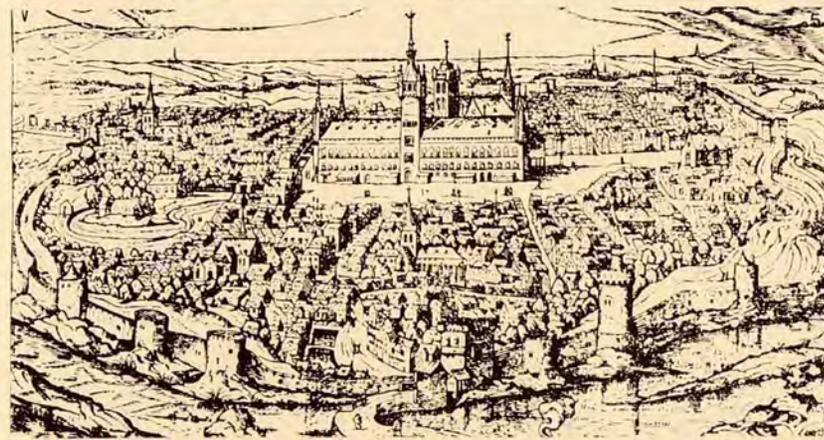
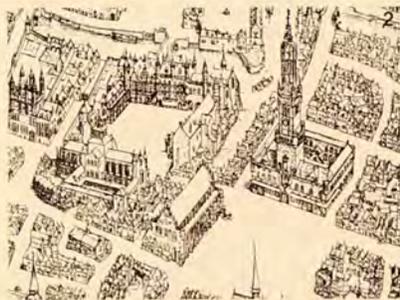
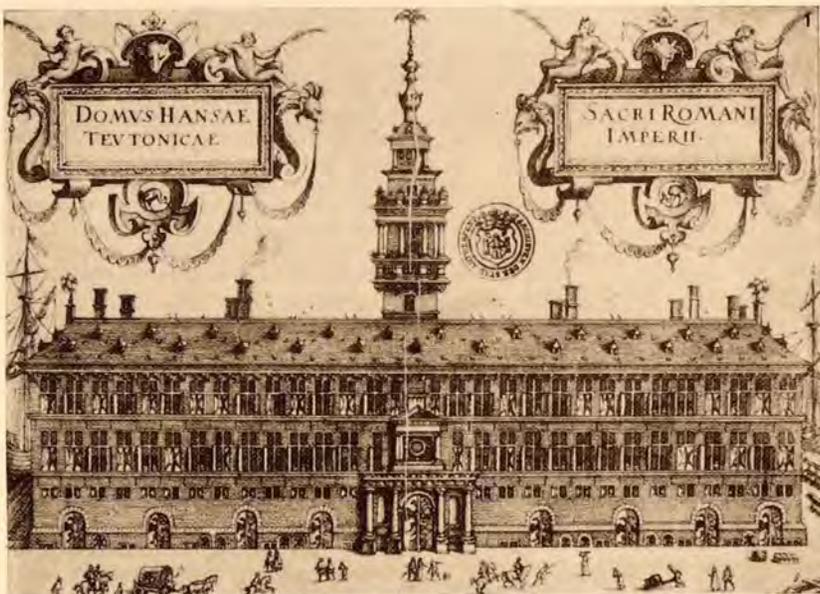
Il diritto di «borghesia» (di cittadinanza) costituisce un privilegio che non tutti gli abitanti acquistano. Esso comporta obblighi, la cui vantaggiosa contropartita legale non comporta alcun potere politico. Succede naturalmente, specialmente dal Quattordicesimo secolo in poi, che esplodano disordini sociali e rivolte di artigiani quando i lavoratori, e perfino certi padroni, vivono in condizioni materiali precarie, dato che le organizzazioni dei mestieri sono strettamente tenute a freno. I capi delle sedizioni, spesso di estrazione più elevata, cristallizzano alcuni malcontenti provocati dall'arroganza o dalle malversazioni che non mancano fra i detentori del potere. Non appena una fiammata di questo tipo investe il Consiglio, come a Lubecca nel 1408, intervengono i Consigli delle altre città. Il risultato è sempre una restaurazione, con alcuni cambiamenti di persone, eventualmente sistemazioni minori. La stabilità a lungo termine dell'equilibrio sociopolitico si accorda con quello di una struttura socioeconomica in cui gli impulsi capitalistici si muovono quasi esclusivamente nella circolazione commerciale a vasto raggio. Nelle città dell'Hansa, le attività di produzione si limitano, il più delle volte, al soddisfacimento dei bisogni locali. Anche le industrie esportatrici come quella della birra o della costruzione navale restano organizzate su base artigianale. Il dinamismo è un attributo dell'impresa commerciale.

L'isola di libertà che forma la città, libertà condizionate e ristrette per i piccoli borghesi, racchiude un principio di sviluppo estraneo all'ordine feudale ma non diretto contro di lui. Per conservare la loro autonomia, le città si circondano di possenti mura, e utilizzano il potere politico del denaro su nobili e principi. Alla lunga, soltanto le più grandi sfuggono alla sottomissione per integrazione negli Stati territoriali. All'inizio del Sedicesimo secolo l'Hansa fa ancora da arbitro fra i sovrani scandinavi che si combattono. Alla metà del Diciassettesimo secolo, Amburgo, Brema e Lubecca, quest'ultima relegata in terza fila, sono quasi le uniche a rimanere città libere ed economicamente forti. Senza autonomia formale, Danzica e Riga hanno tuttavia una reale autorità nel trattare i loro affari. Questi grandi porti, Colonia e altre città dell'Hansa progrediscono, d'altronde irregolarmente, quando le trasformazioni del commercio internazionale nel Sedicesimo secolo provocano una selezione fra le piazze. Tuttavia l'arricchimento interrompe la continuità sociale soltanto nelle cittadine ridotte a fari regionali. C'è una notevole differenza tra un negoziante di Amburgo del Diciottesimo secolo e il grande mercante anseatico del Quindicesimo secolo: maggiore istruzione e apertura sul mondo, maggiore raffinatezza in tutti i campi. Queste differenze signifi-

cano perfezionamenti, piuttosto che rottura con la tradizione.

Il Sedicesimo secolo, è vero, è un'epoca di cambiamenti; la maggior parte delle città dell'Hansa aderiscono alla Riforma. Esse vi erano abbastanza preparate. Le forme di pietà che vi si ritrovano alla fine del Medioevo assomigliano da vicino ai modelli generali dell'epoca nell'ambiente urbano. Ma l'insediamento clericale e monastico è qui generalmente meno denso che altrove. La pratica religiosa si accorda con l'inquadramento civico. Modificando la sensibilità, la Riforma mantiene, e perfino rinforza, le caratteristiche di una mentalità realistica, portata al calcolo più che all'esuberanza o alla fantasia. L'arte dei tempi dell'Hansa ne è testimone per la sua sobrietà, evidente nell'organizzazione dello spazio urbano, che è interamente un'eredità medievale. La pianta regolare della fondazione si conserva attraverso le trasformazioni dell'insediamento. Dopo il Tredicesimo secolo il mattone si sostituisce al legno nella costruzione. Il tipo di casa borghese, su piccoli lotti, si adatta sia all'uso professionale che a quello di abitazione. Quando la densità di popolazione aumenta, si guadagna in altezza dietro all'elegante frontone. Gli esemplari conservati di questa architettura anseatica sono d'altronde raramente anteriori al Quindicesimo secolo e la loro decorazione porta il marchio del Rinascimento.

La stessa ricerca di abbellimento modifica nel Sedicesimo secolo l'aspetto di numerosi Palazzi comunali. Il gusto allora cambia, ma l'urbanistica resta centrata sul Palazzo comunale che sovrasta la Piazza del mercato, e lì vicino la Chiesa del Consiglio, imponente come una cattedrale. L'architettura delle chiese, se non i loro ornamenti interni, mantiene la sua impronta originaria, quella di uno slancio gotico spoglio e severo. Le torri possenti, fatte anche per guidare da lontano le navi verso il porto, proclamano fieramente nel cielo che gli Anseatici devono gran parte della loro grandezza alla loro capacità di vincere le distanze. Questi uomini che rispettano la ricchezza, e ne rendono grazie a Dio, possiedono la ricchezza con discrezione. Nelle loro città senza palazzi perché senza nobili, qualsiasi dimensione monumentale è una vocazione collettiva: il Municipio, cuore della città, le chiese, qualche ospedale, le porte. I patrizi della fine del Medioevo sono attratti dai modi cavallereschi; nelle terre che possiedono in campagna, si comportano da feudatari. Dietro e dopo di loro, i borghesi che aspirano a salire e che vi riescono, conservano meglio la fiamma del commercio, con una coscienza crescente della sua dignità. Una parte dell'eredità culturale del mercante medievale sopravvive così alla modernizzazione, i cui inizi si delineano appena quando l'Hansa comincia ad eclissarsi.



1. C. Floris, Sede della Lega Anseatica ad Anversa, 1564-68. 2. Bruges: veduta del Palazzo comunale e della Piazza del mercato (incisione di M. Gheeraerts, 1562). 3. Bruges: Palazzo comunale, dal 1240 alla fine del XV sec. 4. Ypres: Palazzo dei tessuti, 1200 c. 5. Ypres: veduta del XVI sec., con, al centro, il Palazzo dei tessuti (da L. Guicciardini, Descrizione di tutti i Paesi Bassi altrimenti detti Germania Inferiore, Anversa 1567).

# VERSO UN'IDENTITA' EUROPEA

Fernand Braudel

## CIRCUITI DEPOSITI QUOTAZIONI

### Le fiere, vecchi strumenti rimaneggiati continuamente\*

Le fiere sono vecchie istituzioni, meno antiche dei mercati (forse), ma che comunque affondano nel passato radici interminabili (1). In Francia, a torto o a ragione, la ricerca storica ne fa risalire le origini a prima di Roma, alla lontana epoca dei grandi pellegrinaggi celtici. Il rinnovamento dell'Undicesimo secolo, in Occidente, non inizierebbe, come solitamente si dice, da zero, poiché sussistevano già tracce di città, di mercati, di fiere, di pellegrinaggi, in breve, di abitudini che bastava riprendere. Della Fiera di Lendit, a Saint-Denis, si diceva che risalisse almeno al Nono secolo (al Regno di Carlo il Calvo) (2); delle fiere di Troyes, che fossero romane (3); delle fiere di Lione, che fossero state istituite verso l'anno 172 della nostra era. Ipotesi, racconti incerti, poiché le fiere sono, con ogni probabilità, ancor più antiche di quanto indichino quelle ipotesi.

In ogni caso, l'età non impedisce loro di essere istituzioni piene di vita che si adattano alle circostanze. Il loro ruolo consiste nel rompere il cerchio troppo limitato degli scambi ordinari. (...) Perfino le fiere di tanti borghi modesti che non sembrano altro che il logico conubio della vicina campagna con l'artigianato urbano, rompono di fatto il cerchio abituale degli scambi. Quanto alle grandi fiere, esse mobilitano l'economia di vaste regioni; talvolta tutto l'Occidente vi si dà appuntamento, approfittando delle libertà e delle franchigie concesse, che eliminano per un at-

timo l'ostacolo di innumerevoli tasse e pedaggi. Tutto concorre perciò a fare della fiera una riunione «fuori serie». Il principe che, ben presto, ha messo mano su queste importanti attività (il Re di Francia, il Re d'Inghilterra, l'Imperatore) ha moltiplicato le concessioni, le franchigie, le garanzie, i privilegi. Tuttavia, notiamolo per inciso, le fiere non sono *ipso facto* franche, e nessuna, nemmeno quella di Beaucaire, vive in regime di perfetto libero scambio. (...) Tutte le fiere si presentano come città, effimere senza dubbio, ma città non fosse altro che per il numero dei loro partecipanti. Periodicamente si allestiscono, poi, finita la festa, si smontano. Dopo uno, due, tre mesi di assenza, si riallestitiscono. Ciascuna ha quindi un suo ritmo, un suo calendario, un suo annuncio, che non sono quelli delle sue vicine. D'altronde non sono le più importanti quelle con il tasso di frequenza più elevato, bensì le modeste fiere di bestiame o, come si diceva, le «fiere grasse» (4). Sully-sur-Loire, vicino a Orléans, Pontigny in Bretagna, Saint-Clair e Beaumont di Laumagne hanno ciascuna otto fiere all'anno; Lectoure, nel distretto di Montauban, nove; Auch undici; (...) Mortain, in Normandia, detiene forse un record con le sue quattordici fiere? Non c'è da giurarsi. Evidentemente c'è fiera e fiera. Ci sono le fiere di campagna, come quella piccolissima della Toscanella, non lontana da Siena, che è soltanto un grosso mercato di lana: basta un inverno un po' prolungato che impedisca ai contadini di tosare i loro montoni (come avvenne nel maggio del 1652) perché la fiera venga soppressa.

Le fiere vere e proprie sono quelle a cui tutta una città apre le porte. Allora o la fiera sommerge tutto e diventa la città e anche più della città, oppure questa è abbastanza forte per mantenere quella a buona distanza: è questione di pesi rispettivi. Lione è praticamente vittima delle sue quattro fiere monumentali (5). Parigi invece domina le sue, le riduce alle dimensioni di grossi mercati; così l'antica ma sempre viva Fiera del Lendit si svolge a Saint-Denis, fuori dalle mura. Nancy ha la saggezza di relegare le sue fiere fuori città, benché a portata di mano, a Saint-Nicolas-du-Port. Falaise in Normandia le ha esiliate nel grosso villaggio di Guibray. Durante gli intervalli fra questi celebri e tumultuosi ritrovi, Guibray diventa il palazzo della Bella Addormentata nel bosco. (...)

Una città completamente dominata dalle sue fiere cessa di essere se stessa. Lipsia, che farà fortuna nel Sedicesimo secolo, distrugge e ricostruisce le sue piazze e i suoi edifici secondo le esigenze della fiera (6). Ma Medina del Campo, in Castiglia (7), ne è un esempio ancor migliore: si confonde con la sua fiera che, tre volte l'anno, occupa la lunga Rua, con le sue case di colonnati di legno, e l'enorme Plaza Mayor, di fronte alla Cattedrale dove, in tempo di fiera, si celebra la Messa sulla balconata; mercanti e compratori possono così seguire la funzione senza do-

ver interrompere i loro affari. (...) Oggi Medina è rimasta la cornice, la conchiglia vuota dell'antica fiera. A Francoforte sul Meno (8) la fiera, nel Sedicesimo secolo, è ancora tenuta a distanza. Ma nel secolo successivo, troppo prospera, essa sommerge tutto. Alcuni mercanti stranieri si stabiliscono in pianta stabile nella città, in cui rappresentano ditte italiane, dei Cantoni Svizzeri, e olandesi. Ne consegue una colonizzazione progressiva. Questi stranieri, solitamente figli cadetti, si stabiliscono nella città con il solo diritto di residenza (il *Beisesserschultz*); è il primo passo; in seguito otterranno il *Burgerrecht* (diritto di cittadinanza); ben presto parleranno da padroni. A Lipsia, dove si segue la stessa trafila, la sommossa che nel 1593 si scatenò contro i calvinisti, non fu forse una forma di reazione «nazionale» contro i mercanti olandesi? Allora bisogna pensare che è per saggezza che Norimberga (9), grande città commerciale, avendo ottenuto dall'Imperatore nel 1423-24 e nel 1431 i permessi necessari all'installazione delle fiere, rinuncerà ad installarle veramente? Saggezza o disattenzione? Norimberga resterà se stessa. (...)

### L'evoluzione delle fiere

Si è spesso detto che le fiere fossero dei mercati all'ingrosso, esclusivamente per i mercanti (10). Questo significa segnalare la loro attività essenziale, ma trascurare alla base l'enorme partecipazione popolare. Tutti hanno accesso alla fiera. A Lione, secondo i tavernieri, in questo caso buoni giudici, per un mercante che viene alla fiera a cavallo e che ha la possibilità di spendere e alloggiare in un buon albergo, ne vengono altri dieci a piedi che sono già ben contenti di trovare qualche bettola in cui sistemarsi (11). A Salerno, o in certe altre fiere napoletane, nugoli di contadini approfittano dell'occasione per vendere chi un maiale, chi una balla di seta grezza o una botte di vino. In Aquitania, mandriani e braccianti si recavano alla fiera solo per divertirsi. (...)

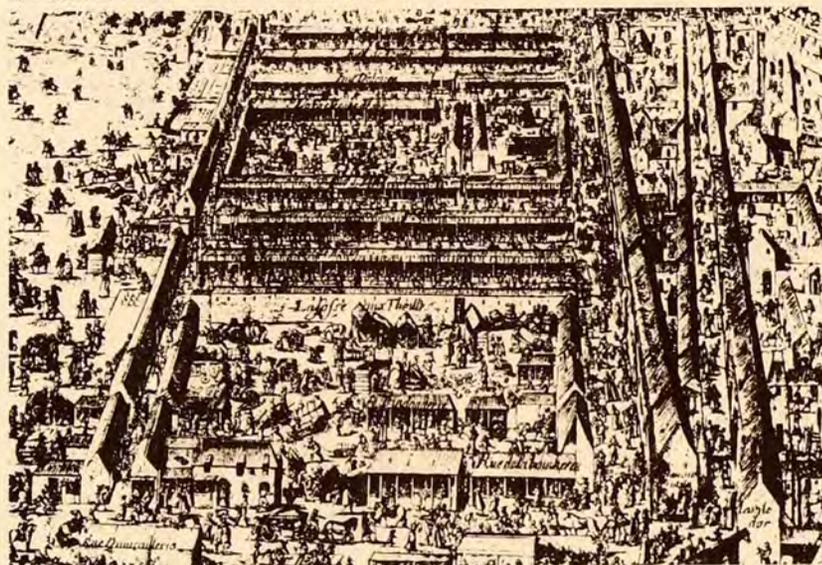
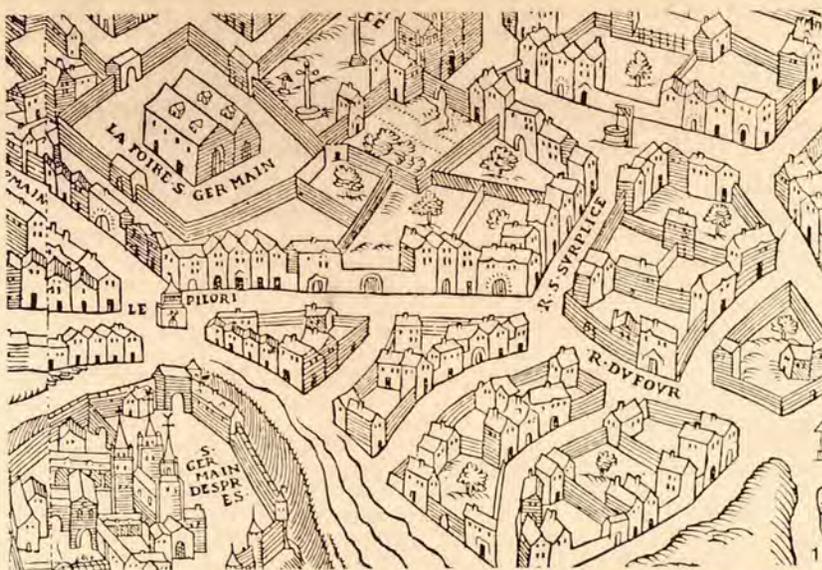
Effettivamente, in un mondo ancora essenzialmente agricolo, tutte le fiere (anche quelle grandissime) sono aperte all'immensa presenza contadina. A Lipsia le fiere sono accompagnate da notevoli fiere di cavalli e di bestiame. Ad Anversa, che verso il 1567 ha, con Berg-op-Zoom, quattro fiere principali (due nella prima e due nella seconda città, ciascuna di tre settimane), si tengono anche fiere di cavalli di tre giorni, una a Pentecoste, l'altra per la festa della Madonna, in settembre. Si tratta di bestie di qualità *belle a vedersi e di buona resa* (12) provenienti soprattutto dalla Danimarca, insomma, quasi un Salone dell'auto. Ad Anversa c'è ancora classificazione, separazione dei generi. Ma a Verona, insigne città della Terraferma veneziana, tutto si mescola e, nell'aprile del 1634, il successo della fiera, secondo gli esperti, è dovuto più alla quantità degli animali di ogni tipo

che vi furono portati che alle merci venute dal di fuori.

Detto questo, è vero che la riuscita delle fiere, economicamente parlando, dipende dall'attività dei grandi mercanti. Sono loro che, perfezionandole, ne hanno fatto l'appuntamento dei grandi affari. Le fiere hanno inventato o reinventato il credito? Oliver C. Cox (13) sostiene che esso è esclusivamente un'invenzione delle piazze commerciali vere e proprie, e non delle fiere che sono città artificiali. Sicuramente dal momento che il credito è vecchio come il mondo, la polemica è un po' vana. In ogni caso un fatto è certo: le fiere hanno sviluppato il credito. Non esiste fiera che non si concluda con una seduta di «pagamento». Così a Linz, enorme fiera austriaca (14). Così a Lipsia, durante l'ultima settimana, detta *Zahlwoche* (settimana dei conti) (15). (...) Le fiere sono, in effetti, un affrontarsi di debiti che, distruggendosi a vicenda, fondono come neve al sole: sono le meraviglie dello *scontro*, della compensazione. Circa 100.000 *scudi d'oro in oro*, cioè monete effettive, potevano a Lione regolare per *clearing* (compensazione) scambi per valore di milioni. Tanto che una buona parte dei debiti che rimanevano erano regolati o da una rimessa di pagamento su una piazza (cambiale) o da un riporto di pagamento alla fiera successiva: è il *deposito* che si paga solitamente al 10% all'anno (2,5% a tre mesi). La Fiera è così creatrice di credito.

Se si paragona una fiera a una piramide, essa si sviluppa partendo da una base di attività multiple e minute relative alle merci locali, solitamente deperibili e a basso prezzo, fino alle merci di lusso, costose, che venivano da lontano; la cima è costituita da un attivo commercio di denaro senza il quale niente si muoverebbe, o, almeno, non si muoverebbe alla stessa velocità. Ora, l'evoluzione delle grandi fiere sembra proprio sia derivata dal fatto di aver dato la preferenza al credito nei confronti della merce, cioè alla cima rispetto alla base della piramide. In ogni caso è la curva tracciata ben presto dal destino esemplare delle antiche fiere della regione di Champagne (16). Nel momento del loro apogeo, verso il 1260, merci e denaro alimentavano un traffico molto vivo. Quando il riflusso si fece sentire, le merci furono le prime ad esserne colpite. Il mercato dei capitali sopravvisse più a lungo e mantenne delle transazioni internazionali attive fin verso il 1320 (17).

Nel Sedicesimo secolo un esempio ancor più convincente è quello delle fiere di Piacenza, dette di Besançon (18). Esse succedono — da cui il nome che rimane loro — alle fiere fondate nel 1535 dai Genovesi a Besançon, allora città imperiale, per fare concorrenza a quelle di Lione, il cui accesso era stato loro proibito da Francesco I. Da Besançon queste fiere genovesi furono trasferite, con l'andar del tempo, a Lons-le-Saunier, a Montluel, a Chambéry, e finalmente a Piacenza (1579) dove prosperarono fino al 1622. Non giudichia-



1. Parigi: Fiera di Saint-Germain-des-Près (pianta di Parigi di O. Truschet e G. Hoyau, c. 1551) 2. Falaise (Normandia): Fiera nel villaggio di Guibray (incisione del 1658). 3. Milano: Fiera di Melegnano (dipinto del Sebastianone, XVII sec.).

# VERSO UN'IDENTITA' EUROPEA

mole dall'apparenza. Piacenza è una fiera reddissima. Per quattro volte all'anno essa è luogo di incontri decisivi ma discreti, un po' come, ai nostri giorni, le riunioni della Banca internazionale di Basilea. All'appuntamento non comparivano merci, vi si portava pochissimo denaro contante, ma grandi quantità di cambiali, in realtà i segni di tutta la ricchezza europea, di cui i pagamenti dell'Impero spagnolo costituivano il flusso più vivo. Erano presenti una sessantina di uomini d'affari, *banchieri di conto* genovesi per la maggior parte, alcuni milanesi, altri fiorentini. Erano membri di un club a cui non si poteva accedere senza il pagamento di una forte cauzione (3.000 scudi). Questi privilegiati fissavano il *conto* cioè il corso dei cambi di liquidazione alla fine di ogni fiera. È il grande momento di queste riunioni cui partecipano, sottobanco, mercanti *cambiatori* e rappresentanti di grandi ditte (19); in totale, duecento iniziati dal comportamento discreto, che trattavano enormi affari, magari di 30-40 milioni di scudi per ogni fiera o più, secondo il documentatissimo libro del genovese Domenico Peri (1638) (20). Ma tutto ha un fine, persino l'ingegnoso e vantaggioso *clearing* genovese. Esso funzionava solo nella misura in cui l'argento americano giungeva a Genova in quantità sufficiente. Quando gli arrivi di metallo bianco decrebbero, verso il 1610, l'edificio fu minacciato. Per scegliere una data non del tutto arbitraria, ricordiamo il trasferimento delle fiere a Novi, nel 1622, che Milanesi e Toscani non accettarono e che fu un chiaro sintomo di questo deterioramento. (...)

## Fiere e circuiti

Collegate fra di loro, le fiere si alternavano. Che si trattasse di fiere semplicemente commerciali o di fiere di credito, esse erano organizzate in modo tale da facilitare la circolazione. Se si riportano su una carta geografica le fiere di una data regione (la Lombardia (21) o il Regno di Napoli (22) nel Quindicesimo secolo, per esempio, o i circuiti delle fiere che si succedevano intorno a Linz sul Danubio (23): Krems, Vienna, Freistadt, Graz, Vienna, Salisburgo, Bolzano), il calendario di queste riunioni successive mostra che esse accettavano dipendenze reciproche, che i mercanti passavano da una fiera all'altra coi loro veicoli, le loro bestie da carico, le loro merci in spalla, finché il cerchio di questi viaggi si chiudeva e ricominciava: una specie di moto perpetuo. Le quattro città di Troyes, Bar-sur-Aube, Provins e Lagny, che nel Medioevo ospitarono le grandi fiere della regione dello Champagne e di Brie, durante l'anno continuavano ad alternarsi nell'allestire fiere.

Henri Laurent (24) afferma che il primo circuito fu quello delle fiere delle Fiandre; le fiere della regione dello Champagne l'avrebbero imitato. È possibile. A meno che il movimento circolare non si sia creato quasi ovunque sponta-

neamente, per una sorta di necessità logica analoga a quella dei mercati ordinari. Come per il mercato, bisogna che la regione, svuotata dalla fiera delle sue capacità di domanda e di offerta, abbia il tempo di ricostruirle. Da qui le pause necessarie. Bisogna pure che il calendario delle varie fiere faciliti gli itinerari dei venditori ambulanti che le visitano una dopo l'altra.

Merci, denaro e credito sono presi in questi movimenti rotatori. Il denaro evidentemente anima nello stesso tempo circuiti di maggiore apertura sboccando solitamente a un punto centrale da cui riparte per ricominciare i suoi percorsi. In Occidente, in netta ripresa a partire dall'Undicesimo secolo, un centro finisce per dominare tutto il sistema dei pagamenti europei. Nel Tredicesimo secolo sono le fiere della regione dello Champagne; queste declinano dopo il 1320, e ovunque se ne registrano le ripercussioni — perfino nel lontano Regno di Napoli; in seguito il sistema si ricostruisce alla bell'e meglio intorno a Ginevra nel Quindicesimo secolo (25), poi a Lione ed infine, nel secolo Sedicesimo, si conclude con le fiere di Piacenza, cioè di Genova. Niente è più rivelatore delle funzioni di questi sistemi successivi delle rotture che segnano il passaggio dall'uno all'altro.

Tuttavia, dopo il 1622, nessuna fiera si porrà obbligatoriamente più al centro della vita economica europea per dominare l'insieme. Il fatto è che Amsterdam, che non era una vera e propria città di fiere, cominciò ad affermare il suo ruolo assumendo la precedente superiorità di Anversa: si organizzò come «piazza» permanente di commercio e di denaro. La sua fortuna segnò il declino se non delle fiere commerciali europee, almeno delle grandi fiere di credito.

L'età delle fiere ha superato il suo apogeo.

## Il declino delle fiere

Bisogna riconoscere che durante il Diciottesimo secolo le misure governative che concedevano da qualche anno la libertà di inviare nei paesi stranieri la maggior parte delle merci manufatte senza pagare le tasse e di fare entrare le materie prime in esenzione, non potevano che ridurre d'anno in anno il commercio delle fiere, il cui vantaggio era di assicurare queste esenzioni; d'anno in anno ci si abitua sempre più a fare un commercio diretto di queste merci, senza farle passare attraverso le fiere. Questa nota appare in una lettera del Controllore generale delle Finanze, a proposito della Fiera di Beaucaille, nel settembre del 1756. Fu proprio in quel momento che Turgot (26) redasse l'articolo dedicato alle fiere, apparso nell'*Enciclopedia* nel 1757. Per lui le fiere non erano mercati «naturali» che traevano origine dalle «comodità», dall'interesse reciproco che compratori e venditori hanno di ricercarsi... Non è quindi al corso naturale di un commercio animato dalla libertà

che si devono attribuire queste fiere brillanti in cui i prodotti di una parte dell'Europa vengono fatti confluire con grandi spese e che sembrano essere l'appuntamento delle nazioni. L'interesse che deve compensare queste spese esorbitanti non deriva dalla natura delle cose, ma risulta dai privilegi e dalle franchigie concesse al commercio in certi luoghi e in certi tempi, mentre in qualsiasi altro posto esso è oppresso da tasse e da dogane. Allora, abbasso i privilegi, oppure, che i privilegi esistano per qualsiasi istituzione e pratica commerciale. (...) È vero che in Olanda (l'esempio aberrante dell'Aja conta poco) le fiere sparivano; che in Inghilterra perfino la grande Fiera di Stourbridge, un tempo *beyond all comparison* (al di là di ogni paragone) perdeva il suo commercio all'ingrosso, il primo a declinare dopo il 1750 (27). Turgot aveva dunque ragione, come sovente gli accade; la fiera è la forma arcaica degli scambi: ai suoi tempi essa poteva ancora illudere, e rendere perfino dei servizi, ma laddove essa restava senza rivali, l'economia segnava il passo. Così si spiega la fortuna, nei secoli Diciassettesimo e Diciottesimo, delle fiere un po' decadute ma pur tuttavia ancora vive di Francoforte e delle nuove fiere di Lipsia; delle grandi fiere polacche: Lublino, Sandomir, Thorun, Poznan, Gniezno, Danzica, Leopoli, Brzeg in Galizia (dove, nel Diciassettesimo secolo si potevano vedere più di 20.000 capi di bestiame alla volta); e delle fantastiche fiere russe, in cui presto fiorirà, nel Diciannovesimo secolo, la fiera più che fantastica di Nijni Novgorod (28). (...)

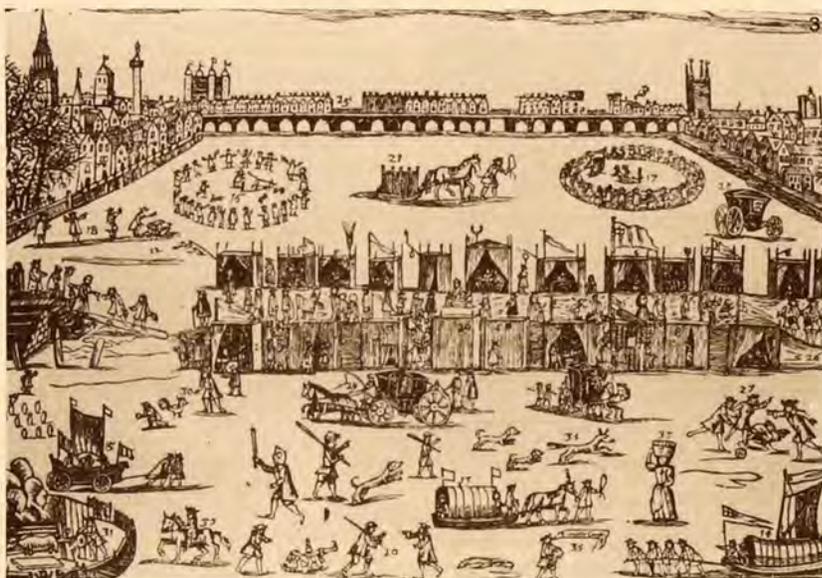
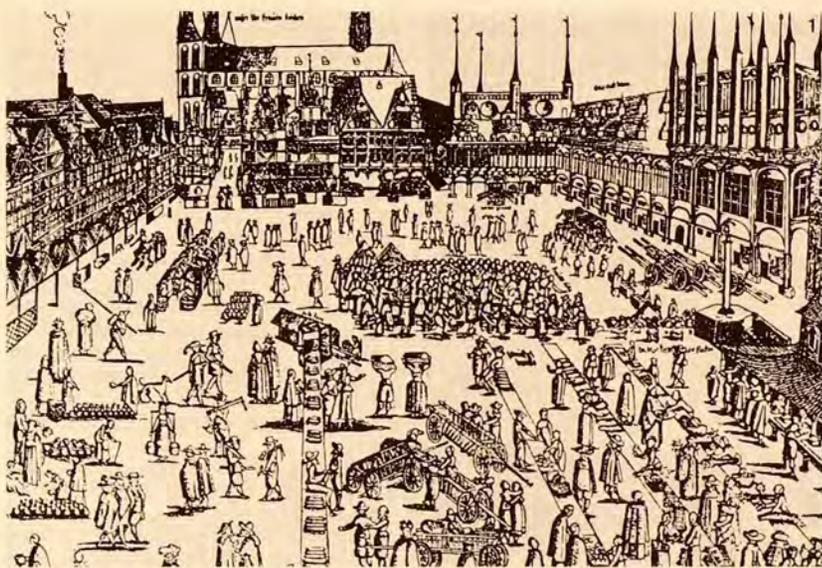
Con questi ritardi e questi scompensi spiegherei volentieri il persistente splendore della fiera di Bolzano, sui passi alpini che conducono nella Germania meridionale. Quanto alle fiere così vive del Mezzogiorno italiano (29), che brutto segno per la salute della sua economia! In effetti, se l'attività economica si sviluppa rapidamente, la fiera, vecchio orologio, non segue il nuovo ritmo; ma non appena questa attività rallenta, la fiera riacquista la sua ragione di essere. (...)

## Depositi, magazzini, empori, granai

La lenta, spesso impercettibile (e talvolta discutibile) decadenza delle fiere pone ancora molti problemi. Richard Ehrenberg pensava che fossero venute meno in seguito alla concorrenza delle borse. Tesi insostenibile, rispondeva André E. Sayous con stizza. Tuttavia, se le fiere di Piacenza sono state il centro della vita commerciale alla fine del Sedicesimo e all'inizio del Diciassettesimo secolo, il nuovo centro del mondo sarà presto, in seguito, la Borsa di Amsterdam: una forma, un meccanismo si è imposto sull'altro. Poco importa che borse e fiere coesistano: è così da secoli: una tale sostituzione non avviene in un giorno. E poi, se la Borsa di Amsterdam si è impadronita incontestabilmente del vasto mercato dei capitali, essa organizza anche dall'alto il movimento delle merci (pe-

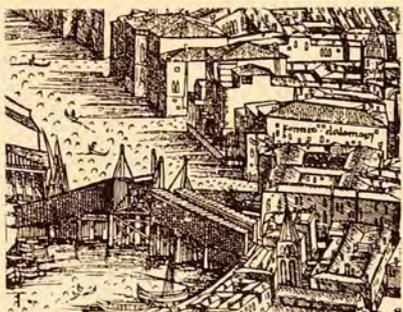
pe o spezie dall'Asia, grano e altri prodotti dal Baltico). Per Werner Sombart (30), è a livello delle merci che si trasportano, che si immagazzinano, che si rispediscono, che bisogna cercare la giusta spiegazione. Le fiere sono state in tutti i tempi e continuano ad esserlo nel Diciottesimo secolo delle concentrazioni di merci che si mettono da parte. Ma con l'aumento della popolazione, la crescita già catastrofica delle città, il lento miglioramento del consumo, il commercio all'ingrosso non poteva che svilupparsi, fuoriuscire dal canale delle fiere, organizzarsi in modo indipendente. Questa organizzazione autonoma, tramite i magazzini, i granai, gli empori o i depositi, tende a sostituirsi, grazie a una regolarità che ricorda la bottega, alle discontinue attività delle fiere. La spiegazione è verosimile. Ma Sombart la spinge senza dubbio un po' troppo lontano. Per lui l'importante è sapere se il magazzino all'ingrosso in cui la merce si accumula, a due passi dalla clientela e in modo permanente, funzionerà *naturaliter* — e allora è soltanto un deposito — o *mercantiliter* cioè commercialmente (31). Nel qual caso, il magazzino è una bottega di rango superiore, ma sempre una bottega, il cui padrone è il commerciante all'ingrosso, il mercante *grossier* o, come si dirà presto più nobilmente, il *negoziante*. Alle porte del magazzino, le merci erano consegnate ai rivenditori in grandi quantità, «sotto corda» si diceva, cioè senza che le balle fossero aperte. Quando iniziò questo commercio all'ingrosso? Forse ad Anversa al tempo di Lodovico Guicciardini (1567)? Qualsiasi cronologia rigorosa a questo proposito non può che essere discutibile. È incontestabile, tuttavia, che col Diciottesimo secolo, soprattutto negli attivi Paesi del Nord legati ai traffici dell'Atlantico, il commercio all'ingrosso assunse uno sviluppo mai visto fino allora. A Londra i grossisti si imposero in tutti i campi dello scambio. Ad Amsterdam, all'inizio del Diciottesimo secolo, *poiché tutti i giorni arriva un gran numero di bastimenti, è facile immaginare che esista un gran numero di magazzini e di cantine per mettere le merci che questi vascelli trasportano: così la città ne è ben provvista, dal momento che esistono interi quartieri costituiti esclusivamente da magazzini o granai di cinque-otto piani, e oltre a questo, la maggior parte delle case sui canali hanno due o tre magazzini e una cantina* (32). Queste attrezzature non sono sempre sufficienti e succede che i carichi restino sui bastimenti *più a lungo di quanto si vorrebbe*. Tanto che ci si è messi a costruire sulle aree di vecchie case tanti nuovi magazzini, visto che *assicurano ottimi redditi*.

Infatti, la concentrazione commerciale a profitto dei depositi e dei magazzini diventò un fenomeno generale nell'Europa del Diciottesimo secolo. Così il cotone grezzo, il «cotone di lana», si concentra a Cadice se proviene dall'America Centrale; a Lisbona (nell'ordine decrescente dei prezzi: co-



1. Lubecca: Piazza del mercato (incisione del 1580). 2. Norimberga: Piazza del mercato (incisione di L. Strauch, 1559). 3. Londra: Fiera sul Tamigi ghiacciato (incisione del 1683).

# VERSO UN'IDENTITA' EUROPEA



2



4



5



1. Venezia: Ponte di Rialto e, a destra, Fondaco dei Tedeschi (pianta di Venezia di J. de' Barbari, 1500). 2. Venezia: Fondaco dei Turchi e, a sinistra, Granaio pubblico (incisione c. 1710). 3. Colonia: Porto sul Reno (incisione di A. Woensam, 1531). 4. Norimberga: H. Behaim il vecchio, Granaio pubblico, 1489-1502. 5. Gand: Kräuterquai con Magazzino (dal sec. XI) e Pesa del grano.

toni di Pernabuco, di Maranhao, di Para), se è di origine brasiliana; a Liverpool se viene dall'India; a Marsiglia se viene dal Levante. Magonza, sul Reno, è, per la Germania, la grande stazione dei vini provenienti dalla Francia. Lilla fin da prima del 1715 possedeva enormi magazzini in cui si raccoglievano le acquedotti destinate ai Paesi Bassi. Marsiglia, Nantes, Bordeaux erano i depositi principali in Francia del commercio dalle isole (zucchero, caffè) che determinò la prosperità commerciale del regno ai tempi di Luigi XV. Perfino le città medie, Mulhouse e Nancy, moltiplicarono il numero dei magazzini di ogni dimensione. Questi esempi come centinaia d'altri. Allora si disegna un'Europa di depositi, che si sostituisce all'Europa delle fiere.

Dunque, nel Diciottesimo secolo, tutto dà ragione a Sombart. Ma prima? La distinzione tra i due modi *mercantiliter* e *naturaliter* è plausibile? Ci sono sempre stati magazzini e depositi: *storehouses*, *warehouses*, *Niederlager*, magazzini di traffico, *khans* del vicino Oriente, *ambary* russi (33). E perfino città-deposito (Amsterdam ne era il modello), il cui compito e privilegio consisteva nel servire come luogo di riserva per le merci che dovevano essere poi spedite: così in Francia, nel Diciassettesimo secolo, Rouen, Parigi, Orléans, Lione (34); così il *deposito della città bassa* a Dunkerque. Ogni città ha i suoi magazzini privati o pubblici. Nel Sedicesimo secolo i mercati coperti in genere (a Digione come a Beaume) sembrano essere stati contemporaneamente magazzini all'ingrosso, depositi e tappe mercantili (35). Prima ancora, quanti magazzini pubblici riservati al frumento o al sale! Molto presto, probabilmente prima del Quindicesimo secolo, la Sicilia possedeva già nei suoi porti vari *caricatori*, enormi magazzini dove si accumulava il frumento; e siccome il proprietario aveva in cambio una ricevuta (*cedola*) — le cedole si negoziavano. A Barcellona, fin dal Quattordicesimo secolo, nelle belle case dei mercanti in pietra di Montjuich, secondo gli inventari alcuni magazzini erano sistemati al pianterreno e l'abitazione del mercante si trovava al primo piano (36). Verso il 1450, a Venezia, intorno alla piazza di Rialto nel cuore della vita commerciale della città, le botteghe si concentravano in vie specializzate; sopra ciascuna di esse c'è una stanza che sembra il dormitorio di un monastero, in modo che ogni mercante veneziano abbia il suo magazzino pieno di merci, di spezie, di tessuti preziosi, di sete (37).

Nessuno di questi particolari, da solo, è risolutivo. Nessuno distingueva il concetto di stoccaggio puro e semplice da quello di commercio all'ingrosso, che ben presto, si sarebbero confusi. Il magazzino, strumento perfezionato, esisteva necessariamente da molto tempo, in forme diverse, modeste, miste, perché rispondeva ad esigenze evidenti da sempre, in realtà alle debolezze dell'economia. Ciò che costringeva ad immagazzinare, era il ciclo troppo

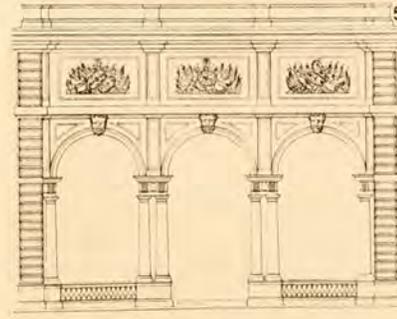
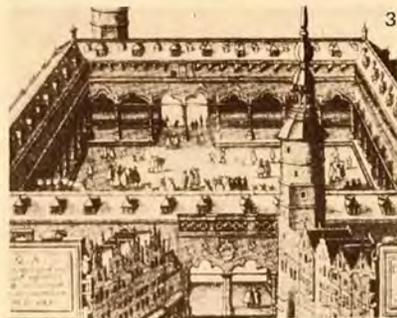
lungo della produzione e della vita commerciale, la lentezza dei viaggi e delle informazioni, il rischio dei mercati lontani, l'irregolarità della produzione, il gioco subdolo delle stagioni... D'altronde la prova è presto fatta, poiché dal momento in cui la velocità e la potenzialità dei trasporti aumenteranno, nel Diciannovesimo secolo, dal momento in cui la produzione si concentrerà in grandi stabilimenti, il vecchio commercio di magazzino dovrà notevolmente modificarsi, a volte completamente, e scomparire (38).

## Le borse

Il nuovo negoziante di Samuel Ricard, nel 1686, definisce la borsa come il luogo di incontro di banchieri, mercanti e negozianti, agenti di cambio e di banca, mediatori ed altri. Il termine verrebbe dalla città di Bruges, in cui queste assemblee si tenevano presso l'Hotel des Bourses, così chiamato dal nome del signore dell'antica e nobile famiglia Van der Bourse che l'aveva fatto costruire e ne aveva ornato il frontespizio con lo stemma delle sue armi, in cui comparivano tre borse...che si vedono ancora oggi sull'edificio. Poco importano i dubbi che la spiegazione solleva. Il termine, in ogni caso, fece fortuna, senza tuttavia escludere altre denominazioni. A Lione la Borsa si chiamava Piazza dei Cambi; nelle città anseatiche, Collegio dei mercanti; a Marsiglia, la Loggia; a Barcellona, come a Valenza, la Lonja. Non sempre essa possedeva un edificio proprio, da cui la frequente confusione di nome tra il luogo di riunione e la borsa stessa. A Siviglia l'assemblea dei mercanti si teneva ogni giorno sulle gradas, i gradini della Cattedrale; a Lisbona lungo la Rua Nova, la via più larga e più lunga della città, già citata nel 1294; a Cadice, lungo la Calle Nueva, probabilmente costruita dopo il saccheggio del 1596; a Venezia sotto i portici di Rialto e nella Loggia dei Mercanti, costruita sulla piazza, in stile gotico, nel 1459 e ricostruita nel 1558; a Firenze al Mercato Nuovo, sull'attuale piazza Mentana; a Genova a quattrocento metri dalla Strada Nuova, sulla Piazza dei Banchi; a Lilla (39) al Bellosguardo; a Liegi (40) presso la Pesa Pubblica, costruita alla fine del Sedicesimo secolo, o sulle banchine della Beach, o sotto le spaziose gallerie del Palazzo Vescovile, oppure in una vicina taverna; a La Rochelle all'aperto, fra la via dei Petits-Bacs e la via Admyrauld nel luogo chiamato «il Cantone dei Fiamminghi», fino alla costruzione di un edificio appositamente nel 1761 (41). Anche a Francoforte sul Meno le riunioni avevano luogo all'aperto, *unter freiem Himmel*, sul Fischmarkt, il mercato del pesce. A Lipsia la bellissima Borsa fu costruita fra il 1678 e il 1682 *auf dem Naschmarkt*; prima i negozianti si riunivano sotto un porticato, in una bottega della fiera o all'aperto, vicino alla pesa. (...) A Parigi la Borsa, che per molto tempo era stata ospitata al Palazzo di Giustizia, nella vecchia



# VERSO UN'IDENTITA' EUROPEA



era severo, si assegnavano posti numerati ad ogni ramo commerciale, si disponeva di un buon migliaio di mediatori, giurati o meno. E tuttavia non era mai facile ritrovarsi nel tumulto, in mezzo al concerto spaventoso di cifre urlate a squarciagola, in mezzo al rumore di ininterrotte conversazioni. La borsa era, tenuto conto delle proporzioni, l'ultima fase di una fiera, ma che non si interrompeva mai. Grazie all'incontro di negozianti importanti e di un nugolo di intermediari, si trattava tutto insieme, operazioni sulle merci, cambi, partecipazioni, assicurazioni marittime i cui rischi venivano spartiti tra numerosi garanti; era anche un mercato monetario, un mercato finanziario, un mercato di valori. (...)

## Ipotesi per concludere

I vari meccanismi dello scambio che abbiamo presentato, dal mercato elementare fino alla borsa, sono facili da riconoscere e da descrivere. Non è altrettanto semplice precisare il loro posto nella vita economica, considerare complessivamente le loro testimonianze. Hanno la stessa età? Sono o no collegati tra di loro e come? Sono stati o no strumenti di crescita? Probabilmente non esistono risposte categoriche poiché, secondo i flussi economici che li animano, alcuni girano più velocemente, altri meno. Prima questi, poi quelli sembrano a turno comandare, e ogni secolo ha così la sua fisionomia particolare. Se non siamo vittime di un'illusione semplificatrice, questa storia differenziata chiarisce il senso dell'evoluzione economica europea e si offre forse come mezzo di interpretazione comparativa del resto del mondo.

Il Quindicesimo secolo presenta ancora i disastri e le deficienze della seconda metà del Quattordicesimo secolo. Poi, dopo il 1450, si accenna una ripresa. Tuttavia l'Occidente impiegherà anni e anni per ritrovare il livello delle sue precedenti prodezze. La Francia di S. Luigi, se non sbaglia, è ben diversa dalla Francia viva, benché dolente, di Luigi XI. Tranne in alcune zone privilegiate (una certa Italia, la zona motrice dei Paesi Bassi), tutti i legami economici si sono allentati; gli agenti economici — individui o gruppi — sono stati un po' abbandonati a se stessi e ne hanno approfittato più o meno consciamente. In queste condizioni, fiere e mercati — i mercati ancor più delle fiere — erano sufficienti a riannunziare e a far girare gli scambi. Il modo in cui le città, in Occidente, si imponevano alle campagne, lascia indovinare la rimessa in moto dei mercati urbani, strumenti che provocavano la totale dipendenza dell'*hinterland*. I prezzi «industriali» aumentavano, i prezzi agricoli diminuivano. Così le città prevalsero.

Raymond de Roover (44), che tuttavia ha sempre diffidato delle facili spiegazioni, crede che il Sedicesimo secolo abbia visto l'apogeo delle fiere. Esse spiegherebbero tutto. Si moltiplicava-

no, scoppiavano di salute, erano dappertutto, si contavano a centinaia, a migliaia. Se così fosse stato, ed è possibile, il movimento progressivo, nel Sedicesimo secolo, si sarebbe organizzato dall'alto, sotto la spinta di una circolazione privilegiata di mezzi monetari e del credito, di fiera in fiera. Tutto sarebbe dipeso da queste circolazioni internazionali a livello abbastanza alto — in qualche modo «aeree» — (45). Poi si sarebbero rallentate, o complicate e la macchina si sarebbe messa a tossire. Fin dal 1575 il circuito Anversa-Lione-Medina del Campo era in panne. I Genovesi con le fiere dette di Besançon, hanno riattaccato i pezzi, ma soltanto per poco.

Nel Diciassettesimo secolo tutto si rimette in moto grazie alla merce. Non attribuisco questa ripresa soltanto ad Amsterdam e alla sua Borsa, che tuttavia vi giocarono le loro parti, bensì piuttosto alla moltiplicazione degli scambi alla base, nel modesto cerchio delle economie a corto e a cortissimo raggio: il motore, il mezzo decisivo, non è forse la bottega?

In queste condizioni, l'aumento dei prezzi (Sedicesimo secolo) avrebbe coinciso col regno delle sovrastrutture; le discese e le stasi del Diciassettesimo secolo vedrebbero il primato delle infrastrutture. Spiegazione non garantita, ma plausibile.

Ma allora, come partirebbe e come galopperebbe il secolo dei Lumi? Il movimento, dopo il 1720, è probabilmente a tutti i livelli. Ma l'essenziale è che ci sia una rottura, sempre più larga, del sistema vigente. Più che mai, di fronte al mercato, agisce il contro-mercato (preferisco questo termine forte al *private market*); a fronte della fiera si riempiono gli empori e il commercio di magazzino: la fiera tende a ricollocarsi sul piano degli scambi elementari; ugualmente di fronte alle borse, ecco le banche che, dovunque, spuntano come una fioritura di piante, se non nuove, almeno sempre più numerose e autonome. (...)

\* Estratto, per gentile concessione dell'A., da F. Braudel, *Civilisation matérielle économique et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, vol. 2, *Les jeux de l'échange*, A. Colin, Parigi 1979.

(1) Cfr. Michael Mitterauer, *Jahrmärkte in Nachfolge antiker Zentralorte*, in *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung*, 1967, pag. 237 e segg.

(2) Cfr. Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, 5 voll., Copenhaga 1759-65, alla voce *Landi*, vol. 3, col. 508.

(3) Cfr. Félix Bourquelot, *Etudes sur les foires de Champagne*, 2 voll., Parigi 1865, vol. 1, pag. 10.

(4) Cfr. J. Savary des Bruslons, *op. cit.*, vol. 2, col. 663 e segg.

(5) Cfr. René Gascon, dattiloscritto inedito, vol. 1, pagg. 241-242.

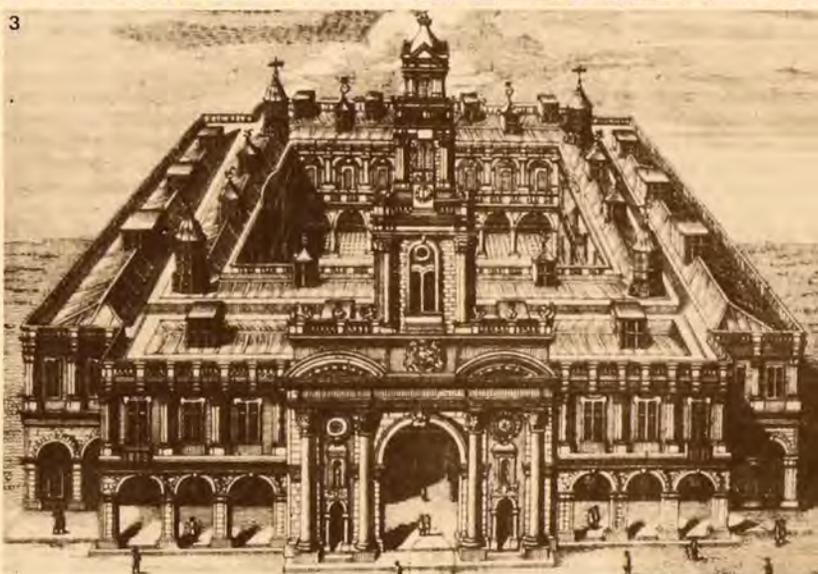
(6) Cfr. Ernst Kroker, *Handelsgeschichte der Stadt Leipzig*, Lipsia 1925, pag. 85.

(7) Cfr. Cristóbal Espejo, *Las Antiguas Fiestas de Medina del Campo*, Valladolid 1908.

(8) Cfr. H. Mauersberg, *Wirtschafts- und Sozialgeschichte zentral-europäischer Städte in neuerer Zeit*, 1963, pag. 184.

(9) Cfr. Friedrich Lütge, *Der Untergang der Nürnberger Heiliumsmesse*, in *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*, vol. 178, 1-3, 1965, pag.

- (10) Cfr. Alberto Grohmann, *Le Fiere del regno di Napoli in età aragonese*, 1969, pag. 31.  
 (11) R. Gascon, *op. cit.*, vol. 1, pag. 169.  
 (12) Lodovico Guicciardini, *Description de tout le Pays-Bas*, 1568, 3<sup>a</sup> ed. 1625, pag. 108.  
 (13) Cfr. Oliver C. Cox, *The Foundation of Capitalism*, 1959, pag. 27. All'opposto, cfr. P. Chalmetta Gendron, «El Señor del Zoco» en España, 1973, pag. 105.  
 (14) Cfr. Alfred Hoffman, *Wirtschaftsgeschichte des Landes Oberösterreich*, 1952, pag. 139.  
 (15) Cfr. E. Kroker, *op. cit.*, pag. 83.  
 (16) Cfr. Robert-Henry Bautier, *Les foires de Champagne*, in AA.VV., *La foire*, Editions de la Librairie encyclopédique, Bruxelles 1953, pagg. 1-51.  
 (17) Cfr. F. Bourquelot, *op. cit.*, vol. 1, pagg. 301-320.  
 (18) Cfr. F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1949, ed. it. 1953, nuova ed. Einaudi, Torino 1976, vol. 1, pagg. 540-544.  
 (19) Cfr. José Gentil da Silva, *Banque et crédit en Italie au XVII<sup>e</sup> siècle*, 1969, v. nell'indice la voce *Mercanti di conto*.  
 (20) Domenico Peri, *Il Negoziente*, Genova 1638.  
 (21) Cfr. Giuseppe Mira, *L'organizzazione fieristica nel quadro dell'economia della Bassa Lombardia alla fine del Medioevo e nell'età moderna*, in *Archivio Storico Lombardo*, vol. 8, 1958, pagg. 289-300.  
 (22) Cfr. A. Grohmann, *op. cit.*, pag. 62.  
 (23) Cfr. A. Hoffmann, *op. cit.*, pagg. 142-143.  
 (24) Henry Laurent, *Un Grand Commerce d'exportation au Moyen Age: la draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens, XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles*, 1935, pagg. 37-41.  
 (25) Cfr. F. Borel, *Les Foires de Genève au XV<sup>e</sup> siècle*, Ginevra 1892 e i documenti allegati; Jean-Francois Bergier, *Les Foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance*, Parigi 1963.  
 (26) Robert-Jacques Turgot, *Foire*, voce dell'*Encyclopédie*, 1757; cfr. J. Savary des Bruslons, *op. cit.*, voce *Foire*, vol. 2, col. 647.  
 (27) Cfr. Werner Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, 1907, 15<sup>a</sup> ed., 1928, vol. 2, pag. 482.  
 (28) Cfr. Basile H. Kerblay, *Les Marchés paysans en URSS*, 1968, pag. 85 e segg.  
 (29) Cfr. José Gentil da Silva, *Trafic du Nord, marches du Mezzogiorno, finances génoises: recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Revue du Nord*, a. XLI, n. 162, aprile-giugno 1959, pagg. 129-152, in part. pag. 132.  
 (30) Werner Sombart, *Apogée du capitalisme*, 1932, pag. XXV.  
 (31) Cfr. W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, *op. cit.*, vol. 2, pag. 488 e segg.  
 (32) Jean-Pierre Ricard, *Le Négoce d'Amsterdam contenant tout ce que doivent savoir les marchands et banquiers, tant ceux qui sont établis à Amsterdam que ceux des pays étrangers*, Amsterdam 1722, pagg. 5-7.  
 (33) Cfr. Jacqueline Kauffmann-Rochard, *Origines d'une bourgeoisie russe, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, 1969, pag. 45.  
 (34) Cfr. J. Savary des Bruslons, *op. cit.*, voce *Entrepôt*, vol. 2, col. 329-330.  
 (35) R. Gascon, *op. cit.*, vol. 1, pag. 158.  
 (36) Claude Carrère, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 1967, pag. 498.  
 (37) Roberto Cessi, Annibale Alberti, *Rialto*, 1934, pag. 79.  
 (38) Cfr. Maurice Lévy-Leboyer, *Les Banques européennes et l'industrialisation internationale dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, 1964, pag. 254 e segg.  
 (39) Cfr. Robert Marquant, *La Vie économique à Lille sous Philippe le Bon*, 1940, pag. 61.  
 (40) Cfr. Jean Lejeune, *La Formation du capitalisme moderne dans la principauté de Liège au XVI<sup>e</sup> siècle*, 1939, pag. 27.  
 (41) Claude Laveau, *Le Monde rochelais de l'Ancien Régime au Consulat. Essai d'histoire économique et sociale (1744-1800)*, tesi dattiloscritta, pag. 146.  
 (42) Archivio di Stato di Genova, Lettere Consoli, 1/26-28.  
 (43) Cfr. C. Carrère, *op. cit.*, pag. 50-51.  
 (44) Cfr. Raymond de Roover, *Le marché monétaire au Moyen Age et au début des Temps modernes*, in *Revue historique*, 1970, pag. 28.  
 (45) Cfr. C. Verlinden, J. Craeybeckx, E. Scholliers, *Mouvements des prix et des salaires en Belgique au XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Annales ESC*, 1955, n. 2, pag. 187, nota 1: Allo stato attuale della ricerca, ci si può anche domandare se il XVI<sup>e</sup> secolo non sia caratterizzato dalla concentrazione del grande commercio nelle mani di pochi...



1.2. Amsterdam: H. de Keyser, Palazzo della Borsa, 1608-1611: veduta della corte e veduta esterna. 3. Londra: E. Jarman, Nuovo Royal Exchange, 1667-1671.

Enrico Bordogna  
Gian Paolo Semino

## PIANO, MERCATO E INSEDIAMENTO COLLETTIVO

1. Il *paradigma indiziario* proposto da Carlo Ginzburg in un saggio diffuso nel volume collettivo *Crisi della ragione* (1), ha avuto il merito di catalizzare un dibattito sui modi e gli obiettivi della conoscenza storica (2), che può essere un buon punto di partenza per saggiarne certi umori recenti e considerarne la produttività.

Innanzitutto, se è apparso largamente condiviso l'assunto di una crisi delle pretese sistematiche della conoscenza logico-deduttiva (che Ginzburg identifica nel paradigma galileiano), non per questo è stata pacificamente accettata la proposta di indurre dall'indagine su pratiche, credenze, forme di sapere «alternative» — predilette da Ginzburg — un nuovo asse epistemologico, convertendo uno specifico (quanto parziale) oggetto di sapere storico in soggetto che opera rifondazione di metodi e gerarchie. L'obiezione più diffusa, e condivisibile, alla presa di potere del sapere indiziario, è stata che l'indizio, per farsi rivelatore di connessioni profonde, deve collocarsi nel contesto di ipotesi e giudizi comunque «storici». La «nuova razionalità» attribuibile oggi al sapere indiziario non consisterebbe dunque nell'ambizione ad oscure rinvincite sulla scientificità dominante, ma nel richiamo al procedere concreto su oggetti storici determinati e nella rivisitazione sperimentale di fatti e problemi passati sotto silenzio, in cui si individua la potenzialità di gettare una luce diversa su quadri di più ampia portata. Tutto sommato, non ha forse per noi molto interesse dibattere, come è avvenuto a proposito dell'opera di Foucault, se l'ambizione di globalità, come orizzonte della storia, abbia ragione di sussistere o debba cedere alla dispersione, alle soluzioni di con-

tinuità, all'irriducibilità dei fenomeni. È sicuramente più produttivo riconoscere che quelle che sono entrate in crisi sono alcune certezze «intermedie», certe convenzioni nel modo di gerarchizzare gli interessi storiografici, certe generalità tacitamente assunte: è dal tentativo di andar oltre la loro riconosciuta insufficienza che si liberano le direzioni opposte della speculazione teorica (che si vorrebbe fondata di nuove interpretazioni compressive) e dello scavo estremamente localizzato (coltivando la speranza di scoperte archeologiche capaci di rimettere tutto in discussione). Ma come non ci convince il corto circuito, oggi così diffuso, che si stabilisce fra queste tensioni in forma di aforisma, di sapere misteriosofico, così vediamo profilarsi, nei comportamenti scientifici, il ritorno all'«evenemenziale», sia pure non più sotto specie politico-diplomatica e avendo sostituito il grossolano nesso causale della sequenza cronologica con più raffinate relazioni metaforiche. La collaborazione fra indizio e teoria, fra struttura e frammento si stabilisce invece per noi nell'unitarietà dell'*histoire-problème*, che non ammette culti disciplinari fini a se stessi, ambiti di rigore filologico liberi da impegni di giudizio o quantomeno di ipotesi. Certo, da quando Lucien Febvre enunciava che *porre un problema è esattamente l'inizio e la fine di ogni storia. Nessun problema, niente storia* (3), il rinnovamento dei metodi storiografici promosso dalle stesse *Annales* ha dovuto costantemente fare i conti con la proliferazione delle tecniche e la tendenza centrifuga (se non addirittura la pretesa epistemologica) di nuovi settori specialistici. Anzi, raccogliendo la periodizzazione proposta da Immanuel Wallerstein (4), se la «congiuntura» 1945—1967 segnò la *strana confluenza, attraverso la storia economica* (5) fra paradigma delle *Annales* e rinnovamento della storiografia marxista, gli anni successivi hanno visto la rivincita del pensiero universalizzante-settorializzante proprio come sviluppo di temi e interessi della «nuova storia»: dalla importanza attribuita ai dati sistematici, alla decomposizione analitica e alla dipendenza dalle fonti della storia quantitativa; dall'interesse per i diversi livelli del tempo storico all'antropologia antistorica delle strutture del quotidiano; dall'attenzione alla ricostruzione delle mentalità al biografismo della psicostoria. Non può stupire che la crisi dell'ambizione totalizzante della storia globale vada di pari passo con la riscoperta o il ripiegamento su Max Weber — *padre di tutti noi*, come lo definisce Pierre Vidal-Naquet (6) — il cui razionalismo risulta arroccamento fondativo di una scientificità circoscritta e avalutativa. Il rilancio del paradigma weberiano è particolarmente illuminante, retrospettivamente, di ciò che è avvenuto quando l'architettura ha inteso dotarsi di uno spessore storico-analitico (per esempio nell'*analisi urbana*), indulgendo fatalmente in una sistematica che ipostatizza i fattori di continuità, di regolarità, di ripetizione assunti dall'irreversibilità dei rapporti di fondo. In Weber la sfera del sapere scientifico oggettivo si libera sullo sfondo di una visione teleologica della Civiltà occidentale di cui la razionalità del calcolo economico, l'etica calvinista e la città costituiscono i concetti tipico-ideali; e, alla base, l'identificazione dei rapporti istituzionali come strutturali garantisce la rimozione

della frattura e del conflitto dal centro del processo storico. Nei cultori dell'*analisi urbana* la presunta scientificità — descrizione contro prescrizione, neutralità contro strumentalità — si è resa disponibile, nel fatalismo della staticità, alla decadenza dell'implicazione funzionale anche in sede propositiva e progettuale e all'assunzione, viceversa, dei soli «autonomi» rapporti di analogia tipologica e morfologica; salvo doverne ammettere la discontinuità proprio a proposito della città moderna (di cui si è praticata quindi coerentemente la rimozione o, all'opposto, ci si è interrogati per una diversa chiave di lettura e di intervento) (7). E tuttavia, pure considerando l'*analisi urbana*, nella sua presunzione disciplinare, un'involuzione scienziata della tensione a fondare l'architettura sulla città, che ha guidato l'Architettura italiana dalla fine degli anni Cinquanta, non si può disconoscere che essa, proprio mantenendo aperto il problema del rapporto con la progettazione, ha esercitato un'azione di rallentamento sulle oscillazioni di una cultura progettuale in crisi, che ci appare più positiva oggi che il rapporto con la storia sembra esprimersi tutto autobiograficamente nell'allusione, nella citazione, nell'ironia. Dove invece il neoweberismo più o meno consapevole ha prodotto effetti (definitivi?) di disarticolazione del sapere in parti che deducono la loro autosufficienza dall'appiattimento del loro oggetto e dalla rinuncia a un progetto complessivo, è nella codificazione di diversi approcci alla *storia urbana* come branca specifica delle discipline storiche, che in questi ultimi anni ha preso corpo nelle università e in molteplici iniziative editoriali. Il campo è complesso ed esteso, risultando da confluenze che vanno dalla geografia umana alla storia locale, dalle scienze sociali alla storia dell'architettura, ma questa complessità si incanalava in direzioni frammentarie, solo a tratti rese significative da ipotesi «storiche»: in modo più evidente quando si assume che i fenomeni urbani debbano essere ricondotti alle loro manifestazioni fisiche, privilegiando la documentazione cartografica e suggerendo una riduttiva finalizzazione in un contributo *ad arrestare la deriva del nostro patrimonio urbano* (8); in modo meno evidente

(1) Cfr. C. Ginzburg, *Spie. Radici di un paradigma indiziario*, in AA.VV., *Crisi della ragione*, Einaudi, Torino 1979.

(2) Cfr. p.es. AA.VV., *Paradigma indiziario e conoscenza storica*, in *Quaderni di storia*, a. VI, n. 12, luglio-dicembre 1980.

(3) L. Febvre, *Vivre l'histoire. Propos d'imitation*, 1941, trad. it. in L. Febvre, *Studi su Riforma e Rinascimento e altri scritti su problemi di metodo e di geografia storica*, Einaudi, Torino 1966, pag. 523.

(4) Cfr. I. Wallerstein, *Braudel, le Annales e la storiografia contemporanea*, in *Studi storici*, a. XXI, n. 1, gennaio-marzo 1980.

(5) E. Hobsbawm, *Comments*, in *Review*, a. I, n. 3/4, 1978 (cit. in Wallerstein).

(6) Cfr. T. Stoianovich, *La scuola storica francese. Il paradigma delle «Annales»*, ISEDI, Milano 1978, pag. 127.

(7) Cfr. A. Aymonino, *Lo studio dei fenomeni urbani*, in AA.VV., *La città di Padova*, Officina, Roma 1970, pag. 57-60.

(8) C. De Seta, *Prefazione*, in C. De Seta, L. Di Mauro, *Palermo*, primo volume della collana *Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Bari 1980, pagg. V-VI.

(9) E. Guidoni, *Editoriale*, in *Storia della città* n. 5, 1977, pag. 4.

(10) C. Carozzi, A. Mioni, R. Rozzi, E. Sori, *Gli studi sulle città italiane ed i problemi aperti di storiografia urbana*, in *Storia urbana* n. 1, 1977, pag. 34 (citando da A. Caracciolo, *Prefazione alla 2ª edizione di Roma ca-*

quando ci si propone programmaticamente di raccogliere e mettere a confronto apporti diversi, come nel caso delle riviste *Storia della città e Storia urbana*. Ma anche qui la ambizione «strutturale» e problematica vacilla, nel primo caso postulando la confluenza nella storia totale ma da *analisi finalmente disciplinari* (9), nel secondo dichiarando ambigualmente di non ritenere la storia della città *autentica categoria storiografica* (10) e circoscrivendo l'interesse al periodo postunitario, (precludendosi così una più effettiva articolazione della petizione che vuole la città *elemento ordinatore dell'organizzazione territoriale* (11). Sembra quindi, malgrado le affermazioni di diniego di un'autonomia disciplinare, che si tratti di alimentare, con un accumulo di documentazioni inedite e di narrazioni eterogenee, un campo specialistico e weberiano «disinteressato», piuttosto che di costruire indagini capaci di dare allo stesso tempo radici interpretative e sbocchi innovativi ai grandi problemi delle città, alla crisi e alla ricostruzione delle aree metropolitane d'oggi. Il fatto è che tanto ai cultori della città come *manufatto* quanto agli storici che vedono nella città una semplice delimitazione «pratica» delle ricerche, sfugge una sua più propellente interpretazione di attrezzatura collettiva profondamente coinvolta nei rapporti di produzione ed anzi essa stessa d'incentivo o d'impedimento alla loro trasformazione; e anche quando i rapporti di produzione sono evocati, si sconta il pregiudizio che essi agiscano solo attraverso le mediazioni istituzionali dell'assetto proprietario e dell'ordinamento politico-amministrativo (12), costringendosi in una visione «normativa» che celebra ovviamente i suoi fasti anche in sede di urbanistica operativa.

Ma, se la nostra attuale condizione è quella di procedere in modo non sistematico, sottoponendo i nostri tentativi al riscontro di quanto riescano fondativi per l'oggi più che a verifiche di coerenza interna, fra i rischi da correre non dovremmo mettere anche quello di un approccio alla storia e alla forma della città più finalizzato, che si proponga, con la contaminazione dei generi, una lettura insieme strutturale e segmentata, dove le forme siano chiamate a rispondere delle loro «im-

purezza» contestuali, dove la discontinuità e la rottura diano significato alla regolarità e alla costanza, dove soprattutto siano assunti a guida d'interpretazione i fattori di dualismo?

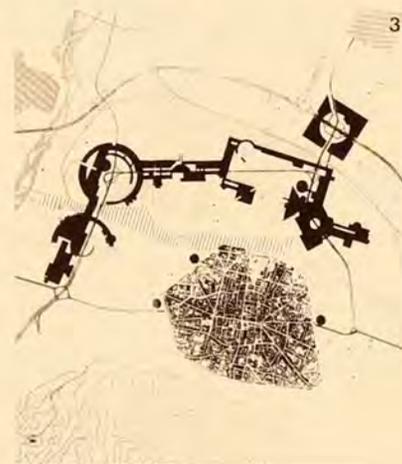
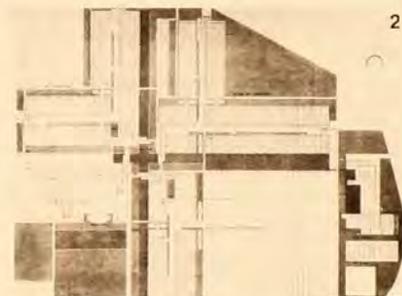
2. Non a caso durante gli anni Settanta, forse stimolato dagli interrogativi sollevati dalla crisi economica mondiale e dalla contestazione studentesca, ha ripreso vigore il dibattito sulla transizione dal Feudalesimo al Capitalismo e sull'origine della città moderna. Le posizioni che oggi si fronteggiano hanno arricchito di approfondimenti specifici e di originali articolazioni le tesi che contrapposero nei primi anni Cinquanta Dobb a Sweezy, ma sostanzialmente rimandano ancora alle questioni di allora: da un lato la posizione «ortodossa» secondo una linea che, schematicamente si sviluppa da Dobb fino a quegli studiosi come Brenner e Zangheri che, recentemente hanno approfondito il ruolo originario dell'agricoltura), per la quale il *prime mover* del Capitalismo risiede nei conflitti di classe interni alla Società feudale; dal lato opposto la posizione (identificabile schematicamente nella linea Sweezy-Frank-Wallerstein), secondo la quale il Sistema feudale non dispone al suo interno di alcun fattore solvente, che invece deve essere ricercato nella distribuzione e nella circolazione a lunga distanza (13).

Per certi versi imparentato con il dibattito sulle origini e sulla transizione è quello, più recente e più rigorosamente pertinente alla problematica economica, sul ruolo del mercato nelle moderne società industriali: a proposito del quale da più parti si sottolinea come sia in atto un processo simmetrico che, muovendo da versanti opposti, tende ad un comune risultato, essendo impegnate le Società capitalistiche nella messa a punto di nuovi strumenti di controllo del mercato ed avvertendo i Paesi socialisti sempre più l'urgenza di reintrodurre nei procedimenti di programmazione quella flessibilità e quell'aderenza alla domanda reale, che difficilmente può essere soddisfatta senza il ricorso a qualche forma di mercato (14).

L'importanza intrinseca di questi dibattiti è evidente. Tuttavia, non presumendo alcuna competenza specifica in tali questioni, che anzi sono state riportate in termini quanto mai schematici e semplificati, è lecito chiedersi quale sia l'interesse che può spingere una rivista di architettura ad occuparsene. Le ragioni, ci sembra, sono più d'una.

Innanzitutto una ragione *analogico-estensiva*: il ruolo storicamente poleogenetico del dualismo topografico e sociale, in una situazione di crisi e di transizione come quella odierna, è ancora carico di suggestive indicazioni, nella misura in cui rimanda a una progettazione in grado di confrontarsi, nell'ideazione tipologica e nella prescrizione funzionale, con la città esistente. Del resto l'idea che si possa intervenire sulla città *per parti formalmente compiute*, o quella che predica la necessità di individuare volta per volta l'intreccio funzionale capace di porsi dialetticamente rispetto alla città attuale, rimandano analogicamente all'origine dualistica della città.

In secondo luogo quei dibattiti possono essere assunti anche per la loro pertinenza di merito. Si tratterebbe in questo caso di definire i margini di manovra riservati all'architettura nell'oscillazione tra *piano* e *mercato*; gli ambiti di pertinenza rispetto ai quali l'archi-



1. E. Salzano (con Gorio, Danieli, Del Vecchio, De Martino, Malagodi, Vittorini), *Progetto di concorso per il Quartiere CEP alle Barene di S. Giuliano, Venezia-Mestre, 1959.*
2. L. Benevolo (con Giura Longo e Melograni), *Nuovo Quartiere Fieristico di Bologna, 1964.*
3. C. Aymonino (con Giordani), *Progetto di massima per un sistema direzionale nella città di Bologna, 1965.*
4. P.L. Cervellati (con Scannavini, Ghedini, Morelli), *Piano per l'edilizia economica popolare nel centro storico di Bologna, 1972.*

itale. Editori Riuniti, Roma 1974).

(11) Editoriale, in *Storia urbana* n. 1, 1977, pagg. 4-5.

(12) Cfr. p.es. P. Sica, *Introduzione a Storia dell'urbanistica. I. Il Settecento*, Laterza, Bari 1976, pag. IX.

(13) Cfr. su questo dibattito (oltre a AA.VV., *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, a cura di G. Bolaffi, Savelli, Roma 1973) J. Wallerstein, *Il sistema mondiale dell'economia moderna, 1974*, Il Mulino, Bologna 1978; J. Topolski, *La nascita del capitalismo in Europa*, 1965, Einaudi, Torino 1979; e, tra i molti interventi comparati su *Studi storici*: A. Lepre, *Per la ricomposizione dell'interpretazione marxista delle origini del capitalismo*, in *Studi storici*, a. XX, n. 2, aprile-giugno 1979; D. Tomich, *Rapporti sociali di produzione e mercato mondiale nel dibattito recente sulla transizione dal feudalesimo al capitalismo*, in *Studi storici*, a. XXI, n. 3, luglio-settembre 1980.

(14) Cfr. L.S. D'Angiolini, *Introduzione* a M. Canesi, *Italia e Lombardia anni '80. Gli obiettivi di sviluppo, le ipotesi macroubanistiche*, CLUP, Milano 1980; AA.VV., *Affermare Proteo*, in *Quaderni della Rivista trimestrale* n. 62-63, gennaio-giugno 1980; e, fra tutti coloro che sono intervenuti su tali questioni, E. Scalfari (la *Repubblica*, 29-8-1980), C. Napoleoni (la *Repubblica*, 10-9-1980), La Barca (*Rinascita*, 19-9-1980), G. Rodano (la *Repubblica*, 24-9-1980), F. Galgano (*l'Unità*, 5-10-1980), G. Chiaromonte e M. Cacciari (*Politica ed economia*, ottobre 1980), M. D'Antonio (*Rinascita*, 21-11-1980), C. Boffitto (*Rinascita*, 26-12-1980), F. Targetti (*Rinascita*, 27-2-1981).

tettura può svolgere con maggiore efficacia la propria funzione propositiva.

Per esempio, è di importanza non secondaria che la conclamata necessità di rivedere la condanna storicamente espressa dalla Terza Internazionale sulle esperienze socialdemocratiche, trascini con sé una valutazione più attenta ai fatti di merito delle esperienze di cui proprio l'architettura è stata protagonista nella Germania weimariana (15). In quella Germania, cioè, in cui sembra essersi configurata una sorta di gestione separata tra settore liberistico (l'industria) e settore pianificato (quello dei servizi e, soprattutto, della casa e della città). E la conclusione tragica di quella vicenda non legittima a trascurare l'apprezzamento dei risultati positivi ottenuti proprio dalle gestioni socialdemocratiche delle città tedesche; semmai ne sprona l'approfondimento minuto delle condizioni che li resero possibili, delle conquiste sul piano del comportamento urbano e dell'innovazione tipologica, degli avanzamenti nello specifico campo disciplinare e, per converso, dei prezzi che fu necessario pagare in termini di rinuncia al controllo di più strategici settori economici e di intervento sociale.

Dunque il dibattito sul rapporto tra *piano* e *mercato* riveste in questa accezione un significato epistemologico, nella misura in cui tende a restituire all'architettura le sue valenze di trasformazione della società, depurate da ogni interpretazione mitologica sia in senso positivo che in senso negativo. Ne verrebbe definitivamente abbandonata ogni concezione demiurgica, ma al tempo stesso risulterebbe rivalutato il contributo specifico dell'architettura, a dispetto delle attuali tendenze di involuzione intimistica ed evasiva. Questo dibattito potrebbe porre in una luce diversa anche un'altra polemica, più interna alla cultura architettonica italiana, che nei primi anni Sessanta ha definito una sorta di linea discriminante tra una posizione «democratica» che privilegiava la soddisfazione dei fabbisogni, al limite del silenzio dell'architettura, ed un'altra «elitaria» che reclamava un rinnovato impegno sui problemi specifici della forma della città. Intendiamo riferirci alla discussione tra Benevolo e Aymonino (16), dove, curiosamente, il primo, cattolico, predicava l'annullamento dell'architettura nella politica, essendosi attestato il Movimento moderno su risultati di gran lunga più avanzati del quadro politico in cui si produssero, e dunque essendo ora solamente necessaria una volontà politica capace di realizzarne le proposte; mentre il secondo, marxista, sottolineava l'esigenza di un approfondimento specifico dei reali momenti di progresso e di regresso della disciplina architettonica, sostenendo la legittimità di un campo autonomo di intervento dell'architettura. Ci sembra allora che l'attuale ricerca di un punto di equilibrio tra *piano* e *mercato* potrebbe costituire per l'architettura un ulteriore incentivo a farsi essa stessa, attraverso la libera ideazione tipologica, veicolo di piano, punto di incontro dell'iniziativa pubblica e di quella privata, non già attraverso sempre più paralizzanti griglie normative, ma attraverso idee disegnate e progetti concretamente destinati.

Tanto più che l'ipotesi di un *mercato alternativo*, o quella, per certi aspetti simile, di affidare ai *consumatori collettivi* il ruolo di volano del mercato e di orientamento della stessa sfera produttiva, chiamano diretta-

mente in causa l'architettura, nella misura in cui l'obiettivo della massima mobilitazione delle risorse implica, come settore specifico di intervento, la città e il territorio.

D'altra parte, la proposta dei *consumatori collettivi*, per quanto riguarda le questioni che ci interessano, rievoca un'analisi assai suggestiva ospitata dalla stessa *Rivista trimestrale* più di quindici anni or sono, nella quale Edoardo Salzano (17) indicava nelle *attrezzature collettive* l'elemento virtualmente capace di volgere in positivo le contraddizioni proprie alla *fase opulenta* dello sviluppo della città. Negli ultimi due decenni, in effetti, il tema delle attrezzature collettive ha rappresentato il terreno principale sul quale si sono misurate le forze dell'Architettura italiana più impegnate a rifondare la progettazione in un rinnovato rapporto con i problemi della città. Ma su tale tema si sono anche prodotte divaricazioni e contrapposizioni che forse traggono origine proprio dalle discussioni dei primi anni Sessanta. Se infatti, per un verso, la posizione di Salzano risulta tuttora assai affascinante per la capacità di cogliere come contraddizioni strutturali le distorsioni della città presente e per l'impegno conseguente a individuare condizioni per un loro rovesciamento dialettico in positivo; per altro verso, essa approdava ad un'interpretazione prevalentemente istituzionale delle virtualità esprimibili dalle attrezzature collettive (18), essendo queste considerate solo il portato fisico della centralità del consumo (che occorre ribaltare da individuale in collettivo) nella *società opulenta*. Si tendeva cioè a trascurare le valenze produttive; produttive non solo in senso economico, ma anche in termini di nuovi comportamenti sociali, di nuovi regimi funzionali, di nuove forme della città.

È d'aiuto a cogliere tutto il significato di queste diversità di accentuazione lo scambio polemico intercorso tra Cervellati e Aymonino nel 1967, in occasione della proposta elaborata da quest'ultimo (con P.L. Giordani) per lo sviluppo terziario di Bologna (19). Se Cervellati, riflettendo il punto di vista dell'amministratore più sensibile a certi aspetti dell'operare quotidiano e all'urgenza dei fabbisogni quantitativi, muoveva una critica radicale al *mito delle sedi direzionali*, capace solo di aggiornare *figurativamente* le componenti della città *neoconservatrice*, richiamando al contrario la necessità di riprendere la *paziente ricerca dell'architettura moderna e dell'urbanistica rinnovatrice* sul tema dell'abitazione; Aymonino ribadiva la relativa autonomia della forma urbana dall'organizzazione economica in cui è inserita, sostenendo l'esistenza di un campo d'azione, relativamente indifferente al regime economico e sociale, in cui la forma architettonica può fornire suggerimenti per un *assetto diverso della città*, esprimendo *quell'ambizione collettiva capace di porsi come antagonista al processo di polverizzazione e di pura estensione quantitativa della città attuale*. Valutando con il senno di poi (come crediamo sia d'obbligo se si vuole trarne indicazioni operative per l'oggi), nelle obiezioni di Cervellati si può leggere in nuce il successivo decorso dell'esperimento bolognese. Il quale ammette un'interpretazione in chiave «weberiana», secondo un paradigma cioè che invoca l'intervento della figura carismatica a correttivo di un processo involutivo di burocratizzazione. Anche l'opera-

zione bolognese, infatti, pare vivere una condizione divisa tra dimensione prevalentemente istituzionale del recupero del centro storico e carisma del progetto tanghiano per lo sviluppo del quartiere fieristico e della zona nord della città. Anzi, l'impegno sul fronte gestionale ha finito per fagocitare una proposta formale che, prima ancora di essere discussa nel merito delle scelte espressive, si poneva per la decisione con cui trascendeva la burocraticità normativa dell'urbanistica tradizionale, disegnando una precisa immagine di città. D'altra parte l'intervento di Aymonino va collocato nella situazione politica e culturale di allora, nella quale l'isolamento minoritario che condizionava le poche grandi città amministrare dalle sinistre (tutte concentrate nelle regioni del Centro-Italia, intermedie tra l'arretratezza meridionale e la congestione del Triangolo industriale), si prestava all'identificazione della loro politica con l'efficienza e la correttezza amministrativa. In quella congiuntura di arroccamento, posizioni come quella di Aymonino tenevano aperto un varco alla contaminazione tra cultura amministrativa e impegno progettuale.

Tuttavia oggi che l'impegno delle amministrazioni di sinistra scorre dalla città fabbrica di Torino alla concentrazione burocratica di Roma alla metropoli destrutturata di Napoli, sembra imporsi la necessità di sperimentare una «gestione per progetti», articolata sulle differenti urgenze contestuali. Non si tratta, allora, per la cultura architettonica di approssimare una nuova strategia dell'insegnamento collettivo che attraverso l'ideazione tipologica e figurativa, faciliti e rappresenti una complessiva mobilitazione delle risorse?

(15) Cfr. G. E. Rusconi, *Ma la Luxemburg non è lontana?*, in *la Repubblica*, 13-1-1981.

(16) Cfr. L. Benevolo, *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Bari 1963, pagg. 7-13; C. Aymonino, *Le origini dell'urbanistica moderna*, in *Critica marxista*, a. II, n. 2, marzo-aprile 1964.

(17) Cfr. E. Salzano, *Urbanistica e società opulenta*, Laterza, Bari 1969 (che raccoglie testi apparsi su *La Rivista trimestrale* nn. 10, 11-12, 13-14, giugno 1964, dicembre 1964, giugno 1965).

(18) ... *le attrezzature scolastiche e per l'infanzia, le chiese e i centri parrocchiali, le attrezzature sanitarie e quelle ricreative e sportive, i centri culturali e le biblioteche, le attrezzature per l'esercizio dei diritti democratici, i centri sociali e quelli civili, i centri commerciali e le attrezzature collettive domestiche*, E. Salzano, *op. cit.*, pag. 159.

(19) Cfr. C. Aymonino, P.L. Giordani, *I centri direzionali*, De Donato-Leonardo da Vinci, Bari 1967; P.L. Cervellati, *Cultura urbanistica e futura della città*, in *Il Mulino*, a. XVI, n. 10, ottobre 1967; C. Aymonino, *La città come monumento civile*, in *Rinascita*, a. XXIV, n. 50, 22 dicembre 1967.

Guido Canella

## HINTERLAND 15-16

july-december 1980

### ENGLISH contents

Designing with the aid of history (not only as a source of inspiration but also as a structural knowledge) <i>Guido Canella</i>	2	(here 1)
<b>In the Slavic area</b> Local market and continental itineraries <i>Alexander Gieysztor</i>	4	
<b>In the Islamic area</b> Sahara front and Mediterranean front <i>Mounira Chapoutot-Remadi</i> Cards: 10. «Routes and kingdoms» 12. Caravan trade ports 14. Walls mosques markets 16. Circuit and enclosures 18. Yard-house, street-bazaar 21. Long-distance terminals ( <i>P. Jervis Donati</i> )	10	
<b>In the Northern area</b> The bourgeois enterprise spreads the Hanse towns <i>Pierre Jeannin</i>	22	
<b>Towards a European identity</b> Circuits warehouses quotations <i>Fernand Braudel</i>	30	
<b>In the Italian debate</b> Plan, market and collective settlement <i>Enrico Bordogna, Gian Paolo Semino</i>	38	
A still up to date teaching experience <i>E.B., G.P.S.</i>	41	(here 3)
<b>In the Po-Valley towns of the Veneto-Lombard region</b> Market fair exhibition as a variable of development <i>Guido Canella</i> Cards: 1970: 44. Bergamo: «new fair» to bring back the dualism of the upper and downtown part of the town 46. Verona: linear «new fair» by analogical derivation from the navigation of the Adige 48. Vicenza: «new fair» as a pivot between the Po-Valley directrix and the Prealps economies 50. Padua: «new fair» as a solvent of functional monocultures	42	(here 3)
<b>In the Po-Valley basin</b> Hypotheses of new roles for towns <i>Antonio Acuto</i>	62	
Cards: 64. 1974: Schio: «new fair» for the re-establishment of the XIX Century factory-village ( <i>G.P. Semino</i> ) 66. 1977: Brescia: «new fair» on the historical area as an alternative to residential polarization ( <i>V. Vitali</i> ) 68. 1974: Reggio Emilia: Management Centre supporting a «co-operative province» ( <i>E. Bordogna</i> ) 70. 1978-80: Bibione, Schio, Mestre, Treviso, Vicenza: building prototype and differentiated destination; strategical potentiality of the interior suburb; analysis and designing as an archeological section ( <i>C. Lamanna</i> )		
<b>Books: For an alternative market</b> ( <i>P. Godio</i> ) Received books	76	

Why is a Seminar of historians held in a Faculty of Architecture and, moreover, advanced by a Design Department?

Several reasonable perplexities — if not exactly suspects — my arise from the instrumental practice of historicism, which sanctions the continuity of Architecture as a reflection of historical epochs, with the result that it counterbalances its interior structural tensions and it turns its swingings between international diffusion and local peculiarities into a simple technical and expressive modernization. For instance: in the first circumstance the active role of architecture and settlement in the transition to the market economy set up by Capitalism and to the technological levels brought in by the industrial Revolution is overlooked; in the second circumstance the complex blendings, in one way from the Gothic architecture to the Modern Movement and in another, from Romanesque centers to the National Schools which followed the Eclecticism are underestimated.

The legitimacy of this Seminar is to be sought in the awareness that the great architecture has always had even concrete relations with historical events, both as an input and as an output. As an input since the design has tried to extend, with cognitive care, beyond a stereotyped conception of the notion of style (even if distorted); as an output since in its most significant typologies, a deep incidence of structural factors may be found.

I believe that this awareness is decisive for a better comprehension of the becoming of architecture and settlements, especially in several European regions — such as the Baltic Area, Flanders, Rhine-Valley, Lyonese region, Po-Valley, Catalonia, Thessalonica and so on —, particularly susceptible to influences of continental extent and to autonomous conditioning of the local context in the long period. The anomalous characters of such a blending, according to a universal classifying point of view, have been even regarded as marginal in comparison with the models of hegemonic centers.

Therefore I think this is the case of Northern Italy where, without deepening the specific intersection among productive distribution, settling morphologies and typology of their respective units, the specificity of the social production relations — between workshop and agriculture, town and countryside, mobility and transmigration, powers and institutions, community and family — becomes oversimplified, incomplete and backward and the exceptionality of the architectural and settling models results casual, underestimating in this way the paradigms of a persisting originality and of a precocious modernity.

There is a further aspect that I'd like to refer: in certain researches produced by this Faculty in the last decade, history aided the design by going back to those factors which, as a whole, gave birth to the settlement and, above all, to the ties that are brought in between the resources historically accumulated and the new needs of production and knowledge: giving up to entrust to the urban morphology and to the stylistic tradition the only levels of historical knowledge that can be directly used by the architect.

It was a hard way, often obliged to be based on suppositions, and to make use of progressive approximations in order to acquire a push ahead; it was sometimes looked with distrust by the guardians of a presumed disciplinary orthodoxy; more recently, instead, it was confirmed by the fact that in

other operative and speculative fields, when in order to improve knowledge it was necessary to pass over the traditional limits, a dialectic between *interior* and *exterior history* to the discipline was established.

Since by changing the cognitive horizon, the strictness of these limits necessarily provokes the makeshift into an inferior formalism and conventionality (the past and the present stylism), how is it possible to accept these limits of knowledge as defined once for all? Is it true, then, that in order not to fall into the historicism's trap, the architectural research can only prove the impossibility of a progressive design? Even if it is possible to understand the products of the architectural research only in an ideological sense, to what extent aren't novelties — from Gothic architecture to Renaissance, from Mannerism to Enlightenment from Eclecticism to Rationalism — due to the overcoming of a conventional sphere of experiences and destinations?

How many and which transformations did occur from the Twenties to nowadays in the society structure of the late Capitalism and of the realized Socialism, which may allow either a Draconian condemnation of the Modern Movement or a *post-mortem* rehabilitation only of its first experiences (maybe to be reintroduced at present with a precocious senile shrewdness)?

The attempt to try out an operative direct relation between design and *exterior history* allowed us to approach structural factors and, in this way, to reach several acquisitions which may be performed, at least, by the University research for which: 1. a reaction was becoming imperative against the rigid alternative between adaptation to the bureaucratization of the public and private building regime — where, at present, work mostly commercial designers and interfering clients — and the refusal of the concrete destination — whose only expression is the irony of reality —; 2. it was becoming possible, therefore, to approach a design according to a unitary conception between architectural typology and future of the settlement, passing over a pseudo-scientific practice of planning and management subdivided into disciplines; 3. it was becoming rightful to make a distinction between the authentically revolutionary culture of the Modern Movement — which hasn't always been exclusively produced by the ideology of the dominating classes, but in which the union between intellectual work and organized worker's Movement was often expressed — and a distorted and coarse utilization which took place especially since the last post-war period; 4. it was useful, therefore, in particular, to discover in the history of Northern Italy settlements and above all in the Milanese hinterland, some structural characteristics that could be interpreted not only as deformed and reduced imitations of the processes of industrialization which took place in the European Countries of advanced and well-established Capitalism, but as out and out archetypal paradigms. When, for instance, by an original *process of industrialization linked to agriculture* the complementary employment in agriculture and the settlement dispersion played a fundamental support role towards the industrial take-off, confirming in this way the dynamic characters of a centuries-old metropolitan régime; and when in the post-unitary phase the alternative between *producer town* and *consumer town* had been the object of a conflict even within the ruling class in terms either of polycentrism or of residential and tertiary decentralization; the fact that, later on, even in the Milanese hinterland the most recent historical appointments — with the post-unitary society, the Fascism, the post-war period — the progressive initiatives of the enlightened middle class of the Workers' Movement have been often defeated, was an observation that didn't allow us to renounce to a far-seeing and

resolute design, by virtue of an experience of the past which could not solve the problem of finding out new relations between planning and market, resources and employment, instruments and knowledge.

I think, therefore, that this Seminar may aid our work to go beyond the deterministic attitude of those who consider the settlements as definitely and univocally homologized (and maybe distorted) by the development of the very needs expressed by society so that the surviving task of design would be either that of producing again its contradictions or that of being limited to register the uselessness of any attempt of change, of any aid to the functional reason.

This attitude, half a century later and in the Western Countries, is symmetrical but in the same way prejudiced in comparison to that which, in the Socialist world, used to assert: *Nowadays some people conjugate in all forms the following formula: «We have to build the Socialist town». Those who say so only forget a small thing that is to say that under a social and political point of view, the Soviet towns are already socialist towns. Our towns became socialist at the time of the October Revolution, just when we expropriated the bourgeoisie and socialized the means of production. To deny the socialist character of our towns is to start from an absolutely wrong point of view.*

\*\*\*

A first group of essays, contained in this issue (the next one will collect the materials about the period of the Great International Exhibitions and of Trade Fairs), deals with the relation between the structure of production and settlements under a general point of view, that is to say, non specialist for architecture and urbanism. Nevertheless in the ways chosen by the different authors to focus specific historical and geographical contexts it is possible to notice how several still existing typologies and settlement questions come up analogically... So one could define these interpretative approaches as «historical» — they try to express some synthetic judgements for lack of an historiography of that period — more than those which, operating either on the recent past or on the present with a philological care, sometimes border either the fragmentary character of prehistory or the abstraction of «metahistory».

To sum up: from Alexander Gieysztor's essay we can draw the persistence of an antecedent which, in the relation between interior consumption and international exchange, finds again those factors which gave birth to the Slavic town, but also the unsolved aspects (stillness, coercions) which make the town identity in the Socialist Countries inauthentic; from Mounira Chapoutot-Remadi's essay on the Islamic area a colonialist settlement model emerges — at that time imposed by Europe, nowadays often suffered by it — articulated by *enclaves* of exchanges limited by those ties of cultural imposition — technological, behavioural, linguistic — which provoked the progressive depreciation of products and technologies which up till then had developed on an autochthonous tight relationship between resources and knowledge; in the essay by Pierre Jeannin the precocious international expansion of that enterprising middle class of the Hanse is revealed; it built new institutional form on the long-distance commerce and with them, an interior settlement organization based on the prevailing element, even representative, of the *City Hall-market* — and maybe Lessing in the Eighteenth Century did not dedicate by chance to Hamburg a dramaturgy aiming at giving the German middle class a national character —; Fernand Braudel's essay describes the involution suffered by the typology for the exchanges from the polyvalent Fair area to specialized buildings, provoking in this way that progressive hierar-

chical organization according to which circuits and roles of towns would have become quite different in the new order of European capitalist Countries, based on strict rules of imposition and dependence: these characters are getting more and more marked in today's international market of productions and knowledge, as it is upset by the crisis of energy resources.

For the rest this issue briefly illustrates two experiences carried out at a ten year distance in the Milan and Venice Faculties of Architecture on a subject in one way analogous, developed from different premises and brought to different conclusions, but — we think — comparable.

The Milanese experience (which has to be historically located in the years of cultural upset that stirred it up) was preceded by a bibliographical research that we should like to recall symbolically, especially for its aspects of transgression in comparison to the initial systematic premises. For instance: Giuseppe Bruschetti's hydraulic engineering (*Istoria dei progetti e delle opere per la navigazione interna milanese*, 1821), Alessandro Manzoni's historical novel (chapters XII-XVII of: *I promessi Sposi*, 1825-27), Carlo Cattaneo's polytechnic science (*Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, 1836 and *Sui dazj suburbani di Milano*, 1836), Edmondo Solmi's positive philology (*Leonardo da Vinci. Il Duomo, il Castello e l'Università di Pavia*, 1911), Pietro Vaccari's juridical history (*La territorialità come base dell'ordinamento giuridico del contado nell'Italia medioevale superiore e media*, 1921) and that of Gian Piero Bogneri (*L'exceptio civitatis e il problema della continuità*, 1958 and *Problemi di metodo e oggetti di studio nella storia delle città italiane dell'alto medioevo*, 1958), Gino Luzzatto's economical history (*Vi furono fiere a Venezia?*, 1953); Giuseppe de Finetti's active urbanism (*Il problema della metropolitana a Milano*, 1937) and that of Lucio S. D'Angiolini (*Per un accordo fra i Comuni e fra tutti gli Enti interessati alla pianificazione intercomunale milanese*, 1960), Roberto Longhi's art criticism in general. These texts — as a matter of fact — more than

most of the specialist literature, helped us in the attempt of giving experimentally the design a localization, a functional and dimensional identity, a coherent configuration in conformity to the contexts of application; as an architectural transfert of the respective historical physiology, to be used as a strategical suggestion in the present.

\* The text in cursive writing is taken from the introduction to the Seminar: *Society and territory in the Capitalism rising - The Northern Italy case*, advanced by the Design Department of the Faculty of Architecture of the Milan Polytechnic by G. Consonni, with reports by F. Bianco, G. Bigatti, E. Borruso, L. Faccini, E. Franzina, L. Levero, P. Mariani, F. Ramella, R. Romano, 4th-5th June 1980.

(1) L.M. Kaganovic, *The socialist reconstruction of Moscow and other cities in the USSR*, in *Sovetskaja arhitektura*, n. 1-2, 1931.

## A STILL UP TO DATE TEACHING EXPERIENCE

Enrico Bordogna, Gian Paolo Semino

In this issue of *Hinterland*, together with some contributions of contemporary historians who have coped with the town-problem and its links with exchanges, we have published some didactic and planning-materials concerning the courses held first at the Faculty of Architecture of Venice and then in Milan from 1969 to 1971, that we attended as students. We will try here to disclose the major issues of this material.

As a premise, the «dating» of the language, the reference to terms as *capitalism*, *means of production*, *class and user front*, *mass behaviours* or even «system» *tout court*, should not be prejudicial: this language is due to the methods of research of that time and we have not thought useful to intervene in «harmonizing» it with an up-to-date sensitivity and jargon (even if culture uses it). On the other hand, the reader will be aware that it was not a pure rhetorical exercise in line with times, but rather an assimilation (tiring and maybe uncertain for the architectural culture) of a sector of pertinence, spreaded to be investigated more closely, of the town-problems and, together with it, of architecture. And an attempt of direct approach to the forces (unions, parties, mass movements) which, at that time, seemed to look for and demand new and alternative answers to those problems. Thus, that research becomes part of the 68 season by right: bringing some major issues (transition, town-country relationship, mass behaviours, etc.) out of the vain ambitions and trying to base them with greater certainty on the cognitive level and with greater concreteness on the planning level. It is enough to remember that the debate Dobb-Sweezy about the transition from Feudalism to Capitalism, which nowadays shows to be a topical and this is emphasized by the frequent articles issued on *Studi Storici*, was at that time confined to the remote pages of *Società* of 1955 in which Giuliano Procacci published it; while an Italian edition of it appeared only in 1973 (cf. AA.VV. *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, translation and commentary by Guido Bolaffi, Savelli, Roma, 1973). Thus, we repropose this way to tackle fundamental issues («strategic») for an active knowledge, rather than concerning a disciplinary sector) in times of *crisis of the reason*, when the particularism of specialisations, the shelter in «objective» crumps of knowledge or in arbitrary creative autonomies, seem to express the withdrawal of a middle-class culture which, in front of new problems, prefers a corporative defence. Then we have to emphasize the particular way in which history intervenes in this foundation of a new knowledge. It is a history-problem, investigated from precise hypotheses or, better, it is a dialectic use of history with planning functions in the light of the active contradictions of present reality: a history without adjectives. For those who, as architects and urbanists, «have to» plan, i.e. to venture anticipations, it represents the attempt to draw on resources of the «great history» (that, to explain, of a Pirenne looking inside the Medieval Europe for the basis of a Europe to build up, or of a Bloch who points out in modern French History the reasons for the *étrange défaite*, but also the redemption path). This is the exact antithesis of the levelling made by a *town-history* which, free from «structural» ambitions, is evolutionary only within its object of study, silent because unable of explaining the discontinuity moments, as well as by a *town-analysis* entirely realized in a morphologic systematics of-

ferred as the exclusive and objective sector of pertinence for planning. This attempt seems to keep its meaning, in fact to increase it, today that among the historians themselves a «microhistory», which the more is localized to subordinate subjects and procedures, the more is claimed alternative, seems to undermine, with the *Histoire à n dimensions* by Braudel, any conception of structure and thus of radical change. By the way, we can also recall that these processes, because culturally leading even if opposed by a situation on the way to degeneration, belong to the Faculty of Architecture of Milan in the most troubled (or disparaged) period of its history; and it seems that they testify, with the persistence of a planning production, the originality of the experimentation carried out in that Faculty, and explain why in it the disciplinary and academic reflux of the previous organisation, on which today other Faculties depend entirely on for their scientific prestige, has not yet been performed. Surely, at that time also the peculiar relationship between the Students' and the organized Workers' Movements was utilized. This relationship was not limited to the mere ideological sector, but extended to the attempt at spotting a socially productive role for the University Institution (the great *structure reforms* of the early 70s).

At present time, that experience seems to be far away, like the occurrences in which it happened. Nevertheless, considering the attempt at demoting the Union to a sector limited to demands and negotiations, we wonder what would have now been the situation if that relationship between planning culture and social forces had developed. In fact, it seems that, while other Western Countries have largely taken advantage from the university movements of the late 60s to make a quality improvement of their national societies (finding its influences even on a company-context), in Italy, on the contrary, a total dissipation has occurred, till the denial of any positive element, even if part of the movement. This renewed link with the society global requirements, which has been recently urged by the Worker Movement's forces themselves (we too have been asked to contribute to a programme of formation of the North Italian Unions), maybe can contribute, in our sector, to overcome the danger of a «decorative» and «paralyzed» approach, respectively in the sector of architecture and town-planning. In fact, does not crop up, in the most recent debate, the hypothesis of overcoming the redtape and welfare «sclerosis» of the national society through the introduction of new market forms, surely not aimed at restoring classic free-trade rules, but at fostering, even within changed international relationships, the global mobilization of the productive human resources? In this case, the architectonic and town-planning cultures too, would need to draw away from two recurring attitudes, only apparently in conflict, but de facto accomplices: on one side, the completely superstructural self-segregation, to the limits of complacency; on the other side, the withdrawal towards an approach of rationalization of life, to the limits of inactivity. In fact, if that seems to be attitude taken today, in our sector, by cultural conservatism, we think that it is up-to-date to propose here again the materials drawn up at that time in the course about the «new fair», because, apart from the evident schematism, they already hint at a planning which is based on the awareness of structural events and which keeps the ambition to interpret their transformation capacities; a planning which becomes, with its specific instruments, a moment of knowledge.

## IN THE PO-VALLEY TOWNS OF THE VENETO-LOMBARD REGION MARKET FAIR EXHIBITION AS A VARIABLE OF DEVELOPMENT

Guido Canella

*The fairs, instead, were periodic meeting-places for the professional merchants; they were places of exchange and, above all, wholesale exchange centers which, independently from any local consideration, tried to attract the greatest number of people and products. We could compare them, in a certain way, to universal exhibitions, because they did not exclude anything and nobody.* (Henri Pirenne)

What reason is there to raise this issue in presenting a design research? Is it a matter of a neo-functional, neo-positivist conception or, however, aiming at maintaining in the architecture culture a theory passively induced by a deeply-rooted practice and a practice organized in categories corresponding to firmly-established functions in the establishment management?

No, this is not the matter. This wants to be an effort aiming exactly at the contrary, that is to say, laying in the direction of a new culture. But in order to speak about this new culture it is necessary for it to become global, according to a different angulation of looking at reality and according to a choice relying on different forces and situations. Then, in order to prevent this globality from becoming an over-ambitious requirement it is necessary to pursue and reach it through an independent and articulated deepening and development for each basic problem; therefore it has not got the purpose of giving a universal answer to any basic problem, by cunningly creating a subjective point of view of architecture, from which any proposition, as long as coherent to a particular internal logic of the discipline, to any systematics, becomes legitimate; on the contrary, it has to become a dialectic, articulated and differentiated confrontation of answers to theoretical and practical cultural questions having reality as a basis of answer.

Now, it seems clear that, just in order to prevent a university research about architecture from being alienated or probing only in itself, it is necessary not to loose contacts, to criticize, to disprove the categories of a practice strengthened by the same régime which set it up.

I'll try, therefore, to map out a research program about the function of the market, fair, big exhibition, assumed both as a variable concurrent to the explanation of the role and meaning of the town in the Capitalist epoch, and as an important element of its virtual capability of transformation.

We can say that those who choosed the town as a subject of study emphasized the main and istitutional aspect — from the point of view of the definition — that the market has played and plays.

Max Weber, who in 1920 tried to come to a general definition of the concept of town, says that *the further feature that must be mentioned to talk about a «town» is the existence of an exchange of goods, not only occasional, but regular, in the settlement place, as an essential element to acquire and meet the requirements of the inhabitants, that is to say, the existence of a market. But not every «market» transforms the place in which it is held into a «town». The periodic fairs and markets for the trade with far-off countries (the annual markets) in which on a fixed date travelling merchants met in order to sell each other and to consumers their goods, wholesale and at retail, were often held in places that we can define as «villages». We talk about a «town» in an economical sense only when the resident population covers an*

economically considerable part of its daily requirements on the local market by selling its products and those of the people coming from the immediate vicinity. Every town, in this sense, is a «marked place», that is, it has a local market as an economical center, where — as a result of the specialization of the economic production — also the non-resident population meets its requirements of industrial products and commercial articles, and where the citizens themselves, of course, exchange each other special products and those necessary to the requirements of their economies.

Weber, even proceeds to the enunciation of a typology of the town within the sphere of its economic function, involving two fundamental categories (subsequently articulated in subtypes): the towns of consumers and the towns of producers. The former involves the prevailing presence of big consumers and the latter the existence of productive and trade activities. I think that the first point worthy of attention in the research of significant historical sections of the relation between the function under study and the shape of the town, is the transition from a feudal economy to the first forms of Capitalism.

I'm referring to the moment when, in 1925, the Belgian historian Henri Pirenne, affirmed in a thesis (later both controversial and widely praised) a first circumstance, which is very important for us; according to him the middle-classes (*burgenses*) are neither ascribable to the inhabitants of medieval burghs migrated from the countryside, nor the merchant class to the emancipation of those servants of the monasteries who were charged with making supplies; on the contrary they are ascribable to a marginal class as to the dominating system, mostly constituted by deserters, adventurers accustomed to that life of wandering and risk that in every rural civilization occurs to those who are not attached to their land.

Pirenne says that the peopling of the burghs was due to the same causes as that of the towns, but it worked out under quite different conditions. Here, in fact, available space was not to be had by the new arrivals. The burghs were merely fortresses whose walls enclosed a strictly limited area. The result was that, at the start, the merchants were driven to settle outside this area because there was no other place for them. They built beside the burghs an «outside burgh», that is to say, a «faubourg» (*forisburgus*, *suburbium*). This suburb was called, by contemporary texts, the «newburgh» (*novus burgus*) in contrast to the feudal burgh or «old burgh» (*vetus burgus*) to which it was joined. In the Netherlands and in England there was a word used to designate it which corresponded admirably to its nature: *portus*. In this way Pirenne confirms another important circumstance: (...) the fairs (*fora*) (...) were instituted to serve as a periodic meeting place for the professional merchants, to put them in touch with each other, and to get them to gather there at fixed seasons. In fact, the importance of many of these fairs was very great (...) Merchants directed their steps toward them because they were situated on the great route of travel running from the North Sea to Lombardy and because they enjoyed special franchises and privileges there. They were points of assembly and places of exchange where buyers and sellers from the North and South were to be encountered. After a few weeks their exotic clientèle dispersed, not to return before the following year. It probably happened — and it very often did happen, as a matter of fact — that a fair was located at the spot where already existed a mercantile group. It happened, for instance, in Lille, Ypres, Troyes and so on. The one may have assisted the development of the other. But it is impossible to hold that it was the real cause of its existence. Several great cities can be named which never had a

privileged market or which did not have one until very late. Worms, Speyer or Mainz never was the seat of a fair; Tournay had one only in 1284, Leyden in 1304, and Ghent in the fifteenth century only. The fact therefore remains that geographical advantages plus the presence of a town or a fortified burgh seems the essential and necessary condition for a colony of merchants.

Here I'd like to make a digression, getting the idea from a parallel series of considerations on the role acted by the market in the formation of the town —, but this time developed in comparing the Greek town and the medieval town, the *agora* and the market, the acropolis and the old walled nucleus — emerging from the analysis carried out by Marcel Poëte in 1929: (...) the structure of the town (...) is strictly closed; but its routes lead far away and along them the future is getting ready. From them foreigners reach the town, form the suburb, unbind the closed urban structure. They are mostly merchants, attracted by the wish for profit which induced them to face the dangers of a journey. So the swarming area of the market stretched at the foot of the walls. This external nucleus is characterized by the practice of trade and by a great freedom towards the town on which it depends. It grows and attracts all lively activities, to the detriment of the originally walled nucleus which will be reduced to a lifeless organism near the ancient suburb, which, instead, has become the out and out town. The development of the downtown part of the city takes place in this way to the detriment of the upper part which only has military and religious functions; or — if it is a nucleus originally closed in a fluvial island — we assist the development of the urban life on one of the two banks of the river. So a natural field of expansion substitutes the previous nucleus in a substantially abnormal position. The same happened in Athens, the same in Paris. In his analysis on the town — as a matter of fact — Poëte follows the principle according to which the study of the urban evolution, therefore, consists of two elements: a general one, related to the degree of civilization, and a particular one, which attests to the peculiar future of each town. These two elements allow to lay out, for each town, a diagram of its conditions in the several epochs. There are epochs of general urban decline, for instance the Carolingian period. There are epochs in which the radiation power of this or that town makes its appearance; Bruges in the Fourteenth Century, Antwerp and Lyon in the Sixteenth Century, Amsterdam in the Seventeenth Century (...) So, as to Geneva, it was a fair-town in the Fourteenth Century, and a protestant capital since the Sixteenth Century, then a tourist town in the Nineteenth Century and, finally, the League of Nations' World Center.

It should be so proved that the body of studies whose object is the origin of the capitalism town, is not constituted by a mechanical superimposition of sources and surveys, where as regarding reliability the philological sharpness would play a decisive role; but it reveals points of view, out and out conceptions, that seek in the past as well as in the present, correspondences and support elements to a theory on the growth of modern towns which, more or less intentionally, joins up tight links to the theory on the development of the capitalistic system. So these theories, assumed as a whole, thanks to the guide-lines that they supply, will help us in the research of the real meanings of the phenomena, independently from the suggestive or veridical aspects existing in the different propositions. The sociological conception of Max Weber and Marcel Poëte's evolutionary, whose echoes resound in the works of several authors, differ from the less formalized and more dialectic conception of Henri Pirenne, or, above all, from those of some marxist scholars that will be

named later. The third circumstance which is important for us in this period had already implicitly appeared in the second, where the concept of «land-harbour», assimilating fairs and sea-harbours, connects its development with the long itinerary system.

Pirenne says about this that after the long stagnation into which the city had fallen at the end of the Merovingian period, the old port of Marseille took on new life. In Catalonia, Barcelona profited in turn by opening up of the sea. However, Italy undoubtedly kept the upper hand in that first economic revival. Lombardy where from Venice on the east and Pisa and Genoa on the west all the commercial movements of the Mediterranean flowed and were blended into one, flourished with an extraordinary exuberance. On that wonderful plain cities bloomed with the same vigor as the harvests. The fertility of the soil made possible for them an unlimited expansion, and at the same time the ease of obtaining markets favored both the importation of raw materials and the exportation of manufactured products. There, commerce gave rise to industry, and as it developed, Bergamo, Cremona, Lodi, Verona and all the old «towns» all the old roman municipia took on new life, far more vigorous than that which had animated them in antiquity.

And according to Poëte the great south-east north-west trade axis, along which the fairs of the Champagne and Brie regions met — they were held at Bar-sur-Aube, Troyes-sur-Seine, Provins and Lagny-sur-Marne — is peculiar of the twelfth and thirteenth centuries. The importance of these fairs corresponds to that assumed by the Flanders and Northern Italy with regard to their commercial and urban activities: in these fairs, in fact, the exchanges among the several Western Europe countries take place in a greater extent: the Italians bring there, besides their goods, the Oriental merchandise; the Flemish, their cloth, taking the raw material, the wool, from England. In this way Bruges, Gand, Ypres developed. In a hierarchy of routes, the most important is, with no doubt, the route along which Oriental products are carried: it is so important that it conditions more or less strictly the futures of the towns it reaches. It is, among other things, the same route which touches the fairs of the Champagne and Brie regions and which is used by the Italians to carry their spices from India through Syria or Alexandria and the Mediterranean. (...) At the beginning of the Fourteenth century, however, the sea route to Gibraltar tends to substitute, in the commerce between Italy and the Flanders, the land route running through the fairs of the Champagne and Brie regions. The progress of navigation, combined with political events such as the Hundred Years' War which, for a long time hampered the communications through France, induced people to prefer the sea route, thus determining, since then, the decay of the fairs and, consequently, of the towns in which they were held. In the Fifteenth Century a new trade route appeared which above all contributed to the development of Geneva, whose fairs assumed then a world-wide importance: the development of Southern Germany towns such as Augsburg and Nuremberg is to be connected to it. In that time the great geographical discoveries: at the end of the century the Portuguese Vasco de Gama doubled the Cape of Good Hope and opened the sea route to India. This is the beginning of the end for the ancient Mediterranean route to India; and Venice, which used to take its living from this road, began, since then, its golden but unavoidable decline. Its decay appeared clear since the Middle of the Sixteenth Century, together with that of Augsburg, which was commercially linked to the Queen of Adriatic.

In order to understand a further decisive circumstance concerning this period, it is

necessary to mention the theoretical debate, developed in the 1950s in the marxist area among economic historians: on one hand, the American Paul M. Sweezy, the editor of the famous *Monthly Review*, on the other hand, several English scholars who followed Maurice Dobb's ideas.

The most controversial matter of this debate concerns Pirenne's thesis about the role played by commerce, in its several expressions, during the transition from the feudal Society to the capitalistic Society, a transition directly involving the origin and the development of the town. Briefly, Sweezy maintaining and developing Pirenne's idea, sees in the far-off commerce the force able to produce a new system of production for the exchange, which, even if it was different, coexisted in a certain period with the ancient feudal system of production for consumption. Commerce, therefore, was the solvent of the feudal economic stagnancy which, encouraging the development of towns and industries, and provoking the movement to towns of the countryside servants, worked things in such a way that, as time went by, that coexistence between Feudalism and system of production for the exchange could no longer last and would end up with the ridding of the feudal Society all over Western Europe. According to Dobb, to maintain that Feudalism was an inert historical formation not susceptible to internal development, but on the contrary to an external impulse, is to put the problem in terms of casualness instead of dialectic interaction (as the marxist theory claims). Sweezy accuses Dobb of keeping an eclectic position on the question of the origin of medieval towns when, recognizing that their development was generally proportional to their importance as trade centers and that commerce can't be considered as an expression of a feudal economy, he doesn't admit that it is impossible to maintain the birth of town life as a direct consequence of internal feudal cases. Dobb says that even if he never admitted it for lack of convincing proofs, he believes in this last hypothesis, for Feudalism cannot be considered as a merely natural economy; and that, necessarily, for its internal contradictions, it had to support the town in its tendency to take root through far-off commerce.

The historian Giuliano Procacci, commenting the mentioned debate in 1955 on the magazine *Society*, introduces a passage of the III volume of *The Capital* in which Marx says that the transition from the feudal mode of production is carried out in two ways. The producer becomes a merchant and a capitalist, opposes the natural rural economy, and the manual labour united in guilds of the urban medieval industry. This is, actually, the revolutionary way. Otherwise the merchant directly takes possession of the production. The latter process, even if historically it represents a transition stage — let us take the example of the Eighteenth Century English clothier who puts under his control the weavers who, nevertheless are independent: he sells the wool to them and buys from them the cloth — does not lead to the revolution of the ancient mode of production, that, instead, he keeps and protects as his condition.

And Procacci, drawing his conclusions, adds that while in the first case the relation is established between enterpreneur and «free» workman, in the second case in front of the capitalist-merchant there is often a producer who is not yet separated from his means of production. In the first case the capitalist-producer, producing for the market and being interested in its expansion and in the reduction of the cost of production, gets free from the subjection towards the commercial capital; on the contrary, he tends to subordinate it to the industrial capital. In the second case the capitalist-merchant produces within the limits of his commercial profit,

that is to say, he subordinates his producing activity to his advantage as a merchant, and so the commercial capital keeps on being predominant towards the industrial one. In the first case the capitalist's profit is already a profit realized in a capitalist way on the surplus labour of the «free» workmen, while in the second case it is still that particular kind of profit, the so-called «alienation profit» (Marx), peculiar of the commercial capital in the feudal society; it consists in the difference, determined by particular market conditions, between selling price and buying price. In the first case, therefore, the capitalist has great interest in getting rid of the several barriers and corporative privileges of the feudal society and in the expansion of the market, while in the second case the capitalist merchant has interest in maintaining the social statu-quo, on which is based his «alienation profit».

We can therefore acquire some fundamental concepts linked to the transition from Feudalism to the first forms of Capitalism and the implications given by this process to the transition from burg to town: 1. the settlement of the middle-classes as an insertion at first marginal and later added to the close medieval burg; 2. the assimilation of the market-fair of some centers to the function of land harbour, with the phenomena of the fusion and the re-structuring of activities; 3. the connection of the fair system to great continental and intercontinental itineraries; 4. the revolutionary role played by the capitalist-producer (industrial capital) towards the capitalist-merchant (commercial capital). As far as the first two points are concerned, several exceptions were advanced. For instance by Pirenne itself, when he affirms that only in Italy and in the South of France did the nobles continue to have their residences in the town. This fact must be attributed to the preservation, in those countries, of the traditions and, in a certain measure, of the municipal organization of the Roman Empire. The cities of Italy and Provence had been too intimately a part of the territories of which they were the administrative centers not to have preserved at the time of the economic decline of the Eighth and Ninth Centuries, closer relations with it than anywhere else. The nobility, whose fiefs were scattered all over the country, did not acquire that rural character which typified the nobility of France, Germany or England. The Italian and Provençal feudatories did not divest themselves of the urban stamp with which ancient society had been so strongly marked. The contrast between the nobility and the rest of Europe. At the era of the commercial revival, the nobles of the cities of Lombardy even interested themselves in the business of the merchants and put some of their income into business enterprises. It is in this way, perhaps, that the development of Italian cities differs most profoundly from that of the cities of the North.

These exceptions were recently repropounded, for instance, by the historian Eugenio Dupré Theseider, who, in 1958, developed some pertinent remarks in this connection. According to the topographical dualism theory, which goes back to the genial hypothesis of Henri Pirenne, the new town should be the result of the fusion of at least two «pre-urban nuclei», that were deeply distinct and different settlement centers: the former was older and usually walled, the latter, dating more recently, rose near the first but separately from it. (...) In Italy, undoubtedly, the ancient nucleus prevails, the town, which, according to its interests, coordinates and subordinates the activity — generally lively — of the burg, and that, at a certain moment, eliminates it, incorporating it through the widening of walls, because of its growth, in the same way as it «phagocytizes» the smaller towns in its outskirts. As for the countries out of Italy, the situation seems to

be quite different, indeed, opposite in some aspects. With a great interest the Italian historian recognizes the exceptional importance that is attributed, over there, to the «sea-going» merchant figure. It is quite superfluous, here, to mention the other aspects of the famous Pirenne's theory according to which the starting germ of the poleogenetic process should be identified with the merchant colony, the portus or wik, halting place, warehouse and finally the settlement of groups of merchants. (...) The «topographical dualism» theory, even if applied with all the possible nuances and distinctions, lays, in my opinion, too much on the double assumption of the total lack of initiative and therefore on the passivity of the inhabitants of the ancient nucleus, and of the deus ex machina function attributed to people coming from outside. I'm referring to the Italian «sea-going» merchants of that time coming from Venice, Comacchio, Amalfi, Cremona, Pavia and many other towns: I cannot imagine them less industrious and less «arricatori» (reckless) I like to use the fine Italian seafaring word) than their colleagues beyond the Alps. But the Italian merchants are the authentic expression of their Towns: they leave them for their business, and come back to them with their wealth; they must also have created their portus, their settlement places and stores, but no poleogenetic activity developed from these. Certainly in Italy new towns don't rise, because there are even too many ancient, but it is also true that their inhabitants follow the trade and don't want other people to come and teach them the art of trading; they have in themselves such a potential of town-spirit that a settlement, a completely self-governing burg as regards them could not live. (...) In conclusion, I think that Pirenne's thesis may arise some doubts, at least concerning the oldest town, the episcopal civitates. On the contrary, it may be fully valid as to the urban centers arising from the fusion between a poorly-peopled nucleus, attached to servile work or, however, obliged by tight links of feudal dependence, and a merchant colony arising in the vicinity. Otherwise we actually couldn't explain the rising of several towns from nothing and without a documented moment of foundation.

From our point of view the schematization in which the expressed concepts seem to be compressed must not alarm for two reasons. The former derives from what was already said with regard to the philological care which might be acceptable on the level of historical inventory (where, being specified in the different situations and circumstances it would tend, perhaps, to transform each case in a category); but certainly couldn't be acceptable on the level of our interests aiming to a global appraisal (in which, on the contrary, it would put every event on the same level).

The latter derives from the tendency, prevailing among the most far-sighted scholars of this period, that reduces the exception, even for Italian towns, to Pirenne's poleogenetic theory according to which the town's origin results from the fusion of two different pre-urban nuclei (the walled one and the added one). And these acquisitions — in my opinion — get stronger if that «dualism» is not exclusively understood in topographical terms but in substantial structure terms, interpreting it as an actual contribution given by the opposition of the two classes (feudal class and middle class) to a town's take-off. Who would like to dwell too long on the indiscriminate persistence of an «Italian», «Roman» nature of the Veneto-Lombard towns, absolutely particular in the European framework, and based on the opposition to novelty both from surviving legal institutions and from previous physico-topographical aspects, may find an answer in the remarks of the historian Gian Piero Bogneri. Accord-

ding to him *the hypothesis of the continuity (as a local survival) is certainly comfortable for our sloth... And as we mentioned the general phenomenon (as far as the Carolingian Empire and the kingdoms deriving from it are concerned) of the town's fortification, it is necessary to remark that the problem of the suburb (and the problem of that particular suburban jurisdiction or immunity that was so often handed out for it by King's patents to the Bishop) must be probably reconsidered also for Italy in the light of the German institutions: they protect the peace of the castle and of the market, they put some spots under the king's protection and, later on, they ask peoples for a new contribution and induce to new forms of organization.* A further answer is given by a map appeared in the volume *The Birth of Europe* by Roberto S. Lopez and showing the main systems of itineraries and of producer, trade, credit, exhibition centers in the period between the Eleventh and Thirteenth Centuries; these systems must not have greatly differed from each other in undermining the resistant characters in the context of each town.

From the physical point of view, then, it is a matter of understanding the specific way of expression of that class dualism, that consumes its opposition within a unique place (either by addition or integration) or in the coexistence of two or more places initially distinct.

While in Bergamo (with its nucleus in the upper part and its burgs in the downtown part, in the middle of which is situated St. Alexander fair), as well as in Paris (with La Ville, the Cité and the Rive gauche where the St. Germain fair is) the partition, because of physical factors, appears with a plain physiognomy, in Verona, for instance, it is to be discovered, maybe, through the effects exerted on the town by a series of landing-places, reached through the navigation of the Adige River, which make more indistinct the contrast between the new and the pre-existent town.

As the urban partition is fixed, according to the respective structural roles, also the architectural typology enlarges its meaning to characters connected to those roles.

Among the most ancient fairs of the Po-valley regions, is with no doubt that in the Prato di S. Alessandro in Bergamo, probably subsequent only to that of Saint-Denis, already active in the Tenth Century, which was an example of rational stimulus for the whole economy of the Bergamo area. A big meadow was squared as a rectangle and subdivided as a chequerboard by roads called tresande along which there were wooden huts (afterwards masoned) with shops and temporary lodgings for merchants and shopboys. The merchandise, ranging from woollen drapery to haberdashery (coming from Milan), from spices to ropes, from furs to soaps and so on, were sold wholesale. In Verona, besides the fair system articulated, since the Eleventh Century, in the fairs of S. Giustina at Campo Marzio, S. Zeno and S. Michele in Brà Square) the system of hospices and docks must be mentioned too. The hospitium is a structural feature of the trade organization in that time. Hospices are hotels and their keepers are called albergores, and more generally, hosterii. Up to the Fourteenth Century two kinds of hospices existed in Verona: the former is substantially equivalent to the present hotels: the latter, instead, is a hotel, but above all is a public institution, dependent on the merchants' Community. These hospices, besides lodging foreign merchants, have suitable stores to collect foreign goods. Each hospice has its own dock with its jurisdiction, that is to say, it collects and checks, in every respect, the goods coming there; it is provided with balances, measures, equipments and people necessary for that whole set of actions involved by such an institution. The hosterius is an official of the

Domus (the merchants' Community) and his service is strictly regulated by the statutes of the same.

But the effects of such an urban division are not limited to affect the location and the typologies which are directly connected to trades, but they also influence other functions-institutions to the point that they produce new ones. So the sociologist Lewis Mumford defines the elementary school as the first expression of the rising Capitalism, for it involved the necessity of a laical bureaucracy to deal with correspondence and book-keeping; in the same way Poëte establishes a symmetry between the commercial quarter, rose on the right side of the Seine, in front of the Paris île de la Cité, and the studies' quarter, rose on the left side, both originated from the foreigners' settlement. The frictions and discrepancies of a transition economy, in which the several guilds, as we saw, play a direct and prevailing part, are not certainly unrelated to the conflicts within the University community and between the community itself and the citizens, which, almost everywhere, follow the rising of the University institution. The instrumental role that University and foreigners played in the expansion of the merchant activities, is confirmed in a 1925 observation of the American sociologist Louis Wirth saying that *during the out and out Middle-Ages Jews played an important role in the European intellectual life: the medieval Universities were not completely closed to Jews and where their personal influence was lacking, there was the indirect influence that they exerted by standing between the Eastern culture and the uncivilized state, or better, the oncoming Western civilization.*

In a 1936 work the economics historian Gino Luzzatto makes very interesting remarks: *One of the most reliable result of the researches about economic history is the admission of the prevailing interest of agricultural problems: this interest appears in Italy as well as in England and in France but in our Country it has the particular character of a reaction of the countryside against the town, or better, of a greater justice in the relations among the interests of urban peoples and rural classes. But while as for the economic and political legislation and literature this shift in interest is undoubtedly a typical Eighteenth-Century phenomenon, it is not so sure that in the reality of the economic life it has no precedent dating back to a far-off period. As a matter of fact it is well known that in all the greatest trade centers, at least after the Thirteenth Century, wealthy merchants used to invest in lands an important part of their capital. But it is always unknown if this creation of a middle-class property is a simple form of assuring investment or if it takes with it an interest of the upper classes for the land problems, an extension of the middle-class rationalist methods from the trade to the agriculture field. When, later on, during the Renaissance a greater and greater part of those wealthy middle-classes begins to crowd the countryside by building houses, where they spend many months during the year, we don't know whether this habit only meets the requirements of rest and display or, instead, also the opportunity of supervising and directing the management of their lands. In other words, is this progressive transformation of rich merchants and industrialist landowners that was up to now considered in its negative aspects — that is to say as an expression, or better, as the main cause of the decay of the most specific town-activities — combined with a use of capitals, of initiatives, with managing criteria, with the introduction of new cultures and with an improvement of the agricultural technique? Are the new editions and the revision of the agriculture Latin classics a merely literary phenomenon or do they instead meet a prac-*

tical requirement? So we also don't know if the tendency of industry to move to the countryside, not only in the shape of a domestic system, but also in that of big and middle mills, begins to appear only in the Eighteenth Century or if it dates back to a previous period. And if even under this aspect, we can draw the conclusion that the Italian decay after the early Sixteenth Century, is above all a decay of the town-life combined, at least in some regions, with a deeper activity of the rural economy.

Such a remark helps us to understand why the form of settlement undergoes a fundamental change, strictly connected to structure transformations. The characteristic of omogeneity and of promiscuity, for instance, from the functional point of view (dwelling, warehouse, work at home), which had marked the development from burg — or group of burgs — or, however, from the feudal town to the rising Capitalism town, undergo a substantial change. Its most conspicuous aspect is the division into sectors, the specialization of several activities, their separation within the urban body, corresponding to particular privileges and to a new hierarchy of functions and, therefore, of architecture; and corresponding to a qualitative development of a part, in opposition to a development only quantitative of the other part. This, as we saw, was made possible because of different and composite economical factors, among which those provoked by agents external to towns and by the correspondent settlements that upset, even physically, the last urban order, thus causing new excrescences and aggregations.

The case of Venice can help us in the attempt of explaining this phenomenon. Several authors, for instance, maintain that it was able to transform its natural disadvantage (that of being divided into many portions of ground, on islands separated by water) into an advantage, by the construction of a particular zoning system, in which each unity was balanced, let us say, self-sufficient, with its own church, field, school and, maybe, its Guild Hall; since the town was subdivided into six «sestieri», each of them housed one of the six urban guilds. Now, we know that Venice greatly hastened the decisive conditions and effects developed by the merchant economy in the formation of a new capitalist order, using its geographical resources naturally predisposed to a separation-rationalization process. On the other hand, during the Sixteenth Century, together with the transformation from «market-town» into «store-town», we notice a fundamental economical transformation of the town and the assumption, on the part of Venice, of the new role of production center, according to a process, also described by Luzzatto, which is common to many Italian towns; I mean the process that pushes Venetian patricians to buy and to exploit their big landed properties on the dry land; the result was that during the Sixteenth Century 257 villas rose there: four times more than in the previous century.

Coherently to these phenomena therefore, we assist the coagulation and rising of several economical functions and their carrying out in typical buildings that set on a level of architectural excellence those activities and operations which are now abstract institutions and, however, distant from the behaviour of the vernacular architecture. It is that concentration process, also spatial, that, in the current terminology, we could relate to the concept of Central Business District. It is unquestionable, for instance, that Rialto radically changes its dimension by the reconstruction of the Fondaco dei Tedeschi in 1508 attributed to Fra' Giovanni Giocondo or to Girolamo Todesco and the construction of the Bridge carried out between 1587 and 1591 by Antonio da Ponte. In this connection Luzzatto remarks that besides the development of so many and dif-

ferent activities, it is amazing how Venice in these years, which are the most difficult for its political, commercial and financial life, could devote enormous amounts of money not only to the private building in the town and in the surrounding countryside — choosing investments which can be considered as a consequence of the serious difficulties and of the greater risks of trade — but also to great and famous public works. We can mention some of the most important: after the destruction of all the Rialto's buildings by a ruinous fire (1524), new and bigger buildings were immediately built; the Palazzo dei Dieci Savi alle decime, whose purpose was to house the offices of the greatest financial Government assembly, is already completed in 1521; between 1525 and 1528 a work of art, the Palazzo dei Camerlenghi is achieved. On the other side of the Canal, but always in the Rialto market area, since the old Fondaco dei Tedeschi was destroyed in 1505 by another fire, a new and even more grandiose building was immediately constructed in 1508; its front was frescoed by Giorgione. As the demolition of the wooden Rialto bridge was necessary, the construction of a new stone bridge was decided already in 1524, but its realization was 60 years delayed because of the uncertainty in the choice among the different projects. The prevailing role of the hall or of a group of public buildings confirms the concentration of the deciding power in the hands of a restricted élite and of its bureaucracy; a new integration of the so managed activities and their different configuration in the urban body; different and better planned, if compared with that arranged in a more faithful way to the residential tissues which had distinguished the previous enterprise economy. It is the matter of the different value that in this period the Capitalism town, aware of its power and of its prerogatives, attaches to its areas; and of the importance that some nodal points assume by filtering and discriminating some functions. Besides the rising of the administrative and representative centers, the operative, financial and exchange centers are reinforced. Credit, auction, management, storage, fair, converge in strategical points losing most of their previous characteristics and locations.

So the conclusions of a 1953 essay in whose title Gino Luzzatto wonders: *Were there any fairs in Venice?* turn out to be relevant in the period of the Italian greatest trade development, between the Twelfth and the Fifteenth Centuries, there is not great information about markets and fairs which reached an international function and importance. (...) There were several smaller towns in the Po-valley which could take advantage of their position in order to induce the merchants' caravans coming from different directions, to halt some days and to sell some of the goods that they were carrying: so Piacenza, which is located where the Via Francigena moved away from the Po towards the Appennines; so Bologna and above all Ferrara, situated where the roads coming from Tuscany, Romagna, Lombardy, Veneto met in the proximity of the Po; so, later on, Bolzano, which, because of its location at the crossing-point of two important Alpine valleys, will have an important, international function after the end of the Sixteenth Century, when the affluence of Germans to the Venice market decreases and gets more difficult; and when passing through the Adige River and Ferrara it is possible to avoid, at least in part, the Venetian monopoly. But up to that period — and even later — Venice may be identified as the typical town which is lacking in conditions that created the success of the big periodical international fairs. (...) The center of the activities of these merchants, their meeting-point with the Venetian merchants was the Rialto market where, in a small area, the Piazzetta S. Giacomo, under the open

gallery surrounding it from two sides and in some lateral «calle» merchants and brokers met every morning; all the great Venetian commerce business was concentrated there. There were the «banchi de scripta», where each merchant had his current account and where simply by a buyer's verbal order and by the seller's acceptance — he was present too — payments, even of large amounts, were effected by a simple transfer operation. There was the office of the «Camera degli imprestiti» where big lots of goods were often registered under the name of princes and other rich foreigners; in the «calletta», which still keeps the name of «Sicurtà» were located the offices where at first private citizens and later companies drew up marine insurance contracts for leaving ships and goods. In the vicinity of the market was situated the Fondaco dei Tedeschi, whose most ancient relics date back to the end of the Twelfth Century; the Palazzo dei Camerlenghi, where the National Fund was kept; the wheat Fondaco; and all around, the warehouses, the vaults, the rooms of all the thick houses of the most ancient and peopled Venice quarter were filled, in all periods of the year, with stuffs, manufactured products and precious raw materials waiting for a buyer or the re-exportation by sea. In many commercial letters which were kept after the middle of the Fourteenth Century, and up to now only partly studied, one can find daily price-lists of the most demanded goods in the international market, especially of spices and often also of exchanges and public loans. In the Fifteenth Century the merchant who wanted to let the foreign correspondents have that news was no longer obliged to take on the task of collecting and copying out those prices: day by day he could find in great numbers copies of the price-list officially filled and distributed to all those concerned. We cannot say that in that century the Rialto market had already undertaken the functions of a stock exchange because two of the main features were lacking: the auction of goods that the buyer could not see and evaluate and the time contract, which is even more important. That market, even without a special franchise, had rather all the features of the international fair, which, instead of being held in settled periods, was held all year round. The Verona's map, engraved by Giuseppe Filosi in 1737 and revised in 1752, can suggest a significant comparison between the still isolated building of the S. Giustina fair, in Campo Marzio, built in 1782 with masonry and situated on the left side of the Adige River, and the New Customs, constructed 1744-1753 by Alessandro Pompei, located on the opposite bank, which were already inserted in the urban texture.

As to the role that the Prato della Valle might have played in the growth of Padua, Nino Gallimberti, who, in 1963 wrote a monograph about Giuseppe Jappelli, says: «In the middle of the Prato, the Piazza delle Statue — this is how the architect Cerato's enclosure was called — it was discussed whether to fix in monumental forms the ellipse of the stores used as general market or to put high trunk trees in order to transform into public walk what was previously conceived as an active center of urbanistic attraction. And Giuseppe Jappelli took sides for the first solution, even if he loved open spaces and if he was a landscape architect; he foresaw that the merchant solution was necessary to give the Prato della Valle that centripetal function which should have transformed it into the new Padua center... In 1824 the Imperial Royal Government assigned Giuseppe Jappelli the task of a grandiose project: the University town, in the area between the Basilica del Santo and the Basilica S. Giustina, whose façade looked onto the Prato della Valle. The magnificence of the idea appealed to his nature predisposed not to conceive the con-

struction of a single building; but an installation of a unit of houses, yards, gardens, which could be inserted in the very delicate ground dominated by monuments of world-wide interest. The urbanistic function of the ancient Studio Patavino was closely linked to the religious function of the Basiliche, the artistic function of the works of art contained in it and to the civil and commercial function of the Prato della Valle. That was enough for the moving of the town center. And the moving should have occurred, actually, with such a concentration of functions, and certainly should have produced the improvement of the low Vanzo zones, reclaimed only after one century, and the intensification of the zones situated immediately south of the bastioned walls.

The conclusion that I intuitively drew in a 1963 study is so confirmed; through a series of citations ordered according to the historical succession: — Progetto per un ponte di pietra di mia invenzione by Andrea Palladio (1556), Progetto per il Prato della Valle a Padova by Andrea Memmo and Domenico Cerato (1776), Progetto per il Foro Bonaparte di Giovanni Antonio Antolini del 1801 nel Piano Regolatore di Milano capitale del Regno d'Italia del 1807 —, I tried to demonstrate how the rare moments of a unitary and concrete culture — even though within the sphere of the middle class town and architecture — aiming at breaking, in terms of contradiction, that régime of separation and subdivision into parts, that was introduced by the capitalist development and by its institutions, were to be opposed to the Central Business District's ideology, which was already deeply-rooted in the past, more than the recently coined word may express.

In my opinion, we should also mention the Eighteenth Century development of Senigallia, directly connected to the fair, dating back to the Fifteenth Century. The mighty intervention of Benedetto XIV (the Pope Lambertini) testifies the new prosperity that this town — which got into commerce through its Canal-harbour — reached in the Eighteenth Century. The Pope, besides commissioning the porticoed front (the fair seat) on the right side of the Canal-harbour, from the prelate-architect Giuseppe Ercolani, also decided the enlargement of the town on the left side. The eighty-four arcades (which should have had corresponding ones in the opposite side) are aligned parallel to the canal flow and perpendicularly to the expansion directrix of the Addizione lambertina and end in the subsequent circular installation of the Foro Annonario (Nineteenth Century). When the urban ornament purpose — pursued in turns through the recovery of the classical culture (Palladio), the acquisition of the enlightened innovation (Memmo-Cerato), the success of the middle-class epoque (Antolini -Napoleon's Milan Plan) — is joined to the purpose of a town infrastructural organization, coherent to decisive structural transformations — that, regarding the epochs of the here examined cases, we can identify with a reorganization of the exchanges — we can find out the most significant moments of a possible alternative to the «spontaneous» development of the capitalistic town. In these moments the urban design gets clearer and is often supported by an elementary geometrical design — respectively: modular, elliptical, circular — and the choice of the plan does not express — as it may appear — the folding of the intervention on itself, but, on the contrary, the implication of the entire town in a coherent growth strategy, able to interpret the turning-point of productive activities.

6th March 1970\*

The concept of fair will assume in our research variable and discontinuous meanings. In fact it is the relationship — for us decisive — between places of exchanges and production geography of each town, which varies in time and in space. From the cognitive point of view a complex historical analysis based on this function chosen as a parameter, seems to be reliable if it is applied to the Po towns' system — we could say the same as to other European areas — for the role progressively played by the forum, the market, the fair, the trade exhibition, since the economic take-off during the Middle Ages up till now, through regressions, stagnations and expansions of the production activities which can be ascertained in the function of the very «land harbour» (...).

From the planning point of view, the concept of «new fair» wants to refer to a complex and determining settlement — analogous to the settlement which was historically brought in by the new class by resolutely altering both régime and morphology in the transition from burg to town — capable of transforming the relationship between individual and collective realms. It opposes both the functionalistic segregation of social groups and activities (zoning) and the presumably balanced distribution (standard) based on it. It suggests, instead, new relationships among functions — housing, production, education, services, leisure — in order to strengthen and join them in a system of new accessibility and circularity, made possible by a modern technology, a different division of the public and private realm but, above all, by the management levels demanded and guaranteed by the Workers' Movement (1).

(...) In many Po towns the concentration of tertiary activities in the so-called Central Business Districts and of exchange activities in the shopping-centres and in the market-streets, the periodical preparation of sectorial trade exhibitions and of fun-fairs, the «spontaneous» institution of new university departments and faculty buildings, the urbanization of either suburban or blighted areas for the settlement of new immigrants, the facilities granted by private means of transport to mobility are — as a matter of fact — the elements of a development which is carried out according to a process of segregation of the different activities, which is typical of the late capitalistic involution in the exacerbation of the private sphere and in the soil speculation. The savage logic of this development is not different — it seems, on the contrary, coherent — from that which, for instance, saw a progressive suppression and replacement of the urban contexts in which survived polycentric and promiscuous activities — residential, handicraft, commercial, lodging — with new bureaucratic and administrative centres.

For example: the new Bergamo Centre in the downtown part of the city (1907-1925), built on the area of the ancient fair, and the Piazza della Vittoria in Brescia (1927-1932), built on the historical texture. This process took place more frequently in the last post-war period and tended to make the urban centre more and more exclusive, to impoverish the historical suburbs and the settlements of the metropolitan area, and to isolate the new settlements in newly founded decentralized suburban and satellite quarters.

On the contrary, having in view to bring about a new urban structure on a metropolitan level, these towns will have to house the activities and services which play a strategical function in achieving and promoting the necessary structure transformations in their territories, and, at the same time, new relationships with the suburbs and the metropolitan area. In ascribing a specific, not subordinate role to each of these towns, the possibility of organizing coherently the new activities is taking shape, by means of integrated units which will

create the *new town*, the directive and decisive element of the urban development, in view of the maximization of social advantages.

\*Presentation of the programme, in *Collection of the texts of the Elements of Composition course*, Academic year 1969-70, Faculty of Architecture, Milan Polytechnic, 1970.

(1) B. Trentin, speaking on behalf of the F.I.O.M. in the XIII PCI Congress, 1972, will list the following proposals: *the achievement of combined actions between factory councils and quarter committees, the setting-up of new bodies to achieve the physical unity of workers and farm-labourers in the territory, the search for a common agreement with peasants, the establishment of relationships with craftsmen and traders*, (in the intervention students were also mentioned) *in view of common goals of reform and economical development; the setting-up of a permanent relationship among the network of councils and other organizations of workers and popular classes, and the representatives of the elective assemblies, the workers' parties and all the catholic and laic political forces who want to take the part of workers*. In *l'Unità*, 17th March 1972, now in *The XIII Italian Communist Party Congress - Proceedings and resolutions*, Editori Riuniti, Roma 1972, p. 362 (editor's note).

3th July 1970\*

This year we have been working on the hypothesis of the «*new fair*» as a directive element of development of several Po towns in the Veneto-Lombard region. The work, which has been carried out about each of these towns, having to use the available bibliographical sources, had to cope — besides a heterogeneous information made up by appraisal and definitions of specific disciplinary sectors — with several quite dissimilar contributions even though usually considered as satisfactory (if not scientific) by the architectural and urbanistic ordinary culture. I'm referring, for instance, to the series of existing studies — also as to the towns at issue — concerning the urban geography, and to the inventories aiming at classifying and recovering the historical centres, and also to the working out of regional patterns, and so on.

(...) As far as we are concerned, considering the particular situation in which we found ourselves this year, for lack of macroeconomic and macroubanistic contributions we resolved to base our research — as structurally as possible — on pieces of information, sometimes extended by analogy, taken from the global history of the single contexts (as it is, for instance, in the studies of economical history). We intend to examine our hypotheses in relation of the town-planning course. For this purpose the architect Antonio Acuto (who works in that course in Milan University, while in the Venice University Institute of Architecture cooperates with me to the Composition course, also carried out about the fair) is preparing a set of macroeconomic and urbanistic proposal related to the Po basin. We tried, in conclusion, to project in the future a kind of utilization of the past, dialectically related to certain trends of the present.

For instance, extensively interpreting the hypothesis of the *discontinuity* that originated the town, in comparison with that of the *continuity* (often maintained for Italian towns), we dwelt upon the transition from feudal economy to the first forms of Capitalism; we also tried to shed light on the basic features that this process impresses on the medieval burg as soon as the merchants settle — as an additional class — out of the burg. This settlement gives rise, by joining the pre-existing part concentrated within the walls to the additional one, exterior to them, to the very town of the rising Capitalism. In the Po towns or in

those of the Flanders and of the Champagne region, both the permanent market and the fair play the function of «land harbour». They are set out, in fact, along those great commercial itineraries determining in this way, together with a new settlement, a functionality and an economy conditioned by long distance relations.

Looking for significant historical sections, we also dwelt on the period, between the Sixteenth and the Eighteenth Centuries which, with the opening of new oceanic trade itineraries, gave rise to the partial crisis of traditional trade routes and of the relative «land harbours» and the consequent agricultural relaunching as an investment sector. A system of infrastructure of the town, based on emerging buildings, both from the functional and from the monumental point of view — evidence of a changed and original relationship between town and country — corresponds to an urbanization of the country-side (through, for instance, the typology of the Veneto villa). Let us think, for instance, of the features of the Palladian indications for the urban building and, in particular, of the Eighteenth Century setting of the fairs with masonry.

We dwelt, then, on the transition from the colonial economy to the so-called imperialistic economy, marked by a more accentuated and determined dynamics of investments on the international scene and by the consequent finding of new areas of intervention aimed at the opening of new markets. We also tried to underline, together with the appearance of a consciousness of the exploitation and of the consequent rise of class organizations, the progressive break-up of the settlement, according to relations of dependence more and more univocal and subordinate. In particular, for instance, to the widening of the railway network, on an international scale, or to the typology of the universal exhibition it seems to correspond, even in the medium-sized Po towns, a specialization inside the urban body, among a representative part (it corresponds to the centralized institutions), a productive part (now restrained by the ties of a planned economy), a marginal part (place of the reserve-manpower and of the local market of subsistence).

Then we dwelt on the Modern Movement architecture which was supported — in the phase of its greater awareness, reached also in Europe in the '30s — by an ideological programme of transformation of the relations of industrial production like the Ford's one, which should have involved a new typology of strict rationalization of the relationship between building and settlement and which, instead, after the 1929 crisis merely consisted of the casual and fragmentary opportunities of the estate market. Finally, in the same way, we inductively sought an hypothesis for a future development provided with the trends capable of suggesting a new organization of the settlement and, therefore, of giving the design new themes.

(...) These trends concern, for instance: a series of demands no longer confined within the wage struggle, but extended to the education and housing sectors and, therefore, not only referred to class organizations but to the enlarged front of users; the creation of hegemonic conditions, on the part of these users, in order to obtain the alternative between an institutionalized management (from the centre and from above) and a new management, able to condition (in a decentralized way and from the base) — and maybe substitute — the institutions themselves in the transition.

It seems evident that in this way our research is free from the pretexts to which the approaches to the town problems, related to the dysfunctions of its regulations and of its administrative practice, usually cling. These approaches either for conviction or for pretext, still find in the urbanistic discipline — conven-

tionally understood — the simplified intermediation of reality's contradictions. Our research, on the contrary, wants to include a potentiality of the settlement directly related to the structural conditionings.

So we didn't consider very interesting the simplifications in conformity with certain cultural patterns, even if they are widely diffused also in the context under examination — the schematic opposition *town-country*, the concept of *town-region*, the preservation of *historical centres*, and so on — and we thought that it was necessary to make choices coherently to the above mentioned trends.

For instance: a level of urbanization of the territory based on concrete motivations — related to the most general aims of society — of confirmation, transformation, growth or limitation of the existing settlements; the town growth by means of a single and compact settlement aimed, therefore, not at enlarging it through the balanced development of its functions, its morphological and social features, its use and estate, but aimed at opposing dialectically the *new town* to the *existing town*, through a different management and a different typological formulation of destinations, to be used as a solvent of the traditional relations public-private, collective-individual realms and production-education-services-housing, monument-texture, and so on. (...) At the beginning of this year, introducing the master schedule and addressing the students enrolled in the course, I said that they should not have expected a traditional experience; I also added that who wanted to tackle a training allowing him to find an immediate outlet and application in the conventional profession, might have joined more appropriate courses. Today, perhaps, it's clearer what I meant by that statement: our choice refuses to be based on a pertaining disciplinary field, limited to formalized disciplinary areas. So, we don't want the design to start where any urban design, any planning suggesting locations, quantities and, maybe, qualities of the buildings — classified according to the terms sanctioned by the existing town, — end. We don't accept to measure the level of consciousness of architecture in its content of denouncement, criticism, inside, however, the canons fixed once for all. In other words, we don't agree with an essayistic concept of architecture which does not modify the essence of the architecture itself. This is why we can't use the smoothnesses of well-defined orders (more or less pretended); and we are instead jointly responsible on the nature and quality of the sectorial contributions concurring in our knowledge.

But to prevent this requirement from being vague, we pledge ourselves to base our experience on reality; and, above all, on the determination of those fields of research in which the knowledge of architecture and town really becomes new and constructive. The first field from which we could draw experience was the very opportunity given by University. Our being there offers us a privileged viewpoint and the possibility of deepening, in an original way, the role played by institutions in society, but also the first symptoms of a new behaviour, a mass behaviour, and of its potentiality of suggesting demands and proposals, as far as the use of town and architecture is concerned. This experience allowed us, by analogy and comparison, to find further suppositions, to other moments of public life, susceptible, already now, to a new collective dynamics. The second field from which we draught experience was the necessity of taking on the responsibility of our knowledge; and therefore also of those instruments coming from devisings exterior to our viewpoint, but which, however, contribute in a decisive way to the verification and to the reliability of our hypotheses.

(...) So I wonder: does either the intervention on the town or the design by decentralized interventions always set up an option inside the

ideology of the architect and of the urbanist? Or is it possible for it to depend on a strategy of structural alternative if one wanted to involve entirely the role of the town and of its hinterland in view of a different use of resources and of contextual knowledge? In this case the *new fair*, by socializing the exchange, might contribute to redeem the culture of settlement and production from the cultural boundaries which were set up among centre, suburbs and territory, so that an intervention on the town, on the transportation, might revalue the settlement scattered in the hinterland's historical centres.

*Relation between structural prospection and cognitive procedure in planning in Collection of the texts of the Elements of Composition Course, Academic year 1969-70 - Faculty of Architecture, Milan Polytechnic, 1970.*

#### 17th July 1970\*

(...) We are striving to find reality in the becoming of the structure of our society and in the evolution of its contradictions. So that the need of knowledge — that leads the logic of this specific purpose — entails a verification of the design in the progressive and possible developments of the productive and social organization.

(...) It is just in this view that we think it is possible to establish a different and new mass behaviour, able to impress new and different characteristics on the settlement.

The first one is the *singleness* of interventions, opposed to the ubiquity with which they are today produced, and whose aim is to stop drastically the process of dispersion of interventions, which was produced and perpetuated by the urbanistic ideology (zoning, town as a sum of parts, and so on), and sanctioned by legislative regulations (town planning scheme, building regulations, and so on) both of the late free-trade and of the late Reformism. It also aims at restraining the articulation of the settlement in the exclusive terms of the *new town*, dialectically opposed to the *existing town*. The second characteristic is the *frontal contrast* of interventions, opposed to the marginal location in which they are today confined (even the monumental ones). The interventions, in this way, should not come to terms with the existing situation; they should, instead, contrast it and confer formal and functional significance on architecture, which is considered in its urban meaning rather than codified in the typical aspects of its accidentality. The third characteristic is the *integration and consolidation* of interventions, opposed to a régime of functional and physical separation in which activities and urban bodies are, and whose purpose is to induce a certain tendency of the late Capitalism to correct, here and there, the separate condition inherited by the first phase of industrialization. The fourth characteristic is the *alignment* of new interventions on the scale of the entire Po directrix, opposed to the isolation in which they are carried out today in each town; its purpose is to strengthen them, by connecting them one another with a fundamental directrix of transportation.

So that settlements in the different situations should have found unitary reasons in the opposition to the existing towns; they should have had to set out a dialectic able to select the functions of the new as well as of the old urban condition and to subvert the relationship between *town and country*, now distorted; they should have had to use these differences in potential in order to bring in a new behaviour that is today imposed on the entire society by a headless power — by means of its uncontrollable models — since the egemony of a class with its historical values — even if contradictory — is missing. So that architecture should have had to quit the role of autonomous and separated ele-

ment, the passive role of simple formal insertion — assumed either in the chaotic development of the late capitalist town, and in the theorizations maintaining that it could only be reorganized by means of analytical procedures — theorizations which broaden its meaning to the relation that any single building would set up in turns either with the simple parts of the town or with its history, conceived as a linear extrapolation of a particular morphological structure — in order to arise again as a whole, that is to say, as a body of functional and physical tightly connected facts within the new settlement which is to be conceived in a synchronous and homogeneous way; in order to arise again as an element able to support a different and new organization that allows and promotes a new and different functionality.

\* *First final seminary on the work carried out - Collection of texts of the Elements of Composition course, Academic year: 1969-70, Faculty of Architecture of Milan Polytechnic, 1970.*

#### 4th March 1971\*

(...) We have always asserted, in fact, that even if we are architects, we don't believe that the research and the teaching of architecture may be based on the assumption of the disciplinary autonomy; besides, we used to criticize a design which, renouncing to the entire expressible potentiality, would suppose to be only based on the recourse to archetypes assumed as innate ideas. I'm not going to dwell on this point because it has been treated several times but I intend to recall it through some examples.

The recurring reference to the famous design carried out by Eginardus in the Ninth Century for the St. Gall abbey may seem to be generic because only its plan was handed down: so we are not able to appraise the further architectural characteristic qualities (spatial, stylistical, etc.); we are interested, instead, in the complex contextual implications for a new programme of compact settlement, carried out, presumably, in opposition to the widespread settlement which was prevailing at that time.

Our concept of *realistic architecture* is not based on simple figurative manipulations obtained by directly drawing, in turns, from Expressionism and Purism; but it tends to make a selection in the historical repertory according to a discriminant materialistic criterion, in which the functional theme, the destination and the formal expression set up an inseparable fact, aiming at the transformation of a behaviour inside the building and, at the same time, extended to the town. In other words our recourse to the history of architecture is not restricted to a philological use of the form or to the functional definitions considered as unchangeable; in the same way our concept of *current* or *poetical trend* doesn't discriminate a design conceived on cut squares from one conceived on concentric circles; and it doesn't make a distinction between those who make up the gaps like empty orbits and those who make them up like shining modular networks. Our recourse to history reveals an original way of research directed to the achievement of a different, committed way to conceive and experiment typologies realistically articulated according to the most advanced programmes of destination and behaviour; these typologies are different and therefore antagonistic, not only in terms of style but above all in the relationships of coherence and opposition that they establish with the development trends of society.

The architectural idea, therefore, is not an unchangeable concept which can be only revived; it is instead an experience to regain — also in its fundamental and constant values — according to the changes of a specific context. Without denying the importance of the

memorial and commemorative architecture (from the Villa Adriana to the Cenotaph designs on the Moncenisio and to the medieval burgs built on the occasion of the Turin, 1884, and Barcelona, 1929, exhibitions), it is clear that the planned cities (military, commercial, religious), the layouts of urban addition and enlargement related to the settlement of new social classes (from the Erculea addition, in Ferrara, 1429, to the Murat one in Bari, 1790), the market-quarters in front of the sea (like that of Maria Theresa in Trieste, from 1732 onwards and that of Pope Lambertini in Senigallia, 1746), the production and manpower settlements for industry (Varano Borghi from 1819 onwards, Schio, 1872), the exhibition-housing estates showing a typological inventory (like the Weissenhof in Stuttgart, 1927 and the QT8 in Milan, 1947), the satellite towns (from *new towns* to *villes nouvelles*), the disurbanistic designs of linear towns (such as the designs for Magnitogorsk and for the enlargement of Stalingrad, 1928) are combined according to a structural interlacing which is made out of constant and differentiated elements of design and market, planning and exchange (of products, knowledge and workers). This interlacing is not only necessary to the specific characters of the context but also to the physiological growth of the settlement. Isn't the development of the Po towns to be interpreted as a polycentric vitality which survived independently — or better, in spite of — the series of town-planning schemes and heavy interventions carried on in the Modern Era? And, on the other hand, how can we explain the change of role occurred in ancient times between the old Aquileja and the enterprising Venice? To prevent these notions only mentioned in theory from remaining vague, I want to quote here the following observation writ-

ten by Antonio Gramsci in 1933 apropos of Antonio Labriola's philosophy: *We can say on this subject what Rose (Luxemburg) said with regard to the economia critica (marxism) and its greatest problems: during the romantic period of the struggle, of the popular « Sturm und Drang » all the interest was concentrated on the most immediate weapons, on the tactical problems in politics, and on the smaller cultural problems in philosophy. But as soon as a subordinate group becomes really autonomous and hegemonic and gives rise to a new kind of State, a concrete necessity to build a new intellectual and moral order comes into being, that is to say a new kind of society, and therefore the necessity to work out more universal concepts, the most sophisticated and decisive ideological weapons.* But I also intend to cite the case — which I already happened to quote — of the *Hambourg dramaturgy* by Lessing. When he went to Hambourg in 1767 in order to undertake the management of the National Theatre, he resolved to start a new work, aiming at the achievement of a national and class consciousness for the German bourgeoisie, which did not exist at that time, because the German territory was divided into many States. So the work carried on by Lessing implies at the same time a poetic as well as political content and function. The Aristotelian poetics is taken into consideration according to revolutionary and anti-dogmatic interpretations; the work also implies a deep and firm criticism against the French court tragedy (a criticism also supported by Voltaire himself) and to which it opposes the Shakespearian one, and so on. This task is carried on in parallel to that of Diderot in France, in order to establish, within a determined cultural and political situation — not yet progressively developed —, the embryos — as I said — of a national bourgeoisie, by

means of the coherent suggestion of an articulated but unitary poetics.

Then, if it shouldn't sound unreal, utopian and demagogical to consider as from now some elements as realizable — for instance the self-management in production and education, we could recover by analogy the terms of that political commitment and of that task in poetics: provided that the relationship between architecture and history would express itself as a direct relationship, not abstractly philological, but aiming at discovering unconventional and more authentic interpretations, capable of setting up the cognitive foundations for a free and historically compared poetics.

We think therefore that we can reach these goals by means of organically connected choices, that is, we don't accept different levels of work and decisions, i.e. an accounting level only related to the quantitative datum; a sociological and juridical level only concerning the building consumption, the use of the house; an autonomous critic and linguistic level only applied to the formal character, and so on. We think, instead, that we ought to reach as simultaneously and coherently as possible synthetic appraisals and values.

After all, the first elements of this work already emerged in those direct relationships — extemporaneous, therefore necessarily approximate and maybe still contradictory — which partly made up the work of last year's final phase.

\* *Debate on methodologies in research*, in *Collection of the texts of the Architectural Composition IV Course*, Academic year 1970-71, Faculty of Architecture of Milan Polytechnic, 1971.

# HINTERLAND 15-16

juillet-décembre 1980

## FRANÇAIS sommaire

Projeter en recourant à l'histoire (d'une façon non seulement allusive mais aussi structurelle) <i>Guido Canella</i>	2	(ici 11)
<b>Dans la région slave</b>		
Marché local et itinéraires continentaux <i>Alexander Gieysztor</i>	4	(ici 13)
<b>Dans la région de l'Islam</b>		
Front saharien et front méditerranéen <i>Mounira Chapoutot-Remadi</i>	10	(ici 15)
Tableaux: 10. «Les routes et les royaumes» 12. Ports caravaniers 14. Murs, mosquée, marché 16. Parcours et enclos 18. Maison-cour, rue-bazar 21. Terminaux de long cours ( <i>P. Jervis Donati</i> )		
<b>Dans la région du Nord</b>		
L'entreprise bourgeoise structure les villes de la Hanse <i>Pierre Jeannin</i>	22	(ici 18)
<b>Vers une identité européenne</b>		
Circuits entrepôts cotes <i>Fernand Braudel</i>	30	(ici 20)
<b>Quelques voix du débat italien</b>		
Plan, marché et établissement collectif <i>Enrico Bordogna, Gian Paolo Semino</i>	38	
Raisons d'actualité d'une expérience didactique <i>E.B., G.P.S.</i>	41	
<b>Dans les villes du Pô du Lombard-Vénitien</b>		
Marché foire exposition comme fonctions variables de développement <i>Guido Canella</i>	42	
Tableaux: 1970: 44. Bergame: «nouvelle foire» pour rétablir le dualisme Ville haute-Ville basse 46. Vérone: «nouvelle foire» linéaire par dérivation analogique de la navigation de l'Adige 48. Vicence: «nouvelle foire» comme pivot entre directrice de la plaine du Pô et économies de vallée 50. Padoue: «nouvelle foire» comme solvant de monocultures fonctionnelles		
<b>Dans le bassin du Pô</b>		
Hypothèses de nouveaux rôles pour les villes <i>Antonio Acuto</i>	62	
Tableaux: 64. 1974: Schio: «nouvelle foire» pour structurer de nouveau le bourg-usine du XIX siècle ( <i>G.P. Semino</i> ) 66. 1977: Brescia: «nouvelle foire» sur la zone historique comme alternative à la polarisation résidentielle ( <i>V. Vitali</i> ) 68. 1974: Reggio d'Emilie: centre directionnel à soutien d'une «province coopérative» ( <i>E. Bordogna</i> ) 70. 1978-80: Bibione, Schio, Mestre, Trévise, Vicence: prototype du bâtiment et destination différenciée; potentialité stratégique de la périphérie intérieure; analyse et projet comme section archéologique ( <i>C. Lamanna</i> )		
Livres: Pour un marché alternatif ( <i>P. Godio</i> )		
Livres reçus	76	

## PROJETER EN RECOURANT À L'HISTOIRE (D'UNE FAÇON NON SEULEMENT ALLUSIVE MAIS AUSSI STRUCTURELLE)

Guido Canella

Pourquoi un séminaire d'historiens dans une Faculté d'Architecture et d'autant plus organisé par une Section des Projets?

Quelques raisonnables perplexités — sinon quelques soupçons — pourraient surgir de l'emploi instrumental de l'historisme, qui considère le devenir de l'histoire comme une extrapolation linéaire des événements historiques. Avec le résultat d'en neutraliser les tensions structurelles internes et de réduire en simples mises à jour techniques et figuratives ses oscillations entre diffusion internationale et connotations du contexte. Par exemple: dans le premier cas, l'on néglige le rôle actif de l'architecture et de l'établissement dans la transition à l'économie de marché introduite par le Capitalisme ou bien aux niveaux technologiques instaurés par la Révolution industrielle; dans le second cas l'on néglige les contaminations complexes, d'un côté du Gothique au Mouvement moderne et de l'autre côté, des centres romans aux écoles nationales suivies à l'Eclectisme.

La légitimité de ce séminaire doit être alors cherchée dans la conscience que la grande architecture a toujours eu des correspondances, même matérielles, avec l'histoire, en entrée et en issue. En entrée, dans la mesure où le projet s'est avancé cognitivement au-delà d'une conception stéréotype de la notion de style (pour déformée qu'elle soit, et en issue dans la mesure où l'on peut reconnaître dans ses typologies les plus significatives de profonds conditionnements des facteurs structurels.

Je pense que cette conscience est décisive pour une meilleure compréhension du devenir de l'architecture et de l'établissement, surtout dans certaines zones européennes (par exemple: la zone Baltique, la Flandre, la Vallée du Rhin, la région Lyonnaise, la Vallée du Pô, la Catalogne, la Thessalonique, etc.), particulièrement susceptibles à des influences de portée continentale et à des conditionnements autonomes du contexte local à long terme. Les caractères anomaux de cette contamination ont été considérés, selon une optique classificatoire universelle, différentiels ou même marginaux par rapport aux modèles des centres-guide.

C'est là le cas de l'Italie du Nord où, sans l'approfondissement de l'entrelacement entre disposition productive, morphologie de l'établissement et typologie des installations respectives, la spécificité des rapports sociaux de production (entre usine et agriculture, ville et campagne, mobilité et transmigration, pouvoirs et institutions, communauté et famille) en résulte simplifiée, incomplète ou arriérée et le caractère exceptionnel des configurations architectoniques et de l'établissement en résulte casuel, en sous-évaluant ainsi les paradigmes de persistante excentricité et de précoce modernité.

Je tiens à rappeler un autre aspect: dans plusieurs recherches produites par cette Faculté au cours de ces dernières années, l'histoire a contribué au projet en remontant aux facteurs qui, dans l'ensemble, ont donné lieu à l'établissement et surtout aux liens qui se sont instaurés entre les ressources qui se sont historiquement accumulées et les nouvelles exigences de production et de connaissance, en renonçant à déléguer à la morphologie urbaine et aux appareils stylistiques les seuls niveaux de connaissance historique que l'architecte peut utiliser directement.

C'était un chemin difficile, souvent il a dû se fonder sur des inductions et se servir de progressives approximations afin d'acquiescer une poussée en avant, et parfois il a été regardé

avec méfiance par les gardiens d'une présumée orthodoxie disciplinaire; au contraire, plus récemment, il a été confirmé par le fait que dans d'autres domaines spéculatifs et opérationnels, lorsque pour le progrès des connaissances il est devenu nécessaire d'outrepasser les limites institutionnelles, une dialectique s'est produite entre histoire intérieure et histoire extérieure à la discipline.

Comment est-il possible d'accepter les limites de la connaissance comme définies une fois pour toutes, du moment que, en changeant l'horizon cognitif, la rigidité de ces limites provoque nécessairement le repliement dans le formalisme et dans l'académisme détériorés (le stylisme d'hier et d'aujourd'hui)? Est-il vrai, alors, que, afin de ne pas tomber dans le piège de l'historisme, la recherche architectonique ne peut que démontrer l'impossibilité d'un projet progressif? Même si l'on admet que les produits de la recherche architectonique ne peuvent être lus que dans un sens idéologique, dans quelle mesure l'innovation typologique (du Gothique à la Renaissance, du Maniérisme au Siècle des Lumières, de l'Eclectisme au Rationalisme) est-elle due au dépassement des limites conventionnelles d'expériences et de destinations?

Combien et quelles transformations survinent depuis les années vingt jusqu'à aujourd'hui dans la structure de la société du capitalisme tardif et du socialisme réalisé pour autoriser une condamnation en bloc du Mouvement moderne ou bien une réhabilitation post-mortem de ses seules premières expériences (peut-être à récupérer, aujourd'hui, avec précoce ruse sénile)?

La tentative d'expérimenter le rapport opérationnel direct entre projet et histoire extérieure nous a permis de nous approcher des facteurs structurels et, ainsi, de parvenir à quelques acquisitions qui peuvent être pratiquées, du moins, par la recherche universitaire, pour lesquelles: 1. il était impératif de réagir à la rigide alternative entre adaptation à la bureaucratiation du régime du bâtiment public et privé (où désormais, travaillent le plus souvent des architectes bousilleurs et des commentants prévaricateurs) et refus du destin concret (qui désormais se traduit par l'exclusive ironie du réel); 2. il était donc possible de s'approcher du projet selon une conception unitaire entre typologie architectonique et destin de l'établissement, en dépassant une pratique pseudo-scientifique de planification et de gestion subdivisées dans des disciplines formalisées; 3. il était juste de distinguer la culture authentiquement révolutionnaire du Mouvement moderne (qui n'a pas été toujours un produit exclusif de l'idéologie des classes dominantes, mais dans laquelle l'union entre travail intellectuel et Mouvement ouvrier organisé s'est souvent exprimée) de son utilisation déformée et grossière qui a eu lieu surtout depuis le dernier après-guerre; 4. il est utile, en particulier, de découvrir dans l'histoire des établissements de l'Italie du Nord et surtout dans l'hinterland milanais, certains caractères structuraux qui ne peuvent être interprétés tant comme des imitations déformées et réduites des processus d'industrialisation qui eurent lieu dans les Pays capitalistes avancés d'Europe, que comme de véritables agrégation archétypes. Par exemple lorsque par une originale industrialisation liée à l'agriculture, l'emploi complémentaire dans l'agriculture et la diffusion des établissements jouèrent un rôle fondamental de soutien au décollage industriel en confirmant ainsi les caractéristiques dynamiques d'un séculaire régime métropolitain; ou bien lorsque dans la phase post-unitaire l'alternative entre ville de production et ville de consommation avait été l'objet de conflits même à l'intérieur de la classe dirigeante en termes de polycentrisme ou de centralisation résidentielle et tertiaire; le fait que, ensuite, même dans l'hinterland milanais, les rendez-vous historiques les plus récents avec la société post-unitaire, avec le fascisme et avec le dernier après-guerre ont souvent vu la défaite des initiatives progressistes de la bourgeoisie

éclairée et du Mouvement ouvrier, était une constatation qui ne nous autorisait pas à renoncer à un projet clairvoyant et résolutif, justement en vertu d'une expérience du passé qui ne résolvait pas le problème d'individuer de nouveaux rapports entre planification et marché, ressources et emploi, outils et connaissance.

Je pense, alors, que ce Séminaire peut aider notre travail à dépasser la position déterministe de ceux qui considèrent l'aménagement du territoire homologué (et peut-être déformé) définitivement et totalement par le développement des besoins mêmes exprimés par la société; par conséquent la tâche qui resterait au projet serait d'en reproduire les contradictions ou bien de se réduire à constater l'inutilité de toute présomption de changement, de tout recours à la raison fonctionnelle.

Cette position, à demi siècle de distance et en Occident, est symétrique mais également prévenue par rapport à celle qui, dans le monde socialiste soutenait: *Actuellement quelques-uns conjuguent dans toutes les formes la formule « nous devons édifier la ville socialiste ». Ceux qui disent cela n'oublient qu'une petite chose, c'est-à-dire que d'un point de vue social et politique, les villes de l'URSS sont déjà des villes socialistes. Nos villes sont devenues socialistes au moment de la Révolution d'octobre, au moment où nous avons exproprié la bourgeoisie et socialisé les moyens de production. Nier le caractère socialiste de nos villes, c'est partir d'un point de vue absolument faux.*

\*\*\*

Un premier groupe d'essais, contenu dans ce numéro de *Hinterland* (le prochain va rassembler les matériaux sur la période des grandes Expositions Internationales et des Foires d'échantillons) concerne le rapport entre structure productive et établissement d'un point de vue général, c'est-à-dire non spécifique pour l'architecture et l'urbanisme. Toutefois dans les optiques choisies par les différents auteurs pour mettre au point des contextes spécifiques historiques et géographiques, il est possible de remarquer comment certains questions typologiques et des établissements toujours actuelles se représentent analogiquement. De cette façon l'on pourrait définir «historiques» ces approches interprétatives (autorisées à exprimer des jugements de synthèse pour manque d'une historiographie d'époque) plutôt que ceux qui, opérant sur le passé récent ou bien sur le présent avec scrupule philologique, frisent parfois le caractère fragmentaire de la préhistoire ou l'abstraction de la «méta-histoire».

En schématisant, par exemple: de l'essai d'Alexander Gieysztor l'on peut tirer la persistance d'un antécédent qui, dans le rapport entre consommation intérieure et échange international, retrouve les facteurs qui firent naître la ville slave, mais aussi les aspects insolus (inerties, coercitions) qui rendent peu authentique l'identité de la ville dans les Pays socialistes; de l'essai de Mounira Chapoutot-Remadi sur la région Islamique résulte un modèle d'établissement colonialiste (alors imposé par l'Europe, mais aujourd'hui souvent subi par elle), articulé par enclaves d'échanges délimitées par des barrières d'imposition culturelle (technologiques, du comportement, linguistiques, etc.) qui provoquent la progressive dépréciation des produits et des techniques qui s'étaient jusqu'à ce moment là développés sur un étroit rapport autoctone entre ressources et connaissance; dans l'essai de Pierre Jeannin l'on remarque la précoce expansion internationale de cette bourgeoisie entrepreneur de la Hanse qui fonda de nouvelles formes institutionnelles justement sur la distance et, avec elles, une organisation de l'établissement intérieur fondé sur l'élément dominant même représentatif hôtel de ville-marché (et ce n'était pas un hasard, peut-être, le fait que Lessing, au cours du dix-huitième siècle dédia à Ham-

bourg une dramaturgie visant à donner un caractère national à la bourgeoisie allemande); l'essai de Fernand Braudel décrit l'involution que la typologie pour les échanges subit depuis le domaine polyvalent de la foire aux édifices spécialisés, déterminant cette progressive organisation hiérarchique selon laquelle les circuits et les rôles des villes se seraient différenciés dans le nouvel ordre des Etats capitalistes européens, fondé sur de rigides règles d'imposition et de dépendance: des caractères en voie d'inquiétante accentuation dans l'actuel marché international des productions et des connaissances, troublé comme il est par la crise des ressources énergétiques.

Pour le reste ce numéro illustre sommairement deux expériences conduites à dix ans de distance dans les Facultés d'Architecture de Milan et de Venise sur un sujet à certains égards analogue, développé depuis des prémisses différentes et mené à des conclusions différentes, mais — il nous semble — comparables. L'expérience milanaise (qui doit être historiquement placée au cours des années de bouleversement culturel que la provoquent fut précédée d'une recherche bibliographique que nous tenons à évoquer symboliquement ici, surtout pour les aspects de transgression par rapport aux prémisses systématiques initiales. Par exemple: la technique hydraulique de Giuseppe Bruschetti (*Istoria dei progetti e delle opere per la navigazione interna milanese*, 1821), le roman historique de Alessandro Manzoni (chapitres XII-XVII de: *I promessi sposi*, 1825-27), la science polytechnique de Carlo Cattaneo (*Ricerca sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, 1836 et *Sui dazi suburbani di Milano*, 1836), la philologie positive de Edmondo Solmi (*Leonardo da Vinci. Il Duomo, il Castello e l'Università di Pavia*, 1911), l'histoire juridique de Pietro Vaccari (*La territorialità come base dell'ordinamento giuridico del contado nell'Italia medievale superiore e media*, 1921) et de Gian Piero Boggetti (*L'exceptor civitatis e il problema della continuità*, 1958 et *Problemi di metodo e oggetti di studio nella storia delle città italiane dell'alto Medioevo*, 1958), l'histoire économique de Gino Luzzatto (*Vi furono fiere a Venezia?*, 1953), l'urbanisme actif de Giuseppe De Finetti (*Il problema della metropolitana a Milano*, 1937) et de Lucio S. D'Angiolini (*Per un accordo fra i Comuni e fra tutti gli Enti interessati alla pianificazione intercomunale milanese*, 1960), la critique d'art de Roberto Longhi en général. En effet, ces textes, plutôt que la plus grande partie de la littérature spécialisée, ont contribué à la tentative d'attribuer expérimentalement au projet une localisation, une identité fonctionnelle et dimensionnelle, une connotation cohérente et conforme aux contextes d'application; comme transfert architectonique, qui soit une proposition stratégique dans le présent, de la respective physiologie histori-

\* Le texte en cursif est tiré de l'intervention de présentation au Séminaire: *Société et territoire dans la naissance et le développement du Capitalisme - Le cas de l'Italie du Nord*, organisé par la Section des Projets de l'Architecture à la Faculté d'Architecture du Polytechnique de Milan, par G. Consonni, avec des relations de F. Bianco, G. Bigatti, E. Borruso, L. Faccini, E. Franzina, L. Levvero, P. Mariani, F. Ramella, R. Romano. 4-5 juin 1980. (1) L.M. Kaganovic, *La reconstruction socialiste de Moscou et d'autres villes en URSS*, (Edition française: *L'urbanisme soviétique*, Paris, 1931; pag. 95); *Sovestkaja arhitektura*, n. 1-2, 1931.

## DANS LA RÉGION SLAVE MARCHÉ LOCAL ET ITINÉRAIRES CONTINENTAUX

Alexander Gieysztor

1. Un grand sujet de recherches historiques et archéologiques depuis plusieurs dizaines d'années qu'est le passé médiéval des villes dans les territoires slaves, ce sujet, avant de l'aborder ici, demande quelques remarques préliminaires.

La première consiste dans un avertissement contre une idée assez obsolète qui ferait traiter les Pays slaves du Moyen Âge comme un ensemble culturel cohérent. Issus de la même famille linguistique, et ayant conservé un substrat folklorique à maint trait commun, les Peuples slaves, en réalité médiévale, suivent des voies de développement diversifiées. Trois grands groupements, ceux des Slaves occidentaux, orientaux et méridionaux, et quelle variété à l'intérieur de chacun, et quelle richesse de solutions régionales et locales! Dès le IX<sup>e</sup> et le X<sup>e</sup> siècle au plus tard, les formes de la vie sociale présentent des aspects distincts, et si elles appartiennent toujours, comme, par exemple, les villes, à un modèle généralisé à l'échelle européenne, elles en présentent néanmoins des modifications notables d'un thème géohistorique commun, des variations réalisées par des procédés particuliers à un Pays, à une Région.

La deuxième observation concerne le cadre chronologique. En choisissant comme spécimens les villes de Pologne et de Russie, dont l'évolution historique, assez analogue, au moment du départ vers le Moyen Âge, s'est avérée ensuite fort divergente, nous nous proposons la charnière du XII<sup>e</sup> siècle et du XIII<sup>e</sup> siècle comme date finale de l'exposé. La Pologne à partir du début du XIII<sup>e</sup> siècle vit sa deuxième occidentalisation dans de nouvelles conditions économiques, sociales et politiques. Elles se caractérisent par la restructuration du commerce passant aux marchandises lourdes et volumineuses, comme les céréales et le bois, véhiculées sur les marchés européens, et par un nouveau système d'échange sur le marché local faisant conjonction entre la ville et la campagne, et leur intégration économique. Un nouveau statut juridique fait passer les villes de Pologne ainsi que celles de toute l'Europe centrale, sous le système du droit urbain occidental, en l'occurrence teutonique. Tout ceci nous autorise à traiter l'histoire urbaine de Pologne comme un autre chapitre de celle de l'Occident. En ce qui concerne la Russie, la menace — de plus en plus sensible au XII<sup>e</sup> siècle — des Peuples nomades, et ensuite les ravages causés par la conquête et le joug mongols arrêtent pour deux siècles le développement de la plupart des villes. Les cas, longtemps exceptionnel, de Novgorod-la-Grande prospère, ainsi que le lent renouveau des villes aux abords nord-est et ouest des territoires russes, représentent une conjoncture à part.

La troisième réflexion se rapporte à la position actuelle du problème des origines des villes. Aussi bien chez les Slaves de l'Ouest que de l'Ouest, il est toujours au centre des débats d'historiens et d'archéologues, et une diversité de l'optique et du questionnaire y est visible. D'une part, il y a une discussion comparable à celle menée autour de la thèse d'Henri Pirenne, et qui s'organise autour de la théorie dite commerciale de la formation des villes russes. Un grand savant, Vassili O. Klutchevsky (1841-1911) les voyait surgir le long des grandes routes des échanges euroasiatiques ce qui rencontra l'opposition qui met l'accent sur la production artisanale locale et autres aspects du fonctionnement des villes au service de leur *hinterland*. Les deux interprétations ne s'excluent guère, et on les voit s'ajouter l'une à l'autre. D'autre part, pour les Slaves occidentaux, la discussion s'est centrée sur la conviction, prévalant naguère, que ce ne fût que la *locatio civitatis* au droit allemand qui aurait agi à titre de *causa efficiens*, et initiale de toute l'histoire urbaine, en Pologne par exemple. Les fouilles archéologiques, entre-

prises à grande échelle, y ont cependant revêtu une civilisation matérielle nettement non rurale, remontant jusqu'au X<sup>e</sup> sinon au IX<sup>e</sup> siècle. Les villes polonaises d'avant le XII<sup>e</sup> et le XIII<sup>e</sup> siècle nous démontrent une originalité propre, mais l'apport étranger, à partir de cette date, aussi bien sur le plan des rapports juridiques que sociaux et ethniques, ne fait pas de doute; il agissait comme facteur d'accélération du progrès technique et de transformation des institutions et de l'urbanisme.

La quatrième question préalable est toujours celle qu'est-ce qu'une ville, question ouverte aussi pour le phénomène urbain à ses débuts en Europe du centre-est et de l'est. Dans les études récentes, un trait décisif du contenu de cette notion par ailleurs floue, semble apparaître qu'on pourrait définir en catégories sociales jointes à celles d'économie: la division plus ou moins poussée et durable du travail humain — et de son exploitation — entre le type artisanal soit commercial, les services y inclus, et le type agricole. A quel moment, ce partage d'ailleurs jamais au cours du Moyen Âge pleinement réalisé, se signal aussi par la forme de l'habitat humain? En Pologne et en Russie ainsi que dans d'autres Pays slaves, ce sont le IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècle, ce qui correspond, dans cet espace, à la naissance des organisations étatiques carrément différentes de celles de l'époque tribale qui est en train de se clore. Il n'est donc pas étonnant que cette forme embryonnaire de ville soit une enceinte fortifiée protégeant les représentants du pouvoir politique contre les forces hostiles extérieures et intérieures, et garantissant un circuit des biens, tout d'abord franchement extra-économique, et ensuite, ou à côté, à titre d'échange des valeurs. L'apparition des excédents de la production agricole, aussi dans les pays slaves qui quittent la léthargie du Haut Moyen Âge, est une condition nécessaire à tout un cycle de changements dans la société, dont un des résultats sensibles est aussi bien l'organisation politique basée sur l'appropriation d'une bonne partie des effets du travail dans les campagnes, que ce noyau pré-urbain qu'est le *castrum*, *castellum* des sources latines, et le *gród*, *gorod* des langues slaves.

2. Ceci dit sur notre champ de recherches, et du phénomène urbain lui-même, il est temps d'esquisser la première phase de la naissance de ces *castra-grody-goroda* dans leur contexte social, économique, politique et culturel. Aucun problème de la continuité ou discontinuité de l'Antiquité urbanisée ne se pose devant nous, les Pays en question ayant été appartenus au *mare barbaricum* des Anciens. Ce qui n'empêche pas à se demander de quel côté des civilisations supérieures arrivaient, à partir du VII<sup>e</sup> siècle, jusqu'aux Slaves, des modèles techniques, dans l'occurrence militaires, et institutionnels pour faire surgir dans un paysage agraire des ouvrages fortifiés destinés à la défense d'une tribu ou de ses chefs. L'influence des peuples lointains, même nomades, celle de l'Occident déjà barbare, celle de Byzance, ou la convergence des efforts et des réalisations sous la pression des circonstances plus ou moins pareilles? Il est encore difficile d'en répondre, et ces tout premiers fortins en bois et terre, modestes et rares, n'appartiennent pas au processus d'urbanisation y sont loin d'être remplis.

A côté de ces résidences de quelque autorité tribale, dès le IX<sup>e</sup> siècle, des enceintes fortifiées incomparablement plus grandes que celles-là, se manifestent dans les territoires où les organisations politiques des tribus se préparent à passer le seuil les séparant d'un Etat monarchique, militairement et fiscalement, structuré. C'est le cas, en Pologne méridionale, de la Région sur la Haute Vistule, dont les grands *castra* comme par ex. ceux de Stradów et Chodkiv ne sont pas sans ressemblances aux sites archéologiques bien connus de Moravie du IX<sup>e</sup> siècle. Une autre forme — sorte d'agglomération de fortins dans un lieu favorisé pour des raisons politiques et commerciales — semble être celle de Cracovie la plus ancienne. Sur les immenses territoires des Slaves de l'Est, plusieurs régions s'éveillent à une vie nouvelle: la Région nord-ouest avec Ladoga,

Smolensk, Pakov, en attendant l'apparition-au X<sup>e</sup> siècle, de Novgorod; la Région sud-est avec Kiev et Tchernigov. A la recherche d'une dénomination commune, il nous semble que le terme de *ville de grands*, de seigneurs en lutte pour le pouvoir, correspondrait le mieux à leur structure. Il saisit leur caractère de résidence collective de dynastes et de nobles qui demeurent dans ces lieux, y thésaurisent des biens, reçoivent des prestations de la population et des tributs des peuples soumis, s'y défendent contre la convoitise ennemie, partent de leur castra au printemps pour percevoir les tributs, pour veiller aux échanges lointains, et pour piller ou faire la guerre.

L'aménagement dans l'espace de ces grands *castra* est marqué par leur nombre restreint. A l'intérieur de l'enceinte fortifiée en bois, terre et pierre, il y a plusieurs cours de princes et de grands avec des maisons, et au cours de la christianisation, avec des chapelles, des demeures de guerriers, d'artisans et de serviteurs. L'analogie morave avec l'étonnante richesse de Mikulčice ou de Stare Město au IX<sup>e</sup> siècle peut servir de référence. On y remarque l'existence d'un artisanat sans doute servil bien que les grands de l'époque semblent satisfaire à leur besoins de luxe, indispensable pour relever leur prestige social, par la voie de l'importation. Aussi ne faut-il pas s'étonner que le groupe au pouvoir se soit engagé dans les grandes affaires du commerce à embranchements lointains. La levée des tributs en nature dont une partie est prête à être exportée, et l'expansion guerrière assurant le butin humain disponible, auront des conséquences immédiates sur le circuit commercial s'étendant jusqu'à l'Occident carolingien d'une part, et Byzance, et l'Orient musulman de l'autre.

Pour les Slaves de l'Est, il est à remarquer que leur extension politique a, dès le début, englobé des peuplades finnoises qui seront soumises soit à une intégration administrative complète soit à une exploitation tribulaire. L'autre trait de l'appareil du pouvoir des premières principautés russes, c'est la force active des Varègues scandinaves qui, dès le deuxième tiers du IX<sup>e</sup> siècle, et notamment dans l'armée et le commerce participent à l'établissement de leur propres échanges avec les Pays de l'islam et avec Byzance passant outre aux maillons déjà forgés des lignes de communications commerciales. Parmi ces autres intermédiaires entre l'Asie centrale et les richesses forestières et autres du continent euroasiatique, les Khazars, dès le VII<sup>e</sup> siècle et jusqu'au tard dans le X<sup>e</sup> siècle, jouent un rôle prépondérant en imposant à leurs voisins une sorte de *pax Khazarica*. Elle a été assurée par la défense active contre la poussée musulmane et par l'expansion khazare en direction des tribus agraires slaves, turques est hongroises, encore nomades. Les Khazars se sont efforcés de donner à leur empire, situé sur la jonction entre l'Europe orientale et le Monde arabe, une cohésion interne, réalisée, en définitive, entre le Don et la mer Caspienne. Quelques *villes-foires* telles Itil dans le delta de la Volga, Tmutarakan sur le détroit de Kertch, Sarkel sur le Don, filtraient les marchandises arrivant de directions diverses. A la recherche des facteurs qui permettaient de consolider leur Etat, les Khazars adoptèrent, comme une des religions universelles disponibles, assez paradoxalement, le Judaïsme ce qui leur permit de s'assurer des instruments remarquables pour leurs contacts extérieurs. Les communautés juives au IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles les aidèrent à développer le contrôle d'un commerce croissant entre l'Europe et l'Asie musulmane. La liste des marchandises arrivant de le Nord-ouest comporte les produits de la forêt avec les fourrures de luxe, les chevaux et les cuirs, enfin les esclaves de deux sexes. La contre-partie arabe, l'exportation musulmane est assez surprenante: des articles de luxe bien sûr, épices, tissus, bijoux, mais le gros des transactions semble être basé sur la monnaie métallique arabe, en premier lieu d'argent, qui finance ce grand commerce. Les pièces d'or le plus souvent sont converties en orfèvrerie. Le courant d'exportation de l'Europe barbare vers le Pays d'Asie musulmane a donc eu, pour conséquence, l'entrée dans l'Europe

slave et nordique, d'un abondant numéraire d'argent. Cette balance commerciale du Monde arabe avec l'Europe de l'est se caractérise donc par une «saignée» d'argent. L'explication de ce fait devrait être cherchée du côté des intermédiaires et du côté des centres d'exportation. C'est du côté des fondateurs des Etats slaves que nous aimerions bien placer la demande décisive. C'est leur besoin en thésaurisation du métal précieux comme signe de prestige, qui nous semble imposer des paiements en argent comptant. Les co-organisateur des Etats slaves se font tôt remarquer comme des concurrents redoutables pour les Khazars et autres intermédiaires dans ce circuit des valeurs-marchandes. Les Varègues tentent, avec succès au IX<sup>e</sup> siècle, d'intercepter le commerce avec les territoires russes et adjacents, et d'accaparer la monnaie métallique, argent et or, reexportée en partie vers les rivages baltiques, scandinaves et slaves. Les Principautés russes au IX<sup>e</sup>, et l'Etat russe au X<sup>e</sup> siècle assurent les itinéraires traversant leurs territoires dont le fil, parfois tenu, lie l'Occident à l'Orient le long de la route médiane du continent. Ce fil fut serré entre les mains des négociants juifs, pour une bonne part, pour lesquels le IX<sup>e</sup> et dixièmes du X<sup>e</sup> siècle semblent être l'apogée de leur commerce international. Au départ de la Gaule carolingienne, avec Verdun comme hautelieu de la traite des esclaves, par Mayence et Ratisbonne, la grande voie vers l'Est se dirige le long du Danube, ou bien par Prague atteint Cracovie, et de là aboutit à Kiev qui, dès la seconde moitié du IX<sup>e</sup> siècle, s'oppose aux influences Khazares, mais reste sensible aux contacts commerciaux aux bords de la Volga jusqu'à Itil. Un autre itinéraire, allant plus au nord, lie les rivages du lac Ladoga et la mer Baltique au bassin de la Volga supérieure. La carrière de Novgorod commerce sur cette route. La grande conjoncture commerciale dont profitaient les premières générations de princes et de leurs *grands* favorisa aussi l'éclat des quelques capitales comme Cracovie, en Pologne du sud, qui au IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècle, est un point important aussi dans le réseau des échanges comme le témoignent les trouvailles archéologiques dont la dernière en date, du 1979, consiste en trésor métallique des plus intéressants. Kiev, à partir du IX<sup>e</sup> siècle, s'assure une place de tout premier ordre dans l'Espace russe. Cependant la conjoncture en question n'a pas pu être durable. Sa fin a sonné dans le Monde musulman dont les crises et les troubles apportent au début du XI<sup>e</sup> siècle le déclin des centres urbains en Asie centrale et l'interruption de ces immenses courants commerciaux qui leur avaient assuré leur fabuleuse prospérité. Les conséquences ne tardèrent pas de se répercuter dans les steppes et dans les territoires de l'habitat russe, et jusqu'aux bords de la Baltique. D'autres directions de l'activité des villes princières — pour la Russie Byzance et l'Occident, pour la Pologne l'Occident et les pays limitrophes — devaient prendre la relève, et avec elle une autre structure urbaine commence à se dessiner.

3. Elle naît au cours du X<sup>e</sup> siècle et s'affirme au XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle. Son trait caractéristique principal consiste d'une part dans une densité, autrement marquée sur la carte du Pays, et beaucoup plus intense qu'auparavant, des enceintes fortifiées de *castra*, qui forme, dans les Etats respectifs, une répartition en quelque sorte planifiée des éléments majeurs d'une organisation administrative, judiciaire, fiscale, commerciale, culturelle, et militaire de la monarchie. En Pologne notons environ 6-8 capitales provinciales contre 60-70 *castra* en total. En Russie de Kiev, on voit des efforts pour réorganiser sa vie économique sous le signe de *castra* princiers, et le nombre des *villes-places fortes* augmente de quelques vingt-cinq du IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècle jusqu'au 224 à la fin du XII<sup>e</sup> siècle. D'autre part, ces villes, dans la plupart de cas, se composent déjà de deux, au minimum, éléments d'urbanisme. L'un d'eux c'est le *castrum* proprement dit en tant que résidence du prince ou de son lieutenant dans l'administration, et de leur cour composée d'une assistance laïque et ecclésiastique, celle-ci avec une chapelle, une garnison permanente et les hommes faisant le stage temporaire complétant cette popula-

tion d'élite. Il n'y a pas de doute que c'est un centre de consommation actif qui absorbe une masse considérable des services, des produits d'artisanat et, des denrées agricoles. L'autre élément de la plus ancienne ville de ce type et période est formé par un *suburbium* en Pologne (en polonais *podgradzie*) et par des quartiers bien distincts du siège du pouvoir, des *goroda* russes. Munis aussi de fortifications, aux maisons en bois serrées et petites, mais très nombreuses, ces *suburbia* sont peuplés par les artisans, serviteurs de toute sorte aussi militaires. Ils disposent d'une ou plusieurs églises — dans un chef-lieu de la province, c'est la siège de la cathédrale avec son clergé — et d'un marché parfois, — des la fin du XI<sup>e</sup> siècle, doublé ou même multiplié en dehors de l'enceinte. Le contenu économique de ce phénomène n'est pas transparent. Une partie de la population y est aussi du côté des consommateurs privilégiés. Mais l'autre, et en particulier, les artisans dont l'existence et les métiers — jusqu'à vingt en Pologne, et encore plus dans les villes russes — sont visibles grâce aux efforts des archéologies?

Le mot d'ordre, dans le domaine de l'économie, pour le pouvoir monarchique au X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècle était de satisfaire le maximum de besoins du groupe gouvernant dans le cadre de subsistance. Le surplus de la production agraire, ce qui restait après avoir satisfait les besoins propres de l'unité agricole n'était ni considérable, ni destiné à être écoulé dans d'échanges réguliers et de grande envergure. En tout cas, on le voit arraché par la contrainte administrative et fiscale aux paysans pour remplir les magasins du *castrum* princier de la région en quantités suffisantes à pourvoir aux besoins de la classe dirigeante. Celle-ci ne commença qu'au dernier quart du XI<sup>e</sup> siècle en Pologne, et au XII<sup>e</sup> siècle en Russie de se créer de larges domaines. Auparavant elle participait aux revenus princiers à titre d'offices de l'administration centrale et territoriale. La même situation dans l'artisanat dont l'organisation en Pologne, en Bohême et en Hongrie gravite autour d'un idéal d'autarcie. Une concentration savante des villages serviles autour du *castrum* suggère que l'Etat prenait de soin à assurer une part de prestations en nature à sa force armée et à l'administration. Parmi ces prestations, il y avait un éventail assez large de métiers engagés: cordonniers, confectionneurs de boucliers ou de flèches, boulangers etc. Les paysans, habitant les villages respectifs qui portent souvent le nom de la profession, restent agriculteurs et doivent dépenser une partie de leur effort productif à un métier comme occupation secondaire qui leur fournit le produit sequestré, à titre de prestation fiscale, par le pouvoir. En Russie, pas de traces de l'organisation pareille, mais l'artisanat urbain semble, comme d'ailleurs en Pologne, être soumis au pouvoir politique.

Les métiers citadins entraînent donc, eux aussi, dans le même système d'économie d'autarcie concentré autour des noyaux de l'autorité monarchique. L'Etat de l'époque, encore fort en attendant son érosion par la féodalité, exigeait non seulement que l'artisan servil lui cède sa production, mais encore qu'il se soucie lui-même de se procurer des moyens de subsistance en cultivant la terre aux alentours des *castra*. Cependant une marge d'action économique autonome lui fut bientôt laissée permettant à sa propre initiative de faire place à une partie de ses produits sur le marché local. Le plein développement de cette initiative, qui appartient d'ailleurs aux contradictions intérieures du système, ne date que de la fin du XI<sup>e</sup> siècle.

Ainsi donc le *castrum* et le *suburbium* en Pologne des X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles, c'est à dire l'ensemble que nous nous permettons d'appeler *ville d'Etat*, s'adapte en principe au modèle d'autarcie qui forme sa carcasse, relativement forte au début, mais condamnée, par le développement des énergies productrices à disparaître. L'échange plus ou moins libre entre la campagne et le petit centre urbain est encore en germe, mais les numismates nous disent que ce marché local, tout superficiel qu'il soit, a pris déjà son point de départ: les pièces de monnaies sont fragmentées pour payer des valeurs minimales, une monnaie de

substitution fonctionne des la X<sup>e</sup> siècle. Pour la Russie de Kiev, les sources écrites laissent supposer que l'artisanat urbain tout en conservant son caractère servil — princier, monastique, seigneurial — réalisait aussi des commandes, et, dans une proportion discutée entre les historiens et les archéologues, écoulait quelques produits sur le marché.

La participation des villes de cette époque aux échanges internationaux d'articles de haut luxe hérite de la période précédente beaucoup, d'éléments constitutifs qui, au cours du XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle, cèdent de place aux facteurs nouveaux. Le dynamisme naissant de l'Occident influence aussi l'Europe du Centre-est: à partir du milieu du X<sup>e</sup> siècle, un fort mouvement de la monnaie saxonne vers l'Est se fait sentir en particulier vers la Pologne, la Hongrie et la Bohême, et, peu à peu, ces pays commencent à organiser leur propre monnayage servant à monétariser le marché. Quelques différences se font sentir entre le riche commerce, assez barbare du IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècle, et le nouveau. Tandis que le premier était déterminé par les besoins des princes, le second sert de plus en plus les couches beaucoup plus larges de la population tout en réservant une place de choix pour pourvoir les trésors et les tables seigneuriales. Dès le début du XI<sup>e</sup> siècle, le sel et les herbes salées sont notés comme marchandises. D'autre part, l'Occident n'est plus intéressé qu'auparavant par la Route continentale pour atteindre les marchandises continentales, et la Russie elle-même s'oriente plutôt vers Byzance que vers l'Asie centrale devenue difficilement accessible. Si les villes russes du Nord comme Novgorod, Polotsk et Smolensk s'attachent à cultiver leurs relations avec la Baltique en les basant sur l'exportation des matières premières typiques du paysage septentrional, avec les fourrures en premier lieu, elles se désintéressent des cités russes méridionales dont la raison d'être, même pour Kiev, devient celle de savoir se replier sur les possibilités et les besoins régionaux. Une certaine reprise, au XII<sup>e</sup> siècle, de l'intérêt des villes allemandes comme Ratisbonne pour le commerce russe n'atteint que des dimensions limitées, et sera vouée à l'échec lors de l'invasion mongole. Aussi bien pour la Russie que pour la Pologne médiévale nous ne sommes nullement enclins à sous-estimer le rôle du trafic à longue distance, des itinéraires euroasiatiques qui traversaient ces Pays, des marchés opulents et des intermédiaires intrépides qui les organisaient, et des forces politiques intéressées dans le grand commerce. Mais le déclin de celui-ci à la charnière du X<sup>e</sup> et du XI<sup>e</sup> siècle nous dévoile un autre aspect des origines des villes: l'évolution agraire de l'espace humain, la production artisanale croissante, la restructuration spatiale des pouvoirs, et la coexistence, dans des formes diverses et en relation avec les dimensions des villes concernées d'une part du marché local et de l'autre de celui nourri par les échanges à très long ou moins long rayon d'action. Ce repli sur soi-même sera lourd de conséquences, d'ailleurs inévitables vu la disparité des grandes zones, donc économies européennes au seuil de l'expansion urbaine qui caractérise le Moyen Age central. *Tout s'est probablement décidé* — écrit Fernand Braudel — *vers les IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles: deux économies régionales à large rayon se sont formées précocement presque en dehors l'une de l'autre, à travers la matière encore peu consistante de l'activité européenne. Dans le Nord le processus a été rapide; pas de résistance, en effet; des pays même pas neufs, primitifs. En Méditerranée, dans le renouveau peut-être déclenché plus tard a ensuite progressé plus vite, d'autant que, en face de l'essor italien, il y a eu les accélérateurs de l'Islam et de Byzance. L'Est européen attendra encore l'heure de sa jonction au système, et jusqu'au Bas Moyen Age.*

## DANS LA REGION DE L'ISLAM FRONT SAHARIEN ET FRONT MEDITERRANÉEN

Mounira Chapoutot-Remadi

Une ville est une agglomération où se trouve une grande mosquée (jāmi') et un bazar.

Al-Bakrī, *Description de l'Afrique septentrionale* trad. De Slane, Paris 1913, p. 16, 17, 20...

Le monde musulman au Moyen âge était une terre de villes et la civilisation arabo-musulmane, une civilisation urbaine. D'après Ibn Khaldūn les deux termes sont synonymes, si l'on se reporte à ces réflexions contenues dans la *Muqaddima: l'enseignement, on l'a vu est un art. Or les arts ne sont nombreux que dans les grandes villes. Leur qualité et leur multiplication dépendent donc du développement de la civilisation, de la culture et du luxe, dans les cités où l'art est superflu. Là où les produits du travail dépassent les besoins, l'excédent disponible est employé à des activités autres que celles de simple subsistance. Ces activités, qui sont le propre de l'homme, concernent les sciences et les arts... Les gens... qui voudraient s'instruire... doivent donc voyager et aller étudier dans les grandes villes civilisées et riches en techniques. C'est ce que nous avons déjà montré à propos de Bagdad, de Cordoue, de Kairouan, de Basra et de Koufa. Au début de l'Islam, c'était des villes très peuplées et très policées. Les sciences y étaient à l'honneur et les habitants étaient versés dans la terminologie scientifique, dans les différentes branches du savoir. Ils se posaient des problèmes et inventaient de nouvelles spécialités... Mais quand vint la décadence et la dispersion, ce fut aussi la fin de la science et de l'enseignement, donc la tradition fut transportée ailleurs.*

Nous avons cité à dessin longuement Ibn Khaldūn non pas pour nous extasier encore une fois sur la profondeur de son analyse, mais pour illustrer une démarche qui sera la notre dans cette étude. En effet, l'urbanisation du monde arabo-musulman a suivi une courbe ascendante jusqu'au milieu du XIe siècle, en cela parallèle à l'expansion et, qui s'exprima surtout par une floraison de grandes villes. Puis, quand vint la décadence, l'urbanisation continua sur sa lancée mais ne donna plus qu'une foule de petits centres urbains de moindre importance. L'histoire des villes est donc le reflet fidèle des grandes phases d'unité, d'universalité puis de déclin et de division. Ainsi donc un réseau urbain extrêmement dense recouvrait tout le Dār al-Islām et constituait le meilleur témoignage du dynamisme exceptionnel des activités économiques. Plus même, cet essor dépasse de beaucoup en force et en étendue le mouvement d'urbanisation du monde romain et contraste tout particulièrement avec l'image que l'Occident barbare offrait à la même époque. Au cours de ces longs siècles d'expansion l'urbanisation s'est faite en deux phases ayant chacune des caractéristiques propres et surtout un rapport à la mer qui va de la simple connaissance à la domination. Mais paradoxalement c'est au cours de la troisième phase — celle du déclin — que la mer devient omniprésente pour les villes arabo-musulmane mais sa possession cette fois a irrémédiablement changé de mains. Depuis la conquête jusqu'au premier tiers du IXe siècle, l'expansion de l'Islam se marqua, d'est en ouest, par une extension rapide de la vie citadine, mais, les villes importantes furent créées à l'intérieur des terres, loin de la mer et du danger surtout byzantin. Vers 215/830, à partir de l'ouest cette fois, un mouvement en direction de la mer se dessina

et les villes créées ex-novo au plan fouillis, sans aucune ordonnance.

dans le monde musulman qui se traduisit par la conquête des principales îles et une offensive généralisée sur les côtes de l'Europe méridionale. La méditerranée devint alors «un lac musulman». Les côtes d'Ifrīqiya se hérissèrent de forteresses (*ribāts*); le port de Mahdiya créé par les Fatimides fut choisi comme ville royale. La troisième est celle du recul de l'Islam. Après 442/1050, le monde arabo-musulman fut l'objet d'une double poussée en certaines de ses régions qui eut pour effet de le «méditerranéiser» dans son ensemble. La vie urbaine se concentra alors sur la presque totalité du littoral: De Ceuta à Tunis en passant par Hūnah (le port de Tlemcen) et Bougie, au Maghreb. D'Alexandrie à Antioche en passant par les nombreux ports syro-palestiniens tenus alors par les Francs en Orient.

### 1. Des Villes à l'intérieur des terres

Les premières villes du Dār al-Islām après la conquête sont essentiellement de deux types: — des villes anciennes héritées de l'Antiquité grecque ou romaine ou encore de l'ancien Empire sassanide. Elles furent le plus souvent habitées et transformées par les nouveaux conquérants; — des villes nouvelles fondées généralement loin de la mer.

Les historiens ont proposé des typologies de ces villes que nous allons rapidement passer en revue. Ainsi, parmi les villes nouvellement créées, E. Pauty avait proposé de distinguer les villes «créées» des villes «spontanées» pour montrer en définitive que cette différence était plus apparente que réelle et qu'une ville ne survit que si elle a une fonction permanente sociale ou économique. Une ville «créée» comme Bagdad, par exemple n'a survécu que parce qu'elle était devenue un carrefour commercial important, alors que Samarra deuxième résidence royale des Abbasides, périclita rapidement parce qu'elle n'eut jamais d'autres fonctions.

Les classifications proposées par Hourani et Lapidus se recourent. En effet, mis à part les villes ayant une fonction particulière telles que les ports de fleuve, de mer ou de désert et les villes saintes comme la Mekke, Médine ou Jérusalem, les nouveaux centres urbains sont soit des villes-camps comme Basra, Kūfa, Fustāt et Kairouan, soit des villes royales ou centres administratifs, comme Bagdad. La densité urbaine varie d'une région à une autre; l'Ifrīqiya, la Basse-Egypte et la Syrie sont très urbanisées contrairement à d'autres régions comme la Péninsule arabique ou l'Iraq. En Orient les régimes instaurés après la conquête ont favorisé les premiers la Syrie et les seconds la Mésopotamie.

Quant aux villes anciennes, elles sont les plus nombreuses et nous pouvons dire avec Lapidus of the *Hundreds, if not thousands, of towns we find in the tenth century and later, the vast majority descended from ancient time, and only a smaller number originate in the Muslim era.* Ces villes ont connu des transformations liées aux besoins des nouveaux habitants. On constate non seulement l'édification de nombreux lieux de culte mais aussi l'occupation de l'ancienne agora ou de l'ancien forum par ce qui constitue la *madīna* par excellence. En effet depuis les Ummeyyades, de grandes mosquées (jāmi') avaient été édifiées dans les villes du Dār al-Islām. Donc dans les villes anciennes comme dans les nouvelles, les mêmes monuments occupent le cœur de la ville: la mosquée, les *sūq*, le palais de l'amīr, les bains; viennent ensuite les quartiers d'habitation. Donc, l'ensemble des villes musulmanes présentait des structures analogues, ce qui nous permet d'écarter l'opposition que l'on a voulu voir entre les villes anciennes au plan géométrique

et les villes créées ex-novo au plan fouillis, sans aucune ordonnance.

Les Arabes avaient fondé des villes-camps par nécessité militaire mais ces villes avaient constitué des noyaux de sédentarisation, autour desquels s'étaient bientôt regroupés d'autres éléments de la population locale. Le nomade se sédentarisait volontiers, parce que la sédentarisation signifiait pour lui un mieux-être et c'est ainsi que ces villes-camps se transformèrent peu à peu en ville, puis même en cité commerçante. Les villes-royales connurent la même évolution; résidences califales d'abord et centres administratifs, elles devinrent peu à peu des villes commerciales. L'unification d'immenses territoires par la conquête permit la libre circulation des marchandises et des hommes. Dans ces vastes espaces, les villes constituaient autant de centres d'appel de la consommation.

Les premières villes de cette phase de l'urbanisation musulmane sont Basra (17/637-638), Kūfa deux ans plus tard, Damas, ville ancienne choisie comme capitale par les Ummeyyades, Bagdad fondée en 145/762, Fustāt en 21/641, Kairouan en 50/670, Tahert en 144/761, Sijilmāsa en 171/787 et Cordoue elle aussi ville ancienne choisie comme capitale de l'Emirat dès 101/719. Ce chapelet de villes qui se déroule d'est en ouest, s'égrène partout à l'intérieur des terres. La mer était encore dominée par Byzance; les Arabes l'affrontèrent beaucoup durant ces premiers siècles surtout sur terre et ils ponctuèrent leurs frontières de forteresses, cependant ils ne se sentaient pas aussi assurés sur mer. Beaucoup de ces premiers centres urbains se trouvaient à la limite du désert et de la steppe, dans une zone de contact, servant ainsi de port de désert pour le nomade et le commerce caravanier. Il en était déjà ainsi pour la Mekke et Kūfa, Fustāt et Kairouan ont des sites analogues. Ces villes-camps aux confins du désert ne constituaient-elles pas en quelque sorte une étape, une phase de transition entre la vie nomade et la vie sédentaire? Le nomade d'hier, tout en changeant de mode de vie ne s'éloignait pas trop de la sorte de son ancien cadre, de son ancien «pays».

Les villes-camps, comme les villes royales ou administratives, n'ont survécu que grâce à leur fonction économique. De grands itinéraires commerciaux qui reliaient ces villes les unes aux autres en un réseau plus ou moins dense ont joué un rôle vital pour l'existence de ces cités. Il faut noter tout d'abord que les Arabes connaissaient la mer — l'oeuvre d'al-Maqrīsī en témoigne — et qu'un cabotage actif existait tout au long des côtes de l'Espagne jusqu'au Levant, de même qu'entre les pays musulmans et Byzance d'une part et les pays chrétiens d'Occident d'autre part. Ce sont cependant les itinéraires terrestres qui l'emportaient avant le IXe siècle; Bagdad et Kairouan étaient de très importants carrefours. Des routes en étoile divergeaient depuis ces cités pour aller dans toutes les directions de l'Asie à la Méditerranée et de la mer jusqu'au «Pays des Noirs».

Un grand axe est-ouest reliant l'Égypte au Maghreb longeait plus ou moins la côte jusqu'en Ifrīqiya rejoignant Kairouan puis continuait à travers les hautes plaines par Tubna, Tahert et redescendait jusqu'à Sijilmāsa. Plusieurs bretelles se greffaient sur cet axe pour relier ces villes d'une part au littoral d'autre part aux «Pays des Noirs». Mais en fait aucun trafic régulier de direction méridienne n'a existé en Afrique Occidentale avant le VIIIe siècle. Plus, même de Tahert au Jerid, la présence d'un écran berbère schismatique a retardé l'organisation de ces échanges nord-sud. L'essentiel de ce commerce se faisait alors par Ouargla, Tad-

mekka et Gao.

Hormis ces itinéraires intérieurs il faudrait passer en revue en quelques mots le problème des relations des pays musulmans avec l'Occident Chrétien. Ce problème — est-il nécessaire de le rappeler? — a fait l'objet de débats passionnés par le passé. Henri Pirenne avait affirmé dans une thèse célèbre parue il y a plus de cinquante ans, que l'Occident barbare s'était replié sur lui-même par suite de la domination de la Méditerranée par les Arabes. Mais nous savons depuis que l'économie d'échanges n'avait reculé qu'au VIIe et VIIIe siècle seulement et, qu'au IXe siècle déjà un renouveau était perceptible dans l'économie occidentale. Or jusqu'au IXe siècle précisément nous avons constaté plus haut que si les Arabes connaissaient la mer ils ne s'y sentaient pas encore assurés. Aussi vingt-cinq ans plus tard (en 1947) Maurice Lombard prenait brillamment le contrepied des théories de Pirenne faisant ainsi passionnément rebondir le débat. Ce dernier démontrait en effet que la conquête arabe avait provoqué un afflux d'or, ranimé le commerce et même redonné vie à l'Occident. Lombard avait imaginé plusieurs axes semi-circulaires reliant l'Orient à l'Europe du Nord par les fleuves Russes et l'Occident musulman à l'Occident barbare. Les thèses de Lombard furent à leur tour remises en question. Cette fois, tout en rejetant l'idée de ce grand anneau semi-circulaire d'échanges imaginé par Lombard, il faut se contenter de relations existant entre pays, comme entre l'Espagne et la Gaule, Byzance et l'Orient, l'Italie et l'Occident musulman.

Dans cette première étape de l'histoire des villes musulmanes, les nombreuses fondations et la renaissance d'anciens centres urbains sont autant de témoignages de la vitalité de la conquête musulmane. La situation des grandes métropoles et le dessin des itinéraires commerciaux montrent que la circulation intérieure est tellement vaste que la mer reste momentanément au second plan. D'après Maurice Lombard, la population de villes telles que Bagdad, Fustât, Kairouan et Cordoue, atteignait des proportions inégalées jusque-là et même plus tard en Occident. Toutes avaient plusieurs centaines de mille habitants et attiraient tout vers elles. Cependant le besoin de la mer se faisait de plus en plus sentir. Tunis créée peu après Kairouan allait bientôt prendre de l'importance et, peu à peu, toute la côte de l'Ifrîqiya allait servir de base de départ à une nouvelle politique offensive en direction de la mer.

## 2. La Méditerranée «lac musulman»

La maîtrise de la mer s'effectua en deux phases. Le mouvement fut amorcé dans le premier tiers du IXe siècle à partir de l'Ifrîqiya, sous l'impulsion des Aghlabides. Les Fatimides poursuivirent et parachèverent leur action. Tout le littoral fut hérissé de *ribâts*. Les villes de Sousse et de Sfax furent dotées de remparts. Ibrahim II fit élever des *forts* (*ribât*) et des *tours de vigile* (*mahâris*) sur le littoral. Ces *ribâts* servaient à la fois des points de défense contre les attaques byzantines et de bases pour la conquête de la Sicile. Des attaques incessantes furent dirigées contre la Sicile à partir du VIIIe siècle mais l'île ne fut conquise que beaucoup plus tard. Palerme tomba en 212-216/827-831, Syracuse en 265/878. Tunis, les ports du Cap Bon comme Nûba et Kelibia, Sousse avaient participé à cette conquête.

Plus encore que les Aghlabides, les Fatimides eurent une politique thalassocratique. La Mahdi (297-322/909-934) conquiert toute la côte nord-africaine jusqu'aux frontières de l'Égypte et hérita de la Sicile. Son successeur al-Qā'im (322-334/934-946), des

raids furent dirigés sur la côte méridionale de la France et sur les côtes italiennes de Ligurie et de Calabre. La maîtrise de la mer se traduisit par l'occupation plus ou moins longue des principales îles de la Méditerranée: la Corse, Malte, la Crète et Chypre. Sous le troisième Calife, al-Mansûr (334-341/946-953), la Sicile fut confiée à l'Amir Hasan B. 'Alî qui fut le fondateur de la dynastie Kalbite, dynastie qui conserva l'île jusqu'à sa prise par les Normands vers 1060. La Crète fut conquise par des émigrés musulmans d'Espagne vers 212/827. A partir de là, ils razièrent toute la côte égéenne jusque vers Thessalonique. Menacés par les Byzantins, ils sollicitèrent la protection des Fatimides. La flotte d'al-Mu'izz (341-365/953-975) battit celles des Byzantins, des Ummeyyades d'Espagne et des Ikhshidides d'Égypte et exerça dès lors un protectorat sur l'île jusqu'en 351-962, date à laquelle la Crète fut reprise par Byzance. Dans la deuxième moitié du Xe siècle, lorsque l'Empire Byzantin reconnu la souveraineté fatimide de la Sicile et que l'Égypte fut conquise à son tour, débuta alors une ère d'hégémonie fatimide en Europe méditerranéenne et en Méditerranée Orientale.

La clé du pouvoir maritime des Fatimides étaient les ports et la flotte. Les fondations majeures furent al-Mahdiyya et le Caire. La création d'al-Mahdiyya dans les premières années du Xe siècle marque une étape décisive en matière d'attitude à l'égard de la mer et traduit même une méfiance certaine à l'égard de Kairouan jusque-là capitale incontestée de l'Ifrîqiya. Mahdiyya était même une *ville-refuge* qu'il voulait *inexpugnable afin d'y mettre à l'abri sa personne (il s'agit de 'Ubayd Allâh al-Mahdi), sa famille et ses biens et qui put servir de base de départ à ses expéditions vers l'Orient*. La ville d'al-Mahdi fut avant tout une résidence royale à l'instar de la Bagdad d'al-Mansûr. C'est par la suite que se développèrent ses fonctions commerciales et qu'elle devint un port des plus prospères et des plus fréquentés.

Si l'accent fut mis depuis le premier tiers du IXe siècle sur le développement des villes-ports et du littoral, comme Tunis, Sousse, Sfax et Tripoli d'une part et Alexandrie, Damiette et Fustât d'autre part, d'autres fondations à l'intérieur des terres appartiennent aussi à cette phase. A l'autre bout du Maghreb, Fès fut fondée en 192/808. M'sila, capitale du Zab fondée en 315/927, qui supplantait l'ancienne capitale, Tubna et marqua un déplacement vers l'Ouest de l'Ifrîqiya. Les alliés Sanhâja des Fatimides, les Banû Zîrî, fondèrent Ashîr en 324/935. Un peu plus tard, supplantant à son tour ces deux villes du Maghreb Central, fut créée la Qal'a des Banû Hammâd en 398/1007-1008. Malgré la multiplication de nouvelles capitales, la réanimation du littoral et le déplacement des grands itinéraires commerciaux, Kairouan demeurait un très important carrefour commercial. Le troisième Calife, al-Mansûr (334-341/946-953) y revint après sa victoire sur Abû Yazîd pour y fonder la résidence qui porte son nom.

L'Ifrîqiya et le Maghreb dans son ensemble ne furent pas les seuls à bénéficier de la prospérité qui résulta de la politique fatimide. L'Égypte après 359/969, connu à son tour, une fondation importante, le Caire et un développement important des villes-ports du Delta comme Alexandrie, Tinnîs et Damiette, elles furent dotées d'arsenaux et la flotte fatimide put considérer alors la Méditerranée comme un «lac musulman». L'impact du régime fatimide sur l'ensemble de ces pays se traduisit par un déplacement des routes. Deux faits notables sont à signaler: à l'Ouest la prépondérance de la route de Sijilmâsa, pour le commerce avec le bilâd as-Sudân. A l'Est, le glissement vers l'Ouest depuis Bagdad, vers l'Égypte et le Caire des

grands itinéraires commerciaux asiatiques. Après avoir mâté la révolte de «l'homme à l'âne», Les Fatimides développèrent les relations avec les pays noirs, pour en tirer l'or nécessaire à leur politique. La route de Ouargla était aux mains des 'Ibadites, ennemis des Fatimides, aussi s'emparèrent-ils de celle menant de Sijilmâsa à Audaghush et au Niger. Un grand commerce caravanier s'instaura alors sous l'impulsion des Fatimides, fondé sur l'échange sel-or. Ce trafic était mieux organisé sur la route de Sijilmâsa que sur celle de Ouargla. Pendant un siècle et demi, le commerce interafricain demeure intérieur à l'Afrique et ne déborde pas sur l'Europe, les partenaires étant les dominations musulmanes du Maghreb et le monde Noir. C'est par la suite que les marchands Européens seront attirés par ce trafic de l'or et qu'ils viendront aux points d'aboutissements des grands itinéraires caravaniers à la recherche de cette précieuse denrée. Ces échanges tendirent peu à peu à favoriser l'Extrême Ouest africain aux dépens de l'Est ifriqyen et saharien.

En Orient aussi, le califat fatimide fut l'initiateur du déplacement vers l'est des grands itinéraires commerciaux depuis le Golfe Persique vers la Mer Rouge et l'Égypte. Les Fatimides intaurèrent une véritable guerre économique contre les Abbasides. Ils renforcèrent leurs bases de 'Aden et 'Aydhâb et imposèrent leur souveraineté au Yémen et au Hedjaz. Des missionnaires isma'iliens actifs sur la côte ouest-occidentale de l'Inde et du Deccan aidèrent les commerçants égyptiens. Les routes d'Extrême-Orient qui convergent vers Bagdad abandonnèrent peu à peu cette ville pour le Caire et surtout pour Alexandrie qui devint alors «le port des deux mondes». D'après 'Abbâs Hamdâni, ce serait la perte du Maghreb et de la Sicile qui aurait amené les Fatimides à se tourner contre les Abbasides. La perte de leur puissance en Occident aurait engendré comme par un phénomène de compensation, leur prépondérance dans le bassin oriental de la Méditerranée. Cette deuxième phase marque donc l'apogée de la domination musulmane. Sur terre et sur mer, elle a, non seulement acquis sa plus grande extension mais aussi, prouvé sa vitalité en créant de nombreuse de villes dont certaines furent même des capitales. Malgré la suprématie des flottes musulmanes, le processus de littoralisation du fait urbain ne s'achèvera que dans la phase suivante, celle qui consacra précisément le recul de l'Islam devant l'Europe.

## 3. La méditerranéisation du monde musulman après 1050

Après le milieu du XIe siècle le recul de l'Islam est déjà avéré, de l'Espagne au Levant en passant par la Sicile. Mais l'offensive européenne ne visait pas seulement à conquérir ou à reconquérir des pays, elle était essentiellement mercantile. La confrontation rapidement sous-tendue et voulue par les marchands, avait pour but d'instaurer et de dominer les échanges avec un monde musulman désormais disjoint, voire même balkanisé. Les villes musulmanes du littoral qui prennent alors de l'importance ne sont plus comme dans la deuxième phase les symboles de l'avance triomphante de l'Islam vers la mer mais au contraire déjà comme des «échelles», des centres qui portent en eux les stigmates de la dépendance à l'égard de l'Occident.

Au Maghreb, après le déclin de Kairouan, on assiste à une translation des capitales politiques en direction de la mer en même temps qu'à une dépoliarisation du commerce. Ainsi, les Zirides quittèrent-ils al-Mansûriyya pour al-Mahdiyya à partir de 445/1053; ils y restèrent jusqu'à la prise de la ville par les Nor-

mands en 543/1148. Plus à l'ouest, les Hamadides abandonnèrent la Qal'a pour Bougie. Plus à l'ouest encore, l'Almoravide Mūsuf Ibn Tashfīn fonda Tāgrārt — le «camp» — à la fin du XIe siècle, à savoir l'actuelle Tlemcen. Cette ville qui est le deuxième établissement sur le site après la Tlemcen-Agadir de la fin du VIIIe siècle communiquait avec la mer par son avant-port de Hunāin. Deux autres ports semblent avoir eu la même activité, il s'agit d'Oran et Ceuta. Toute l'activité de l'hinterland reflue vers la côte, aucun des dynastes maghrébins ne dominant plus le pays désormais rendu à la vie sédentaire et à la turbulence des tribus. Privées d'arrière-pays, ces villes deviennent de simples intermédiaires. Le commerce est désormais contrôlé par les Occidentaux, Génois et Pisans surtout. La piraterie devient une composante importante de leurs ressources, mais du même coup elle contribue au déclin des petites ports algériens de Djidjelli et Marsā ad-dadjād. Seules Bougie et Tunis profitent de cette situation nouvelle, tandis que sur l'Atlantique l'expansion Almohade a provoqué l'essor du port de Salé et le réveil de tout le littoral occidental.

La littoralisation et la domination européenne concomitante trouvent leur expression la plus parachevée au Levant. A l'issue de la première croisade une étroite bande côtière en Syrie-Palestine fut occupée par les Francs et la participation notoire des italiens leur assura la domination de tous les ports depuis Antioche au Nord jusqu'à Ascalon et Césarée au Sud.

L'Égypte et Byzance n'échappèrent pas à cette domination ni à cette présence: les européens étaient partout ou presque, à partir du XIIe siècle. Les Génois étaient présents à Antioche, Arsūf, St Jean d'Acre, Césarée, Jérusalem, Jaffa, Tortose, Gible, Tripoli, Beyrouth et Saïda. Les Pisans avaient des privilèges, à Jaffa, Laodicée, Antioche et Tripoli et les Vénitiens à Haïfa, Saïda, Acre et Tyr. Les Amalfitains puis les Vénitiens furent premiers à être présents dans les ports égyptiens et byzantins. La Méditerranée était désormais un «lac latin».

Ces mutations profondes s'accompagnèrent de changements des grands itinéraires commerciaux tant en occident qu'en Orient. Ainsi la Maroc se développe-t-il tout particulièrement aux époques almoravide et almohade. Le pays s'est alors doté d'industries de luxe comparables à celle que l'Ifrīqiya avait connu auparavant. Sijilmāsa et Aghmāt étaient en relations régulières avec le Sud. Fès et Tlemcen prospérèrent à leur tour grâce au commerce caravanier. Les routes partaient du Sud marocain à l'époque almoravide. La route côtière jusqu'à Ufil était aussi fréquentée, alors qu'à l'Est la route par Waddān, Zāla, Awdjila et Zawila était abandonnée progressivement au profit de celle de Ouargla et de l'Égypte. De même la route menant au Niger par Tadmekka et Tripoli était ruinée au profit de deux itinéraires partant tous deux de Ouargla et allant l'un par Qastiliyya, la Qal'a jusqu'à Tlemcen et l'autre par Msila jusqu'à Bougie. Une route reliait Sijilmāsa à Tlemcen et aux ports situés à l'Est de la Mouloya. Attirés par ce commerce les Espagnols ont stimulé les ports de la côte algérienne. D'après al-Idrīsī, l'or africain pénétra en Espagne et dans le monde chrétien au milieu du XIIe siècle. Dans le Maghreb central, de nouvelles routes, mais menacées constamment par les raids des tribus, relient les villes algériennes à la côte devenue primordiale. Plus à l'est en Ifrīqiya, toutes les étapes qui jalonnaient la route entre Gabès et Tripoli étaient désertées par suite de l'arrivée des Hyaliens. Certes la route de l'Égypte à la Qal'a continue d'exister mais elle a perdu de l'importance au profit de la voie maritime. Il s'est opéré une translation des routes vers le nord et vers la

côte. C'est ainsi que la route de l'Égypte à la Qal'a est abandonnée au profit d'une route plus côtière en Algérie. En Orient, les mutations observées à l'époque précédente et qui tendaient à assurer à l'Égypte le rôle qu'avait Bagdad auparavant s'accroissent. En Asie, la route du Nord qui empruntait la Volga et la Caspienne jusqu'à l'Iraq et Bagdad est délaissée au profit d'un itinéraire en direction de la Mer Noire par suite de la destruction du Royaume Khazar par les Russes et de l'avance des Seljuqides. La route de l'Est ne disparaît pas, elle devient moins rentable; elle continue à fournir le marché syrien en produits persans. La Syrie devient un important carrefour après l'éclipse de l'Iraq. Une route passant par Bagdad, Raqqa et Alep rejoignait la mer à Antioche et Laodicée, tandis qu'une autre partant d'Alep, suivait la dépression syrienne jusqu'à Damas en passant par Hamāh et Homs. De ces villes partaient plusieurs bretelles en direction de la mer. Damas était un important carrefour où se reconstituaient les produits venant de Raqqa, ceux d'Égypte et d'Arabie. Au sud de Damas il n'y pas d'autre grand centre sur la route intérieure. Une seule autre ville à l'ouest attirait marchands et pèlerins musulmans et chrétiens, c'est Jérusalem. Une des conséquences des croisades est une translation du Nord au sud des activités de la côte levantine. Alors que les produits du commerce atteignaient la côte par les ports du Nord, à savoir Tripoli, Laodicée, Saïda, les relations des états musulmans d'Égypte et de Syrie avec le Royaume Franc de Jérusalem les amenèrent à se déverser par les ports de Syrie du Sud et de Palestine qui étaient très modestes à l'époque précédente. Les ports les plus importants furent alors St Jean d'Acre, Tyr, Beyrouth, Haïfa, Jaffa et Ascalon. Mais ce commerce n'était pas très rentable parce que les produits arrivaient dans ces ports après avoir franchi plusieurs barrières douanières. En fait, l'installation des Francs au Levant a eu pour conséquence l'afflux des Européens surtout en Égypte et en Asie Mineure.

Ainsi, dans tous les pays musulmans riverains de la Méditerranée, les marchands européens arrivent, s'installent et tentent de dominer les circuits commerciaux. Cette offensive, plus ou moins dense selon les pays, a eu des conséquences semblables. Partout, les ports sont devenus les centres urbains essentiels à la fois points d'aboutissements des grands itinéraires caravaniers et points d'arrivée des Européens. Par ailleurs, leur présence s'est traduite partout par l'apparition de quartiers nouveaux qu'on appelle des fundūq, un par nation et situés généralement près du port. Au Maghreb ils contribuent à accentuer le caractère colonial des échanges Nord-Sud. Au sel, chevaux, cauris, dattes, verroteries et tissus du Maghreb et d'Égypte proposés contre l'or par les caravaniers, viennent s'ajouter les étoffes européennes qui elles aussi ont pour but de «faire de l'or». En Orient, ces mêmes Européens proposent des matières premières contre des produits de luxe. Dans cette nouvelle configuration géopolitique, certains ports s'assurent néanmoins la prééminence, c'est le cas en particulier de Bougie, Tunis et Alexandrie.

Les mutations intervenues dans l'urbanisation des pays musulmans au cours du Moyen âge ont eu, comme nous l'avons vu, des conséquences en apparence contradictoires. Alors que les musulmans dominaient les plus grands espaces, ils ont fondé leurs premières villes dans des sites éloignés de la mer, des villes-camps, symbolisant surtout le passage entre la bédouinité et la vie citadine. C'est seulement après une éphémère mais brillante tentative thalassocratique — déjà en net recul au Xe siècle — que les musulmans dominés se réfugient résolument le long littoral. Les villes d'après 442/1050 au Maghreb

semblaient prises en étau entre un hinterland hostile dominé par des bédouins indisciplinés et pillards et une mer non moins hostile mais d'où pouvait encore provenir la vie; la guerre n'ayant jamais arrêté le commerce d'une part et la mer offrant au contraire par la piraterie de nouvelles ressources d'autre part. L'équilibre entre la «hadhāra» et la vie bédouine était rompu. La ville cessait d'être un pôle d'attraction pour le nomade qui rêvait de s'y fixer et de changer de mode de vie. Partout au Maghreb, le nomadisme semblait avoir repris ses droits. En Orient, le déplacement des grands itinéraires commerciaux depuis le Golfe Persique jusqu'à la Mer Rouge d'une part, et les croisades d'autre part, sont à l'origine de ce même phénomène de «méditerranéisation».

A travers ces transformations, deux constantes demeurent: d'une part l'existence de villes aux noyaux urbains complexes, d'autre part les mêmes incidences topographiques de l'activité commerciale, mêmes espaces, mêmes monuments voués au commerce. D'Ouest en Est plusieurs villes sont polynucléaires:

— Fès constituée de deux villes fondées à vingt ans d'intervalle;

— Tlemcen faite de trois fondations successives: l'Agadir du VIIIe siècle, la Tāgrārt de la fin du XIe siècle et al-Mansūra de la fin du XIIIe siècle;

— Kairouan, première capitale du Maghreb et de l'Ifrīqiya flanquée de trois résidences princières: Al-'Abbāsiyya, Raqqāda et Sabra al-Mansūriyya;

— Le Caire: ville-camp fondée en 21/641, la première ville porta le nom de Fustāt; la résidence des gouverneurs 'abbasides «al-'Askar» encore une ville-camp; au nord de cette dernière, al-Qatā'i fondée par Ibn Tulūn et enfin al-Qāhira, la «Victorieuse», ville fatimide créée après la conquête de l'Égypte par al-Mu'izz en 363/973.

L'espace commercial de la ville est la même partout; le modèle urbain mis en évidence à Tunis n'est apparu semblable à celui de bien d'autres villes du monde arabo-musulman, comme Fès, Alep, Damas, le Caire, Sfax, Souss... Autour de la grande-mosquée se serrent des échoppes qui se répartissent en *sūq* spécialisés. Un peu plus loin s'entremêlent des *khāns*, des *fundūq*, des *medersas* et des mosquées. Aux portes de la ville, parfois même *extra-muros*, l'établissement fondamental est la *fundūq*, du grec *Pandoxeon* ou *khan* ou *karvanseral* (en Iran). A côté du *fundūq*, un emplacement est prévu pour l'accueil des caravanes, c'est le *mirbad*. C'est en effet aux portes de la cité que l'on contrôle l'entrée des marchandises: *Il s'agit là d'un dispositif de sélection et d'accueil, de sauvegarde du marchand contre les dangers de la ville et de précaution, de la part de la ville, à l'égard de l'étranger.*

Les villes du monde arabo-musulman ne présentent pas cependant un visage totalement uniforme. Ces points communs que nous venons d'examiner nous permettent de mieux saisir leur diversité et leur richesse d'un bout à l'autre du Dār al-Islām. Mais, dans les rapports de la ville avec la mer, il nous a paru plus judicieux d'embrasser le mouvement d'urbanisation du monde arabo-musulman dans sa totalité, de «l'extrême Occident» jusqu'à l'Orient. Le marchand faisait le commerce de ville en ville et ces villes constituaient «l'ossature matérielle» du monde musulman.

## DANS LA RÉGION DU NORD L'ENTREPRISE BOURGEOISE STRUCTURE LES VILLES DE LA HANSE

Pierre Jeannin

C'est au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle que le terme Hanse allemande (*Hansa Theutonicorum*) est attesté pour la première fois pour désigner une entité: la communauté de tous les marchands jouissant de privilèges dans certains Pays étrangers à l'Empire, notamment dans ceux où ils ont un comptoir: à Novgorod, à Bergen, à Londres, à Bruges. A peu près au même moment les villes dont ces marchands sont («bourgeois») se désignent elles-mêmes comme villes de la Hanse. Mais les premiers développements de la communauté hanséatique sont bien plus anciens que cette fixation d'un nom conservé dans l'histoire depuis la fin du Moyen Âge. Sa genèse depuis le XII<sup>e</sup> siècle lie étroitement deux aspects: l'expansion du commerce à longue distance des marchands allemands dans l'Europe du Nord; la mise en place d'un réseau urbain dans l'espace Baltique à l'est de l'Elbe.

Ce double mouvement se place dans la dynamique, déjà forte au XI<sup>e</sup> siècle, du monde féodal post-carolingien; croissance démographique, extension des défrichements, migrations vers les terres inoccupées, et corrélativement essor vigoureux du grand commerce, réanimation de cités anciennes et création de nombreuses villes nouvelles. Ces phénomènes ont pris une grande intensité à l'ouest, entre Seine et Meuse; ils ont gagné les parties de l'Empire situées à l'est du Rhin. L'avance économique de la Flandre se caractérise alors à la fois par d'importants progrès agricoles et par l'essor de l'industrie textile. Les draps flamands constituent l'article le plus important du commerce de la hanse naissante; des draps d'Ypres sont vendus à Novgorod déjà vers 1130, à une époque où les bords de la Baltique n'ont pas de peuplement allemand. Avec ces échanges appartenant à la préhistoire de la Hanse, il s'agit déjà de l'axe sur lequel restera fondée la prospérité du système hanséatique à son apogée; cet axe se trace entre les régions plus riches et plus fortement urbanisées de l'Europe du nord-ouest, avec leurs industries dont la puissance n'a pas d'équivalent au nord des Alpes, et les immenses territoires étendus au nord et au nord-est du continent, peu peuplés, et dont les économies assez primitives peuvent livrer des excédents de produits bruts. Avant même que la Hanse émerge comme une constellation de villes, la Flandre constitue le pôle extérieur d'où viennent des impulsions décisives pour le commerce et pour le développement du réseau urbain à travers la grande plaine, depuis la Mer du Nord jusqu'à l'arrière-pays du Golfe de Finlande.

La même articulation se marque en même temps dans la région rhénano-westphalienne. Cologne, ancienne métropole romaine, connaît une renaissance urbaine précoce et vigoureuse; à travers d'âpres conflits avec l'archevêque, le mouvement communal y conquiert progressivement l'autonomie municipale depuis le début du XII<sup>e</sup> siècle. La guilde des marchands joue un rôle capital dans ces luttes. Or le commerce de Cologne se développe en relations avec les Pays-Bas, en direction de l'Angleterre où l'on voit à Londres, au milieu du XII<sup>e</sup> siècle, les marchands de Cologne pourvus d'une résidence privilégiée. Le rayonnement de la cité rhénane s'exerce aussi vers le Nord et le Nord-est, dans un espace continental où les nombreuses villes qui se créent en Westphalie et en Basse-Saxe ont des habitants fort actifs dans les caravanes du grand trafic itinérant. Le concept de Hanse, dans l'usage habituel

de l'historiographie, évoque des images de vie maritime, appelées par le fait que depuis le XIII<sup>e</sup> siècle les villes maritimes vont tenir la vedette dans les rapports de la communauté hanséatique avec ses partenaires étrangers. Cette tendance ne doit pas faire perdre de vue le rôle considérable, dans les structures de la Hanse, de villes comme Dortmund, Münster, Hildesheim, Goslar, Brunswick, Magdebourg, qui ont un développement antérieur à la fondation de villes allemandes sur la côte de la Baltique.

S'attacher à cette chronologie n'est pas une minutie accessoire; il s'agit d'un processus historique à comprendre à partir de ses origines. La Hanse, qui ne devient jamais une ligue générale durable, ni même une confédération bien délimitée, n'a pas une date de naissance. Elle se constitue comme une enveloppe aux contours incertains, à mesure que progresse le mouvement d'urbanisation dans le Nord de l'Empire, puis au delà de l'Elbe vers l'Est. On peut distinguer par commodité dans les forces motrices un aspect très général — la croissance à l'échelle de l'Europe entière —, et un aspect immédiat localisé: l'élément allemand joue dans l'essor des villes un rôle inséparable des autres formes de la poussée germanique vers l'Est. Cette poussée se traduit aussi par des conquêtes, par une colonisation rurale; il en résulte à la longue une assimilation des Slaves occidentaux, la Pologne située à l'est de ceux-ci ne subissant qu'une pénétration partielle.

La spécificité de la vague hanséatique, dans ce flux complexe, s'éclaire si l'on considère les mutations de la notion de Hanse. On appelait *hansa*, aux Pays-Bas, un groupement de marchands d'une ou plusieurs villes pratiquant ensemble le commerce dans un pays ou une ville étrangère. Une telle hanse était en somme une guilde, une fraternité. A Londres par exemple, au début du XIII<sup>e</sup> siècle, il y a une hanse flamande. C'est en 1266 que, dans les privilèges accordés par le roi d'Angleterre aux marchands de Hambourg et Lubeck, le terme de hanse sert à désigner collectivement les bénéficiaires. Le passage ultérieure du nom commun au nom propre est doublement significatif. La Hanse, comme les *hansas*, a d'abord et conserve fondamentalement le caractère d'une communauté de marchands, opérant individuellement, mais solidaires en tant qu'ils ont reçu, dans le ou les pays étrangers où les conduisent leurs affaires, des privilèges de statut. Au cœur de toute la vie et de toutes les institutions hanséatiques, il y a toujours le commerce à dimensions internationales. Le second point significatif est que cette structure prenne forme dans un espace spécifique, celui où les marchands allemands établissent leur prédominance sur le trafic de la Baltique et de la Mer du Nord.

La fondation de Lubeck, définitive en 1159, représente à cet égard un jalon très important. A partir de là un accès à toute la zone Baltique s'ouvre et s'élargit assez vite pour les entreprises bas-allemandes. Des marchands itinérants venant de l'Ouest fréquentaient, au moins depuis l'époque carolingienne, quelques emporia scandinaves et slaves, dont l'archéologie a découvert la fonction proto-urbaine sur le pourtour de la Baltique, spécialement aux bouches de l'Oder et de la Vistule. Le grand foyer d'activité maritime, attirant des navigateurs de toutes les côtes nordiques, était Gotland, l'île qui au temps des Vikings constituait une sorte de plaque tournante entre l'Est et l'Ouest. Des paysans gotlandais effectuaient des expéditions de commerce vers les côtes où vivaient les peuples baltes, et jusqu'à Novgorod en terre russe; dans l'autre direction certains atteignaient l'Angleterre. Gotland était un but de voyage pour des marchands russes et pour des marchands saxons.

A Lubeck, un premier établissement est fondé en 1143 par un Comte de Holstein

engagé dans la lutte contre ses voisins slaves, le peuple encore païen des Obodrites. Il est repris par le duc de Saxe Henri le Lion, qui écarte son vassal (1158). Ces féodaux ne pratiquent pas seulement l'expansion guerrière; ils font appel pour peupler la ville neuve à des marchands qu'attirent les routes de l'Est. C'est le commencement d'un flux migratoire, provenant en particulier des villes westphaliennes, qui va continuer jusqu'à la fin du Moyen Âge et au delà. A ce même moment tournant, les sources signalent la constitution d'une communauté des marchands de l'Empire fréquentant Gotland, protégée par Henri le Lion, qui symétriquement accorde des privilèges aux marchands gotlandais venant dans le Duché de Saxe. Ces Allemands allant à Gotland suivent bientôt leurs hôtes qui se rendent en Russie. Dès 1189, ils obtiennent à Novgorod des privilèges semblables à ceux des Gotlandais. En outre certains s'établissent à demeure à Gotland, donnant au développement de la ville de Visby un caractère original; elle comporte d'abord deux communautés, qui fusionnent certes, mais c'est bien une ville mixte germano-scandinave.

L'embryon de la Hanse, à qui l'île de Gotland sert de berceau, devient au cours du XIII<sup>e</sup> siècle un grand corps imparfaitement vertébré, mais où se distingue Lubeck comme une tête ou un centre de gravité. Lubeck se développe d'abord comme une tête de pont sur la Baltique, premier exemple et bientôt modèle d'une série de villes de droit allemand fondées le long de la côte ou à proximité. La fondation, le plus souvent, n'établit pas une agglomération urbaine *ex nihilo*; elle agrandit un noyau et le renforce en fixant un statut, une organisation qui détermine un espace social bourgeois. Le Seigneur du lieu, octroyant ce statut, s'y réserve plus ou moins de pouvoir; il consacre cependant la prééminence, parmi les habitants d'origines et de conditions diverses, de l'élément marchand et allemand.

Dans les villes maritimes, la colonie marchande jouant un rôle de fondation à des attaches avec Lubeck ou avec la communauté de Gotland, dont l'orientation explique un trait frappant. Les fondations sont plus précoces à l'extrémité lointaine de la Baltique (Riga en 1201, Dorpat en 1224) que dans la zone médiane où des Principautés slaves étaient plus avancées dans la voie de l'urbanisation. A Rostock le premier droit urbain, sur le modèle lubeckois, est donné par le Prince en 1218; à Stralsund en 1234. Le Duc de Poméranie procède de même à Stettin en 1237, un an avant Dantzig. Dans les fondations de villes à l'intérieur, la référence au droit de Magdebourg apparaît plus fréquemment qu'au droit de Lubeck. Tous ces actes de naissance, ou de profonde restructuration, s'inscrivent dans une dynamique d'ensemble, celle du commerce allemand conquérant la maîtrise de l'espace maritime; il l'emporte sur ses concurrents scandinaves et autres grâce à un potentiel technique, économique et culturel supérieur. En matière de transport, les Hanséates mettent au point un outil meilleur que les plus grands navires des Vikings; c'est la *Kogge*, dérivée de types de bateaux en usage sur les côtes de la Mer du Nord. Sa forme arrondie, avec des bords très relevés, augmente sa capacité. Dans une série de perfectionnements lents, il faut noter surtout le gouvernail d'étambot, dont la première représentation figure sur le sceau d'Elbing en 1242. Les marchands allemands disposent d'autres avantages liés à l'usage professionnel et privé de l'écriture, parallèle à la fonction croissante de l'écrit dans la sphère publique, dans les organes administratifs des villes. L'efficacité qui donne aux Hanséates la maîtrise commerciale de la Baltique s'explique parce qu'ils sont au niveau des pays occidentaux avancés, pour ce qui tient aux formes sociales, au degré d'instruction, à quoi s'ajoute

l'élément original d'un équipement naval en progrès.

L'extension vers l'Est du phénomène d'urbanisation met en jeu d'autres facteurs que l'installation de colonies marchandes élargissant de leur propre mouvement l'aire culturelle germanique. En terre slave comme dans l'Empire, le rôle du Seigneur dans l'acte de fondation n'est pas formel. Il a intérêt à attirer des marchands chez lui, à accorder aux bourgeois des franchises et des garanties. C'est un moyen rationnel d'accroître, au moins dans un premier temps, sa puissance. L'implantation de villes a lieu aussi dans un contexte moins pacifique, au cours d'une expansion guerrière en forme de croisade. C'est le cas en Livonie, aux portes du monde russe, et aussi en Prusse. A l'est de la Vistule, la résistance des anciens Prussiens païens est si tenace qu'un duc polonais, en 1230, concède le pays à conquérir à l'Ordre des Chevaliers Teutoniques. Au prix de longs et rudes combats, l'Ordre établit un Etat puissant, ou les villes, points d'appui fortifiés pour surveiller la campagne, sont soumises aussi à une tutelle bien plus stricte qu'ailleurs. Les villes membres de la Hanse telle qu'on la connaît au XIV<sup>e</sup> siècle ont donc grandi des conditions variables dès l'origine, en fonction du dosage ethnique de la population, du plus ou moins de sujétion imposé par l'environnement politique régional. Ces différences comptent beaucoup, mais moins que la structure globale des forces en œuvre dans le commerce à longue distance.

La fonction des Hanséates s'exerce dans un espace où les routes, en dépit de nombreuses ramifications entrecroisées, s'ordonnent selon un plan d'ensemble assez simple en fonction de la géographie des ressources naturelles et des genres de vie liés à leur exploitation. Au Nord et à l'Est, dans d'immenses étendues, la cueillette et la chasse dans le forêt, l'élevage et la culture extensifs fournissent des surplus à collecter. Les fourrures et la cire sont à cet égard des exemples caractéristiques. Novgorod est le plus grand mais non le seul marché où les Hanséates achètent des fourrures précieuses et des masses d'autres peaux, que la mode vestimentaire réclame dans toute l'Europe depuis le XIII<sup>e</sup> siècle. La consommation de cire pour le luminaire est considérable. De la forêt encore proviennent des bois et des dérivés comme les cendres, la poix, le grudron, pour des clients occidentaux preneurs des cuirs, du lin, du chanvre amenés par les Osterlins. Même dans l'économie des Pays-Bas, le besoin d'importer des matières premières est quantitativement limité: n'imaginons pas une dépendance en termes trop modernes. La dépendance joue cependant dans un sens réciproque, encore que dans les débouchés nécessaires aux industries textiles du Nord-ouest européen, les marchés baltiques occupent une place moindre que les marchés méditerranéens. Il reste que pour le commerce hanséate en direction de l'Est, les draps représentent toujours le gros poste, auquel s'ajoutent diverses denrées de consommation: vins, épices ou autres objets de luxe réservés à une minorité. La composition des courants d'échange varie selon les secteurs, et se modifie un peu dans le temps. Mais le même modèle d'aller et retour y prédomine; le cas du Nord scandinave s'y présente comme une variante de la situation générale du monde baltique. Les marchands allemands tiennent les issues, soit qu'ils les occupent (Riga par exemple), soit que leurs moyens y surclassent (ainsi en Scandinavie) ceux des autres citadins. La force de cette position à l'Est leur donne un avantage symétrique à l'Ouest où le contexte est différent. Sur les marchés anglais et surtout néerlandais, les opérations des Hanséates concernent seulement un horizon parmi d'autres, l'horizon des relations entre ces pays et la zone balto-scandinave. L'activité à Bruges est assez intense pour que les marchands fla-

mands laissent aux Allemands le soin de parcourir les routes longues et mal connues du Nord. A ce partage des tâches correspondent les privilèges hanséatique. Les garanties accordées par les villes et le Comte de Flandre, ou par le Roi d'Angleterre, portent sur la sécurité des visiteurs et de leurs biens. Ces autorités entendent attirer et développer dans leur ressort un trafic profitable. En l'espèce, les Hanséates sont l'objet d'un grand intérêt dans la mesure même où ils ont pris possession des clés du Nord et de l'Est. L'élargissement des privilèges, à travers des alternances de conflits et de bonne entente, va assez loin. En Angleterre depuis le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle le marchand hanséate paie sur les draps qu'il exporte un droit de sortie moins élevé que les autres étrangers et que les marchands anglais. Les avantages juridico-économiques obtenus par les Hanséates dans les Pays entre lesquels ils font la jonction sont un instrument constitutif de leur système commercial, traduisant le prix que d'un côté et de l'autre on attache à leurs services. Mais les situations réelles reflètent la diversité des terrains. En Russie, il s'agit d'un accès étroit et précaire dans un monde fermé; les Hanséates du Comptoir, à Novgorod, sont enclous dans une résidence surveillée. En Norvège, le Comptoir de Bergen, formant également un corps étranger, exerce une domination effective; fournisseurs indispensables de céréales comme on le voit quand ils soumettent le pays à un blocus, les Allemands tiennent en dépendance économique, par le jeu du crédit, les «pêcheries» des provinces du Nord dont ils achètent le poisson séché. Le succès des mêmes moyens de pression est plus remarquable quand ils s'appliquent à la Flandre, partenaire autrement riche et puissant. Partout naturellement les privilèges à peine obtenus son plus ou moins contestés ou minés. Des tensions larvées dégénèrent en conflits qui rebondissent. La Hanse utilise un arsenal dont l'efficacité dépend de la discipline solidaire de ses marchands. En 1280, il suffit de transférer l'étape de Bruges dans une autre ville de Flandre pour que Bruges fasse des concessions. Ultérieurement, l'escalade va jusqu'au blocus, voire à la guerre ouverte. Le recours aux armes pour faire respecter ou rétablir une position commerciale se distingue parfois mal (notamment dans les luttes contre la monarchie danoise) d'une autodéfense plus générale, car les princes voisins font peser bien des menaces sur les villes. Pendant plus de deux siècles, les épreuves de force tournent dans l'ensemble au succès de la Hanse, même quand certaines villes membres se rangent du côté de l'adversaire, comme c'est le cas de Cologne dans la guerre contre l'Angleterre (1470-1474).

La Hanse est ainsi engagée dans des luttes de puissance sans être une puissance de même nature que les Etats qui prennent vigueur en Occident. Ses victoires illustrent l'énergie de collectivité urbaines dirigées avec habileté et ténacité, dans un monde où le jeu économique du marché ne suffit pas à trancher les rivalités commerciales. Mais la fonction économique crée la base indispensable. L'édifice de la Hanse tient bon tant que le commerce hanséatique remplit, dans le mouvement des échanges, le rôle principal qu'il doit originellement à sa position médiane et médiatrice dans l'Europe du Nord. A sillonner les routes de terre et de mer, dans un va et vient incessant de marchandises convoyées par ses facteurs ou adressées à ses correspondants, le marchand hanséate interpose ses services, les impose en partie à des ensembles économiques complémentaires, développe aussi des activités promotrices. Ce sont les Hanséates qui organisent en grand, depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, la préparation et l'exportation du hareng salé, à partir des «pêcheries» de Scanie. Ils y emploient d'abord le sel de Lünebourg, dont l'exploitation est stimulée par les entreprises lubeckaises. Quand cet approvisionnement

devient insuffisant, au XIV<sup>e</sup> siècle, les Hanséates vont se fournir directement aux marais salants de la côte atlantique; un gros convoi annuel va charger le sel dans la Baie de Bourgneuf. En Suède où les Allemands sont dans toutes les villes actives, ils contribuent à l'essor des mines; jusqu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle, donc après la perte des privilèges, Lubeck reste de loin le plus gros débouché du cuivre et du fer suédois.

De sa période initiale d'expansion, le milieu marchand hanséatique garde des caractères dont le système réglementé centre sur les Comptoirs est une conséquence autant qu'une cause. Son trait essentiel est peut-être la multiplicité d'entreprises moyennes et petites, avec des pratiques d'un niveau technique inférieur à celui du grand négoce italien de la même époque. Aussi bien les Italiens, avant le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, ne pénètrent-ils pas dans l'aire de la Hanse sauf à Cologne. L'univers médiéval de la Hanse ne comporte pas de grosses compagnies bien structurées, pas de marchands-banquiers ni de véritable marché des changes. Les commerçants de nombreuses petites villes y ont leur part du trafic international; les agents de celui-ci ont plus ou moins d'envergure, mais opèrent sur le même plan. La vitalité des villes moyennes (autour de 10.000 habitants) aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles reflète les structures décentralisées d'un réseau urbain sans agglomération fortement peuplée. Lubeck, après Cologne et un peu avant Dantzig, se détache en dépassant 20.000 habitants à la fin du Moyen Age.

Lubeck joue pourtant dans les affaires hanséatiques un rôle dirigeant. A l'Est de l'Elbe, elle est, depuis 1226, la seule ville immédiate d'Empire. Cette liberté qu'elle implique le fait de n'avoir pas d'autre seigneur que l'empereur compte moins que la position de carrefour, au centre de la toile où s'ancrent les principaux fils. Le trafic hanséatique entre Baltique et Mer du Nord transite par l'isthme, de Lubeck à Hambourg et de Hambourg à Lubeck. La navigation en droiture, par les détroits danois, est une innovation de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, et seulement pour le transport des pondéreux comme le sel et ensuite les grains. Lubeck l'a emporté sur Visby avant 1300 comme instance suprême, réglant les affaires du Comptoir de Novgorod. A Bergen les Lubeckois sont l'élément dominant. C'est Lubeck qui soutient le poids principal dans les affrontements contre le Roi de Danemark. Les exigences de sécurité communes aux villes d'une région les conduisent à s'unir en ligues dans un ressort provincial. Quand une menace plus forte pèse sur les intérêts de tous, Lubeck prend la tête d'une coalition temporaire. La Diète hanséatique est un organe né dans les grandes luttes de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, mais qui ne crée pas un pouvoir au dessus de celui de ses membres. Depuis 1356, ses réunions non périodiques, toujours convoquées par le Conseil de Lubeck, rassemblent les représentants des Conseils qui acceptent de participer. La Diète a autorité sur les Comptoirs, délibère sur les intérêts communs qui touchent essentiellement les relations avec l'extérieur. Quand elle a décidé ou recommandé, chaque ville applique si elle le veut bien; rien n'est vraiment organisé pour l'y obliger. De ce fait la politique menée au nom de la Hanse est parfois plus lubeckoise que réellement commune. L'évolution de la situation économique au XV<sup>e</sup> siècle, avec les problèmes posés par la pénétration des Hollandais dans la Baltique, accentue les divergences entre les sousensembles régionaux. Les villes prussiennes et livoniennes favorisent la montée du trafic hollandais que Lubeck s'efforce vainement d'endiguer. Des lézardes se creusent profondément, en aggravant la tendance qui dans chaque cité nourrit le particularisme.

Les liens subsistent néanmoins entre les principaux acteurs, entre les grandes villes

menant chacune son jeu et entraînant leurs satellites, les petites villes du voisinage. Sous les querelles de famille ouvertes ou feutrées, la parenté garde son emprise. Toutes ces villes ont la même substance sociale, le même régime, les mêmes valeurs. De l'une à l'autre, les institutions présentent quelques différences, mais partout elles assurent le pouvoir à une oligarchie. A la tête de la justice et de toute administration, il y a un Conseil qui se perpétue par cooptation. Il comprend des hommes de familles anciennes, dont la richesse peut consister surtout en immeubles et en rentes, ou qui continuent à exercer le grand commerce; un marchand d'origine relativement modeste peut y accéder par le succès, financière et matrimoniale, de sa carrière. Ce mécanisme de renouvellement à petite dose est bien délimité. Un artisan, un boutiquier ne peuvent entrer dans le Conseil, dont les membres siègent jusqu'à leur mort. Le nombre des places est naturellement inférieur, dans une grande ville, à celui des marchands riches pouvant aspirer aux honneurs municipaux. Les hommes nouveaux du Conseil sont souvent des originaires d'une autre ville; par exemple des Westphaliens à Lubeck. Au niveau de la couche dirigeante, où des familles parentes et alliées gravitent autour de celles qui occupent le Conseil, le tissu est interurbain. Le prestige de la hiérarchie sociale entretient un esprit conservateur tenu, même dans la masse, comme protecteur et bénéfique. L'autorité municipale fait volontiers appel au patriotisme de clocher. Les ordonnances multiplient les discriminations entre les bourgeois du lieu et les forains, y compris les bourgeois d'autres villes hanséates. Les gênes qui pourraient en résulter pour le grand commerce sont aisément surmontées par les marchands notables. Le droit des villes livoniennes interdit à l'étranger de commercer sur la place avec un autre étranger; la parade des Lubeckois intéressés au marché livonien ou russe est de s'associer avec un ou plusieurs marchands de Reval ou de Riga.

Le droit de «bourgeoisie» constitue un privilège que n'acquiescent pas tous les habitants. Il entraîne des obligations, dont la contrepartie légale avantageuse ne comporte pas de pouvoir politique. Il arrive naturellement, en particulier depuis le XIVe siècle, que surgissent des troubles sociaux, des soulèvements d'artisans. Car les organisations de métier sont étroitement tenues en lisère, alors que les compagnons et même certains maîtres vivent dans une condition matérielle précaire. Les chefs des séditions, souvent d'extraction plus élevée, cristallisent des mécontentements sectoriels, attisés par l'arrogance ou les malversations qui ne manquent pas chez des détenteurs du pouvoir. Qu'une flambée de ce genre balaie le Conseil, comme à Lubeck en 1408, les Conseils des autres villes font front. Le résultat est toujours une restauration, avec quelques changements de personnes, éventuellement des aménagements mineurs. La stabilité à long terme de l'équilibre sociopolitique s'accorde avec celle d'une structure socio-économique ou les ressorts capitalistes jouent à peu près exclusivement dans la circulation commerciale à grand rayon. Dans les villes de la Hanse, les activités de production se cantonnent le plus souvent à la satisfaction des besoins locaux. Même des industries exportatrices comme la brasserie et la construction navale restent organisées sur une base artisanale. Le dynamisme est un attribut de l'entreprise mercantile.

L'îlot de libertés que forme la ville, libertés conditionnées et restreintes pour les petites bourgeois, abrite un principe de développement étranger à l'ordre féodal mais pas dirigé contre lui. Pour préserver leur autonomie, les villes s'entourent d'imposants remparts, utilisent le pouvoir politique de l'argent sur les nobles et les princes. A la longue, les plus grandes seules échappent à la

soumission par intégration dans les Etats territoriaux. Au début du XVIe siècle la Hanse joue encore les arbitres entre les souverains scandinaves qui s'affrontent. Au milieu du XVIIe siècle, Hambourg, Brême et Lubeck, celle-ci reléguée au troisième rang, sont presque seules à rester des villes libres et économiquement fortes. Sans autonomie formelle, Dantzic et Riga aussi ont une maîtrise réelle de leurs affaires. Ces grands ports, Cologne et très peu d'autres villes de la Hanse progressent, d'ailleurs inégalement, quand les transformations du commerce international au XVIe siècle provoquent une sélection entre les places. Cependant l'enrichissement n'y rompt pas plus la continuité sociale que dans les petites villes réduites à un rayonnement régional. Il y a une distance considérable entre un négociant de Hambourg au XVIIIe siècle et le grand marchand hanséate du XVe siècle: plus d'instruction et d'ouverture sur le monde entier, plus de raffinements dans tous les domaines. Ces différences signifient des perfectionnements, plutôt qu'une rupture de la tradition.

Le XVIe siècle il est vrai est une époque de changement; la plupart des villes de la Hanse adhèrent à la Réforme. Elles y étaient un peu préparées. Les formes de piété qu'on y reconnaît à la fin du Moyen Age ressemblent de près aux modèles généraux de l'époque en milieu urbain. Mais l'implantation cléricale et monastique y est généralement moins dense qu'ailleurs. La pratique religieuse y fait plus corps avec l'encadrement civique. En modifiant la sensibilité, la Réforme laisse subsister, elle renforce même les traits d'une mentalité réaliste, inclinant au calcul plus qu'à l'exhubérance ou à la fantaisie. L'art des temps de la Hanse en porte témoignage par sa sobriété, manifeste dans l'organisation de l'espace urbain, qui est entièrement un legs médiéval. Le plan régulier de la fondation se conserve à travers les transformations de l'habitat. La brique se substitue au bois dans la construction après le XIIIe siècle. Le type de maison bourgeoise, sur parcelle étroite, s'adapte à l'usage professionnel autant qu'au logement. Quand le peuplement devient plus dense, on gagne de la hauteur derrière l'élegant pignon. Les exemplaires conservés de cette architecture hanséatique sont d'ailleurs rarement antérieurs au XVIe siècle et leur décoration porte la marque de la Renaissance.

Le même souci d'embellissement modifie au XVIe siècle l'apparence de maint Hotel de Ville. Le goût change alors, mais l'urbanisme reste centré sur cet Hôtel de Ville surveillant la place du marché, avec tout près l'Eglise du Conseil, imposante comme une cathédrale. L'architecture des églises, sinon leur ornementation intérieure, garde son cachet d'origine, celui d'un élan gothique dépouillé et sévère. Les tours puissantes, faites aussi pour guider de loin les navires vers le port, proclament fièrement dans le ciel que les Hanséates doivent beaucoup de leur grandeur à leur capacité à vaincre la distance. Ces hommes qui respectent la richesse, et en rendent grâce à Dieu, ont la richesse discrète. Dans leur villes sans palais parce que sans nobles, toute dimension monumentale est à vocation collective: l'Hôtel de Ville, coeur de la cité, les églises, quelque hôpital, les portes. Les patriciens de la fin du Moyen Age sont volontiers entichés de modes chevaleresques; sur les terres qu'ils possèdent à la campagne, ils se conduisent en féodaux. Derrière eux et après eux, les bourgeois qui aspirent à monter et qui y réussissent entretiennent mieux la flamme du commerce, avec une conscience croissante de sa dignité. Une partie de l'héritage culturel du marchand médiéval survit ainsi à la modernisation dont les débuts s'esquissaient à peine quand la Hanse s'est effacée.

## VERS UNE IDENTITÉ EUROPEENNE CIRCUITS ENTREPÔTS COTES

Fernand Braudel

### Les foires, vieux outils sans fin remaniés

Les foires sont de vieilles institutions, moins anciennes que les marchés (et encore), plongeant tout de même dans le passé d'interminables racines. En France, à tort ou à raison, la recherche historique repousse leurs origines au-delà de Rome, jusqu'à la lointaine époque des grands pèlerinages celtiques. La renaissance du XIe siècle, en Occident, ne serait pas le départ à zéro (qu'on signale d'ordinaire) puisque subsistaient encore des traces de villes, de marchés, de foires, de pèlerinages — bref des habitudes qu'il suffisait de reprendre en main. De la Foire du Lendit, à Saint-Denis, on disait qu'elle remontait au moins au IXe siècle (au règne de Charles le Chauve); des foires de Troyes qu'elles avaient été romaines; des foires de Lyon qu'elles avaient été instituées vers l'an 172 de notre ère. Prétentions, racontars, oui et non puisque les foires sont, selon toute vraisemblance, plus anciennes encore que ne l'indiquent ces prétentions-là.

En tout cas, leur âge ne les empêche pas d'être des institutions vivantes et qui s'adaptent aux circonstances. Leur rôle, c'est de rompre le cercle trop étroit des échanges ordinaires. (...) Même ces foires de tant de bourgs modestes, qui semblent n'être que les noces de la campagne proche et de l'artisanat urbain, rompent en fait le cercle habituel des échanges. Quant aux grandes foires, elles mobilisent l'économie de vastes régions; parfois l'Occident tout entier s'y donne rendez-vous, profitant des libertés et franchises offertes qui effacent, un instant, l'obstacle des multiples taxes et péages. Tout concourt dès lors à ce que la foire soit une réunion hors série. Le prince qui, très tôt, a mis la main sur ces confluents décisives (le roi de France, le roi d'Angleterre, l'empereur) a multiplié les grâces, les franchises, les garanties, les privilèges. Toutefois, notons-le au passage, les foires ne sont pas *ipso facto* franches et aucunes, même la foire de Beaucaire, ne vit sous le régime d'un parfait libre échange. (...)

Toutes les foires se présentent comme des villes éphémères sans doute, mais des villes, ne serait-ce que par le nombre de leurs participants. Périodiquement, elles dressent leurs décors, puis, la fête finie, elles décampent. Après un, deux ou trois mois d'absence, elles se réinstallent. Chacune d'elles a donc son rythme, son calendrier, son indicatif, qui ne sont pas ceux de ses voisines. D'ailleurs ce ne sont pas les plus importantes qui ont le plus haut taux de fréquence, mais bien les simples foires de bétail ou, comme l'ont dit, les «foires grasses». Sully-sur-Loire, près d'Orléans, Pontigny en Bretagne, Saint-Clair et Beaumont de Laumagne, ont chacune huit foires par an; Lectoure, dans la généralité de Montauban, neuf; Auch onze. (...)

Evidemment il y a une foire et foire. Il y a les foires campagnardes, comme non loin de Sienna la minuscule foire de la Toscanella qui n'est qu'un gros marché de la laine; qu'un hiver un peu prolongé empêche les paysans de tondre leurs moutons (ainsi en mai 1652) et la foire sera supprimée. Les vraies foires sont celles auxquelles une ville entière ouvre ses portes. Alors, ou bien la foire submerge tout et devient la ville et même plus que la ville conquise; ou bien celle-ci est assez forte pour maintenir celle-là à bonne distance: question de poids respectif. Lyon est à moitié victime de sa quatre foires monumentales. Paris domine les sien- nes, les réduit aux dimensions de gros

marchés; ainsi l'ancienne foire toujours vivante du Lendit se déroule à Saint-Denis, hors de ses murs. Nancy a la sagesse de reléguer les siennes hors de chez elle, bien qu'à portée de main, à Saint-Nicolas-du-Port. Falaise en Normandie les a exilées dans le gros village de Guibray. Durant les intervalles de ces réunions tumultueuses et célèbres, Guibray devient le palais de la Belle au bois dormant. (...)

Une ville dominée totalement par ses foires cesse d'être elle-même. Leipzig qui va faire fortune au XIV<sup>e</sup> siècle, détruit, reconstruit ses places et ses immeubles pour que la foire y soit à l'aise. Mais Medina del Campo, en Castille, en est encore un meilleur exemple. Elle se confond avec sa foire qui, trois fois l'an, occupe la longue *Rua*, avec ses maisons à piliers de bois, et l'énorme *Plaza Mayor*, face à la cathédrale où, en temps de foire, la messe est célébrée au balcon; marchands et acheteurs suivent l'office sans avoir à interrompre leurs affaires. (...) Aujourd'hui Medina reste le décor, la coquille vide de l'ancienne foire. A Francfort-sur-le-Main, la foire, au XVI<sup>e</sup> siècle, est encore tenue à distance. Mais au siècle suivant, trop prospère, elle submerge tout. Des marchands étrangers s'installent à demeure dans la ville où ils représentent des firmes d'Italie, des Cantons suisses, de Hollande. Il s'ensuit une colonisation progressive. Ces étrangers, d'ordinaire des cadets de famille, s'installent dans la cité avec le simple droit de résidence (le *Beisesserschutz*); c'est le premier pas; ensuite le *Burgerrecht* leur est acquis; bientôt ils parlent en maîtres. A Leipzig, où le processus est le même, l'émeute qui, en 1593, s'y déchaîne contre les calvinistes, n'est-elle pas une sorte de réaction «nationale» contre les marchands hollandais? Alors faut-il penser que c'est par sagesse que Nuremberg, grande ville marchande s'il en fut, ayant obtenu de l'empereur, en 1423-1424 et en 1413, les concessions nécessaires à l'établissement de foires, renoncera à les installer vraiment? Sagesse ou inadvertance? Elle restera elle-même. (...)

### L'évolution des foires

On a dit souvent que les foires étaient des marchés de gros, entre marchands seulement. C'est signaler leur activité essentielle, mais négliger à la base l'énorme participation populaire. Tout un chacun a accès à la foire. A Lyon, selon les taverniers, bons juges en l'occurrence, pour un marchand qui vient aux foires à cheval et qui a de quoi dépenser et loger en un bon logis, il y en vient dix autres à pied qui sont très aises de trouver quelque petit cabaret où s'installer. A Salerne ou dans telle autre foire napolitaine, des nuées de paysans profitent de l'occasion pour vendre qui un porc, qui une balle de soie grège ou un tonneau de vin. En Aquitaine, bouviers et manoeuvres se rendent à la foire à la simple recherche de réjouissances collectives. (...)

En fait, dans un monde encore essentiellement agricole, toutes les foires (même les très grandes) sont ouvertes à l'immense présence campagnarde. A Leipzig, les foires sont doublées de considérables foires de chevaux et de bétail. A Anvers qui a, vers 1567, avec Berg-op-Zoom, quatre foires principales (deux dans l'une et deux dans l'autre ville, de trois semaines chacune) se tiennent aussi deux foires aux chevaux de trois jours, l'une à la Pentecôte, l'autre à Notre-Dame de Septembre. Il s'agit de bêtes de qualité, belles à voir et profitables, arrivant surtout du Danemark — en somme des salons de l'automobile. Encore à Anvers y a-t-il classement, séparation des genres. Mais à Vêrone, ville insigne de la Terre Ferme vénitienne, tout se mêle et, en avril 1634, le succès de la foire, à dire d'expert, tient moins aux marchandises venues du dehors qu'à la quantité d'animaux de toutes sortes qui y furent conduits. Cela dit, il est vrai que l'essentiel des foires,

économiquement parlant, relève de l'activité des grands marchands. C'est eux qui, perfectionnant l'outil, ont fait d'elles le rendez-vous des grosses affaires. Les foires ont-elles inventé ou réinventé le crédit? Oliver C. Cox veut que ce soit là exclusivement une invention des vraies places marchandes, non des foires, ces villes artificielles. Comme le crédit est, sans doute, aussi vieux que le monde, la querelle est un peu vaine. Un fait est certain en tout cas: les foires ont développé le crédit. Pas de foire qui ne se conclue par une séance de «paiement». Ainsi à Linz, énorme foire d'Autriche. Ainsi à Leipzig, dès sa première prospérité, durant la dernière semaine, dite *Zahlwoche*. (...) Les foires sont, en effet, une confrontation de dettes qui, se détruisant les unes les autres, fondent comme neige au soleil: ce sont les merveilles du *scontro*, de la compensation. Quelque cent mille écus d'or en or, c'est-à-dire de pièces effectives, peuvent, à Lyon, régler, par *clearing*, des échanges portant sur des millions. D'autant qu'une bonne partie des dettes qui subsistent sont réglées soit par une promesse de paiement sur une place (lettre de change), soit par report du paiement à la foire suivante: c'est le *deposito*, qui se paie d'ordinaire à 10% l'an (2,5% à trois mois). La Foire est ainsi créatrice de crédit.

Si l'on compare une foire à une pyramide, elle s'étage depuis des activités multiples et menues, à la base, portant sur les marchandises du cru, d'ordinaire périssables et à bas prix, jusqu'aux marchandises de luxe, lointaines et de haut prix; la pointe étant constituée par l'actif commerce de l'argent sans quoi rien ne bougerait, ou du moins ne bougerait pas à la même vitesse. Or, l'évolution des grandes foires semble bien avoir été, en gros, de donner l'avantage au crédit par rapport à la marchandise, à la pointe par rapport à la base de la pyramide. En tout cas, c'est la courbe que dessine très tôt le destin exemplaire des anciennes foires de Champagne. Au moment de leur apogée, vers 1260, marchandises et argent alimentent un trafic très vif. Quand le reflux se fait sentir, les marchandises sont les premières touchées. Le marché des capitaux survit plus longtemps et maintient des règlements internationaux actifs jusque vers 1320.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, un exemple plus convaincant encore est celui des foires de Plaisance, dites de Besançon. Elles succèdent — d'où le nom qui leur reste — aux foires fondées en 1535 par les Génois à Besançon, alors ville impériale, pour concurrencer les foires de Lyon dont l'accès leur était fermé par François I<sup>er</sup>. De Besançon, ces foires génoises furent transférées, au hasard des années, à Lons-le-Saunier, à Montluel, à Chambéry, finalement à Plaisance (1579) où elles furent prospères jusqu'en 1622. N'allons pas les juger sur l'apparence. Plaisance, c'est une foire réduite à sa pointe. Quatre fois par an, elle est un lieu de rencontres décisives mais discrètes, un peu comme, de nos jours, les réunions de la Banque internationale de Bâle. Aucune marchandise n'est au rendez-vous, on y porte très peu d'argent comptant, mais des masses de lettres de change, au vrai les signes de la richesse entière de l'Europe dont les paiements de l'Empire espagnol sont le courant le plus vif. Une soixantaine d'hommes d'affaires sont présents, *banchieri di conto* génois pour la plupart, quelques-uns milanais, d'autres florentins. Ce sont les membres d'un club où l'on ne peut entrer sans payer une forte caution (3 000 écus). Ces privilégiés fixent le *conto*, entendez le cours des changes de liquidation à la fin de chaque foire. C'est le grand moment de ces réunions où assistent, en sous-main, des marchands changeurs, des *cambiatori*, et des représentants de grandes firmes. Au total, 200 initiés au comportement discret, qui traitent d'énormes affaires, peut-être de 30 à 40 millions d'écus pour chaque foire, voire davantage si l'on en croit le livre bien docu-

menté du Génois Domenico Peri (1638). Mais tout a une fin, même l'ingénieux et profitable *clearing* génois. Il ne fonctionnait que dans la mesure où l'argent d'Amérique parvenait jusqu'à Gênes en quantité suffisante. Quand les arrivées de métal blanc décréurent, vers 1610, l'édifice fut menacé. Pour choisir une date pas tout à fait arbitraire, retenons le transfert des foires à Novi, en 1622, que Milanaï et Toscans n'acceptèrent pas et qui est un bon repère de cette détérioration. (...)

### Foires et circuits

Liées entre elles, les foires se correspondent. Qu'il s'agisse des foires simplement marchandes ou des foires de crédit, elles sont organisées pour faciliter les circuits. Si l'on reporte sur une carte les foires d'une région donnée (la Lombardie ou le royaume de Naples au XV<sup>e</sup> siècle par exemple, ou les circuits de foires qui se recoupaient à Linz sur le Danube: Krems, Vienne, Freistadt, Graz, Vienne, Salzbourg, Bolzano), le calendrier de ces réunions successives montre qu'elles acceptent des dépendances réciproques, que les marchands passent d'une foire à l'autre avec leurs voitures, leurs bêtes de charge ou leurs marchandises sur le dos, jusqu'à ce que le cercle de ces voyages se referme et recommence. Soit un mouvement en quelque sorte perpétuel. Les quatre villes, Troyes, Bar-sur-Aube, Provins et Lagny, qui se partageaient au Moyen Age les grandes foires de Champagne et de Brie, ne cessent au cours de l'année de se renvoyer la balle.

Henry Laurent prétend que le premier circuit a été celui des foires de Flandres; les foires de Champagne l'auraient imité. C'est possible. A moins que le mouvement circulaire ne se soit créé presque partout, et comme de lui-même, par une sorte de nécessité logique analogue à celle des marchés ordinaires. Comme pour le marché, il faut que la région, vidée par la foire de ses capacités d'offres et de demandes, ait le temps de les reconstituer. D'où des pauses nécessaires. Il faut aussi que le calendrier des divers foires facilite les itinéraires des marchands forains qui les visitent l'une après l'autre.

Marchandises, argent et crédit sont pris dans ces mouvements giratoires. L'argent évidemment anime en même temps des circuits de plus large ouverture et aboutit, d'ordinaire, à un point central d'où il repart pour recommencer ses courses. Dans l'Occident, en nette reprise à partir du XI<sup>e</sup> siècle, un centre dominera finalement tout le système des paiements européens. Au XIII<sup>e</sup> siècle, ce sont les foires de Champagne; celles-ci déclinent-elles au-delà de 1320, des répercussions s'enregistrent partout — jusque dans le lointain royaume de Naples; ensuite le système se reconstitue tant bien que mal autour de Genève au XV<sup>e</sup> siècle, puis de Lyon; enfin avec le XVI<sup>e</sup> siècle finissant autour des foires de Plaisance, c'est-à-dire de Gênes. Rien n'est plus révélateur des fonctions de ces systèmes successifs que les ruptures qui marquent le passage de l'un à l'autre. Au-delà de 1622, cependant, aucune foire ne se situera plus au centre obligatoire de la vie économique de l'Europe, pour en dominer l'ensemble. C'est qu'Amsterdam, qui n'est pas une vraie ville de foires, a commencé à affirmer son rôle, reprenant à son compte la supériorité antérieure d'Anvers: elle s'organise comme une «place» permanente de commerce et d'argent. Sa fortune marque le déclin sinon des foires marchandes d'Europe, du moins des grandes foires dominantes du crédit.

L'âge des foires a dépassé son apogée.

### Le déclin des foires

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, force est de reconnaître que les mesures gouvernementales qui accordent depuis quelques années la liberté d'envoyer en pays étranger la plupart des marchandises manufacturées sans payer de droits et de faire entrer les matières premi-

res en exemption, ne peuvent que diminuer d'année en année le commerce des foires, dont l'avantage était de procurer ces exemptions; et que d'année en année on s'accoutume de plus en plus à faire le commerce direct de ces marchands, sans les faire passer par les foires. Cette remarque figure dans une lettre du contrôleur général des Finances, à propos de la foire de Beaucaire, en septembre 1756. C'est vers ce moment-là que Turgot aura rédigé l'article consacré aux foires, paru dans l'*Encyclopédie*, en 1757. Pour lui les foires ne sont pas des marchés «naturels» naissant des «commodités», de l'intérêt réciproque que les acheteurs et les vendeurs ont de se rechercher... Ce n'est donc point au cours naturel d'un commerce animé par la liberté qu'il faut attribuer ces foires brillantes où les productions d'une partie de l'Europe se ressemblent à grands frais et qui semblent être le rendez-vous des nations. L'intérêt qui doit compenser ces frais exorbitants ne vient pas de la nature des choses, mais il résulte des privilèges et franchises accordés au commerce en certains lieux et en certains temps, tandis qu'il est accablé partout ailleurs de taxes et de droits. Alors à bas les privilèges, ou que les privilèges soient pour toutes les institutions et pratiques marchandes. (...) Il est vrai qu'en Hollande (l'exemple aberrant de La Haye comptant peu) les foires disparaissent; qu'en Angleterre la grande Foire de Stourbridge elle-même, jadis *beyond all comparison*, perd son commerce de gros, le premier à décliner, après 1750. Turgot a donc raison, comme si souvent: la foire est une forme archaïque des échanges; elle peut à son époque faire encore illusion et même rendre des services, mais là où elle reste sans rivale, l'économie marque le pas. Ainsi s'explique la fortune, aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, des foires un peu déchuës mais toujours vivantes de Francfort et des foires neuves de Leipzig; des grosses foires polonaises: Lublin, Sandomir, Thorun, Poznan, Gniezno, Gdansk (Dantzic), Léopol (Lwow), Brzeg, en Galice (où au XVII<sup>e</sup> siècle on pouvait voir plus de 20 000 têtes de bétail à la fois); et des fantastiques foires de Russie, où bientôt poussera au XIX<sup>e</sup> siècle la foire plus que fantastique de Nijni Novgorod. (...)

Par ces décalages et ces retards, j'expliquerais volontiers l'éclat persistant de la foire de Bolzano, sur les passes alpestres qui conduisent à l'Allemagne du Sud. Quant à ces foires si vivantes du Mezzogiorno italien, quel mauvais signe pour sa santé économique! En effet, si la vie économique se précipite, la foire, vieille horloge, ne suit pas l'accélération nouvelle; mais que cette vie se ralentisse, la foire reprend sa raison d'être. (...)

#### Dépôts, entrepôts, magasins, greniers

La lente, souvent imperceptible (et parfois discutable) décadence des foires pose bien des problèmes encore. Richard Ehrenberg pensait qu'elles avaient succombé devant la concurrence des Bourses. Thèse insoutenable, répondait André E. Sayous avec mauvais humeur. Tout de même, si les foires de Plaisance ont été le centre de la vie marchande à la fin du XVI<sup>e</sup> et au début du XVII<sup>e</sup> siècle, le nouveau centre du monde sera bientôt, par la suite, la Bourse d'Amsterdam: une forme, un rouage l'a emporté sur l'autre. Peu importe que Bourses et foires coexistent, ce qui est non moins vrai, depuis des siècles: une telle substitution ne s'accomplit pas en un jour. Et puis, si la Bourse d'Amsterdam s'est saisie sans conteste du vaste marché des capitaux, elle organise aussi de très haut le mouvement des marchandises (poivre ou épices d'Asie, grains et produits de la Baltique). Pour Werner Sombart, c'est à l'étagage des marchandises que l'on transporte, que l'on stocke, que l'on réexpédie, qu'il faut chercher la bonne explication. Les foires ont été de tout temps, elles restent au XVIII<sup>e</sup> siècle des concentrations de marchan-

dises. Celles-ci s'y mettent en réserve. Mais avec la montée de la population, le grossissement déjà catastrophique des villes, l'amélioration lente de la consommation, le commerce de gros ne pouvait que se développer, déborder le canal des foires, s'organiser de façon indépendante. Cette organisation autonome, par l'entremise des magasins, greniers, dépôts ou entrepôts, tend à se substituer, par sa régularité qui évoque la boutique, aux activités à éclipses des foires. L'explication est vraisemblable. Mais Sombart la pousse sans doute un peu trop loin. Pour lui, l'important est de savoir si le magasin de gros où s'entasse la marchandise, à deux pas de la clientèle et de façon permanente, va fonctionner ou *naturaliter* — et alors il n'est qu'un dépôt — au *mercantiler* c'est-à-dire de façon marchande. Auquel cas, le magasin est une boutique de rang supérieur, une boutique tout de même dont le maître est le marchand de gros, le marchand *grossier* ou, comme l'on dirait bientôt plus noblement, le *négociant*. Aux portes du magasin, les marchandises sont livrées aux revendeurs par grosses quantités, «sous cordes», dit-on, sans que les balles soient même ouvertes. Quand commence ce commerce de gros? Peut-être à Anvers, au temps de Lodovico Gucciardini (1567)? Mais toute chronologie stricte à ce propos ne peut être que discutable. Il est indéniable, cependant, qu'avec le XVIII<sup>e</sup> siècle, surtout dans les pays actifs du Nord liés aux trafics de l'Atlantique, le commerce de gros prend un développement jamais vu jusque-là. A Londres, les grossistes s'imposent dans tous les domaines de l'échange. A Amsterdam, au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, *comme il arrive journellement un grand nombre de bâtiments, il est aisé de comprendre qu'il y a un grand nombre de magasins et de caves pour mettre toutes les marchandises que ces vaisseaux portent: aussi la ville en est bien pourvue, y ayant des quartiers entiers qui ne sont que magasins ou greniers depuis cinq jusques à huit étages, et outre cela la plupart des maisons qui sont sur les canaux ont deux à trois magasins et une cave*. Cet équipement n'est pas toujours suffisant et il arrive que les cargaisons restent sur les bateaux *plus longtemps qu'on ne le voudrait*. Si bien que l'on s'est mis à construire sur l'emplacement de vieilles maisons, quantité de nouveaux magasins, ceux-ci *donnant de très bons revenus*. En fait, la concentration marchande au bénéfice des entrepôts et magasins est devenue un phénomène général dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ainsi le coton brut, le «coton en laine» se concentre à Cadix s'il vient d'Amérique centrale; à Lisbonne (dans l'ordre décroissant des prix, cotons de Pernambuco, de Maranhão, de Para), s'il est de source brésilienne; à Liverpool, s'il vient des Indes; à Marseille, s'il arrive du Levant. Mayence, sur le Rhin, est, pour l'Allemagne, la grande gare des vins en provenance de France. Lille, dès avant 1715, possède de très gros magasins où se ressemblent les eaux-de-vie destinées aux Pays-Bas. Marseille, Nantes, Bordeaux sont les entrepôts principaux en France d'un commerce des îles (sucre, café) qui entraîne la prospérité marchande du royaume, au temps de Louis XV. Même les villes moyennes, Mulhouse, Nancy, multiplient les entrepôts de toute taille. Ces exemples à la place d'une centaine d'autres. Alors se dessine une Europe des entrepôts, qui se substitue à l'Europe des foires.

Donc, au XVIII<sup>e</sup> siècle, tout donne raison à Sombart. Mais avant? La distinction entre les deux modes, *mercantiler*, *naturaliter*, est-elle plausible? Il y a toujours eu des magasins et des entrepôts: *storehouses*, *warehouses*, *Niederlager*, *magazzini di traffico*, *khans* du Proche-Orient, *ambary* de Moscovie. Et même des *villes d'entrepôt* (Amsterdam étant le modèle du genre) dont c'est le métier et le privilège de servir de lieu de réserve aux marchandises que l'on doit

ensuite réexpédier: ainsi, en France, au XVII<sup>e</sup> siècle, Rouen, Paris, Orléans, Lyon; ainsi l'*entrepôt de la basse ville* à Dunkerque. Toute ville et ses magasins privés ou publics. Au XVI<sup>e</sup> siècle, les halles en général (ainsi à Dijon ou à Beaune) *semblent avoir été à la fois magasins de gros, entrepôts et relais*. Plus loin dans le temps, que de magasins publics réservés au blé ou au sel! Très tôt, sans doute avant le XV<sup>e</sup> siècle la Sicile possède près de ses ports des *caricatori*, énormes magasins où le blé s'entasse, le possesseur obtenant un reçu (*cedola*) — les *cedole* se négocient. A Barcelone, dès le XIV<sup>e</sup> siècle, dans les belles maisons marchandes en pierre de Montjuich, *des magasins sont ménagés au rez-de-chaussée, la demeure (du marchand) selon les inventaires se situant à l'étage*. Vers 1450, à Venise, autour de la place de Rialto, au cœur de la vie marchande de la ville, les boutiques se succèdent par rues spécialisées; *au-dessus de chacune d'elles, il y a une salle qui ressemble à un dortoir de monastère, de sorte que chaque marchand vénitien a son propre magasin plein de marchandises, d'épices, de tissus précieux, de soieries*. Aucun de ces détails à lui seul n'est péremptoire. Aucun ne distingue, ce qui s'appelle distinguer, le stockage pur et simple et le commerce de gros qui se sont sans doute très tôt mélangés. L'entrepôt, outil amélioré, existait forcément depuis longtemps, sous des formes différentes, modestes, mixtes, parce qu'il répondait à des nécessités évidentes depuis toujours, au vrai à des faiblesses de l'économie. Ce qui oblige à entreposer, c'est le cycle trop long de la production et de la vie marchande, la lenteur des voyages et des informations, l'aléa des marchés lointains, l'irrégularité de la production, le jeu surnois des saisons... D'ailleurs la preuve est faite, puisque du jour où se précipitera la vitesse et grossira le débit des transports, au XIX<sup>e</sup> siècle, du jour où la production se concentrera dans des usines puissantes, le vieux commerce d'entrepôt devra se modifier considérablement, parfois du tout au tout et disparaître.

#### Les Bourses

Le *Nouveau Négociant* de Samuel Ricard, en 1686, définit la Bourse comme le *lieu de rendez-vous des banquiers, marchands et négociants, agents de change et de banque, courtiers et autres personnes*. Le mot viendrait de la ville de Bruges où ces assemblées se tenaient *près de l'Hôtel de Bourses, ainsi nommé d'un seigneur de l'ancienne et noble famille van der Bourse qui l'avait fait bâtir et en avait orné le frontispice de l'écusson de ses armes, chargé de trois bourses... qu'on voit encore aujourd'hui sur ce bâtiment*. Peu importent les quelques doutes que soulève l'explication. Le mot, en tout cas, fit fortune, sans éliminer toutefois d'autres appellations. A Lyon, la Bourse s'intitulait place des Changes; dans les villes hanséatiques, Collège des marchands; à Marseille, la Loge; à Barcelone comme à Valence, la *Lonja*. Elle ne possédait pas toujours son bâtiment propre, d'où une confusion fréquente de nom entre le lieu de réunion et la Bourse elle-même. A Séville, l'assemblée des marchands se tenait chaque jour sur les *gradas*, les gradins de la cathédrale; à Lisbonne, dans la Rua Nova, la plus large et la plus longue de la ville, déjà citée en 1294; à Cadix, la Calle Nueva, sans doute percée après le sac de 1596; à Venise, sous les portiques de Rialto et dans la Loggia dei Mercanti, construite sur la place, en style gothique, en 1459, et reconstruite en 1558; à Florence, au Mercato Nuovo, sur l'actuelle Piazza Mentana; à Gênes, à 400 mètres de la Strada Nuova, sur la Piazza dei Banchi; à Lille, au Beauregard; à Liège, à la maison du Poids Public, construite à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle ou sur le quai de la Beach, où sous les spacieuses galeries du Palais épiscopal, voire dans une taverne voisine; à La Rochelle, en plein air, *entre la rue*

des Petits-Bacs et la rue Admyrauld, au lieu dit «le Canton des Flamands», jusqu'à la construction d'un bâtiment spécial en 1761. A Francfort-sur-le-Main, les réunions avaient lieu aussi en plein air, *unter freiem Himmel*, sur le *Fischmarkt*, le marché au poisson. A Leipzig, la très belle Bourse a été construite de 1678 à 1682 «*auf dem Naschmarkt*»; auparavant les négociants se réunissaient sous une arcade, dans une boutique de la foire ou en plein air près de la bascule. (...) A Paris, longtemps logée à la vieille place aux Changes, au Palais de Justice, la Bourse s'installe au palais de Nevers, rue Vivienne, selon l'arrêt du Conseil du 24 septembre 1724. A Londres, la Bourse, fondée par Thomas Gresham, a pris ensuite le nom de *Royal Exchange*. Elle est située au centre de la ville, si bien que selon une correspondance étrangère, lors des mesures prises contre les quakers, en mai 1670, la troupe se rassemble en ce lieu *dove si radunano li mercanti*, pour être à portée des divers points à atteindre en cas de nécessité. (...) De quand datent les premières Bourses? Sur ce point, les chronologies peuvent tromper: la date de construction des bâtiments ne se confond pas avec celle de la création mercantile. A Amsterdam, le bâtiment date de 1631, alors que la Nouvelle Bourse a été créée en 1608 et que l'ancienne remonte à 1530. Il faut donc se contenter souvent de dates traditionnelles qui valent ce qu'elles valent. Mais non de l'abusives liste chronologique qui fait naître la Bourse dans les pays du Nord: Bruges 1409, Anvers 1460 (immeuble construit en 1518), Lyon 1462, Toulouse 1469, Amsterdam 1530, Londres 1554, Rouen 1556, Hambourg 1558, Paris 1563, Bordeaux 1564, Cologne 1566, Dantzig 1593, Leipzig 1635, Berlin 1716, La Rochelle 1761 (construction), Vienne 1771, New York 1772. Malgré les apparences, ce palmarès n'établit aucune priorité nordique. Dans sa réalité, en effet, la Bourse s'est épanouie en Méditerranée au moins dès XIV<sup>e</sup> siècle, à Pise, à Venise, à Florence, à Gènes, à Valence, à Barcelone, où la *Lonja* demandée à Pierre le Cérémonieux a été achevée en 1393. Sa vaste salle de style gothique, toujours debout, dit l'ancienneté de sa création. Vers 1400, toute une escouade de courtiers y circule entre les colonnes et les petits groupes, ce sont les corridors d'orella, les courtiers d'oreille dont la mission est d'écouter, de faire des rapports, de mettre en relation les intéressés. Chaque jour, à dos de mule, le marchand de Barcelone se rend à la *Lonja*, y règle ses affaires, puis gagne avec un ami le verger de la Loge où il fait bon se reposer. Et sans doute cette activité boursière, ou à allure boursière, est-elle plus ancienne que ne le signalent nos repères habituels. Ainsi, en 1111, à Lucques, près de l'église Saint-Martin, se réunissent déjà les changeurs: autour d'eux des marchands, des notaires, n'est-ce pas une Bourse en puissance? Il suf-

fit que le commerce au loin intervienne, et très tôt il intervient, ne serait-ce qu'à propos des épices, du poivre et, par la suite, des barils de harengs du Nord... (...)

A Amsterdam, le grand bâtiment de la Bourse a été achevé en 1631, sur la place du Dam, face à la Banque et au bâtiment de l'*Oost Indische Compagnie*. On estime, au temps de Jean-Pierre Ricard (1772), à 4 500 le nombre de personnes qui s'y pressent chaque jour, de midi à deux heures. Le samedi, l'affluence y est moindre, les juifs n'y venant pas ce jour-là. L'ordre y est strict, des places numérotées sont assignées à chaque branche commerciale; on dispose d'un bon millier de courtiers, assermentés ou non. Et cependant il n'est jamais facile de s'y retrouver dans le tumulte, le concert affreux des chiffres criés à tue-tête, le bruit des conversations ininterrompues. La Bourse c'est, toutes proportions gardées, le dernier étage d'une foire, mais qui ne s'interrompt pas. Grâce à la rencontre de négociants importants et d'une nuée d'intermédiaires, tout s'y traite à la fois, des opérations sur les marchandises, des changes, des participations, des assurances maritimes dont les risques se partagent entre de nombreux garants; c'est aussi un marché monétaire, un marché financier, un marché des valeurs. (...)

#### Hypothèses pour conclure

Les divers rouages de l'échange que nous avons présentés, du marché élémentaire jusqu'à la Bourse, sont faciles à reconnaître et à décrire. Mais il est moins simple de préciser leur place relative dans la vie économique, de considérer d'ensemble leurs témoignages. Ont-ils le même âge? Sont-ils ou non liés entre eux et comment? Ont-ils été ou non des instruments de la croissance? Sans doute n'y a-t-il pas de réponse catégorique car, selon les flux économiques qui les animent, ils tournent plus vite les uns, moins vite les autres. Ceux-ci, puis ceux-là semblent tour à tour commander et chaque siècle a ainsi sa physiologie particulière. Si nous ne sommes pas victimes d'une illusion simplifiante, cette histoire différentielle éclaire le sens de l'évolution économique de l'Europe et s'offre peut-être comme un moyen d'interprétation comparative du reste du monde.

Le XV<sup>e</sup> siècle prolonge les désastres et déficiences de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle. Puis, au-delà de 1450, s'amorce une reprise. Toutefois l'Occident mettra des années et des années à retrouver le niveau de ses prouesses antérieures. La France de saint Louis, si je ne me trompe, est bien autre chose que la France vive, bien qu'encore douloureuse, de Louis XI. Hors de zones privilégiées (une certaine Italie, l'ensemble moteur des Pays-Bas), tous les liens économiques se sont détendus; les agents économiques — individus ou groupes — on été un peu abandonnés à eux-mêmes et ils en ont profité plus ou

moins consciemment. Dans ces conditions, foires et marchés — marchés plus encore que foires — suffisent à réanimer et à faire tourner les échanges. La façon dont les villes, en Occident, s'imposent aux campagnes, laisse deviner la remise en mouvement des marchés urbains, instruments qui permettent, à eux seuls, la sujétion régulière du plat pays. Les prix «industriels» montent, les prix agricoles baissent. Ainsi les villes l'emportent.

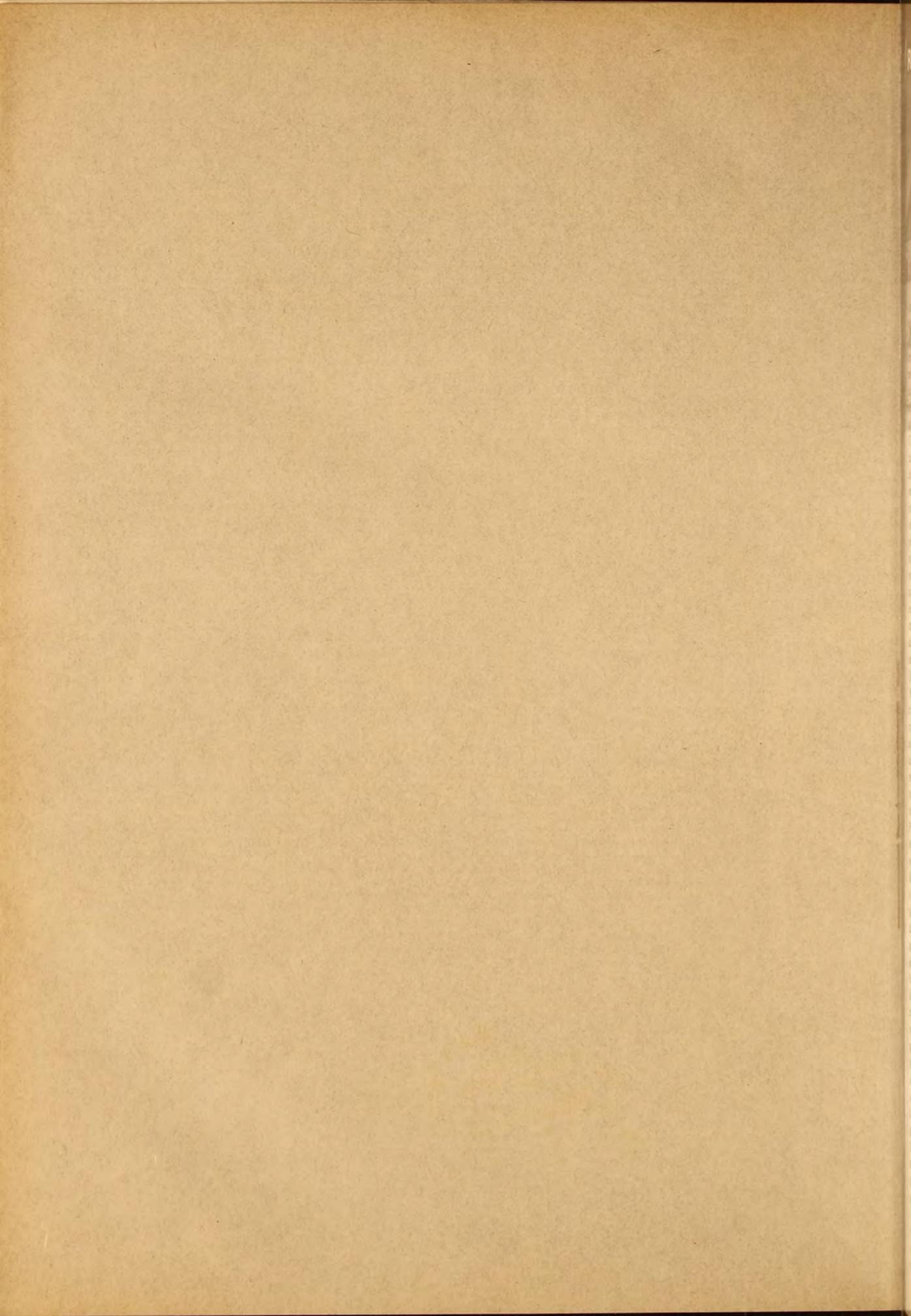
Quant au XVI<sup>e</sup> siècle, Raymond de Roover, qui pourtant s'est toujours défie des explications faciles, pense qu'il a vu l'apogée des foires. Elles expliqueraient tout. Elles se multiplient; elles éclatent de santé; elles sont partout, elles se comptent par centaines, voire par milliers. S'il en a été ainsi, ce que je crois pour mon compte, le mouvement en avant, au XVI<sup>e</sup> siècle, se serait organisé d'en haut, sous l'impact d'une circulation privilégiée des espèces monétaires et du crédit, de foire en foire. Tout aurait dépendu de ces circulations internationales à un assez haut niveau, — en quelque sorte «aériennes». Puis elles se ralentiraient ou se compliqueraient et la machine se mettrait à tousser. Dès 1575, le circuit Anvers-Lyon-Medina del Campo est en panne. Les Génois, avec les foires dites de Besançon, ont recollé les morceaux, mais pour un temps seulement.

Au XVII<sup>e</sup> siècle, c'est par la marchandise que tout se remet en marche. Je ne place pas ce démarrage au seul actif d'Amsterdam et de sa Bourse qui jouent cependant leurs rôles; je l'attribue de préférence à la multiplication des échanges à la base, dans le cercle modeste des économies à court ou à très court rayon: le trait fort, le moteur décisif, ne serait-ce pas la boutique?

Dans ces conditions, la montée des prix (le XVI<sup>e</sup> siècle) aurait correspondu au règne des superstructures; les descentes et stagnations du XVII<sup>e</sup> siècle verraient la primauté des infrastructures. Explication non garantie, mais plausible.

Mais alors, comment partirait et même galoperait le siècle des Lumières? Le mouvement, au-delà de 1720, est à tous les étages sans doute. Mais l'essentiel, c'est qu'il y a rupture, de plus en plus large, du système en place. Plus que jamais, en face du marché, agit le contre-marché (je préfère ce mot fort au *private market* dont j'ai fait usage jusqu'ici); en face de la foire se gonflent les magasins et le commerce d'entrepôt: la foire a tendance à se replacer sur le plan des échanges élémentaires; de même en face des Bourses, voilà les banques qui, partout, percent comme une floraison de plantes sinon nouvelles, du moins de plus en plus nombreuses et autonomes. (...)

Da Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, tome 2 *Les jeux de l'échange*, Armand Colin, Paris 1979.



# RAGIONI DI ATTUALITÀ DI UN'ESPERIENZA DIDATTICA

In questo numero di *Hinterland*, a fronte di alcuni contributi espressi oggi da storici che hanno affrontato il fenomeno urbano e i suoi rapporti col tema degli scambi, abbiamo selezionato alcuni materiali didattici e di progetto relativi a corsi tenuti alla Facoltà di architettura di Venezia prima e di Milano poi negli anni 1969-71, corsi ai quali prendemmo parte in qualità di allievi. Cerchiamo qui di anticipare quelle che ci sembrano alcune ragioni di interesse di questi materiali.

Come premessa, non dovrebbe risultare pregiudizievole la «datazione» del linguaggio, il ricorrere di termini come *capitalismo*, *modo di produzione*, *fronte di classe e di utenza*, *comportamenti di massa*, o addirittura «*sistema*» *tout court*: appartiene alla realtà di ricerca di allora e non abbiamo ritenuto di dover intervenire per «sintonizzarlo» su una sensibilità e un gergo più aggiornati (di cui pure si serve la cultura). D'altra parte, non sfuggirà al lettore come non si trattasse di un esercizio retorico al passo con i tempi, ma piuttosto dell'assimilazione (faticosa e magari incerta, per la cultura degli architetti) di un nuovo campo di pertinenza, dilatato per essere approfondito, dei problemi della città e, con essa, dell'architettura: e di un tentativo di interlocuzione diretta con le forze (sindacati, partiti, movimenti di massa) che a quei problemi allora sembrava cercassero e rivendicassero risposte nuove, alternative. Quella ricerca, dunque, si colloca a buon diritto nella *stagione del '68*: proiettando alcuni grandi temi (la transizione, il rapporto città-campagna, i comportamenti collettivi, ecc.) fuori del velleitarismo e cercando di fondarli con maggiore sicurezza sul piano conoscitivo e maggiore concretezza sul piano propositivo. Basti ricordare che il dibattito Dobb-Sweezy sulla transizione dal Feudalesimo al Capitalismo, che oggi dimostra tutta la sua attualità nei ripetuti interventi ospitati su una rivista come *Studi Storici*, era allora relegato nelle lontane pagine di *Società* del 1955 in cui Giuliano Procacci ne aveva dato conto, mentre fu solo nel 1973 che se ne ebbe un'edizione italiana (cfr AA.VV., *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, a cura di Guido Bolaffi, Savelli, Roma, 1973). Riproponiamo allora questo modo di affrontare questioni di fondo («strategiche» per una conoscenza attiva, prima ancora che pertinenti a un campo disciplinare) in tempi di *crisi della ragione*, quando la particolarizzazione degli specialismi, il rifugio in briciole «oggettive» di sapere o in arbitrarie autonomie creative, sembra configurare il ripiegamento di una cultura borghese che di fronte a problemi nuovi sceglie una difesa corporativa.

In secondo luogo bisogna richiamare l'attenzione sul particolare modo di intervenire della storia in questa fondazione di nuova conoscenza: si tratta di una storia-problema, indagata a partire da precise ipotesi o, meglio, di un uso dialettico della storia in funzione propositiva a fronte delle contraddizioni attive nella realtà presente: una storia senza aggettivi. Rappresenta il tentativo, per chi come architetto e urbanista «deve» progettare, cioè arrischiare anticipazioni, di attingere alle risorse della «grande storia» (quella, per intenderci, di un Pirenne che cerca nell'Europa medievale il fondamento di un'Europa da costruire; o di un Bloch che individua nella storia della Francia moderna le ragioni della *strana disfatta*, ma anche la via del riscatto): l'esatta antitesi dell'appiattimento operato tanto da una *storia urbana* che, priva di ambizioni «strutturali», risulta solo evolutiva all'interno del proprio oggetto di studio, muta in quanto incapace di spiegarne i momenti di discontinuità, quanto da un'analisi urbana tutta risolta in una sistematica morfologica offerta come unico e oggettivo campo di perti-

nenza alla progettazione. È un tentativo che ci sembra mantenere il suo significato e anzi accrescerlo oggi che fra gli stessi storici una «microstoria», pretesa tanto più alternativa quanto più circoscritta a soggetti e pratiche subalterni, sembra voler scalzare, con la braudeliana *storia a n dimensioni*, ogni nozione di struttura e quindi di rivolgimento. Per inciso, si può anche ricordare che queste elaborazioni appartengono, in quanto culturalmente egemoni anche se contrastate da un quadro in via di degenerazione, alla Facoltà di architettura di Milano nel momento più travagliato (o denigrato) della sua storia; e ci sembra che attestino, col permanere di una produzione progettuale, l'originalità della sperimentazione avvenuta in quella Facoltà e spieghino come in essa non sia ancora consumata la ricomposizione disciplinare e accademica cui altre Facoltà affidano oggi il loro prestigio scientifico. Certo, allora ci si avvale anche di un rapporto del tutto peculiare tra Movimento degli studenti e Movimento operaio organizzato, non ridotto al semplice terreno ideologico, ma esteso al tentativo di individuare un ruolo socialmente produttivo per l'istituzione universitaria (le grandi *ri-forme di struttura* dei primi anni Settanta).

Oggi quell'esperienza appare lontana, quanto le circostanze in cui si svolse. Tuttavia, di fronte al tentativo di retrocedere il Sindacato a un terreno puramente rivendicativo e negoziale, viene da chiedersi quale situazione ci si presenterebbe se quel rapporto tra cultura propositiva e forze sociali si fosse sviluppato. L'impressione infatti è che, mentre altri Paesi occidentali hanno largamente beneficiato dei movimenti universitari della fine degli anni Sessanta per operare un rinnovamento qualitativo delle rispettive società nazionali (trovandosene traccia fino alla scala aziendale), in Italia invece si sia verificata una totale dispersione, fino alla negazione di ogni elemento positivo pur contenuto in quel movimento. Questo rinnovamento collegamento con le istanze complessive della società, che recentemente viene sollecitato dalle stesse forze del Movimento operaio (noi stessi siamo stati richiesti di contribuire a un programma di formazione del quadro sindacale lombardo), può forse contribuire nel nostro settore di competenza ad aggirare il pericolo di un atteggiamento «decorativo» e «paralizzato», rispettivamente nel campo dell'architettura e dell'urbanistica. Non ricorre infatti nel dibattito più recente anche l'ipotesi di superare la sclerosi burocratica e assistenzialistica della società nazionale attraverso l'introduzione di forme inedite di mercato, finalizzate non certo a ripristinare regole liberistiche classiche, quanto a promuovere — anche dentro mutati rapporti internazionali — la piena mobilitazione delle risorse umane produttive? Ne discenderebbe allora anche per la cultura architettonica e urbanistica l'urgenza di prendere le distanze da due ricorrenti atteggiamenti, solo apparentemente conflittuali, in realtà di fatto complici: da un lato, l'autoemarginazione in una sfera tutta sovrastrutturale, ai limiti del compiacimento; dall'altro, la ritirata su posizioni di razionalizzazione dell'esistente, ai limiti dell'immobilismo. Se questi infatti ci sembrano i caratteri che assume oggi, nel nostro campo, la conservazione culturale, crediamo che riproporre qui i materiali elaborati allora nel corso sulla «nuova fiera» non sia privo di attualità, in quanto, al di là dell'evidente schematicità, essi ancora alludono a una progettazione che non rinuncia a fondarsi sulla consapevolezza dei fatti strutturali e che conserva l'ambizione di interpretarne la virtualità di trasformazione, diventando essa stessa, con i suoi specifici strumenti espressivi, momento di conoscenza.

Guido Canella

## MERCATO FIERA ESPOSIZIONE COME VARIABILI DI SVILUPPO

7 e 10 aprile 1970\*

*Le fiere invece erano ritrovi periodici di mercanti di professione, centri di scambi, e soprattutto di scambi all'ingrosso, che indipendentemente da ogni considerazione locale cercavano di attirare il maggior numero possibile di persone e di prodotti. Potremmo paragonarle in un certo senso a esposizioni universali, perchè non escludevano nulla e nessuno.*

Henri Pirenne (1)

Che ragione c'è di sollevare la questione sul tema nel prospettare una ricerca di progettazione? Si tratta di una concezione neofunzionalistica, neopositivistica o, comunque, tesa a far perdurare nella cultura dell'architettura una teoria passivamente indotta da una pratica consolidata e una pratica organizzata in categorie corrispondenti a funzioni radicate e istituzionalizzate nella gestione del sistema?

No: non si tratta di ciò. Questo vuole essere uno sforzo che si propone l'esatto contrario; che si pone, cioè, nella direzione di una nuova cultura. Ma perchè si possa parlare di una nuova cultura è necessario che essa risulti globale, in dipendenza di una diversa angolazione da cui guardare la realtà e

in dipendenza da una scelta che punti su forze diverse e su diverse situazioni. E perchè, allora, questa globalità non diventi istanza velleitaria è necessario che essa venga perseguita e raggiunta attraverso un approfondimento e uno sviluppo autonomi e articolati per ogni problema di fondo; che essa, dunque, non pretenda di dare risposta universale a tutti i problemi, creando artificialmente un soggettivo punto di vista dell'architettura, dal quale diventi legittima ogni proposizione, purchè coerente a una particolare logica interna della disciplina, a una qualsiasi sistematica; ma, al contrario, che essa diventi dialettico, articolato e differenziato confronto di risposte a quesiti culturali teorici e pratici che abbiano come base di risposta il reale.

Ora, mi pare chiaro che, proprio per non fare della ricerca universitaria sull'architettura una ricerca alienata o probante soltanto all'interno di sé stessa, ci si deve sforzare di non perdere i contatti, di criticare, di confutare le categorie di una pratica consolidata nel regime stesso che l'ha instaurata. Cercherò, pertanto, di tracciare le linee generali di un programma di ricerca sulle funzioni del mercato, della fiera, della grande esposizione, assunte sia come variabili concorrenti alla spiegazione del ruolo e del significato della città nell'epoca del Capitalismo, sia come componenti non secondarie di una sua virtuale capacità di trasformazione.

Si può dire che tutti coloro che hanno scelto come argomento di studio la città hanno messo in risalto l'aspetto essenziale e istituzionale — dal punto di vista della stessa definizione — che in essa vi ha svolto e svolge il mercato. Max Weber, che nel 1920 ha tentato una sistemazione generale del concetto di città, dice che *l'ulteriore caratteristica che si deve aggiungere per parlare di «città» è la sussistenza di uno scambio di beni non soltanto occasionale, ma anche regolare, nel luogo dell'insediamento, come elemento essenziale dell'acquisizione e della copertura del fabbisogno degli abitanti — vale a dire l'esistenza di un mercato. Però non ogni «mercato» fa addirittura una «città» del luogo in cui si svolge. Le fiere periodiche e i mercati per il commercio con i paesi lontani (i mercati annuali), nei quali si incontrano a data fissa i commercianti viaggianti per vendere le loro merci all'ingrosso o al minuto, tra loro o ai consumatori, avevano molto spesso la loro sede in luoghi che noi definiamo «villaggi». Noi parliamo di «città» in senso economico soltanto nei casi in cui la popolazione residente nel luogo copre una parte economicamente rilevante del suo fabbisogno quotidiano sul mercato locale, e ciò in parte essenziale mediante prodotti che la popolazione residente nel luogo e quella degli immediati dintorni ha prodotto o si è altrimenti procurata per la vendita sul mercato. Ogni città in questo senso del termine è un «luogo di mercato», cioè possiede un mercato locale come cen-*

*tro economico dell'insediamento, nel quale — in seguito alla specializzazione della produzione economica — anche la popolazione non cittadina copre il proprio fabbisogno di prodotti industriali o di articoli commerciali o di entrambi, e nel quale anche gli stessi cittadini, naturalmente, scambiano tra loro i prodotti speciali e quelli necessari al fabbisogno di consumo delle loro economie (2).*

Weber passa, addirittura, all'enunciazione di una tipologia della città, nell'ambito della sua funzione economica, distinta sulle categorie fondamentali (successivamente articolate in sottotipi) di *città di consumatori* e di *città di produttori*, dove la prima verifica la presenza preponderante di *grandi consumatori* e la seconda la presenza di attività di produzione e di scambio. Nella ricerca di sezioni storiche significative del rapporto tra le funzioni oggetto di questo studio e la forma della città, il primo momento su cui soffermare l'attenzione mi sembra quello di passaggio da un'Economia feudale alle prime forme di Capitalismo.

Momento per cui nel 1925 lo storico belga Henri Pirenne, attraverso una tesi (in seguito tanto controversa quanto largamente ripresa), fissa una prima circostanza per noi rilevante, secondo cui la classe media borghese (*burghenses*) non è riferibile agli abitanti dei borghi medievali immigrati dalla campagna, né la categoria dei mercanti all'emancipazione di quei servi di convento che avevano l'incarico degli approvvigionamenti, ma è riferibile, invece, ad una *classe marginale rispetto al sistema dominante* costituita essenzialmente da disertori, da avventurieri dediti a quella vita di vagabondaggio e di rischio che in ogni civilizzazione agricola tocca a coloro che non sono radicati nella terra.

Dice Pirenne: *Il popolamento del borgo fu determinato dalle stesse cause che agirono nelle città, ma avvenne in condizioni abbastanza diverse. Qui, in effetti, mancava ai sopravvenuti lo spazio disponibile. I borghi erano fortezze le cui mura racchiudevano un perimetro strettamente limitato, per cui fin dal principio i mercanti furono costretti a stabilirsi, per mancanza di spazio, al di fuori di questo perimetro. Essi costituirono, accanto al borgo, un borgo esterno, cioè un sobborgo (forisburgus, suburbium). Questo sobborgo è anche chiamato dai testi borgo nuovo (novus burgus) in opposizione al borgo feudale o borgo vecchio (vetus burgus), al quale si è aggiunto. Per indicarlo si trova, specialmente nei Paesi Bassi e in Inghilterra, un termine che risponde mirabilmente alla sua natura: portus (3). Col che Pirenne sancisce una seconda importante circostanza: (...) le fiere (fora) (...) sono state create per servire da luoghi d'incontro periodico ai mercanti di professione, per metterli in contatto fra loro e farli confluire verso di esse in epoche stabilite. In effetti l'importanza di una gran parte di esse fu grande. (...) I mercanti si dirigevano verso queste località perchè erano poste sulle grandi*

\* Prima parte della lezione tenuta al corso di Composizione architettonica dell'Istituto universitario di Architettura di Venezia, in AA.VV., del Gruppo Architettura, *Per una ricerca di progettazione 2 - Anno accademico 1969-1970*, IUAV, Venezia 1970, pagg. 271-293, e al corso di Elementi di composizione della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, in *Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970*, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1970.

vie di transito dal Mare del Nord alla Lombardia e perchè i principi territoriali le avevano dotate di franchigie e di privilegi. Erano i punti d'incontro e i luoghi di scambio dove s'incontravano venditori e compratori venuti dal Nord o dal Sud; poi, dopo qualche settimana, la loro clientela esotica si disperdeva per tornare solo l'anno seguente. Senza dubbio è accaduto e, anche spesso, che una fiera sia stata fissata stabilmente nel luogo dove esisteva un agglomerato mercantile. Accadde così, per esempio, a Lille, Ypres, Troies, ecc.. Certamente la fiera ha favorito lo sviluppo di queste città, ma è impossibile ammettere che l'abbia provocato. Molte grandi città lo provano: Worms, Spira, Magonza non sono state mai sedi di una fiera; Tournai ne ottenne una solo nel 1284, Leida nel 1304 e Gand soltanto nel XV secolo. Si ricava dunque che la posizione geografica unita alla presenza di una città o di un borgo fortificato sono la condizione essenziale e necessaria di un insediamento di mercanti (4).

Vorrei qui aprire una parentesi, prendendo spunto dalla parallela serie di considerazioni sul ruolo sostenuto dal mercato nella formazione della città — ma questa volta sviluppata nella comparazione tra la città greca e quella medievale, tra agorà e mercato, tra acropoli e vecchio nucleo murato — che emerge dall'analisi condotta nel 1929 da Marcel Poète: (... la) *struttura della città (...)* è ferreamente chiusa; ma le strade su cui domina portano lontano ed è su di esse che si prepara l'avvenire. Da esse gli stranieri giungono alla città, formano il sobborgo, sciogliono la chiusa struttura urbana. Sono per lo più mercanti, attratti dal desiderio di guadagno che ha fatto loro affrontare i pericoli di un viaggio. Così ai piedi delle mura si estende la zona brulicante del mercato. Questo nucleo esterno è caratterizzato dall'esercizio del commercio e da una maggiore libertà nei confronti della città da cui dipende. Esso si accresce, attrae a sé quel che c'è di vivo, a scapito del nucleo originario murato, che finirà per ridursi ad un organismo morto accanto all'antico sobborgo, divenuto invece la vera città. Si verifica così lo sviluppo della città bassa, a detrimento di quella alta, che rimane ormai con funzioni esclusivamente militari o religiose; o — se si tratta di un nucleo originariamente chiuso in un'isola fluviale — si assiste allo sviluppo della vita urbana su una o l'altra delle due sponde del fiume. Un campo naturale di espansione viene così a soppiantare il nucleo primitivo in posizione sostanzial-

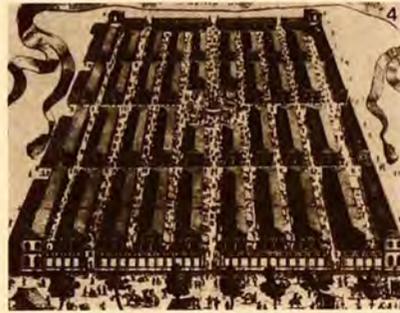
mente anormale: così ad Atene, così a Parigi (5).

Nella sua analisi della città, infatti, Poète segue il principio secondo cui: lo studio dell'evoluzione urbana comprende quindi due elementi: uno generale, attinente allo stato della civiltà, l'altro particolare che riflette il destino proprio di ciascuna città. Sono questi due elementi che consentono di tracciare per una determinata città il grafico delle sue condizioni nelle varie epoche. Vi sono epoche di declino urbano generale, ad esempio il periodo carolingio. Ve ne sono altre in cui si manifesta la potenza di irradiazione di questa o quella città: Bruges nel Trecento, Anversa e Lione nel Cinquecento, Amsterdam nel Seicento (...). Così, per Ginevra, si passa dalla città delle fiere del Trecento alla capitale protestante a cominciare dal Cinquecento, poi alla città turistica dell'Ottocento ed infine alla sede mondiale della Società delle Nazioni (6).

Dovrebbe risultare così acquisito come il corpo di studi che ha per oggetto le origini della città capitalistica non sia costituito da una meccanica sovrapposizione di fonti e di rilievi, dove ai fini dell'attendibilità sarebbe la sottigliezza filologica a giocare il ruolo decisivo, ma riveli, volta a volta, punti di vista, vere e proprie concezioni, che cercano, nel passato come nel presente, corrispondenze ed elementi di sostegno a una teoria sulla crescita della città moderna che, più o meno intenzionalmente, intreccia stretti legami con la teoria sullo sviluppo del sistema capitalistico.

Indipendentemente, allora, dagli aspetti suggestivi o veridici presenti nelle diverse proposizioni, saranno le teorie, assunte nel loro insieme, per le direttrici che aprono, ad avvantaggiarci nella ricerca dei significati reali dei fenomeni. Dalla concezione sociologica di Max Weber e da quella evoluzionistica di Marcel Poète, i cui echi risuonano di questi tempi nelle opere di diversi autori, si distinguono la concezione meno formalizzata e più dialettica di Henri Pirenne e, soprattutto, quella di alcuni studiosi marxisti che avrò modo di citare più avanti.

Chiusa la parentesi, la terza circostanza per noi rilevante in questo periodo è già apparsa sottintesa nella seconda dove il concetto di «porto di terra», assimilando le fiere ai porti di mare, ne connette lo sviluppo al sistema dei grandi itinerari. Dice in proposito Pirenne: Il vecchio porto di Marsiglia si rianima dopo il lungo torpore nel quale è caduto alla fine del periodo merovingio. In Catalogna, Barcellona approfitta a sua volta dell'apertura del mare. Tuttavia, l'Italia conserva incontestabilmente la supremazia in questa prima rinascita economica. La Lombardia, ove tutto il movimento commerciale del Mediterraneo confluisce da est attraverso Venezia, da ovest attraverso Pisa e Genova, fiorisce con straordinario vigore. In questa meravigliosa pianura, le città crescono con lo stesso vigore delle messi. La fertilità del suolo



1. Vie terrestri e rotte marittime in Europa, dall'XI al XIII sec. (da R.S. Lopez). Bergamo: 2. Prato di S. Alessandro, luogo della Fiera omonima (stampa del XVII sec.); 3. Pianta della Città bassa, c. 1870; 4. Fiera di S. Alessandro, dal 1732 in muratura (stampa di G. Hoer, XVIII sec.); 5. Crema: Il luogo della Fiera sulla Carta della Regia Strada Cremasca (disegno di G. Fillarolo, 1784).

(1) H. Pirenne, *Storia economica e sociale del Medioevo*, 1933. Garzanti, Milano 1967, pagg. 112-113.  
 (2) M. Weber, *Economia e Società*, 1922. Comunità, Milano 1961, pagg. 542-543.  
 (3) H. Pirenne, *Le città del Medioevo*, 1925, ora Laterza, Bari 1971, pag. 97.  
 (4) H. Pirenne, *Le città del Medioevo*, cit., pagg. 93-94.  
 (5) M. Poète, *Introduzione all'urbanistica. La città antica*, 1929. Einaudi, Torino 1958, pag. 31.  
 (6) M. Poète, op. cit., pag. 34.

permette un'espansione illimitata, mentre la facilità degli sbocchi favorisce insieme l'importazione delle materie prime e l'esportazione dei manufatti. Il commercio suscita l'industria e in relazione al suo sviluppo Bergamo, Cremona, Lodi, Verona, tutte le antiche «città» e tutti gli antichi «municipi» romani riprendono una vita nuova e molto più esuberante di quella che le animava nell'antichità (7).

E per Poète il grande asse commerciale sud-est nord-ovest, lungo il quale si incontrano le fiere della Champagne e del Brie che si tenevano a Bar-sur-Aube, a Troyes sulla Senna, a Provins e a Lagny-sur-Marne è caratteristico dei secoli XII e XIII. L'importanza di queste fiere coincide con quella che assumono le Fiandre e l'Italia Settentrionale nei riguardi commerciali ed urbani: è in queste fiere infatti che avvengono in più larga misura gli scambi tra i diversi paesi dell'Europa Occidentale: gli Italiani vi portano, oltre le loro merci, quelle dell'Oriente; i Fiamminghi le proprie stoffe, traendo dall'Inghilterra la materia prima, la lana. Così si sviluppano Bruges, Gand, Ypres. In una gerarchia delle strade, quella che porta i prodotti dell'Oriente è senza dubbio la più importante, tale da condizionare più o meno strettamente i destini delle città che essa tocca. È tra l'altro la via che tocca le fiere della Champagne e del Brie e che serve agli Italiani per portare le spezie provenienti dall'India attraverso la Siria o Alessandria d'Egitto e il Mediterraneo. (...) Tuttavia all'inizio del Trecento la via marittima per Gibilterra tende a sostituire, nel commercio tra l'Italia e le Fiandre, quella terrestre che passava per le fiere della Champagne e del Brie. I progressi della navigazione, associati ad avvenimenti politici come la guerra dei Cento Anni, che per lungo tempo resero difficili le comunicazioni attraverso la Francia, fecero preferire la via marittima, determinando da allora la decadenza delle fiere e nello stesso tempo delle città che ne erano la sede. (...) Nel Quattrocento si delinea una nuova via commerciale che contribuisce soprattutto allo sviluppo di Ginevra, le cui fiere assumono allora un carattere mondiale: a esse va congiunto anche lo sviluppo di città della Germania meridionale come Augusta e Norimberga. È il tempo in cui incominciano le grandi scoperte geografiche: alla fine del secolo il portoghese Vasco de Gama doppia il Capo di Buona Speranza ed apre la via marittima delle Indie. Questo è il principio della fine per l'antica via mediterranea delle Indie; e Venezia, che da questa via traeva la propria vita, inizia da allora il suo dorato ma ineluttabile tramonto. La sua decadenza già appare nettamente a cominciare dalla metà del Cinquecento, unitamente con quella di città come Augusta legate commercialmente alla regina dell'Adriatico (8).

(segue a pag. 46)

(7) H. Pirenne, *Le città del Medioevo*, cit., pagg. 64-65.

(8) M. Poète, *op. cit.*, pagg. 61-64.

## E. Mantero, 15 gennaio 1971\*

(...) Bergamo nei secoli Quattordicesimo-Sedicesimo è sistematicamente inserita nel sistema delle fiere lombarde. (...) Il Mira così definisce tale sistema: *Nel suo insieme tutto il sistema di fiere che così veniva a configurarsi abbracciava un territorio che dalla pianura padana si estendeva, da un lato verso la Svizzera occidentale e la Francia, e dall'altro verso la Germania orientale, collegandosi quindi con i sistemi di fiere esistenti in quelle regioni. (...) Ad Oriente: una linea convenzionale che partendo dal ramo orientale del lago di Como si dirigeva verso sud-est toccando Bergamo per scendere verso Treviglio, Crema, Pizzighettone fino al Po. Con ciò rientravano nel nostro esame le fiere principali di Bergamo, Crema e Piacenza, e quelle complementari e secondarie di Lodi (...).* (1). E del 1560 la concessione da parte della Prefettura veneta della patente ducale alla Fiera. Ancora nel 1592 Venezia realizzerà la Strada dei Grigioni attraverso la Valle Brembana confermando così Bergamo, oltre che come avamposto militare, anche come nodo di passaggio per i mercati d'oltralpe. (...) È interessante a questo proposito la *Carte Très particulière du Bergamasco* del 1701. La Città alta è ancora la città medievale, con un fortilino, con la sede del Podestà e del Vescovo, con i palazzi della nobiltà; la Città bassa è il luogo degli insediamenti produttivi, grazie alla facilitazione offerta dalle vie di traffico e dalla forza motrice derivata dal Serio fino all'interno dei borghi con una rete di canali. Anche dal punto di vista del commercio la Città alta si differenzia — facendo sistema — dalla Città bassa: ha mercati che potremmo chiamare di sostentamento — come quello del pesce, del fieno, del lino, ecc. — dislocati nelle piazze, mentre in Città bassa il prato della Fiera è il luogo degli scambi con altre provincie e internazionali.

## P.L. Nicolin, 21 luglio 1970

(...) Si dice che Bergamo fosse per la Repubblica di Venezia l'unico emporio in terraferma; fosse l'unica città alla quale la Repubblica veneta consentiva uno sviluppo relativamente autonomo dei commerci. Questo privilegio era certamente legato alla condizione di città di confine (questo determinò anche gli enormi investimenti in strutture difensive), ma anche ad un altro fatto importante mostrato da una lunga contesa durata per molti anni del secolo Diciottesimo tra Venezia e l'Impero austriaco (essendo allora l'Austria entrata in possesso della Lombardia) per il transito dai Grigioni e conclusasi con un accordo dei Grigionesi con l'Austria che impedì definitivamente la possibilità di attuare quel collegamento della «Via di San Marco» (la Via dei Grigioni) attraverso la montagna che divide le Valli bergamasche dalla Valtellina. (...) Cosicché la Fiera di Bergamo, quando nel 1738 ebbe il suo assetto definitivo con l'edificio in muratura, era già in qualche modo privata, per la mutata situazione geopolitica, di alcune fondamentali ragioni che ne avevano promosso la crescita.

(...) Quando le 540 botteghe della Fiera di S. Alessandro raggiunsero, alla fine dell'Ottocento, la condizione di un completo abbandono, la costituzione di un insieme di elementi come la tipica passeggiata delle città venete (il Sentierone), il Teatro Donizetti, la Strada Ferdinandea (Viale Vittorio Emanuele) in asse con la Porta nuova e, sul proseguimento del Viale Roma, con il nuovo edificio della Stazione ferroviaria, avevano conferito a quel perimetro quadrato lungo circa 150 metri le caratteristiche che ne facevano un luogo urbano d'eccezione. All'inizio del secolo quando fu bandito il concorso per la costruzione del nuovo centro cittadino, già era in atto la costruzione su maglie ortogonali che andava occupan-

Bergamo: 1. G. Manzini, *Pianta della città e borghi esterni, 1816*. 2. *Veduta della Fiera di S. Alessandro e di Città alta, fine XVIII sec.* 3. C.G. Canella, *Progetto di Concorso di primo grado per la sistemazione della Fiera, 1906*. 4. M. Piacentini e G. Quaroni, *Progetto vincitore del Concorso di se-*



# A RIPRISTINO DEL DUALISMO CITTÀ ALTA-CITTÀ BASSA

do lo spazio rimasto sgombro fra la tenaglia dei borghi e la collina della Città alta. La costruzione del nuovo centro di Bergamo fu per molte ragioni un intervento esemplare. (...) Voglio porre attenzione sulla trasformazione tra le prime proposte del 1881 (dell'ing. Murnigotti) e 1882 (del Piano regolatore), incerte sul destino funzionale dell'area e piuttosto informate a certi criteri di decoro urbano (il progetto di trasformazione prevede la costruzione di case di abitazione, con botteghe e una banca), e anche la proposta dello stesso Piacentini del 1907 tesa a ricostruire un romantico scenario lungo il Sentierone, rispetto alla realizzazione del 1923-1931. Da questo dibattito durato quarant'anni (...) emergono con chiarezza i nuovi compiti funzionali rappresentativi con la preminenza data agli istituti di credito (...) Ebbero così posto i vari istituti (Banca d'Italia, Credito Italiano, Banca Popolare, Banca Bergamasca), la Camera di Commercio, il Palazzo di Giustizia, l'edificio delle Poste, il fronte con i caffè e la passeggiata (...).

(...) Gli urbanisti incaricati del nuovo Piano regolatore di Bergamo hanno formulato quattro modelli organizzativi del Piano quadro territoriale seguendo il metodo delle alternative. Questi rispondono ai criteri (2) di: A. massima concentrazione di residenze e servizi attorno al Capoluogo (città accentrata); B. distribuzione indifferenziata degli sviluppi lungo tutti gli assi (città lineare equi-direzionale); C. distribuzione su tre poli, con creazione di città nuova ad est di Bergamo; D. distribuzione lineare su di un asse preferenziale. (...) Nello schema C, quello poi approvato, le scelte ubicazionali precedono le scelte infrastrutturali. Il punto di partenza è dunque quello di proporre la creazione di una città nuova della dimensione di 50.000 abitanti a Torre

de' Roveri. (...) Il nuovo Piano regolatore si propone di conseguire gli obiettivi generali indicati da tale Piano quadro territoriale attraverso gli obiettivi intermedi che elenchiamo: 1. creazione di una ossatura portante (grande viabilità); 2. formazione di un nuovo tessuto urbano; 3. creazione di un ambiente urbano (attrezzature, verde, paesaggio, ecc.); 4. il recupero della Città alta e dei borghi (zone pedonali, giardini pubblici, ecc.); 5. i campus scolastici e ospedalieri; 6. il nuovo centro direzionale urbano ed il parco centrale urbano; 7. l'autostrada urbana e la collana dei centri commerciali. Noi sappiamo tuttavia che la nuova città non si ottiene mescolando bellamente alcuni ritrovati delle esperienze urbanistiche degli ultimi anni comparse qua e là in diversi Paesi.

## E. Mantero, 15 gennaio 1971

(...) Dal punto di vista della struttura dinamica il contesto bergamasco è indirettamente inserito a sud nel sistema delle idrovie padane, mentre a nord è concluso dall'autostrada alpina che costituisce una sorta di gronda di immissione ai trafori. Dal punto di vista degli insediamenti a roves è in atto un vistoso fenomeno di conurbazione con l'Area metropolitana milanese nella quale Bergamo si inserisce come polo di second'ordine e con l'Area lecchese. (...) In questa conurbazione l'intervento si configura come una ricerca di collegamento nord-sud tra le aree montane e quelle della pianura, tra il porto-canale e le autostrade alpine e i trafori. Una sorta di nuovo borgo con caratteri di intervento urbano unitario. Da sud a nord: 1. a Dalmine il porto-canale si viene strutturando nel duplice risvolto di porto industriale e porto agricolo accogliendo anche la nuova stazione merci e sedi dell'istruzione professionale agricola e industriale (...); 2. nel park-and-ride in zona Colombaia viene a costituirsi il sistema

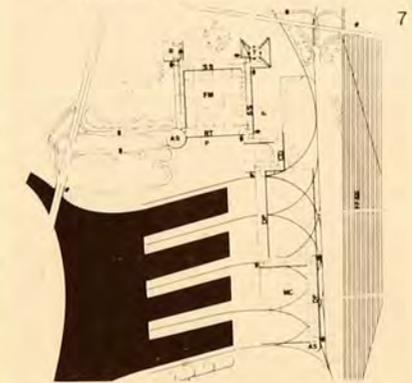
delle stazioni metropolitane e delle Valli, una sorta di porta commerciale della città, con ospitalità, grandi magazzini, mostre a ciclo di prodotti locali, direzionalità commerciale e un plesso dell'obbligo (...); 3. al di là di questo nodo e fin sotto le mura di Città alta, nel vallone sul quale si affaccia il Borgo Canale, si configura la parte terminale dell'intervento che recupera oltre che il borgo stesso l'area dell'Ospedale del quale si prevede uno sfoltimento della tipologia. (...) Al limite di questa area si realizza un edificio contro terra, una sorta di nuovo bastione che si porterà in quota del basamento delle attuali mura contenendo settori dipartimentali dell'istruzione, residenza studentesca, direzionalità, attrezzature di vendita, di esposizione e per lo spettacolo. Dalla copertura di questo edificio si accederà direttamente a Città alta, attraverso la Porta di S. Alessandro.

- (1) In G. Mira, *Le fiere lombarde nei secoli XIV-XVI*. Centro Lariano per gli studi economici, Como 1955, pagg. 21 e 34.  
(2) In G. Astengo, *Relazione al Consiglio Comunale di Bergamo*, Bergamo, luglio 1968.

\* I testi, che seguono, delle schede su Bergamo, Verona, Vicenza e Padova, sono estratti dalla Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970 e dalla Raccolta delle dispense al corso di Composizione architettonica IV - Anno accademico 1970-1971, Fac. Arch. Politecn. Milano 1970 e 1971.

condo grado per la sistemazione della Fiera, 1908. 5. Veduta dell'area antistante Porta Nuova, c. 1930. 6. Allievi della Fac. Arch. Politecn. Milano (corso di Elementi di composizione, prof. G. Canella, assistenti E. Mantero, P.L. Nicolini): schema della mobilità territoriale con i punti di interven-

to, 1970: (1) porto-canale a Dalmine; (2) park-and-ride in zona Colombaia; (3) sedi dipartimentali a Borgo Canale. 7. Allievo D. Battaglia, Progetto del Porto-canale a Dalmine.



UDC 711.552 (45.24)

Per cogliere un'ulteriore decisiva ricostanza riguardante questo periodo, occorre accennare al dibattito teorico, sviluppatosi tutto in campo marxista intorno al 1950, tra storici dell'economia: da una parte, l'americano Paul M. Sweezy, direttore della *Monthly Review*, dall'altra, alcuni studiosi inglesi raccolti attorno a Maurice Dobb (9). L'argomento più controverso di questo dibattito riguarda le tesi di Pirenne sul ruolo avuto dal commercio, nelle sue varie manifestazioni, durante il passaggio dalla Società feudale alla Società capitalistica, passaggio che implica direttamente l'origine e lo sviluppo della città.

In sintesi, Sweezy, sostenendo e sviluppando il pensiero di Pirenne, vede nel commercio a grande distanza la forza capace di generare un nuovo sistema di produzione per lo scambio, coesistente per un certo periodo, ma diverso dall'antico sistema feudale di produzione per il consumo. Il commercio costituì, quindi, il solvente della staticità economica feudale che, favorendo lo sviluppo delle città e delle prime industrie, provocando l'inurbamento dei servi dal contado, fece sì che a lungo andare quella coesistenza tra Feudalismo e sistema di produzione per lo scambio non potesse durare e si risolvesse con la liquidazione della Società feudale in tutta l'Europa occidentale. Per Dobb, sostenere che il Feudalismo fosse formazione storica inerte e non suscettibile di sviluppo interno, ma bensì di impulso esterno, significa porre il problema in termini di causalità e non di interazione dialettica (come il pensiero marxista pretende). Sweezy accusa Dobb di tenere una posizione eclettica sulla questione delle origini delle città medievali quando, riconoscendo che la loro crescita fu in generale proporzionale alla loro importanza di centro commerciale e che il commercio non può essere considerato manifestazione di una Economia feudale, non ammette che è impossibile sostenere la nascita della vita cittadina come diretta conseguenza di cause feudali interne. Dobb risponde che, pur non avendolo mai ammesso per mancanza di prove consistenti, crede a quest'ultima ipotesi, dato che il Feudalismo non può essere considerato una economia puramente naturale e che, di necessità, esso dovette per le sue stesse interne contraddizioni sostenere la città nella sua inclinazione a consolidarsi attraverso i commerci a lunga distanza.

Lo storico Giuliano Procacci, commentando nel 1955 sulla rivista *Società* (10) il dibattito cui si è accennato, introduce un brano del III volume de *Il Capitale* dove Marx spiega che il passaggio dal modo di produzione feudale si

(segue a pag. 48)

## E. Li Calzi, 15 gennaio 1971

(...) Non si dovrebbe, in effetti, parlare di «nascita» della città ma di «rinascita», come dice Gino Luzzatto, dato che essa non era mai scomparsa (...). Verona con Padova, Milano ed Aquileia furono infatti i principali centri di concentrazione e di irradiazione delle direttrici dei traffici. (...) Le comunicazioni stradali erano poi integrate da quella fluviale. Risulta, infatti, che il regime del Fiume Adige, era allora molto favorevole al passaggio di natanti. (...) D'altra parte, la grande ansa formata dal Fiume, che si prestava più che in altri punti alla creazione di scali-merce, deve aver influito non poco nella scelta di questo luogo per la fondazione della città.

(...) Riporta Giovanni Faccioli che nell'anno 1107 i mercanti (...) assumono, a nome di tutti i veronesi della città e del territorio, impegni con uno stato estero (Venezia), impegni, oltre che di ordine economico-commerciale, di ordine politico e militare; e l'atto stipulato reca i nomi di quaranta veronesi, seguiti dalle parole: «e molti altri». Nessuno dei quaranta uomini è accompagnato da qualifica alcuna o attributo, nè risulta che questi veronesi agiscano in nome di una qualsiasi autorità (1). Lo scontro tra la vecchia classe, che ha la propria base economica nella proprietà terriera e nei privilegi del diritto naturale, e la nascente borghesia mercantile si risolve con il predominio di quest'ultima (...).

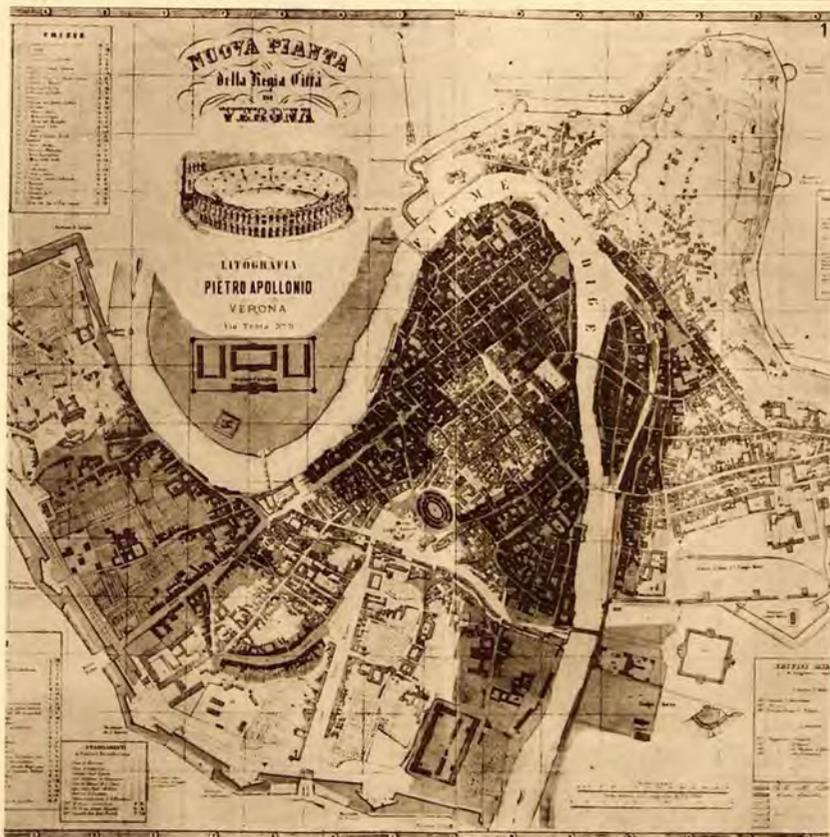
(...) La costituzione del Comune, datata al 1136, non nasce dalla volontà del ceto mercantile ma è voluta dai proprietari terrieri. Certo però che i mercanti già hanno in città propri attestamenti fisici: il sistema degli scali sull'Adige; la Fiera di S. Giustina al Campo Marzio e i mercati di S. Zeno e di S. Michele in Piazza Brà. (...) Avviene di fatto che il nuovo modello urbano (configu-

rantesi: nella *Domus mercatorum*, simbolo del nuovo potere contrapposto al vecchio, il Comune; in Piazza delle Erbe come mercato territoriale, facente sistema con gli altri mercati di cui si è già detto; negli ospizi e scali-merce, come luoghi di contrattazione e scambio a livello internazionale; nell'inglobamento dentro le mura dei vecchi borghi) si sovrappone al vecchio, fagocitandolo.

(...) Nel corso del XV secolo, adunque, si accentua la tendenza all'appoderamento di terre da parte dei nuovi ricchi; la proprietà terriera va sempre più accentrandosi in poche mani... Questi nuovi proprietari sono tutti votati al nobile ozio perché aspiranti — se ancora non lo hanno ottenuto — al lustro del blasone; ma questa gente, che si usa definire «nuova», cui non è ancora venuta meno la sensibilità per le esigenze dei tempi, molto spesso trasferisce nella agricoltura quel dinamismo che li ha fatti prosperare nelle intraprese commerciali (2). (...) A seguito di questa inversione di tendenza insediativa, residenziale e produttiva, la città subisce una vera trasformazione dei rapporti tra le sue funzioni e della loro distribuzione; non solo, ma sorgono nuove funzioni-istituzioni, legate ai mutamenti della base economica, come, ad esempio, l'Accademia di Agricoltura (1768), poi trasformata in Accademia di Agricoltura, Commercio ed Arti. (...) A rimarcare questo processo di separazione e di segregazione valgono i due esempi più illustri di questo periodo: la costruzione delle Nuove Dogane (1744-1753) di Alessandro Pompei e la Fiera di S. Giustina in Campo Marzio (1782), detta anche Fiera di Muro.

(...) Uno dei nodi decisivi per il futuro del contesto veronese è sicuramente da considerarsi il rapporto tra industria e agricoltura. (...) La concen-

Verona: 1. Pianta della città, c.1865. 2. F. Bibiena, Progetto per la Fiera di muro, 1718. 3. Il mercato di Piazza delle Erbe, in una stampa del XVII sec. 4. A. A. Pompei, Progetto della Dogana, 1744-1753. 5. Balestruzzi, Bolla, Gonella, Poletto, Progetto della nuova fiera (tesi di laurea all'UIAV).



(9) Cfr. P.M. Sweezy, M. Dobb, H.K. Takahashi, R. Hilton, C. Hill, *The Transition from Feudalism to Capitalism*, An Arena Publication, n. 4, s.d. e G. Proacci, *Dal Feudalismo al Capitalismo: una discussione storica*, in *Società*, a. XI, n. 1, febbraio 1955, ora G. Bolaffi (a cura di), *La transizione dal feudalesimo al capitalismo*, Savelli, Roma 1973.

(10) Cfr. G. Procacci, *op. cit.*

trazione in Verona delle industrie alimentari trova un riscontro nello stato dell'agricoltura. A differenza delle altre provincie, la fuga dalla campagna rimane più contenuta in valore percentuale e, sul totale del reddito provinciale, l'agricoltura contribuisce nella misura del 28% al 1969. (...) Il ruolo assunto dalla Città come centro di contrattazione e di distribuzione e trasformazione dei prodotti agricoli, nei riguardi della campagna, luogo di pura produzione separata dai processi successivi, propone il problema di un nuovo rapporto tra industria e agricoltura, che ponga reali alternative all'attuale *leadership* della prima sulla seconda e del capitale commerciale su entrambe. (...) Le indicazioni più specifiche, poggianti sull'agricoltura e sul consolidamento dell'industria di trasformazione dei prodotti agricoli, sono da riferire al salto di qualità che mercato e produzione devono compiere, accompagnati in ciò anche da facilitazioni di carattere tecnologico. Ad esempio: una *borsa merci* per una contrattazione contemporanea su più mercati; un *centro di informazione* per tutti i produttori agricoli per tutte le operazioni, ecc.

**Allievi D. Aschero, A. Cappato, 14 gennaio 1971**

(...) Si è pensato di fare riferimento, nella progettazione, ad una ipotesi che vede, da una parte, nell'industria alimentare di Stato un elemento, con altri (borsamerce, fiera, nuove forme cooperative), in grado di incrinare l'attuale assetto dei rapporti fra la produzione e il mercato; dall'altra, nel sistema dell'istruzione (nel suo complesso) quel fatto in grado di qualificare i nuovi livelli che i rapporti fra produzione e mercato, fra azienda capitalistica, piccola azienda contadina, bracciantato, fra città e campagna tendessero a raggiungere. (...) Le scelte fisiche rappresentano il tentativo di superare la separa-

zione delle varie parti della città e della città dalla campagna, nonché fra i vari momenti delle attività (di lavoro, di residenza, di vita associata); attraverso cioè un'accessibilità che non fa riferimento solo ai trasporti o al sistema viabilistico, ma ad un nuovo comportamento. Anche il concetto di Fiera viene ad assumere un significato differente da quello di luogo destinato alla promozione e all'intermediazione commerciale. In questo senso è significativa la descrizione fatta da Pierre George di una Esposizione agricola permanente inaugurata nel 1954 a nord di Mosca, a ovest della strada di Jaroslavl ed estesa 207 ettari: (...) *L'intenzione dei creatori di questa esposizione permanente è quella di facilitare la conoscenza, da parte degli agricoltori delle diverse regioni dell'Unione, di ciò che viene realizzato nelle altre regioni, e di renderli coscienti della loro partecipazione a una grande opera agricola collettiva (...). Essa è anche un centro di iniziazione ai metodi più progressivi di coltura, all'utilizzazione di materiale nuovo, alla selezione del bestiame ecc. Deve dunque ricevere un afflusso ininterrotto di visitatori e, a questo fine, (...) è stato costruito, in faccia alla porta centrale, un intero quartiere per ricevere, alloggiare, nutrire, distrarre e istruire i visitatori contadini* (3). La nuova città coincide dunque con la nuova fiera di cui fanno parte anche l'industria alimentare, i laboratori di ricerca, la residenza e le attività di vita associata, il sistema dell'istruzione.

**A. Christofellis, 15 gennaio 1971**

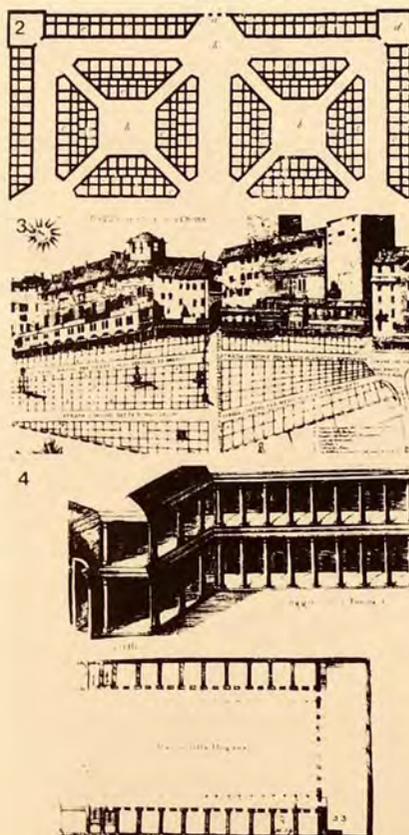
(...) Per Verona, l'ipotesi è di contrapporre alla città un insediamento compatto, omogeneo ed unico. (...) Si tratta, poi, di un intervento rappresentativo della presenza della campagna nella città, dell'attestarsi, in altre parole, dell'agricoltura e della nuova gestione nel contesto urbano. Un intervento nitido per il suo ruolo e nel suo di-

segno. (...) Il momento applicativo, per esempio, del Dipartimento di agricoltura potrebbe legarsi a quello della produzione, lasciando invece che i luoghi dell'attività didattica vera e propria (laboratori con dotazioni strumentali) si concentrino in un punto unico dell'insediamento, formando un nodo riconoscibile all'interno del connettivo, suscettibile anche di usi molteplici da parte della comunità (grandi riunioni, convegni, teatro, eccetera). La Fiera, infine, potrebbe articolarsi in tre momenti differenziati ed associarsi a diversi momenti dell'insediamento. Un momento, per esempio, legato alla produzione, incorporato eventualmente nell'industria di trasformazione dei prodotti alimentari; un altro, quello promozionale, legato invece alla Borsa merci ed allo stoccaggio, nelle vicinanze della Stazione ferroviaria, con esposizione permanente di macchinari e dispositivi nuovi per l'agricoltura; un terzo momento, quello espositivo-periodico potremmo, infine, pensarlo diluito nel connettivo della residenza (come struttura leggera e smontabile, disposta, per esempio, lungo i fronti degli alloggi) o, comunque, non concluso in un luogo fisico predisposto, ma teso a recuperare, volta a volta e secondo la necessità, diversi punti del connettivo. L'ipotesi dell'intervento a sud di Verona si pone, quindi, nei termini di *nuova città*, di accentuata autonomia nel suo disegno rispetto alla città vecchia.

- (1) In G. Faccioli, *Verona e la navigazione atesina*, Lesina, Verona 1956, pagg. 13-14.
- (2) In Faccioli, *op. cit.*, pagg. 74-76.
- (3) In P. George, *Geografia economica dell'Unione Sovietica*, Einaudi, Torino 1960, pag. 247.

relatore G. Canella, assistente A. Acuto), 1970: *planivolumetria generale dell'intervento*. 6. Aschero, Cappato, Oddone, *Progetto della nuova fiera (tesi di laurea alla Fac. Arch. Politecn. Milano, relatore G. Canella, assistenti E. Li Calzi, A. Christofellis)*, 1970: *planivolumetria generale dell'in-*

*tervento*. Allievi Fac. Arch. Politecn. Milano, *Progetto della nuova fiera (corso di Elementi di composizione, prof. G. Canella, assistenti E. Li Calzi, A. Christofellis)*, 1970: 7. P. Bonaretti; 8. A. Monti.



compie in due maniere. Il produttore diventa commerciante e capitalista, si oppone all'economia agricola naturale ed al lavoro manuale stretto in corporazioni della industria medioevale urbana. Questo è il cammino effettivamente rivoluzionario. Oppure il commerciante si impadronisce direttamente della produzione. Questo ultimo procedimento, sebbene storicamente rappresenti una fase di transizione — si prenda l'esempio del clothier inglese del XVIII secolo che pone sotto il suo controllo i tessitori, i quali tuttavia sono indipendenti, vende ad essi la lana e compera da essi il panno — non porta in sé e per sé alla rivoluzione dell'antico modo di produzione, che esso invece conserva e salvaguarda come sua condizione (11). E Procacci, traendo le conclusioni, aggiunge che mentre dunque nel primo caso il rapporto si stabilisce tra imprenditore e lavoratore «libero», nel secondo caso di fronte al mercante-capitalista sta sovente un produttore non ancora separato dai propri strumenti di produzione. Nel primo caso il produttore-capitalista, producendo per il mercato ed avendo interesse all'allargamento dello stesso ed all'abbassamento del costo di produzione si svincola dalla sudditanza nei confronti del capitale commerciale ed anzi tende a subordinare questo al capitale industriale. Nel secondo caso il mercante-capitalista produce nei limiti del suo rendiconto commerciale, subordina cioè la propria attività produttiva al proprio interesse di mercante, e il capitale commerciale continua dunque ad essere predominante nei confronti di quello industriale. Nel primo caso il profitto del capitalista è già profitto realizzato capitalisticamente sul pluslavoro dei lavoratori «liberi», nel secondo caso è per buona parte ancora quel particolare tipo di profitto che è il «profitto di alienazione» (Marx), tipico del capitale commerciale nella società feudale e consistente nella differenza, determinata da particolari condizioni di mercato, tra prezzo di vendita e prezzo di acquisto. Nel primo caso perciò il capitalista ha tutto l'interesse a che le varie barriere e privilegi corporativi della società feudale siano tolti di mezzo ed il mercato sia esteso ed allargato, nel secondo caso il commerciante capitalista ha invece interesse al mantenimento dello statuto sociale sul quale è basato il suo profitto di alienazione (12).

Possiamo acquisire, così, alcuni concetti fondamentali legati al passaggio dal Feudalismo alle prime forme di Capitalismo ed i risvolti che questo processo imprime al passaggio dal borgo alla città: 1. l'insediamento della classe media borghese come inserimento prima marginale e poi aggiunto al borgo medioevale chiuso; 2. l'assimilazione del mercato-fiera di alcuni centri alla funzione di «porto di terra», con i relati-

(segue a pag. 50)

#### G. Di Maio, G. Fiorese, 21 luglio 1970

(...) Molta parte della storia di Vicenza matura entro il quadro della Repubblica Veneta, in una condizione di città dell'entroterra di Venezia che è totalmente subordinata, dal punto di vista proprio del mercato, a Venezia stessa. Tant'è che, per esempio, la decadenza dell'arte della lana, che in periodo medioevale era stata caratteristica di Vicenza — fra l'altro con forme di protezionismo sostenute dalla politica di Venezia — avviene nel momento stesso in cui gli scambi di Venezia con l'Oriente entrano in crisi. Ne risulta confermato il ruolo più prettamente produttivo, agricolo e artigianale-manifatturiero di Vicenza (...).

#### G. Di Maio, G. Fiorese, 20 gennaio 1971

(...) Ci è sembrato significativo quel periodo storico che, a partire dalla metà del Cinquecento, vede un'alterazione fondamentale nel modo di insediarsi, nel rapporto fra città e territorio; una inversione di tendenza insediativa con lo spostamento di vasta parte della popolazione dalla città alla campagna. (...) Nei Quattro Libri dell'Architettura, Palladio scrive che nell'eleggere il sito per la fabbrica di Villa tutte quelle considerazioni si deono avere, che si hanno nell'eleggere il sito per le Città: conciosia che la Città non sia altro che una certa casa grande, e per lo contrario la casa una città piccola. Questa proposizione, della fabbrica di Villa come città piccola, ci sembra interessante come risposta data con l'architettura al processo in atto assunto come diverso modo di insediarsi e non in un modo puramente negativo, come semplice decadenza della vita cittadina.

(...) Molto importante per il Vicentino è il periodo di prima industrializzazione del territorio, durante il quale sorgono e si consolidano due

grandi industrie tessili: per prima la Rossi a Schio, (nel 1865 la più grande azienda industriale in Italia), in seguito la Marzotto a Valdagno. Particolarmente importante per le conseguenze, determinate da queste industrie, nell'infrastrutturazione del territorio, nel rapporto fra città e campagna, nei diversi rapporti fra questi due centri e il capoluogo e nelle trasformazioni di Schio e Valdagno, tendenti quasi ad assumere caratteristiche di fondazione di nuove città. (...) Le nuove città costruite dai Rossi e dai Marzotto sono caratterizzate da una logica che è della fabbrica e della produzione industriale, come il comportamento in esse sotteso è riferito al funzionamento della produzione e al vantaggio della classe borghese industriale (...) la preoccupazione fondamentale del Rossi era di mantenere inalterato il flusso globale dell'offerta di manodopera, e perciò di far dipendere dagli opifici la vita della comunità contadina in tutte le sue esigenze, assumendosi la fornitura dei servizi pubblici d'interesse generale, presentando l'industria come una istituzione della stessa società rurale, facendone insomma la civitas, la sintesi organizzata e funzionale, la forma più alta di realizzazione della vita collettiva del contado(1).

#### Allievo G.F. Martelli, 14 gennaio 1971

(...) Il sistema urbano vicentino, come strumento di produzione e di integrazione tra economia agricola e industriale, all'interno della vocazione produttiva che lo caratterizza rispetto all'Asta Milano-Venezia, evolve in un sistema basato sulla produzione industriale e sul mercato, nel rapporto tra Vicenza e i centri consolidati della fascia pedemontana. Questo rapporto è già evidente nel periodo delle prime attività produttive e mercantili medioevali. (...) La fase della grande industria tessile ottocentesca dei Rossi e dei Marzotto ripropone puntualmente quel quadro di



(11) K. Marx, *Il Capitale. Critica dell'economia politica*, vol. III, 1, 1894, Rinascente, Roma 1954, pagg. 400-401.

(12) G. Procacci, *op. cit.*, pagg. 134-135.

rapporti, al quale la rete delle ferrovie e delle strade conferisce un assetto che è sostanzialmente quello attuale. Vicenza media i legami propri dell'Asta Milano-Venezia con la direttrice degli insediamenti pedomontani, che si prolunga ad Est anche al di fuori della Provincia. Il consolidamento dei centri attorno ai quali storicamente si organizza la struttura produttiva del tessile e della piccola e media industria porta avanti il distacco progressivo della classe operaia dai bacini di origine, cioè dalla campagna (che contribuisce al reddito provinciale in misura sempre minore), e quindi anche la definitiva divisione tra economia agricola e industriale.

**G. Di Maio, G. Fiorese, 20 gennaio 1971**

(...) Per quanto riguarda la struttura produttiva, il Vicentino ha già visto lo sviluppo di un tessuto di piccole e medie industrie — con una produzione estesa su di un ampio ventaglio di settori — cui si deve attribuire la relativa tenuta del livello dell'incremento del reddito della Provincia, rispetto a quello regionale e nazionale, nell'ultimo decennio, nonostante la crisi attraversata dal settore tessile, il settore chiave tradizionale dell'occupazione industriale nella Provincia. Esso da molto tempo ha infatti perduto il ruolo motore avuto nelle prime fasi del processo di industrializzazione e neppure riesce più ad assicurare il mantenimento dei livelli di occupazione precedentemente raggiunti. (...) La ristrutturazione del settore tessile andrebbe collocata entro una prospettiva di economia di recupero, volta all'integrazione dei redditi prodotti attraverso, per esempio, l'utilizzazione del lavoro femminile a tempo parziale.

(...) Il sistema di trasporti ipotizzato prospetta il diradamento dei punti di insediamento e la concentrazione insediativa nei punti del territorio in

cui andrebbero fissate le fermate delle metropolitane. (...) La caratteristica fondamentale, dunque, del supporto ecologico che propone la futura organizzazione del territorio è lo sviluppo di una tendenza all'insediamento nei poli storici fondamentali dell'urbanizzazione vicentina, connessi entro un nuovo sistema di trasporti fino a funzionare ciascuno come parte di un'unica nuova città che — connessa in quei diversi poli al territorio — sia in grado di recuperare a sé le potenzialità dei diversi contesti che già a quei poli fanno capo.

**Allievo G.F. Martelli, 14 gennaio 1971**

(...) L'ipotesi progettuale per il Contesto vicentino è ripartita sui sei centri riconfermati dall'analisi storica e macroubanistica. (...) Il riferimento alla urbanizzazione romana come occupazione del territorio attraverso una maglia funzionalmente complessa e strettamente interrelata si collega al concetto di *porto di terra*, non a livello puramente suggestivo, ma come capacità dell'insediamento di istituire un rapporto stretto e qualificante con la rete di trasporto e con gli scambi.

(...) L'organizzazione del progetto per Vicenza su tre assi principali (della produzione, della istruzione e delle funzioni associative e di scambio) ripropone i nessi fondamentali tra le esigenze strutturali di conseguimento di nuovi livelli tecnologici e di un mercato di massa per la nuova imprenditoria veneta ed il ruolo da noi assegnato al Sistema dell'istruzione e della mobilità: quello di creare i presupposti per la formazione di un diverso concetto di fiera, che sia di forza lavoro viva e contrapposta a quella di merci, cioè di lavoro morto; di un nuovo *comportamento* reso possibile da una massima *mobilità* e accessibilità alle opportunità urbane come condizione di un vivere in città.

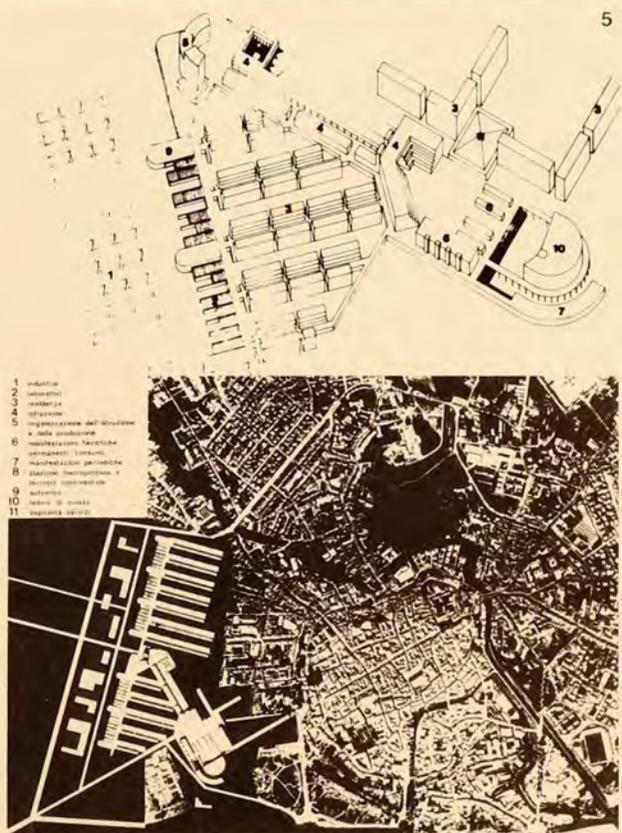
**G. Di Maio, G. Fiorese, 20 gennaio 1971**

(...) I centri: all'interno del sistema urbano, Vicenza ospiterebbe quelle funzioni a scala omogenea al sistema delle città padane riferibili al suo ruolo di *testa di ponte* sull'Asta del sistema urbano formato da Valdagno, Montebelluna, Schio, Thiene, Bassano; queste funzioni sarebbero, ad esempio, i dipartimenti universitari di massa, le esposizioni permanenti e periodiche della produzione, i magazzini di deposito delle materie prime e dei prodotti finiti. (...) In altre parole, quello che si nega è la sostituzione del ruolo produttivo, che anche attualmente caratterizza Vicenza, con un ruolo di città di servizio in quel sistema. L'ipotesi di progettazione, allora, cercherebbe d'investire la Vicenza attuale globalmente, con un insediamento unico ma articolato: insediamento che connetterebbe, al suo interno, la periferia sud-ovest, il centro storico, i borghi a nord-est (...) e che troverebbe nel centro storico il punto di massima resistenza. Per Schio e Valdagno assumerebbe maggiore importanza la contrapposizione diretta tra residenza e industria; in particolare nell'ipotesi, di cui già si è accennato, che sia l'industria tessile a produrre quel reddito integrativo, finora prodotto dall'agricoltura e che storicamente ha contribuito a confermare la residenza sparsa nelle campagne. (...) Per Bassano, infine, risulta particolarmente importante la posizione geografica, che la pone allo sbocco della Valsugana, nell'incontro fra aree a diversa economia. (...) L'ipotesi di progettazione si baserebbe, allora, sulla definizione, all'interno del nuovo insediamento, di uno spazio centrale, sorta di terra di nessuno suscettibile di diversi usi, primo fra tutti l'uso espositivo, e sulla cornice che lo delimiterebbe rispetto all'intorno (...).

(1) S. Lanaro, *Nazionalismo e ideologia del blocco corporativo protezionista in Italia*, in *Ideologie* n. 2, 1967.

Vicenza: 1. Crivellari e Bernatti, *Pianta della città*, 1821. 2. M.S. Giampiccoli, *Veduta di Bassano*, c. 1798. 3. Veduta di Schio col Lanificio Rossi, 1864. 4. Veduta di Valdagno col Lanificio Marzotto, 1936; sullo sfondo le case operaie e parte delle opere assistenziali. 5. G.F. Martelli, *Progetto del-*

*la nuova fiera (tesi di laurea alla Facoltà di architettura del Politecnico di Milano, relatore G. Canella, assistenti G. Di Maio, G. Fiorese), 1970: assonometria schematica dell'intervento all'esterno delle mura scaligere; planivolumetria sulla foto aerea della città.*



- 1 industria
- 2 università
- 3 residenza
- 4 infrastruttura
- 5 organizzazione dell'istruzione e della produzione
- 6 indagine storica, urbanistica, ambientale
- 7 manifestazione per il centro
- 8 piano di insediamento e servizi urbanistici
- 9 sistema
- 10 rete di servizi
- 11 mobilità servizi

vi fenomeni di fusione e di ristrutturazione delle attività; 3. la connessione del sistema delle fiere ai grandi itinerari continentali ed intercontinentali; 4. il ruolo rivoluzionario sostenuto dalla figura del *produttore capitalista (capitale industriale)* nei confronti di quella del *mercante capitalista (capitale commerciale)*.

Per quanto riguarda i primi due punti, non sono poche le eccezioni portate. Per esempio, dallo stesso Pirenne quando afferma che solo in Italia e nel Sud della Francia i nobili mantennero la loro residenza in città: *Questo fatto è da attribuirsi certamente alla conservazione, in questi paesi, delle tradizioni e in qualche misura della organizzazione municipale dell'Impero romano. Le città d'Italia e di Provenza erano state legate troppo intimamente ai territori di cui erano i centri amministrativi, per non aver conservato con essi, nel momento della decadenza economica dell'VIII e del IX secolo, rapporti più stretti che in qualsiasi altro luogo. La nobiltà, i cui feudi erano sparsi nella campagna, non vi assunse quel carattere rurale che è proprio della nobiltà francese, tedesca o inglese. Essa si stabilì nelle città dove visse dei redditi delle sue terre, fin dall'Alto Medioevo, e qui costruì quelle torri che ancora oggi danno un aspetto così pittoresco a molte antiche città della Toscana, senza spogliarsi dell'impronta urbana che aveva caratterizzato così nettamente la società antica. Il contrasto tra la nobiltà e la borghesia in Italia è meno evidente che nel resto d'Europa. All'epoca della rinascita commerciale si vedono gli stessi nobili interessarsi agli affari dei mercanti ed investire una parte delle loro rendite. Sta in questo, forse, la differenza più profonda tra lo sviluppo delle città italiane e quello delle città del Nord* (13).

Eccezioni anche di recente riprese, per esempio, dallo storico Eugenio Dupré Theseider, che nel 1958 ha svolto alcune considerazioni assai pertinenti al proposito: *Secondo la teoria del dualismo topografico, che risale alla geniale ipotesi di Henri Pirenne, la città nuova sarebbe il risultato della fusione di almeno due «nuclei preurbani», ben distinti e diversi centri di insediamento: l'uno più antico e che di solito è recinto di mura, l'altro o gli altri, di età più recente e sorti accanto al primo ma separatamente da esso. (...) In Italia senza dubbio predomina il nucleo antico, la città, la quale coordina e subordina ai propri interessi l'attività — in genere vivace — del borgo, e a un certo momento lo fa scomparire, inglobandolo mediante l'ampliamento della mura, cioè in seguito al proprio crescere, allo stesso modo come «fagocita» le località minori nelle sue vicinanze. Quanto ai paesi fuori d'Italia, la situazione appare piuttosto diversa, anzi per certi aspetti opposta. Con molto interesse lo storico italiano constata l'eccezionale importanza che là viene attribuita*

(segue a pag. 52)

#### G. Perotta, 20 gennaio 1971

(...) La trasformazione fondamentale operata da Roma nella struttura dell'insediamento veneto consiste nel sostituire all'egemonia di Padova veneta, un sistema policentrico con l'attribuzione alle più importanti capitali — Verona, Padova, Aquileia — di ruoli specifici tendenti ad esprimere al massimo livello le risorse di un contesto pianificato dalle grandi infrastrutture territoriali e dalla graduale colonizzazione agricola... Padova, disobbliata dalle grandi infrastrutture militari, (la Postumia e la Popilia evitano di passarvi direttamente) diventa il punto di raccordo delle comunicazioni interne avviandosi a consolidare una situazione di scambi mercantili che ne farà la città-chiave del sistema economico veneto.

(...) A Padova il dualismo poleogenetico è da riconoscere nella opposizione di un nucleo urbano centrale, corrispondente grosso modo al nucleo castrense romano (Isola), a una corona di insediamenti esterni, legati al borgo murato dai residui della struttura viaria romana... In prossimità delle comunità religiose dislocate agli accessi delle più importanti vie di traffico, vanno formandosi una serie di attività legate alla sosta obbligatoria fuori dal recinto urbano, che provocano la nascita di luoghi di stazionamento e di controllo (*ospizi, locande, magazzini, stallaggi*)... Basti l'esempio della formazione del borgo S. Croce lungo la direttrice sud per Bologna, che recupera il tracciato della via del Molo già sede delle consolidate attività mercantili in Epoca romana; né manca qui il mercato, che periodicamente si svolge nel Prato della Valle antistante il convento di S. Giustina (...).

(...) Lo sviluppo, alla fine del Quattordicesimo secolo, dell'industria della lana organizzata in forma capitalistica segna la prevalenza delle *spinte interne* su quelle *esterne* nel processo di formazione della città; inglobati i borghi dalle

Mura carraresi, il nuovo potere della borghesia industriale si esprime nell'organizzazione della produzione all'interno della città (si pensi all'erezione della Garzeria, che centralizza le funzioni di coordinamento dell'arte della lana dislocate nei borghi e sul territorio...).

#### G. Perotta, 21 luglio 1970

(...) Dal punto di vista del rapporto tra la città ed il suo contesto l'elemento strutturale è nel '700 l'agricoltura... Il movimento di rivalutazione della campagna si traduce nel trasferimento di quote consistenti di popolazione dalla città ai distretti rurali del Padovano che in due secoli raddoppiano la propria consistenza... Dal punto di vista del rapporto fiera-città, il Prato della Valle costituisce la struttura primaria del commercio urbano rinnovato dal Memmo e articolato in un sistema di magazzini all'ingrosso per la ricezione, la sosta e lo sgravio dai dazi doganali delle merci che dalla Lombardia affluivano alla Dominante (...).

#### Allievi O. De Lotto, M. Grandi, 14 gennaio 1971

(...) Nell'Ottocento il caso di Padova è paradigmatico dei processi provocati nelle città di provincia dall'immissione, a partire da un contesto strutturalmente arretrato, nel processo di formazione di un mercato nazionale e mondiale: da un lato si ha la rottura di un equilibrio — arretrato — tra città e campagna, con il conseguente allontanamento dalla campagna delle attività manifatturiere — nel caso di Padova, si concentrano in una zona industriale urbana —; dall'altro lato Padova vede riconfermato il suo ruolo storico di *città di servizi*, come testa di ponte del capitale finanziario lombardo e straniero: di qui la formazione di una «zona direzionale» — l'asse stazione-centro storico — e la dotazione di servizi pubblici ai margini della zona urbanizzata, in un processo di particolareizzazione funzionale.



## G. Perotta, 20 gennaio 1971

(...) La direzionalità e il terziario padovani occupano circa il sessanta per cento della popolazione attiva del Comune. L'interpretazione di questa percentuale, tra le più elevate nelle città dell'Italia Settentrionale, è fondamentale poiché il processo di terziarizzazione in atto viene assunto come tendenza da incentivare incondizionatamente, secondo lo slogan di *Padova città di servizi*. Occorre quindi operare una distinzione tra le condizioni oggettive di crescita del settore terziario e le sue disfunzioni; da una parte l'intreccio di rapporti di scambio, di magazzino, di mercato che si coagulano nella città in virtù della sua posizione geografica... D'altra parte, sappiamo come l'attuale incremento del numero di addetti nel settore terziario a Padova vada di pari passo con la crisi di certi settori industriali (...).

(...) Il destino dell'industria urbana di Padova va inteso in quel salto tecnologico della piccola e media industria veneta che la porterebbe all'emancipazione dalla storica dipendenza dal capitale lombardo. Di questo assunto «oggettivo» della ricerca sono importanti le conseguenze: 1. non esistono ragioni funzionali che obblighino nei confronti del consolidamento di questo tipo di industria in un unico agglomerato; 2. l'industria ad elevata tecnologia, come industria non nociva, potrebbe convivere con le altre funzioni urbane e, quindi, penetrare in città.

(...) Da una prima analisi sulla ecologia della funzione fiera possono essere tratte alcune indicazioni di prospettiva: 1. il ruolo crescente della fiera come economia esterna dell'industria manifatturiera ad alta tecnologia è confermato dall'assunzione da parte degli enti fieristici di una serie di oneri direzionali (ricerche di mercato, centro affari) che disobbligano le piccole imprese locali; 2. i rapporti di integrazione istituiti

si tra le attività direzionali, espositive e di vita associata smentiscono la necessità di un accentramento esclusivo della funzione fiera, rendendo attendibile una sua distribuzione differenziata in relazione alle opportunità del Contesto cittadino, fondando cioè caso per caso rapporti originali di consolidamento e integrazione con le funzioni industria, università, direzionalità; 3. le stesse funzioni terziarie potrebbero essere sottratte a una concezione monolitica del Centro direzionale (...).

## G. Perotta, 21 luglio 1970

(...) Una definizione dell'Università veneta deve fare i conti con un giudizio sul ruolo del sistema dell'istruzione in relazione alle trasformazioni di struttura in atto nel Veneto e in particolare al salto di qualità che, da una parte l'agricoltura e dall'altra la piccola e media industria, dovranno compiere... Si tratta quindi di disaggregare l'Università non tanto secondo uno sviluppo policentrico, che assegni a ogni città veneta una equivalente proporzione di istruzione superiore, ma secondo un'articolazione che cogliendo da una parte le indicazioni più attendibili del contesto, dall'altra le sommarie definizioni del nuovo ordinamento, assegni al bipolo Padova-Venezia il grosso dei dipartimenti per i quali prevalgono le esigenze di concentrazione a livello urbano, decentrando quelle attività dipartimentali che meglio possono reperire sul territorio occasioni specifiche di sperimentazione. Secondo questo schema, si consoliderebbero in Padova il Dipartimento di ricerca e di massa di medicina, come scelta obbligata dalla tradizione storica che ha stratificato nella città le più importanti attrezzature didattiche e specialistiche regionali, il Dipartimento di scienze pure, facilmente adattabile alle tipologie universitarie attualmente esistenti nella città, e il Dipartimento dell'istruzione, che

troverebbe l'ubicazione baricentrica di Padova ottimale alla funzione di gestione di tutto il sistema dell'istruzione... Il Dipartimento tecnologico, di cui è intuibile il ruolo fondamentale nel salto di qualità dell'industria veneta, concentrerebbe la dotazione strumentale a Padova, recuperando per il dipartimento di massa opportunità significative quali quelle offerte dall'asta Schio-Bassano-Treviso, dalla concentrazione industriale gravitante su Mestre e Porto Levante, e, infine, dalle attività connesse alla Fiera di Padova, come coagulo di una serie di settori manifatturieri rappresentativi dell'intero contesto veneto.

## G. Perotta, 20 gennaio 1971

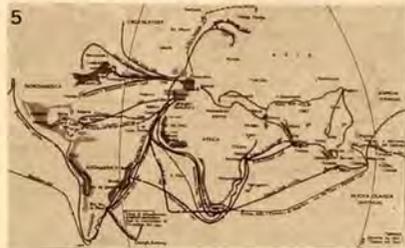
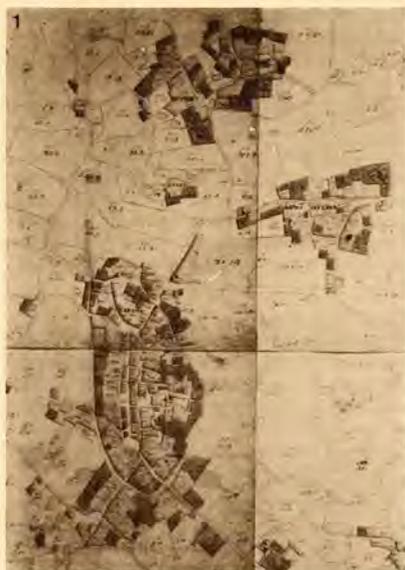
(...) Il problema della costruzione di una strategia alternativa all'attuale sviluppo di Padova diventa allora quello di opporre ad una crescita aziendalistica delle funzioni di vita associata e all'alienazione della città produttiva dalla città storica, la ricostituzione di una possibile unità urbana secondo una linea di crescita che coinvolga sia le occasioni presenti nel tessuto urbano, sia le nuove potenzialità di sviluppo. Tale linea di crescita può identificarsi con una *spezzata* che procedendo da nord a sud, tangente il Centro storico, ridestini parzialmente il Quartiere residenziale segregato dalla ferrovia (Arcella), disponga in modo alternativo delle aree attribuite allo sviluppo del Centro direzionale, recuperi in una nuova logica la concentrazione universitaria tra il Piovego e il Centro storico, crei tra le direttrici di uscita a sud-est della Città e il Portocanale, le condizioni di uno sviluppo integrato delle funzioni residenziali e produttive connettendole alla zona monumentale a sud del Centro storico (Prato della Valle).

Padova: 1. G. Valle, *Pianta della città, 1784*. 2. *Fra' Giovanni degli Eremitani, Palazzo della Ragione, inizio XIV sec.* (su edificio originario dell'inizio XIII sec.). 3. F. Bacin, *Settore sudorientale della città, 1767*. 4. G. Valle, *Settore sudorientale della città nella pianta del 1784*. 5. G. Valle, *Veduta*

*del Prato della Valle, 1784*. 6. O. De Lotto, M. Grandi, *Progetto della nuova fiera (tesi di laurea alla Facoltà di architettura del Politecnico di Milano, relatore G. Canella, assistente G. Perotta), 1970: planivolumetria dell'intervento sui sistemi dell'istruzione, direzionale, produttivo e di scambio.*



# NELLE CITTÀ PADANE DEL LOMBARDOVENETO



1. Varese: Catasto Teresiano, metà XVIII sec., illustrante due delle sei «castellanze» gravitanti sul borgo mercantile. 2. Parigi: Pianta dei Tre Personaggi, inizio XVI sec. 3. Besançon: veduta della Città nel XVI sec. 4. Ginevra: Veduta della Città all'inizio del XVII sec. 5. Le nuove rotte oceaniche successive alle grandi scoperte geografiche del XVI sec.

alla figura del mercante «di lungo corso», o come meglio voglia definirsi. È quasi superfluo, proprio in questo convegno, accennare all'altro aspetto della famosa teoria del Pirenne, per la quale il germe iniziale del processo poleogenetico sarebbe da individuare nella colonia mercantile, il portus o wik, luogo di sosta, deposito di merci e infine stanziamento di gruppi di quei mercanti. (...) La teoria del «dualismo topografico», anche se applicata con tutte le possibili sfumature e distinzioni, si fonda — per me — troppo sul duplice presupposto, e della totale mancanza di spirito d'iniziativa e quindi passività degli abitanti del nucleo antico, e della funzione quasi da deus ex machina che si attribuisce a gente venuta da fuori. Io penso ai mercanti italiani «di lungo corso», in quello stesso tempo, a quei di Venezia, Comacchio, Amalfi, Cremona, Pavia e di tanti altri luoghi: non li posso immaginare meno industriosi e meno «arriccicatori» (mi piace adoperare la bella parola marinara italiana) dei loro confratelli d'oltralpe. Ma i mercanti italiani sono autentica espressione delle loro città: da esse partono per i loro traffici, ad esse fanno ritorno con le loro ricchezze; essi pure avranno creati i loro portus, i loro luoghi di stanziamento e deposito, ma da questi non è partita alcuna attività poleogenetica. Certo, in Italia di città nuove non ne sorgono, perchè ve ne sono anche troppe di antiche, ma sta anche il fatto che i loro stessi abitanti praticano la mercatura e non hanno alcun bisogno che altri vengano quasi ad insegnargliene l'arte; essi hanno di per sé un siffatto potenziale di spirito cittadino che un insediamento, un borgo del tutto autonomo rispetto a loro non potrebbe vivere. (...) Concludendo, mi sembra che la tesi del Pirenne dia l'adito a qualche dubbio, almeno per quel che riguarda le città più antiche, le civitates episcopali. Può conservare invece un pieno valore per i centri urbani sorti dalla fusione tra un nucleo con scarsa popolazione, di condizione servile o comunque vincolata da stretti legami di dipendenza feudale, e una colonia mercantile sorta nei suoi pressi. Altrimenti non sapremmo davvero come spiegarci il sorgere di parecchie città, proprio dal nulla e senza un documentato momento di fondazione (14). La schematizzazione in cui risultano costretti i concetti enunciati dal nostro punto di vista non deve allarmare, per due ragioni. La prima riprende quanto già detto a proposito dello scrupolo filologico che, se ammissibile in sede di inventario storico (dove esso, particolarizzandosi nelle diverse situazioni e circostanze, tenderebbe, al limite, a fare di ogni caso una categoria), non lo è certo per i nostri interessi finalizzati a un giudizio d'insieme (dove esso, invece, finirebbe col mettere ogni fatto sullo stesso piano). La seconda si richiama alla propensione, ormai prevalente presso i più lungimiranti studiosi di questo periodo, che riduce assai l'eccezione, anche per le città italiane, alla teoria poleogenetica di Pirenne, se-

condo cui l'origine della città risulta dalla fusione di due nuclei preurbani distinti (quello murato e quello aggiunto). E queste acquisizioni — a mio parere — assumono maggior forza quando quel «dualismo» non venga accolto negli esclusivi termini topografici, ma in quelli sostanziali di struttura; leggendolo, così, nel concorso effettuale che al decollo della città porta la contrapposizione di due agenti di classe (feudale e borghese).

A chi volesse indugiare troppo a lungo sulla persistenza indiscriminata di una natura «italiana», «romana» delle città del Lombardoveneto, affatto particolare nel quadro europeo e fondata sulla resistenza opposta al nuovo da sopravvissute istituzioni giuridiche o da pregressi assetti fisico-topografici, sembra rispondere la considerazione dello storico Gian Piero Bognetti secondo cui la formula della continuità (come «sopravvivenza locale») è certamente comoda per la nostra pigrizia mentale; (...) E poichè abbiamo accennato al fenomeno generale (per l'Impero carolingio e nei regni nati da esso) della fortificazione delle città, va osservato che il problema del suburbio (e il problema di quella particolare giurisdizione o immunità suburbana che per esso fu elargita così spesso dai diplomi regi al vescovo) va probabilmente riconsiderato anche per l'Italia alla luce delle istituzioni germaniche che assicurano la pace del castello e del mercato, che pongono determinati luoghi sotto la protezione del re e che più tardi richiedono alle stesse popolazioni un concorso nuovo e inducono a nuove forme di organizzazione; (...) (15).

Ma sembra rispondere, anche, una cartina, contenuta nel volume *La nascita dell'Europa* di Roberto S. Lopez (16), raffigurante i principali sistemi di itinerari e di centri produttori, commerciali, creditizi, fieristici nel periodo compreso tra i secoli Undicesimo e Tredicesimo; sistemi che non possono aver differito di molto nell'intaccare i caratteri resistenti nel contesto di ogni singola città.

Dal punto di vista fisico, allora, si tratta di cogliere la deformata di quel dualismo di classe, che consuma la propria contrapposizione, volta a volta in modo differenziato, all'interno di un unico luogo (per addizione o per integrazione) o nella compresenza di due o più luoghi originalmente distinti.

Se a Bergamo (con il nucleo di città alta e i borghi di città bassa, tra i quali si trova la Fiera di S. Alessandro) come a Parigi (con La Ville, la Cité e la Rive gauche, ove è la Foire Saint-Germain) la partizione, per gli stessi fattori fisici, si presenta con fisionomia evidente, a Verona, per esempio, essa è da scoprire, magari, dall'induzione esercitata da un discreto di approdi, conquistati dalla navigazione sull'Adige, che rende più indistinta la contrapposizione tra la città nuova e quella preesistente.

Colta la partizione urbana nei rispettivi ruoli di struttura, anche la tipologia architettonica estende il proprio signifi-

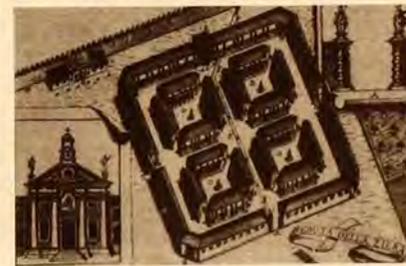
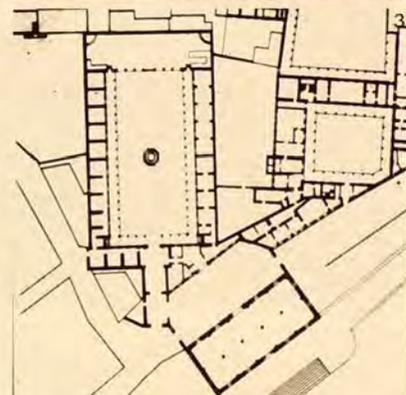
cato a caratteri a quei ruoli pertinenti. Tra le fiere più antiche del sistema padano è senz'altro quella nel Prato di S. Alessandro a Bergamo: *posteriore forse solo a quella di Saint-Denis, già attiva nel X secolo, costituiva un esempio di razionale incentivo per tutta l'economia del Bergamasco. Un grande prato era riquadrato a rettangolo e spartito a scacchiera da strade, chiamate tresande, lungo le quali sorgevano le baracche di legno (successivamente trasformate in muratura) con le botteghe e gli alloggiamenti provvisori dei mercanti e dei garzoni. Le merci trattate all'ingrosso andavano dalle drapperie di lana alle mercerie (che venivano da Milano), dalle spezie alle corde, dalle pellicce ai saponi, ecc.* (17).

Ancora, a Verona insieme al sistema delle fiere (articolato fin dall'Undicesimo secolo in quelle di S. Giustina al Campo Marzio e in quelle di S. Zeno e S. Michele in Piazza Brà) va colto quello degli ospizi e degli scali. *Caratteristica strutturale della organizzazione del traffico di quel tempo è l'hospitium. Gli ospizi sono alberghi, e albergatori, ma più comunemente hosterieri, sono chiamati i loro conduttori. Fino al secolo XIV esistono in Verona due tipi di ospizi: uno corrisponde, sostanzialmente, agli attuali alberghi; l'altro invece è, sì, un albergo, ma è soprattutto una pubblica istituzione subordinata alla Comunità dei mercanti. Questi ospizi, oltre che ospitare i mercanti forestieri, dispongono di opportuni fondaci per accogliere le mercanzie forestiere. Ogni ospizio ha un suo scalo-merci con propria giurisdizione, nel senso che accoglie e controlla, a tutti gli effetti, le merci che vi approdano: è dotato di bilancie, di misure e degli attrezzi e persone necessarie alla esecuzione di quel complesso di operazioni che si impongono in un istituto del genere. L'hosterius è un ufficiale della Domus (la Comunità dei mercanti) e il suo servizio è rigorosamente regolato dagli statuti della medesima (...)* (18).

Ma gli effetti di una siffatta ripartizione urbana non si limitano a influire sulle localizzazioni e sulle tipologie direttamente connesse ai traffici, ma incidono su altre funzioni-istituzioni fino al punto di generarne di nuove. Così il sociologo Lewis Mumford è indotto a

definire la scuola elementare prima manifestazione del Capitalismo nascente, dacché a questo si accompagnava la necessità di una burocrazia laica per disbrigare corrispondenza e contabilità (19); è così che Poète è indotto a stabilire una simmetria tra il quartiere commerciale, sorto sulla riva destra della Senna, di fronte all'isola della Cité parigina e il quartiere degli studi, sorto sulla riva sinistra, entrambi originati dall'insediamento di forestieri (20). Alla conflittualità interna alla comunità universitaria e a quella tra essa e la cittadinanza, che accompagnano quasi dovunque il sorgere dell'istituzione universitaria, non sono sicuramente estranei quegli attriti e quelle contraddizioni di un'economia di trapasso nei quali abbiamo visto le diverse corporazioni giocare parte diretta e preponderante (21). E il ruolo strumentale, che l'università e i forestieri in essa assolsero nell'espansione delle attività mercantili, trova conferma in una notazione del 1925 del sociologo americano Louis Wirth, dove si dice che *durante il Medioevo vero e proprio gli Ebrei ebbero una parte importante nella vita intellettuale europea: le università medievali non erano del tutto chiuse agli Ebrei, e dove mancava la loro influenza personale c'era l'influenza indiretta che essi esercitavano mediando tra la cultura d'Oriente e la barbarie, o meglio, l'incipiente civiltà d'Occidente* (22).

In uno scritto del 1936, lo storico dell'economia Gino Luzzatto svolge una considerazione assai interessante: *Uno dei risultati più sicuri delle indagini sulla storia economica del Settecento è la constatazione dell'interesse predominante che vi assumono i problemi dell'agricoltura: interesse che si manifesta in Italia in misura non minore che in Inghilterra ed in Francia, ma che nel nostro paese assume il carattere particolare di una reazione della campagna contro la città, o meglio di una maggiore giustizia nei rapporti fra gli interessi delle popolazioni urbane e delle classi rurali. Ma se, per ciò che riguarda la legislazione e la letteratura politica ed economica, non può mettersi in dubbio che questo spostamento di interesse sia un fenomeno tipicamente settecentesco, non è altrettanto sicuro che nella realtà della vita economica esso non abbia dei precedenti, che risalgono ad epoca molto più remota. È infatti cosa ben nota che in tutti i maggiori centri commerciali è assai frequente, almeno dopo il Duecento, la tendenza dei mercanti arricchiti di investire in terre una parte rilevante dei loro capitali. Ma resta sempre un'incognita, se questa creazione di una proprietà borghese rappresenti una semplice forma di investimento assicurativo, o porti invece con sé un interessamento della grande borghesia ai problemi della terra, un'estensione dei metodi borghesi, razionalisti, dal campo del commercio a quello dell'agricoltura. Quando poi, nell'età del Rinascimento, una parte sempre maggiore di quella ricca borghesia in-*



1. Localizzazione delle ville venete (rilievo del 1968).  
 2. Pianta della Città (G. Filosi), 1737;  
 3. A. Pompei, Dogane, 1744-1753: pianta e veduta della corte; 5. F. Bibiena, Progetto di ricostruzione della Fiera di S. Giustina, 1718.

(14) E. Duprè Theseider, *Problemi della città nell'Alto medioevo*, 1958, in AA.VV., *La città nell'Alto medioevo*, Centro italiano di studi dell'Alto medioevo, Spoleto 1959, pagg. 40-45.

(15) G.P. Bognetti, *Problemi di metodo e oggetti di studio nella storia delle città italiane dell'Alto medioevo*, 1958, in AA.VV., *La città nell'Alto medioevo*, cit., rispettiv. pagg. 84, 82 e 86.

(16) Cfr. R.S. Lopez, *La nascita dell'Europa. Secoli V-XIV*, 1962, Einaudi, Torino 1966, pag. 335.

(17) G. Canella, *Vecchie e nuove ipotesi per i Centri Direzionali*, in *Casabella-Continuità*, n. 275, maggio 1963; cfr. anche Roberto Papini, *Bergamo rinnovata*, Istit. Ital. d'Arti Grafiche, Bergamo 1929.

(18) G. Faccioli, *Verona e la navigazione atesina*, Lessinia, Verona 1956, pag. 44.

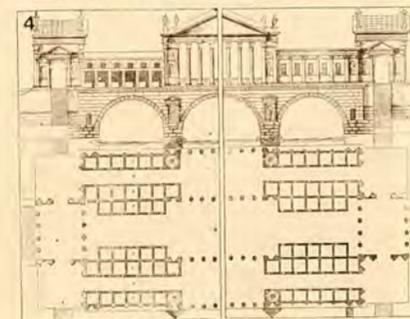
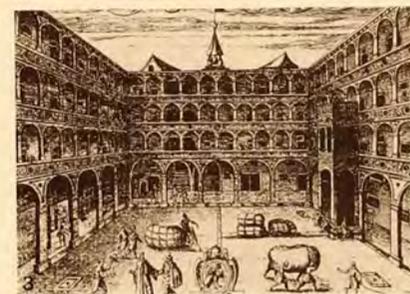
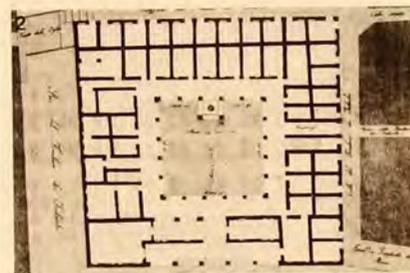
(19) Cfr. L. Mumford, *La città nella storia*, 1961, Comunità, Milano 1963, pag. 515.

(20) Cfr. M. Poète, *op. cit.*, pag. 49.

(21) Cfr. G. Canella, *Passé et avenir de l'anti-ville universitaire*, in *L'Architecture d'aujourd'hui*, n. 137, aprile-maggio 1968.

(22) L. Wirth, *Il ghetto*, 1928, Comunità, Milano 1968, pag. 73.

# NELLE CITTÀ PADANE DEL LOMBARDOVENETO



Venezia: 1. Fondaco dei Tedeschi, Ponte e Mercato di Rialto (rilievo del 1815); 2.3. Fra' Giovanni Giocondo o Girolamo Todesco, Fondaco dei Tedeschi, 1508: pianta e veduta della corte. 4. A. Palladio, Progetto per il Ponte di Rialto, 1556. 5. A. Da Ponte, Progetto per il Ponte di Rialto, 1587-1591.

comincia ad affollare la campagna in una rete di ville, nelle quali essa trascorre molti mesi dell'anno, non sappiamo se questo costume risponda soltanto ad un bisogno di riposo e di pompa od anche invece all'opportunità di vigilare e dirigere la gestione delle proprie terre. In altri termini, questa progressiva trasformazione dei grandi mercanti e industriali in proprietari rurali, considerata finora nel suo aspetto negativo, come manifestazione od anzi come causa principale della decadenza delle più specifiche attività cittadine, si accompagna ad un impiego di capitali, di iniziative, di criteri direttivi, all'introduzione di colture nuove e ad un miglioramento della tecnica agraria? Le nuove edizioni e il rimaneggiamento dei classici latini dell'agricoltura sono un fenomeno puramente letterario o rispondono invece ad una necessità pratica? Così pure non sappiamo se la tendenza dell'industria a trasferirsi nelle campagne, non solo nella forma dell'industria a domicilio, ma anche in quella di grandi e medi opifici, si cominci a manifestare soltanto nel Settecento, o risalga invece ad epoca anteriore; se in una parola, anche sotto questo aspetto, si possa arrivare alla conclusione che la decadenza dell'Italia dopo il principio del Cinquecento sia soprattutto una decadenza della vita cittadina e che ad essa si accompagni, almeno in alcune regioni, una più intensa attività della economia rurale (23).

Tale considerazione concorre a farci comprendere perché la forma dell'insediamento subisca una fondamentale alterazione in stretta relazione con le trasformazioni di struttura. I caratteri, ad esempio, di omogeneità e di promiscuità, dal punto di vista funzionale (residenza, magazzino, lavoro a domicilio), che ne avevano contraddistinto lo sviluppo da borgo o da aggregato di borghi o, comunque, da città feudale a città del Capitalismo nascente, subiscono quella sostanziale alterazione il cui aspetto più appariscente consiste nella settorializzazione, nella specializzazione di alcune attività, nella loro separazione all'interno del corpo urbano, corrispondente a particolari privilegi e a una nuova gerarchia delle funzioni e, quindi, dell'architettura; corrispondente a uno sviluppo qualitativo di una parte, di contro a uno sviluppo quantitativo dell'altra. Ciò, abbiamo visto, si è reso possibile per diversi e complessi fattori di natura economica, tra i quali quelli provocati dagli agenti esterni alla città e dai corrispondenti insediamenti, che sconvolgono, anche fisicamente, l'ultimo assetto urbano, provocando escrescenze e aggregazioni nuove.

Il caso della città di Venezia può soccorrere nel tentativo di spiegare questo fenomeno. Diversi autori sostengono, per esempio, che essa riuscì a trasformare in vantaggio il proprio svantaggio naturale (quello cioè di trovarsi suddivisa in tante porzioni di suolo, di isole, separate l'una dall'altra dall'acqua), costruendo un particolare siste-

ma di zonizzazione funzionale, in cui ogni unità si trovava equilibrata e, per così dire, autosufficiente, con la propria chiesa, il proprio campo, la propria scuola e, magari, il palazzo della corporazione; dacché la città era divisa in sei sestieri, in ognuno dei quali aveva sede una delle sei corporazioni urbane (24). Ora, noi sappiamo che Venezia accelerò fortemente le condizioni e gli effetti determinanti che l'economia mercantile svolgeva nella formazione di un nuovo assetto capitalistico, mettendo a frutto, tra l'altro, le proprie risorse geografiche naturalmente predisposte a un processo di separazione-razionalizzazione. D'altra parte, durante il Sedicesimo secolo, in corrispondenza alla conversione da «città-mercato» a «città-magazzino», constatiamo una fondamentale trasformazione economica della città e l'assunzione da parte di Venezia del nuovo ruolo di centro di produzione, secondo quel processo, già descritto da Luzzatto, comune a molte città italiane, che spinge anche il patriziato veneziano ad acquistare e a rimettere in funzione grandi possedimenti fondiari in terraferma; tanto che 257 furono le ville che vi sorsero nel Sedicesimo secolo: il quadruplo che nel secolo precedente.

Coerentemente a questi fenomeni assistiamo, dunque, al coagulo e alla sublimazione di alcune funzioni economiche e alla loro materializzazione in tipiche fabbriche edilizie che integrano a un ordine superiore dell'architettura quelle attività e quelle operazioni ormai assunte ad istituzioni, per così dire, astratte e, comunque, distaccate dal comportamento dell'insediamento minuto. Si tratta di quel processo di concentrazione anche spaziale che, con terminologia oggi corrente, potremmo riferire al concetto di Centro direzionale. È indubbio, per esempio, che, con la ricostruzione del Fondaco de' Tedeschi del 1508 attribuita a Fra' Giovanni Giocondo o a Girolamo Todesco e la costruzione del Ponte avvenuta tra il 1587 e il 1591 ad opera di Antonio da Ponte, Rialto altera radicalmente la propria dimensione.

Nota in proposito Luzzatto che *accanto allo sviluppo di tante e così varie industrie desta non minore meraviglia che Venezia in questi anni, che si possono considerare dei più difficili della sua vita politica, commerciale e finanziaria, abbia potuto dedicare somme fortissime non solo all'edilizia privata nella città e nelle campagne circostanti, con preferenze d'investimenti che possono almeno in parte considerarsi come una conseguenza appunto delle gravi difficoltà e dei maggiori rischi del commercio, ma anche in grandi e famose opere pubbliche. Per ricordarne soltanto alcune fra le più importanti, dopo che erano state distrutte nel 1514 da un disastroso incendio tutte le fabbriche di Rialto, si provvede immediatamente alla costruzione di nuovi e assai più grandi edifici: nel 1521 è già ultimato il Palazzo dei Dieci Savi alle decime, destinato ad accogliere gli uffici*

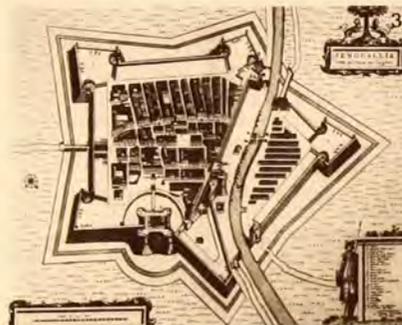
del massimo organo finanziario dello Stato; fra il 1525 e il 28 è compiuto quel gioiello d'arte che è il Palazzo dei Camerlenghi. Al di là del canale, ma sempre nell'ambito del mercato rialtino, distrutto nel 1505 da un altro incendio il vecchio Fondaco dei Tedeschi, si provvedeva immediatamente alla costruzione del nuovo, molto più grandioso, che era compiuto nel 1508 e di cui la facciata si era fatta affrescare dal Giorgione. Resasi necessaria la demolizione del ponte di Rialto in legno, si deliberava già nel 1524 la costruzione di un nuovo ponte in pietra, di cui però, per l'incertezza nella scelta dei vari progetti, l'attuazione ritarda di più di 60 anni (25).

Il ruolo dominante del palazzo o di un insieme di edifici pubblici sancisce la concentrazione delle mansioni decisionali nelle mani di una élite ristretta e della sua burocrazia, una nuova integrazione delle attività così gestite e una loro diversa configurazione nel corpo urbano; diversa, e certo più formalizzata, da quella distribuita in modo più aderente ai tessuti residenziali che aveva contraddistinto la precedente economia di iniziativa. Si tratta del diverso valore che in questo periodo la città del Capitalismo, consapevole del proprio potere e delle prerogative ad esso connesse, attribuisce alle sue parti e dell'emergenza che alcuni nodi assumono filtrando e discriminando certe funzioni. Accanto al sublimarsi dei centri amministrativi e rappresentativi, vengono consolidandosi quelli operativi, finanziari, allo scambio. Credito, licitazione, direzionalità, magazzino, fiera convergono in punti strategici della città abbandonando molti dei connotati e delle ubicazioni precedenti.

Risultano pertinenti, allora, le conclusioni di un saggio del 1953, nel cui titolo Gino Luzzatto si chiede: *Vi furono fiere a Venezia? Nel periodo del massimo sviluppo del commercio italiano, fra il XII e il XV secolo, ben poche sono le notizie che ci siano rimaste su mercati o su fiere che abbiano raggiunto una funzione ed una importanza internazionali (...)* Non sono mancate alcune città minori della valle padana, che hanno potuto approfittare della loro posizione per indurre le carovane di mercanti, in transito da varie direzioni, a farvi sosta per alcuni giorni e ad offrirvi in vendita una parte delle merci ch'essi trasportavano: così a Piacenza, al punto in cui la Via Francigena si staccava dal Po per avviarsi ad attraversare l'Appennino; così Bologna e soprattutto Ferrara, nel punto in cui le strade provenienti dalla Toscana, dalla Romagna, dalla Lombardia e dal Vene-

to si incontravano nelle immediate vicinanze del Po; così più tardi Bolzano, che per la sua ubicazione all'incrocio di due importanti valli alpine può assumere una importante funzione internazionale dopo la fine del Cinquecento, quando diminuisce e si fa più difficile l'affluenza dei tedeschi al mercato di Venezia, e quando per la via dell'Adige e di Ferrara, è possibile sottrarsi, almeno parzialmente, al monopolio veneziano. Ma fino a quell'epoca — e in larga parte anche dopo — Venezia può essere assunta come la città tipica, in cui mancano le condizioni che han creato la fortuna delle grandi fiere periodiche internazionali (...)

Centro di tutta l'attività di questi mercanti, loro luogo d'incontro coi mercanti veneziani era il mercato di Rialto, dove in piccolo spazio, nella Piazzetta di S. Giacomo, sotto i portici che l'attorniano da due lati e in qualche breve calle laterale, si davano convegno ogni mattina commercianti e sensali e si accentrava, si può dire, tutta la vita degli affari del grande commercio veneziano. Là infatti si trovavano i banchi de scripta, nei quali ogni mercante aveva il suo conto corrente, e dove con un semplice ordine verbale del compratore e con l'accettazione del venditore, anch'egli presente, si effettuavano i pagamenti, anche di somme assai grosse, con una semplice operazione di giro. Là si trovava l'ufficio della Camera degli Imprestiti, dove spesso grosse partite erano iscritte al nome di principi e altri ricchi stranieri, là, nella calletta che ancora oggi conserva il nome «della Scurtà» si aprivano gli uffici dove singoli privati e — più tardi — delle compagnie stipulavano i contratti di assicurazione marittima per le navi e le merci in partenza. Nelle immediate vicinanze del mercato si trovava il Fondaco dei Tedeschi, di cui le più antiche memorie risalgono alla fine del XII secolo, il Palazzo dei Camerlenghi, dove si conservava la cassa dello Stato, il Fondaco del frumento, e tutt'attorno si può dire che i magazzini, le volte, le camere di tutte le case fittissime in quello, che è il più antico e popolato rione di Venezia, fossero piene, in ogni periodo dell'anno, di stoffe e di altri manufatti o materie prime ricchissime, che attendevano il compratore o la riesportazione per via di mare. Nelle lettere commerciali, che si sono conservate in numero abbastanza rilevante, almeno dopo la metà del Trecento e di cui soltanto una piccola parte è stata finora studiata, si trovano listini quotidiani dei prezzi delle merci più ricercate nel mercato internazionale, soprattutto delle spezie, e spesso anche dei cambi e dei prestiti pubblici. Nel Quattrocento poi il mercante che voleva dare quelle notizie ai corrispondenti lontani non doveva più sottoporsi alla fatica di raccogliere e trascrivere quei prezzi, ma giorno per giorno trovava compilati, probabilmente in forma ufficiale, i listini dei prezzi e distribuiti in grande numero di copie agli interessati. Non si può dire per questo che il mercato di Rialto avesse assunto già in quel secolo le



(23) G. Luzzatto, *Per un programma di lavoro*, 1936, in *Per una storia economica d'Italia*, Laterza, Bari, 1967, pagg. 101-102.

(24) Cfr. L. Mumford, *op. cit.*, pag. 407.

(25) G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Centro Internazionale delle Arti e del Costume, Venezia, 1961, pag. 261.

(26) G. Luzzatto, *Vi furono fiere a Venezia?*, in AA.VV., *Recueils de la Société Jean Bodin: V. La foire*, La Librairie Encyclopédique, Bruxelles 1953, pagg. 267-268 e 277-278.

Padova: 1. A. Memmo e D. Cerato, Prato della Valle, 1776; 2. G. Jappelli, Progetto di Città universitaria al Prato della Valle, 1824-25. Senigallia: 3. Pianta della Città, XVII sec.; 4. G. Ercolani, Palazzi a portici sul Portocanale, XVIII sec.; 5. Piano regolatore del Porto, 1907; 6. Veduta della Città con il Foro annonario del XIX sec. e i Palazzi a portici del XVIII sec.

# NELLE CITTÀ PADANE DEL LOMBARDOVENETO

funzioni di una borsa, perchè ne mancano due delle caratteristiche fondamentali: quella della vendita all'incanto di merci che l'acquirente non potesse vedere e valutare, e quella, anche più essenziale, del contratto a termine; ma piuttosto, anche senza una particolare franchigia, quel mercato aveva tutti i caratteri della fiera internazionale, che invece di tenersi a periodi determinati, si teneva tutti i giorni dell'anno (26).

Un significativo confronto può essere istruito, sulla pianta di Verona incisa da Giuseppe Filosi nel 1737 e aggiornata nel 1752, tra l'ancora libero insediamento della Fabbrica dell'antica Fiera di S. Giustina in Campo Marzio, costruita in muratura nel 1782, che si trova in riva sinistra dell'Adige, e le Nuove Dogane, costruite da Alessandro Pompei tra il 1744 e il 1753, situate sulla riva opposta, già incastonate nel tessuto urbano.

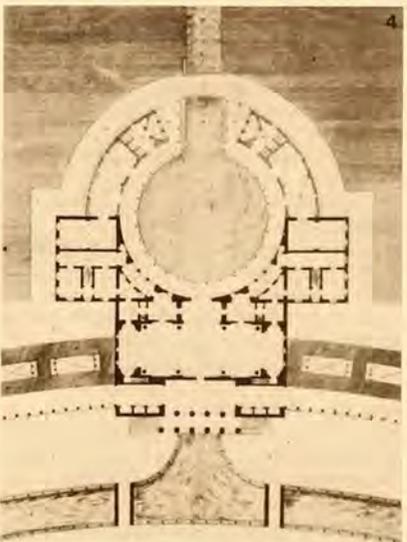
Per quanto riguarda la virtualità che il Prato della Valle avrebbe potuto avere nello sviluppo della città di Padova, Nino Galimberti, autore nel 1963 di una monografia su Giuseppe Jappelli, dice: *In mezzo al Prato la piazza delle Statue, così si chiamava il recinto dell'architetto Cerato, si discuteva dubbiosi se rendere stabile in forme monumentali l'ellisse dei magazzini ad uso di mercato generale, o piuttosto innalzare alberi d'alto fusto per trasformare in passeggio pubblico quello che prima era stato concepito come un centro attivo di attrazione urbanistica. E Giuseppe Jappelli parteggiò per la soluzione iniziale, strano per lui che amava il verde ed era un architetto di giardini, ma intuiva che la soluzione mercantile era necessaria per dare al Prato della Valle quella funzione centripeta che doveva farla il nuovo centro di Padova. (...) Nel 1824 l'imperiale regno Governo affidava a Giuseppe Jappelli l'incarico di un grandioso progetto: la Città Universitaria nell'area compresa tra la Basilica del Santo e la Basilica di S. Giustina con il prospetto sul Prato della Valle. La grandiosità dell'idea aveva fatto leva sul suo animo predisposto a concepire non la costruzione di un solo edificio, ma la sistemazione di un complesso unitario di palazzi, cortili, giardini che si inserisse nel delicatissimo terreno dominato da monumenti di risonanza mondiale. La dominante urbanistica dell'antichissimo Studio patavino era collegata in stretto connubio con la dominante religiosa delle Basiliche, con la dominante artistica delle opere d'arte in essa contenute, e con la dominante civile e commerciale del Prato della Valle. Quanto bastava per lo spostamento del centro cittadino. E lo spostamento sarebbe veramente ottenuto con tale concentrazione di funzioni, generando certamente il risanamento della bassa zona di Vanzo, bonificata solo un secolo dopo, e l'intensificazione delle zone immediatamente a sud delle*

*mura bastionate (27).*

Mi pare venga confermandosi, così, la conclusione alla quale pervenivo intuitivamente in uno studio del 1963 (28), dove, attraverso alcune citazioni poste in sequenza storica — *Progetto per un ponte di pietra di mia invenzione* di Andrea Palladio del 1556, Progetto per il Prato della Valle a Padova di Andrea Memmo e Domenico Cerato del 1776, Progetto per il Foro Bonaparte di Giovanni Antonio Antolini del 1801 nel Piano regolatore di Milano capitale del Regno d'Italia del 1807 —, cercavo di dimostrare come alla ideologia del Centro direzionale — più radicata nel passato di quanto riferisca la locuzione di recente coniazione — adassero contrapposti i rari momenti di una unitaria e concreta cultura, sia pure nell'area dell'architettura e della città della Borghesia, tendenti a rompere in termini di contraddizione quel regime di separazione, di suddivisione in parti, instaurato dallo sviluppo capitalistico e dalle sue istituzioni.

Tra questi, a mio parere, va annoverato anche lo sviluppo settecentesco di Senigallia, più direttamente connesso alla Fiera risalente al Quindicesimo secolo. La nuova prosperità alla quale pervenne nel Diciottesimo secolo la città, inserita nei traffici attraverso il Porto-canale, è testimoniata dal grande intervento di Benedetto XIV (Papa Lambertini). Questi, oltre a commettere all'architetto-prelato Giuseppe Ercolani la fronte a portici (sede della Fiera) in destra del Porto-canale, stabilì l'ampliamento della città in sinistra di esso. Le ottantaquattro arcate (che dovevano avere corrispondenti analoghi nella zona di fronte) si allineano parallelamente al corso del canale e ortogonalmente alla direttrice di espansione della Addizione lambertina, risultando concluse nel successivo impianto circolare del Foro annonario (Diciannovesimo secolo).

Quando all'intento del decoro urbano — perseguito rappresentativamente, volta a volta, nel recupero della cultura classica (Palladio), nell'acquisizione dell'innovazione illuministica (Memmo-Cerato), nell'affermazione dell'epopea borghese (Antolini - Piano napoleonico di Milano) — si unisce quello dell'infrastrutturazione della città, coerente alle decisive trasformazioni di struttura — che, relativamente alle epoche dei casi qui considerati, possiamo scorgere in un riassetto degli scambi —, si rinvengono i momenti più indicativi di una possibile alternativa «di piano» allo sviluppo «spontaneo» della città capitalistica; momenti nei quali il disegno urbano si fa più nitido, sorretto come si trova spesso da uno schema geometrico elementare — rispettivamente: modulare, ellittico e circolare — e nei quali la scelta dello schema non esprime — come potrebbe sembrare — il risolversi dell'intervento al suo interno, ma, al contrario, il coinvolgimento dell'intera città in una strategia di crescita interprete e coerente di una svolta nelle attività produttive.



Milano: 1. Albertolli, Cagnola, Canonica, Landriani, Zanoia, Piano regolatore di Milano capitale del Regno d'Italia, 1807, sulla Carta del geografo Pinchetti del 1801; 2.3.4. G. Antolini, Progetto di Foro Bonaparte, 1801; veduta generale dalla città; pianta generale; pianta della Dogana.

(27) N. Galimberti, *Giuseppe Jappelli*, STEDIV, Padova 1963, pagg. 41-42.

(28) Cfr. G. Canella, *Vecchie e nuove ipotesi per i Centri Direzionali*, cit.

6 marzo 1970\*

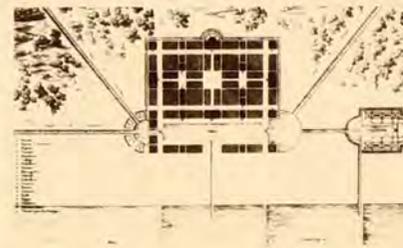
Il concetto di fiera assumerà nella nostra ricerca significati variabili e discontinui, così come variabili e discontinui risultano nei tempi e nei luoghi i termini e il carattere del rapporto tra luoghi delle attività dello scambio e assetto produttivo della città. Dal punto di vista conoscitivo, un'analisi storica complessa fondata su questa funzione eletta a parametro appare attendibile applicata al sistema delle città padane — come lo sarebbe a quello di altre aree europee — per il ruolo svolto qui progressivamente dal foro, dal mercato, dalla fiera, dall'esposizione campionaria, a partire dal decollo economico in Epoca medievale fino ai nostri giorni, attraverso strozzature, stasi ed espansioni delle attività produttive verificabili nella funzione di vero e proprio «porto di terra». (...) Dal punto di vista prospettivo, il concetto di «nuova fiera» già intende alludere a un insediamento complesso e determinante — del tipo di quello che storicamente inserì la nuova classe modificando decisamente regime e morfologia nel passaggio dal borgo alla città —, capace di trasformare la relazione individuale-collettivo. Esso si oppone alla segregazione funzionalistica dei gruppi sociali e delle attività (*zoning*) e alla presunta perequazione (*standard*) su essa fondata e propone, invece, nuovi rapporti tra le funzioni (residenza, produzione, istruzione, servizi, attività di vita associata), così da consolidarle e fonderle in un regime di nuova accessibilità e di circolarità, consentito da una moderna tecnologia, da una diversa ripartizione del dominio pubblico e privato, ma, soprattutto, dalla potenzialità di gestione rivendicata e di cui si renderebbero garanti le forze sociali espressione di classe (29). (...) In molte delle città padane la concentrazione delle attività terziarie nei cosiddetti *centri direzionali* e di quelle di scambio nei *supermarket*, negli *shopping center* e nelle *strade-emporio*, l'allestimento periodico di *fiere campionarie* di settore e di *luna-park*, l'istituzione «spontanea» di nuove facoltà e sedi universitarie, l'approntamento di zone periferiche o degradate per l'insediamento di nuovi inurbati, la facilitazione offerta alla mobilità su mezzi di trasporto privato, costituiscono, di fat-

to, gli elementi di uno sviluppo, che si attua secondo un processo di segregazione delle diverse attività, tipico dell'involutione tardocapitalistica nel privatismo e nella speculazione sui suoli. La logica selvaggia di questo sviluppo non è diversa — appare anzi coerente — da quella che, per esempio, ha visto progressiva eliminazione e sostituzione dei contesti urbani in cui sopravvivevano attività policentriche e promiscue (residenziali, artigianali, commerciali, ricettive) con nuovi centri burocratico-amministrativi: valgono per tutti gli esempi del Nuovo Centro di Bergamo in Città bassa (1907-1925) sull'area dell'antica Fiera e di Piazza della Vittoria a Brescia (1927-1932) ricavata nel tessuto storico. Tale processo, intensificatosi a dismisura in quest'Ultimo dopoguerra, ha teso a rendere sempre più esclusivo il centro urbano, a impoverire la periferia storica e gli insediamenti del concentrico, a segregare il nuovo insediamento in quartieri suburbani e satelliti decentrati di nuova fondazione. Al contrario, nella prospettiva di attuare una nuova armatura urbana di livello metropolitano, queste città dovranno accogliere soprattutto quelle attività e quei servizi che svolgano funzione strategica nel promuovere e assecondare le necessarie trasformazioni di struttura negli ambiti territoriali sui quali esse insistono e, nello stesso tempo, nuovi rapporti con la periferia e il concentrico. Nell'attribuire un ruolo specifico, non subalterno, a ciascuna di queste città, si individua anche la possibilità di organizzarsi coerentemente le nuove attività, attraverso complessi integrati che vengano a costituire la *nuova città*, l'elemento direttore e decisivo dello sviluppo urbano, in vista della massimizzazione dei benefici sociali.

3 luglio 1970\*\*

(...) Va spiegato che rispetto alle esperienze condotte in modo coordinato in taluni corsi degli anni passati (30), quella di quest'anno, per motivi di gestione interna alla Facoltà e agli stessi corsi, si è svolta in modo separato. Questa separazione e la suddivisione in nuclei all'interno del nostro corso, corrispondente alle città scelte come campo di applicazione, hanno messo ogni unità di lavoro nella condizione di dover supplire autarchicamente a tutta una serie di giudizi e di sintesi che in passato veniva recepita, talvolta anche un po' passivamente, dagli urbanisti. Così, insieme agli svantaggi e alle disfunzioni che questo stato di necessità ha provocato, appaiono pedagogicamente evolutive le contraddizioni che esso ha finito col mettere in luce.

\*\* Da *Rapporto tra prospezione strutturale e procedimento conoscitivo nella progettazione*, in *Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970*, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1970. (30) Si tratta dei contributi del professor L.S. D'Angiolini ai corsi di Elementi di composizione e di Composizione architettonica IV sui temi del sistema teatrale a Milano (1965-1966) e dell'Università in Calabria (1968-1969) tenuti da G. Canella alla Fac. Arch. Politecn. Milano (n.d.r.).



1. Eginardo (?), Pianta dell'Abbazia di San Gallo, c. 830. 2. Loreto: Piazza della Chiesa della Casa Santa, XVI sec. 3. Pianta della Missione Gesuitica «La Candelaria» in territorio Guarani, Paraguay (stampa del XVIII sec.). 4. Besançon nel XVII sec., dopo l'intervento di S. Vauban. 5. L. Bruyère, Progetto di una Città-porto, presso Comacchio, 1805, terminale della via d'acqua, passante per Milano, dall'Adriatico al Moncenisio.

\*Da *Presentazione del programma*, in *Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970*, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1970.

(29) B. Trentin, portando la voce della FIOM al XIII Congresso del PCI, avrebbe detto nel 1972: *L'incontro fra i consigli di fabbrica e i comitati di quartiere, la creazione di nuovi organismi che nel territorio realizzino l'unità fisica degli operai e dei braccianti, l'incontro con i contadini, il confronto con gli artigiani e i commercianti (nell'intervento si parlava anche degli studenti) attorno ad obiettivi comuni di riforma e di sviluppo economico, la costruzione di un rapporto permanente fra la rete dei consigli e delle altre forme di organizzazione democratica dei lavoratori e degli strati popolari con i rappresentanti delle assemblee elettive e con i partiti operai e con tutte le forze politiche cattoliche e laiche che sappiano fare una scelta di campo*. In *l'Unità*, 17 marzo 1972, ora in AA.VV., *XIII Congresso del Partito comunista italiano - Atti e risoluzioni*, Editori Riuniti, Roma 1972, pag. 362 (n.d.r.).

# NELLE CITTÀ PADANE DEL LOMBARDOVENETO

Quest'anno noi abbiamo lavorato sull'ipotesi della «nuova fiera» come elemento direttore di sviluppo di alcune città padane del Lombardoveneto. Il lavoro che è stato fatto su ciascuna di queste città, dovendo utilizzare le fonti bibliografiche disponibili, si è trovato costretto a fare i conti — oltre che con un materiale di base disomogeneo costituito da valutazioni e definizioni proprie a settori disciplinari specifici — con certi apporti abbastanza disparati, seppure solitamente reputati soddisfacenti (se non addirittura scientifici), dalla corrente cultura architettonica e urbanistica. Mi riferisco, per esempio, alla serie di connotazioni reperibili, anche per le città in questione, nei saggi di geografia urbana o negli inventari finalizzati alla catalogazione e alla rivitalizzazione dei centri storici o, ancora, all'elaborazione di modelli regionali, eccetera.

(...) Per parte nostra, nella particolare situazione in cui ci siamo trovati quest'anno, in carenza degli apporti di macroeconomica e macroubanistica, si è scelto di fondare per quanto possibile strutturalmente la nostra ricerca, cercando indicazioni, estese talvolta per analogia, dalla storia dei rispettivi contesti assunta in senso complesso (come risulta, per esempio, negli studi di storia economica), riservandoci per una fase successiva di sottoporre le nostre ipotesi a verifiche di coerenza alle quali lavora il corso di Urbanistica. A tale scopo l'architetto Antonio Acuto (che in questa Facoltà lavora in quel corso, mentre all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia collabora con me al corso di Composizione pure svolto sul tema della fiera) sta approntando un quadro di coerenza fra ipotesi macroeconomiche e macroubanistiche riferite al bacino padano. Per noi si è trattato, insomma, di una sorta di utilizzazione in avanti del passato dialettizzato su certe tendenze del presente.

Per esempio, forzando l'ipotesi della discontinuità paleogenetica rispetto a quella della continuità (sovente rivendicata per le città italiane), ci siamo soffermati sul passaggio da un'Economia di tipo feudale alle prime forme di Capitalismo, cercando di mettere in luce i caratteri fondamentali che questo processo imprime al borgo medievale all'insediarsi, con funzione di classe aggiuntiva, dei mercanti fuori dal borgo; insediamento che dà luogo, nell'unione della parte preesistente raccolta nelle mura con quella aggiunta ad esse esterna, alla vera e propria città del Capitalismo nascente. Nelle città padane e in quelle di Fiandra o della Champagne il mercato permanente e la fiera svolgono il ruolo di «porto di terra», innervati come si trovano su quei grandi itinerari commerciali, determinando, con una nuova configurazione insediativa, una funzionalità e un'economia di posizione condizionate a distanza.

Sempre in cerca di sezioni significative, ci siamo soffermati, ancora, su quel periodo, compreso tra il Sedicesi-

mo e il Diciottesimo secolo, in cui si assiste, con l'apertura dei nuovi itinerari oceanici, alla crisi parziale delle vie commerciali tradizionali e dei relativi «porti di terra» e al conseguente rilancio dell'agricoltura come settore d'investimento. Ad una sorta di urbanizzazione del contado (attraverso, per esempio, il tipo della villa veneta) corrisponde un'infrastrutturazione della città con edifici emergenti, sia dal punto di vista funzionale che da quello rappresentativo, testimonianza di un mutato e originale rapporto città-campagna. Si pensi, solo per esempio, ai caratteri della prescrizione palladiana per la fabbricazione urbana e per la fabbricazione foranea e, in particolare, alla solidificazione settecentesca delle fiere in muratura.

Ci siamo soffermati, poi, sul passaggio da un'Economia coloniale a un'Economia cosiddetta imperialistica, contraddistinta da una più accentuata e determinata dinamica degli investimenti sulla scena internazionale e dalla conseguente individuazione di nuove aree di intervento, tendenti alla creazione di nuovi mercati condizionati, cercando di porre in risalto, insieme al manifestarsi di una coscienza dello sfruttamento e alle conseguenti prime organizzazioni di classe, il progressivo disgregarsi dell'insediamento, secondo rapporti di dipendenza sempre più univoci e subalterni. In particolare, per esempio, all'estensione della rete ferroviaria a scala nazionale o alla tipologia dell'esposizione universale sembra corrispondere, anche nelle città padane di media grandezza, una discriminazione interna al corpo urbano tra parte rappresentativa (corrispettiva delle istituzioni centralizzate), parte produttiva (ormai coatta dentro le imposizioni di una economia pianificata), parte marginale (luogo della mano d'opera di troppo pieno o di riserva e del mercato locale di sopravvivenza).

Ci siamo soffermati, infine, sull'architettura del Movimento moderno, promossa nella sua fase di maggior coscienza, consumatasi anche in Europa lungo gli anni Trenta, da un'ideologia di piano generale di trasformazione fordiana dei rapporti di produzione industriale cui avrebbe dovuto conseguire una nuova tipologia di rigorosa razionalizzazione del rapporto tra edificazione e insediamento, e invece ridottasi dopo la crisi del 1929 alle occasioni di un mercato immobiliare operato pezzo a pezzo, caso per caso.

(...) Infine, per questa via siamo andati induttivamente alla ricerca di quella sezione in avanti, che risultasse significativa delle linee di tendenza potenzialmente capaci di incidere su un nuovo assetto dell'insediamento e, perciò, di offrire nuove tematiche alla progettazione.

(...) Queste linee di tendenza riguardano, per esempio: un'articolazione delle rivendicazioni, non più costretta soltanto all'interno delle lotte salariali, estesa al campo dell'istruzione e dell'abitazione e, perciò, configurata non esclusivamente per organizzazioni

di categoria, ma sulla più ampia piattaforma dell'utenza; la creazione di condizioni di egemonia, da parte di quest'utenza, così da predisporre l'alternativa tra una gestione istituzionalizzata (dal centro e dall'alto) e una gestione nuova, capace di condizionare decisamente (in luogo e dal basso) — e, magari, addirittura sostituire — le istituzioni stesse nella transizione. Appare evidente come, posta in questi termini, la nostra ricerca risulta sgombrata dagli appigli sui quali solitamente riescono a reggersi gli approcci al tema della città che si alimentano alle disfunzioni della sua normativa e della sua pratica amministrativa — approcci che, per interno convincimento o per mero espediente, trovano ancora nella disciplina urbanistica, convenzionalmente intesa, la mediazione appiattita e semplificata delle contraddizioni della realtà — e come, invece, la nostra ricerca abbia inteso predisporre a recepire una suscettibilità dell'insediamento direttamente esposta alla prescrizione strutturale. Così, abbiamo trovato poco significative le delimitazioni conformi a certi modelli di cultura, pure assai ricorrenti anche nel contesto in esame — la schematica contrapposizione città-campagna, il concetto di città-regione, la conservazione dei centri storici, eccetera — e ci siamo imposti scelte coerenti a quelle tendenze individuate. Per esempio: un grado di urbanizzazione del territorio fondato su concrete motivazioni, vocali ma anche strategiche, per i fini più generali della società, di conferma o di trasformazione, di crescita o di contenimento degli insediamenti esistenti; l'accrescimento della città attraverso un insediamento esclusivo e consolidato, teso, quindi, non ad estenderla nel presunto equilibrio delle sue prerogative funzionali, morfologiche, patrimoniali, sociali, di utenza, eccetera, ma a contrapporre dialetticamente la città nuova alla città esistente, attraverso una diversa gestione e una diversa formulazione tipologica delle destinazioni, da usarsi come solvente dei tradizionali rapporti pubblico-privato, collettivo-individuale, produzione-istruzione-servizi-residenza, monumento-connettivo, eccetera.

(...) All'inizio di quest'anno, presentando il programma di lavoro e rivolgendomi agli allievi iscritti al corso, ho fatto presente che lavorando con noi non avrebbero dovuto ripromettersi un tirocinio di tipo tradizionale; ho anche aggiunto che a tutti coloro, i quali ritenessero di affrontare una formazione nell'architettura in modo da poter ritrovare un immediato riscontro e una immediata applicazione nella committenza convenzionale, si offrivano corsi che senz'altro più del nostro davano garanzie. Oggi, forse, risulta più chiaro quello che intendevo con quella affermazione: noi abbiamo fatto una scelta che rifiuta di basarsi su un campo disciplinare pertinente, delimitato da aree disciplinari formalizzate. Così, non accettiamo che la progettazione cominci là dove finisce una prescrizio-

ne urbanistica, una pianificazione, una programmazione qualsiasi, che propongano i luoghi, le quantità e, magari, le qualità di manufatti categorizzati secondo i termini sanciti dalla città presente. Non accettiamo che il grado di coscienza del fare architettonico venga misurato nella conformità o, magari, nella sua facoltà di denuncia, di critica, interne comunque a modi stabilizzati una volta per tutte. In altre parole, non ammettiamo uno svolgersi dell'architettura nelle modalità del saggio che lasci intatta l'essenza dell'architettura stessa. Ecco perchè non possiamo godere degli agi di una committenza definita (simulata o meno che sia); e, invece, ci troviamo corrispondenti nella natura e nella qualità degli apporti che concorrono alla nostra conoscenza.

Ma perchè questa istanza non risulti velleitaria, ci sentiamo impegnati a fondare la nostra esperienza nella realtà; e, in primo luogo, nel riconoscimento di quei campi di ricerca nei quali la conoscenza dell'architettura e della città diventa veramente nuova e costruttiva. Il campo primo dal quale ricavare esperienza lo abbiamo trovato nella stessa occasione di essere nella scuola. Si è trattato di riconoscere alla nostra condizione particolare un punto di vista privilegiato e l'opportunità di un approfondimento originale sul ruolo che l'istituzione svolge nella società, ma anche sui primi sintomi di un comportamento nuovo, di un comportamento sociale di massa e sulla sua potenzialità rivendicativa e propositiva anche per quanto riguarda l'uso della città e dell'architettura. Questa esperienza ci ha consentito, per analogia e per confronto, ulteriori induzioni estese ad altre istituzioni, ad altri momenti della vita pubblica, già oggi, appunto, suscettibili a una dinamica collettiva di tipo nuovo. Il secondo campo dal quale ricavare esperienza lo abbiamo trovato nelle necessità di assumere la responsabilità della nostra conoscenza; e, quindi, anche di quegli elementi e di quegli strumenti che ci vengono da elaborazioni esterne al nostro procedere, ma che, pure, concorrono in modo decisivo alla verifica e alla credibilità delle nostre ipotesi.

(...) Allora, proviamo a chiederci: operare nel centro urbano o procedere per insediamenti decentrati costituisce sempre un'opzione tutta interna all'ideologia dell'architetto e dell'urbanista? Oppure ciò può dipendere da una strategia di alternativa strutturale, quando ci si proponga di coinvolgere per intero il ruolo della città e della sua gravitazione per un diverso impiego delle risorse e delle conoscenze contestuali? In tal caso la *nuova fiera*, socializzando lo scambio, potrebbe concorre a riscattare la cultura produttiva e insediativa dai confini culturali instauratisi tra centro, periferia e concentrico, tanto che investire nel corpo della città, sulle linee di facilitata accessibilità, potrebbe provocare la rivalutazione dell'insediamento disperso nei poli storici del concentrico.

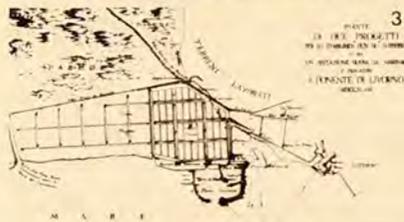
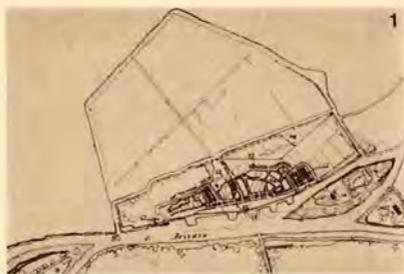
## 17 luglio 1970\*

(...) In questo senso, assumiamo come nostra la fondamentale rivendicazione del Movimento studentesco, quando ha indicato nella realtà, rimasta fuori dall'istituzione chiusa, il tema di lavoro della scuola. Ma qui occorre intendersi su che cosa si assume come realtà. I sostenitori dell'autonomia disciplinare, per esempio, la trovano nella filologia fisico-topografica della città, in altre parole, nel paesaggio; così che la progettazione dell'architettura, come altri campi dell'attività intellettuale, diventa quell'universale donde è legittimo sistematizzare e semplificare soggettivamente (a somiglianza dei propri interessi culturali) la realtà stessa. Ad una ancora più arbitraria mediazione si abbandonano coloro che, cogliendo nelle lotte di classe e nei movimenti di massa la sola connotazione sociologica, ritengono di aver esaurito con una indiscriminata ed emotiva denuncia ogni altro obbligo propositivo. Mentre noi ci sforziamo di cercare la realtà nel divenire della struttura della società in cui viviamo e nell'evolversi delle sue contraddizioni. Così che è lo stesso bisogno di conoscenza, che guida la logica di questo intento ben finalizzato, a imporci una verifica della progettazione nei progressivi e possibili sviluppi dell'assetto produttivo e sociale.

(...) E in questa prospettiva, dunque, che vediamo possibile l'affermazione di un diverso e nuovo comportamento sociale di massa, capace di imprimere diversi e nuovi caratteri all'insediamento.

Il primo di questi caratteri può essere definito di *unicità* degli interventi, contrapposto all'ubiquità con la quale oggi si producono; nell'intento di arrestarne drasticamente il processo di dispersione, processo generato e perpetuato dall'ideologia urbanistica (*zoning*, città come somma di parti, eccetera) e sancito dagli strumenti normativi (piano regolatore, regolamento edilizio, eccetera) tanto del tardoliberalismo quanto del tardoriformismo; e nell'intento di costringere l'articolazione dell'insediamento nei termini esclusivi della *città nuova* posta in antitesi dialettica alla *città esistente*. Il secondo carattere può essere definito di *frontalità* degli interventi, contrapposto alla marginalità nella quale oggi restano comunque (perfino quelli monumentali) relegati; nell'intento di indurli non più a mediare ma a contrapporsi all'esistente e di conferire valore (funzionale, formale) all'architettura, assunta nel suo insieme urbano piuttosto che codificata nel tipico della sua accidentalità. Il terzo carattere può essere definito di *integrazione e consolidamento* degli interventi, contrapposto al regime di separazione funzionale e fisica in cui versano le attività e i corpi urbani; con l'intento di incalzare e indirizzare una certa propensione del

\* Da *Primo seminario consuntivo del lavoro svolto, in Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1970.*



1. Ferrara: Planimetria della Città nel XIII sec., con l'indicazione delle due arterie principali dell'Addizione Erculea progettata da Biagio Rossetti nel 1492 (elaborazione di C. Savonuzzi). 2. Trieste: Il Borgo Teresiano in una veduta della Città e del Porto nel 1780. 3. Livorno: Progetto di ampliamento della Città, 1748. 4. C.N. Ledoux, Progetto delle Saline reali, Chaux de Fonds, 1775-79. 5. Viti e Palenzia, Progetto del Borgo Murattiano. Bari, 1790.

# NELLE CITTÀ PADANE DEL LOMBARDOVENETO

tardocapitalismo a introdurre, qua e là, correttivi alla condizione di separazione ereditata dalla prima fase di industrializzazione. Il quarto carattere può essere definito di *allineamento* dei nuovi interventi alla scala territoriale, contrapposto all'isolamento nel quale oggi vengono esperiti, città per città; nell'intento di rafforzarli, connettendoli fra loro con un'asta fondamentale di mobilità.

Così, gli insediamenti nelle diverse situazioni avrebbero dovuto trovare motivi unitari nella contrapposizione alle città esistenti; determinare in esse una dialettica capace di discriminare le funzioni della nuova come della vecchia condizione urbana e di sovvertire l'ormai distorto rapporto *città-campagna*; utilizzare queste differenze di potenziale in modo da instaurare un comportamento di tipo nuovo e, insieme, condizionare il comportamento convenzionale, che oggi, venuta meno l'egemonia di una classe con propri (anche se contraddittori) valori storici, un potere decapitato impone a tutta la società attraverso i suoi modelli incontrollabili.

Così, l'architettura avrebbe dovuto riscattarsi dal ruolo di elemento autonomo e separato, dal ruolo passivo di semplice intarsio — assunto sia nel caotico sviluppo della città tardocapitalistica, sia nelle teorizzazioni che la ritengono ripristinabile soltanto attraverso procedimenti analitici (teorizzazioni che estendono, al più, il suo campo di significazione al rapporto che ogni singolo edificio, che ogni singolo manufatto stabilirebbe, volta a volta, con le parti elementari della città o con la sua storia, concepita come estrapolazione lineare di un particolare assetto morfologico) — per riproporsi globalmente e, cioè, come insieme di fatti funzionali e fisici strettamente collegati e verificabili all'interno dell'insediamento nuovo, concepito omogeneamente e sincronicamente; per riproporsi come virtualità assecondante una diversa e nuova situazione contestuale, liberatoria e incentivante di una diversa e nuova funzionalità.

## 24 novembre 1970\*

(...) La nostra ricerca assume da sempre come oggetto della progettazione un tema, così come lo si rinviene nella sistematica omologata: la scuola dell'obbligo, il teatro, il carcere, l'università, la fiera. Perché un tema funzionale e non un punto di vista stretta-

mente disciplinare o di tendenza poetica, sia pure espressi problematicamente? Perché crediamo che un approccio formalizzato in tali termini sia astratto, evasivo e finisca col far sopravvivere l'autonomia di una cultura borghese categorica, non più egemone e ormai anacronistica. Per noi tema significa, invece, impostazione conoscitiva della progettazione, operata attraverso l'assunzione della funzione, concepita in un'ottica strutturale (cioè al massimo della sua propellenza), e, quindi, della istituzione, percepita oggi dal suo stato di stagnazione e di crisi (cioè al massimo della sua cristallizzazione); significa, cioè, verificare nel concreto il regime di divaricazione subentrato nella gestione di cui è coerente espressione la città in una società di transizione. Nella sociologia è corrente il termine di *istituzione totale*, attribuito a carceri, manicomi, collegi, caserme, eccetera. Ebbene, si tratta di rendersi consapevoli di quanto sia estensibile tale accezione alle attività garantite come «libere».

Nel nostro lavoro introduciamo come parametri di analisi, oltre ai caratteri di separazione e di dissoluzione, quelli, per esempio, di integrazione e di consolidamento delle funzioni (31), estesi anche a una condizione di discontinuità fisica, e una loro lettura per sistemi, attraverso la quale cerchiamo di studiare l'insediamento nelle sue effettive e virtuali riconfigurazioni legate alle trasformazioni di struttura e di gestione.

Dalla storia cerchiamo di ricavare esperienza e conoscenza da finalizzare direttamente alla progettazione. Il dualismo tra nucleo esistente e nuovo borgo nel passaggio dal Feudalesimo alle prime forme di Capitalismo; i momenti illuminati nello sviluppo della Società borghese, che hanno affrontato le contraddizioni tra città e campagna, tra mobilità e traslazione, tra centro e periferia; gli schemi insediativi approntati durante gli anni Venti e Trenta, che riflettevano icasticamente la polarizzazione tra economia di mercato ed economia di piano; la successiva e progressiva corruzione dei modelli nel Tardocapitalismo, dove hanno finito per sovrapporsi i termini e le leggi di relazione tra produzione e insediamento; la stessa plasticità della tipologia architettonica e della morfologia insediativa ci convincono sempre più a respingere il principio di irreversibilità della città così disgregata.

Non senza approssimazioni, non senza contraddizioni, negli ultimi due anni ci siamo applicati a due contesti assai diversi: l'uno, quello calabrese, caratterizzato dalla arretratezza economica e dalla carenza di urbanizzazione (32); l'altro, quello delle città padane del Lombardoveneto, caratterizzato da uno sviluppo contraddittorio e da un'intensa urbanizzazione. Rifiutandoci a un intervento soggettivo, mirante ad esprimere soltanto per negazione dall'interno della dimensione e della qualità convenzionale della progettazione, abbiamo cercato di esprimere

nel concreto delle circostanze e in termini propositivi la *città nuova*, come insediamento fondato sul recupero delle risorse contestuali, su un diverso regime di accessibilità, su un nuovo comportamento di massa, sulle virtualità dialettiche di un contropotere di classe all'interno delle istituzioni; intervento capace di porsi come unitario, antagonistico e, quindi, condizionatore progressivo della città presente.

## 4 marzo 1971\*\*

(...) Abbiamo sempre sostenuto, infatti, che, pur essendo architetti, non crediamo che la ricerca e l'insegnamento dell'architettura possano fondarsi sul presupposto dell'autonomia disciplinare; ci dichiaravamo critici, inoltre, nei confronti di una progettualità che, rinunciando all'intera potenzialità esprimibile, supponga di dovere reperire i propri fondamenti soltanto attraverso la rigenerazione di archetipi assunti come idee innate. Anche su questo punto ritengo di non dovermi dilungare, perché più volte trattato, ma di poterlo qui richiamare attraverso alcuni esempi.

Il ricorrente riferimento al famoso progetto eseguito nel Nono secolo da Eginardo per l'Abbazia di San Gallo può suonare generico, nella misura in cui, essendone tramandato soltanto l'impianto, non siamo in grado di acquisirne gli ulteriori complementi architettonici (spaziali, stilistici, eccetera); mentre di esso ci premono soprattutto le complesse implicazioni contestuali per un nuovo programma di insediamento consolidato, svolto in presumibile contrapposizione ad un insediamento diffuso allora prevalente.

E, ancora, il nostro concetto di *realismo* in architettura non si basa su pure alchimie di figura, ottenute attraverso l'evocazione diretta, volta a volta, dall'Espressionismo o dal Purismo; ma tende a selezionare dal repertorio storico secondo una discriminante materialista, dove tema, destinazione ed espressione formano un tutt'uno inescindibile e teso alla trasformazione di un comportamento interno all'edificio e, insieme, proteso alla città.

In altre parole, il nostro riferimento alla storia dell'architettura non si consuma e trasmette dall'interno dell'immagine e della funzione sublimata a costante; così come il nostro concetto di *corrente* o di *tendenza* poetica non distingue chi impianta il progetto su quadrati spezzati da chi lo impianta su cerchi concentrici o chi compone le aperture come orbite svuotate da chi le compone come luccicanti rétime cellu-

\* Da *Presentazione del programma*, in *Raccolta delle dispense al corso di Composizione architettonica IV - Anno accademico 1970-1971*, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1971.

(31) Cfr. G. Canella: *Sulle trasformazioni tipologiche degli organismi architettonici*, Istit. Composiz. Fac. Arch. Politecn. Milano, 1964; *Dal laboratorio della composizione*, 1966, in AA.VV., *Teoria della progettazione architettonica*, Dedalo libri, Bari 1968 (n.d.r.).

(32) Cfr. i materiali prodotti nei corsi di Elementi di composizione, anni accademici 1967-1968 e 1968-1969, e di Urbanistica I e II, anni accademici 1968-1969 e 1969-1970, Fac. Arch. Politecn. Milano, ora in G. Canella e L.S. D'Angiolini (a cura di), *Università: ragione, contesto, tipo*, Dedalo libri, Bari 1975 (n.d.r.).

\*\* Da *Dibattito sulle metodologie nella ricerca*, in *Raccolta delle dispense al corso di Composizione architettonica IV - Anno accademico 1970-1971*, Fac. Arch. Politecn. Milano 1971.

(33) In A. Gramsci, *Antonio Labriola*, 1933, in *Il materialismo storico e la filosofia di Benedetto Croce*, 1948, Einaudi, Torino 1953, pagg. 80-81.

(34) Cfr. Gotthold Ephraim Lessing, *Drammaturgia d'Amburgo*, 1767-1769, Laterza, Bari 1956.

(35) Cfr., per esempio, le varie forme di sperimentazione didattica autonomamente adottate in Italia nell'istruzione superiore e universitaria dal 1967 e quelle di autogestione aziendale, come nel caso della LIP di Besençon, dal 1976 (n.d.r.).

lari; ma scopre una linea di ricerca originale e caratteri congruenti nel comune intendimento di un modo diverso, militante, di ideare e sperimentare configurazioni tipiche, realisticamente articolate in coerenza a più avanzati e allargati programmi di destinazione e di comportamento; diversi da quelli conformi e, quindi, antagonisti non solo all'interno dello stile, ma soprattutto nelle relazioni di coerenza e contraddizione che tali configurazioni instaurano con le tendenze e i caratteri di sviluppo della società.

L'idea architettonica non risulta, così, un concetto immutabile che si può soltanto rievocare, ma un'esperienza da riconquistare, anche nei suoi valori permanenti, ogni volta al variare di una contestualità specifica.

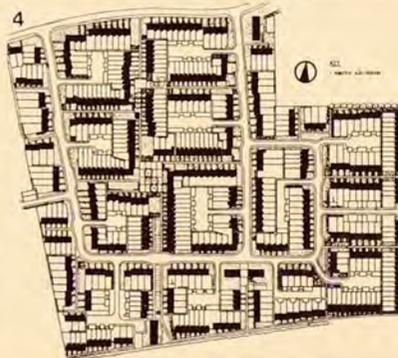
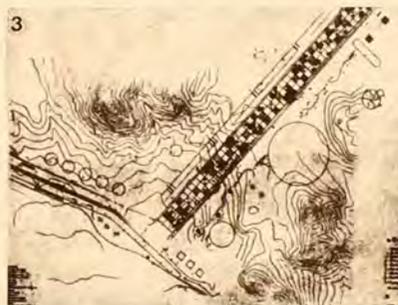
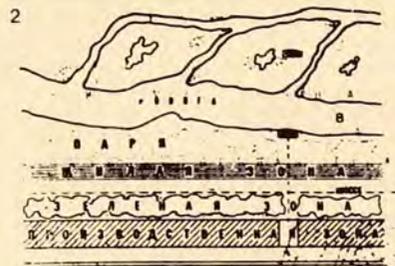
Senza sottrarre significatività all'architettura di memoria e di celebrazione (dalla Villa Adriana, ai progetti di Cenotafio sul Moncenisio, ai borghi medievali costruiti in occasione delle esposizioni di Torino, 1884, e di Barcellona, 1929), è evidente che le città di fondazione (militare, commerciale, rituale), i tracciati di addizione o ampliamento urbano predisposti all'insediamento di nuove classi sociali (da quella Erculea a Ferrara, 1492, a quella Murattiana a Bari, 1790), i quartieri-emporio fronte a mare (come il Teresiano a Trieste, dal 1732, e il Lambertino a Senigallia, 1746), gli insediamenti produttivi e di forza lavoro per l'industria (da Varano Borghi, a partire dal 1819, a Schio, 1872), i quartieri-esposizione di inventario tipologico (come il Weissenhof a Stoccarda, 1927, e il QT8 a Milano, 1947), le città satelliti (dalle *new towns* alle *villes nouvelles*), gli schemi disurbanistici di città lineare (come i piani per Magnitogorsk e per l'ampliamento di Stalingrado, 1928-30) entrano una volta in combinazione secondo un intreccio strutturale che trova componenti, a un tempo, stabili e differenziali tra piano e mercato, tra programma e scambio (di addetti, prodotti, conoscenze); intreccio non solo necessario alla specificità costitutiva, ma anche alla progressione fisiologica dell'insediamento: lo sviluppo delle città padane non è forse da leggersi in una vitalità policentrica, che ha retto indipendentemente — o, meglio, nonostante — dalla serie dei piani regolatori e degli interventi massicci perpetrati in Epoca moderna? e, d'altro canto, come spiegarsi il trasferimento di ruolo avvenuto in antico tra la venusta Aquileia e l'intraprendente Venezia?

Perché tale rapporto di conoscenze enunciato a livello teorico non rimanga puramente velleitario, richiami qui una notazione di Antonio Gramsci, del 1933, a proposito della filosofia di Antonio Labriola: *Si può dire a questo proposito ciò che la Rosa (Luxemburg) disse a proposito dell'economia critica e dei suoi problemi più alti: nel periodo romantico della lotta, dello « Sturm und Drang » popolare, tutto l'interesse si appunta sulle armi più immediate, sui problemi di tattica, in politica e sui minori problemi culturali nel campo filo-*

*sifico. Ma dal momento in cui un gruppo subalterno diventa realmente autonomo ed egemone suscitando un nuovo tipo di Stato, nasce concretamente la esigenza di costruire un nuovo ordine intellettuale e morale, cioè un nuovo tipo di società e quindi l'esigenza di elaborare i concetti più universali, le armi ideologiche più raffinate e decisive (33).*

Ma richiamo anche il caso — che pure mi è già capitato di citare — della *Drammaturgia d'Amburgo* di Lessing (34). Quando nel 1767 egli va ad Amburgo per assumervi la direzione del Teatro nazionale, si propone di iniziare un lavoro nuovo, finalizzato alla formazione di una coscienza nazionale e di classe per la Borghesia tedesca, che in quel momento non esiste, perché divisa nell'ambito di tanti Stati; così, il discorso svolto da Lessing presenta un contenuto e una funzione poetici e politici ad un tempo: la ripresa in considerazione della poetica aristotelica secondo interpretazioni rivoluzionarie e antidogmatiche; la profonda e serrata critica al tipo teatrale della tragedia cortigiana francese (cui è dedicato lo stesso Voltaire) e alla quale contrappone quella shakespiriana; eccetera. Si tratta di un lavoro, che si svolge in parallelo a quello di Diderot in Francia, per costituire, all'interno di una determinata situazione culturale e politica non ancora configurata progressivamente, gli embrioni — come dicevo — di una borghesia nazionale attraverso la coerente proposta di una poetica articolata ma unitaria.

Se, allora, non dovesse suonare senz'altro irrealista, utopico e demagogico proporsi fin da oggi come ipotizzabili componenti, per esempio, di autogestione nella produzione e nell'istruzione (35), i termini di quell'impegno politico e di quel lavoro sulla poetica diventerebbero per noi recuperabili per analogia: quando quello dell'architettura con la storia si configurasse come rapporto diretto, non astrattamente filologico, ma teso a scoprire spregiudicate, più autentiche — sempre possibili — interpretazioni, capaci di porre, appunto, le basi conoscitive per una poetica più libera e confrontata. Pensiamo, perciò, che a questi risultati si possa pervenire attraverso scelte che siano tra loro organicamente concatenate; non accettando, cioè, livelli diversi del lavoro e delle decisioni; vale a dire: un livello computistico referente del dato quantitativo; un livello sociologico e giuridico referente del consumo edilizio, dell'uso della casa; un autonomo livello critico-linguistico referente del carattere espressivo, eccetera; ma pensiamo che si debba arrivare in modo il più possibile simultaneo e coerente a giudizi e valori di sintesi. Del resto, i primi elementi di questo discorso sono già affiorati in quei rapporti diretti — estemporanei, quindi necessariamente approssimati e magari talvolta ancora contraddittori — che abbiamo avuto sul progetto e che hanno costituito un po' il lavoro della fase conclusiva dell'anno scorso.



1. Veduta di Varano Borghi, iniziato nel 1819. 2. N. Miljutin, Progetto di ampliamento per Stalingrado, 1928. 3. I. Leonidov (Gruppo OSA), Progetto per Magnitogorsk, 1930. 4. F. Gibberd, Planimetria di un'area residenziale di Harlow New Town, 1947. 5. Modello del centro urbano e regionale della ville nouvelle di Vallée de la Marne, 1970.

Antonio Acuto

## IPOTESI DI NUOVI RUOLI PER LE CITTÀ

8 aprile e 17 luglio 1970\*

Le considerazioni che seguono intendono mettere in luce alcune attuali tendenze relative alla propensione ecologica degli insediamenti ed approfondire il ruolo delle città venete, situate sull'itinerario pedemontano, che sono quelle sulle quali applicate la vostra ricerca. In questo senso cercherò di concludere avanzando per via intuitiva alcune ipotesi provvisorie.

Negli anni Sessanta si manifestano tendenze nuove nel quadro strutturale del Veneto. Da un parte i fenomeni migratori, che da quasi un secolo in qua erano stati consistenti (è noto che il Veneto, insieme alle regioni centrali e meridionali del Paese, ha fornito il grosso della emigrazione permanente transoceanica, seguita poi da quella, permanente e stagionale, nei Paesi europei), hanno mostrato una rapida flessione, almeno nel complesso. D'altra parte il reddito globale, che era cresciuto più lentamente di quello nazionale e delle regioni del cosiddetto Triangolo industriale, nel decennio 1960-70 mostra una nuova modalità di andamento: c'è un'accelerazione nei ritmi di incremento, per modo che, a dispetto anche della congiuntura sfavorevole del 1963-65, supera il tasso di incremento del reddito nazionale e quello delle regioni nordoccidentali. Queste primissime constatazioni di carattere generale intorno alla dinamica della popolazione e del reddito consentono di affermare che negli anni Sessanta prende l'avvio nel Veneto un processo di sviluppo autonomo: intendo dire, uno sviluppo che fa leva su forze reperite per la maggior parte in luogo e che si attua attraverso meccanismi specifici di questa situazione. Se poi si estendono i confronti, che si sono istituiti più sopra tra il Veneto e le regioni nordoccidentali, all'Emilia e al Friuli-Venezia Giulia, si osserva come ci si trovi di fronte a si-

tuazioni non molto diverse. Una prima conclusione è questa: lo sviluppo delle regioni del nord si manifesta in maniera molto differenziata, se riguardiamo ai meccanismi, ma tendenzialmente simile, se ci si limita a considerare i tassi di incremento. Schematicamente si può dire, che sotto questo aspetto, si va delineando un bacino economico che si estende lungo tutta la Valle padana.

L'organizzazione di questo bacino non è dunque un problema astratto, ma trova riscontro nelle tendenze, che già oggi sono in atto. Conviene qui introdurre qualche considerazione a questo proposito, che ci sarà utile in seguito, per contraddire alcune proposte di intervento che interessano la Regione veneta. Il problema strategico, che va riguardato nel quadro più ampio dello sviluppo nazionale, mi pare consista nella ristrutturazione del sistema industriale tradizionale, accentrato soprattutto nel cosiddetto Triangolo. Si tratta in particolare di allargare e diversificare, introducendo nuovi settori, le produzioni intermedie e dei beni strumentali. Diventa condizione necessaria e decisiva, per una politica degli interventi volta in questo senso, la riorganizzazione dell'industria di base: intendo qui in particolare la siderurgia e la petrolchimica. Cercherò dunque di delineare, anche se in modo estremamente sommario, un quadro attendibile della propensione ecologica dell'industria siderurgica e petrolchimica, tenendo conto sia delle logiche aziendali delle imprese che delle tendenze a livello di settore.

Nell'Italia settentrionale il grosso dell'industria siderurgica è costituito dal centro Italsider di Cornigliano (Genova), che si approvvigiona del minerale di ferro direttamente dal mare e, per mezzo di impianti capaci di conseguire notevoli economie di scala, lo sottopone al ciclo integrale delle lavorazioni; inoltre, localizzate a Sesto S. Giovanni (Falck), a Lecco, a Dalmine (Italsider), nelle Valli bresciane, e a Verona (Galtarossa) si trova una serie di imprese che trattano il rottame e che, per dimensioni, sono al di sotto delle soglie ottimali. È noto come, già da tempo, la siderurgia da rottame non riesca ad essere competitiva con quella da minerale; e anche come questa ultima sia obbligata a situarsi «sull'acqua», per potersi approvvigionare, all'occorrenza, della materia prima dai mercati più disparati: condizione questa che, in generale, può ottenersi disponendo gli impianti direttamente sul fronte a mare oppure in modo che siano accessibili per mezzo di idrovie. Allora per quelle industrie lombarde, pedemontane o vallive, che riescono tuttora a sopravvivere (e magari a prosperare) soltanto facendo ricorso alle pratiche della speculazione (del resto consentita dalla politica dell'industria di Stato), è facile vedere entro quale alternativa si debba scegliere: o l'emarginazione definitiva di queste imprese oppure il loro recupero, convertendole alle lavorazioni intermedie. Tenendo conto della necessità di fornire nuovi e diversificati prodotti (per esempio, alla meccanica tradizionale e all'edilizia), la seconda appare la via obbligata.

Si può allora (riprendo qui una proposta già avanzata in diverse occasioni da L.S. D'Angiolini) pensare un nuovo centro siderurgico localizzato nel basso pavese (bari-

centrico alle localizzazioni da servire), che fornisca semilavorati alle industrie di trasformazione. L'approvvigionamento del minerale necessario al nuovo centro siderurgico e il recapito dei semilavorati alle industrie di trasformazione si avvarrà del sistema padano delle idrovie. Si può aggiungere che l'incremento futuro dei prodotti della siderurgia, anche in vista dei mercati dell'Austria e della Jugoslavia, rendono attendibile la previsione di un altro centro siderurgico a ciclo integrale a Monfalcone, in funzione anche della grande cantieristica navale. Analogamente la petrolchimica, che pure deve affacciarsi sull'acqua, si concentrerà nel basso pavese (al terminale interno del canale) e a sud di Venezia verso Ravenna (direttamente sul mare). In questa prospettiva, coerente del resto con la razionalizzazione dell'intero settore a livello nazionale, verranno rimossi gli impianti di stoccaggio e di raffinazione (tenuta in conto anche la loro rapida obsolescenza), disseminati in Piemonte e in Lombardia e anche quelli attualmente dislocati a Genova e a Marghera.

Il bacino che si viene delineando deve contare su un sistema dei trasporti integrato funzionalmente, che qui occorre descrivere in breve. Venezia sarà il terminale del sistema idroviario padano. La Laguna verrà sbarrata con una diga (provvista di chiuse) che corre da Porto di Malamocco a Marghera. Il canale che unisce questi due punti della Laguna, la rende agibile alle navi oceaniche, dirette sia al porto commerciale che al porto industriale, che si affacciano sulla Laguna di Chioggia, rimasta aperta. Qui avverranno anche le rotture di carico tra navi oceaniche e battelli fluviali, i quali potranno immettersi sul canale Venezia-Padova per proseguire verso la direttrice che connette il Mincio con l'Adda e alla fine il Lago di Lecco; oppure, attraverso il canale che allaccia la Laguna di Chioggia con il Canal Bianco-Fissero-Tartaro, opportunamente ricalibrato, raggiungeranno il Po, potendo poi proseguire, attraverso l'asta che si diparte da Cremona, fino al porto interno di Milano (Melegnano). All'incirca in corrispondenza di questo porto, il canale si ramifica in due direzioni, ricongiungendosi a nord con il canale pedemontano e raggiungendo a sud l'intorno di Pavia, dove sono localizzate le industrie di base. Riattivando e rendendo agibile ai battelli di 1.350 tonn. (stazza NATO) la litoranea Veneta, il sistema idroviario si articolerà fino all'importante centro industriale di Monfalcone.

Il sistema ferroviario del livello continentale, a sua volta, dovrà essere ristrutturato e integrato. L'attuale linea dalla Francia per Torino e Milano opportunamente rafforzata fino a Vicenza, proseguirà in direzione di Castelfranco, dirigendosi poi a Udine, Tarvisio, fino alle regioni danubiane. Un'altra ferrovia, anch'essa del livello continentale, congiungerà i sistemi portuali dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico, partendo da La Spezia (qui si attesterà anche la nuova dorsale occidentale proveniente dal Sud), attraverso Parma e Mantova, con Mestre. Quanto al sistema delle autostrade, quello che attualmente è in esercizio e in costruzione, deve essere completato con l'apertura della Venezia-Monaco. Inoltre, riconnettendo attraverso i valichi esistenti, opportu-

namente risistemati, una serie di percorsi vallivi, si identifica un nuovo itinerario alpino, capace di recapitare i traffici a seconda delle destinazioni nella pianura. Questa nuova strada espressa (che fu proposta dall'Ing. Zambrini) si pone in alternativa con la politica dei nuovi trafori, che risulterebbero in tal modo inutili, ad eccezione di quello dello Spluga.

Le prime constatazioni intorno alla dinamica del reddito globale, che abbiamo utilizzato per stabilire confronti con altre situazioni, richiedono ulteriori approfondimenti, qualora si vogliano cogliere gli aspetti caratterizzanti lo sviluppo regionale. A determinare lo sviluppo del Veneto concorrono due tendenze concomitanti: la forte espansione di alcune imprese (grandi) operanti nei settori chimico e meccanico (contrariamente alle tessili del Vicentino, anch'esse con una tradizione, che mostrano segni di stagnazione) e il manifestarsi e il rapidissimo diffondersi dell'industria piccola e medio-piccola. Si può dire che dipende da questo tipo di industria, legata ad una imprenditoria autoctona, il diffondersi dei nuovi livelli di reddito. È chiaro che l'identificazione delle due dinamiche per noi è molto importante, perché ci obbliga a fare le opportune distinzioni. Per quanto è stato già detto, è evidente che la meccanica e la chimica del Veneto potranno avvalersi delle occasioni offerte dall'industria di base e quella di trasformazione del bacino padano. In questo quadro risultano ingiustificate le opposizioni alle rimozioni degli stocaggi e

dei processi di raffinazione da Marghera. D'altra parte è assurda la richiesta avanzata dal CRPE (Comitato Regionale Programmazione Economica) per un nuovo centro siderurgico da installare sulla costa veneta. Intanto il tessile, proprio perché si sconta la tendenziale razionalizzazione del settore (concentrazione, integrazione con la petrolchimica, verticalizzazione dei processi di produzione fino alle confezioni), non potrà ritornare ad essere un'industria motrice di reddito. Questo ruolo può invece essere assolto da quell'impresa anche piccola (non importa qui stabilirne i rami di attività), che già ha dimostrato di saper scegliere le nuove produzioni di massa, qualificate dal punto di vista tecnologico. È necessario però che vengano rimossi i meccanismi che hanno presieduto alla fase recente (rastrellamento dei risparmi nelle campagne da parte delle banche, che perlopiù concedono crediti a breve termine) e siano sostituiti da politiche nuove di finanziamento (soprattutto con la concessione dei crediti a medio e a lungo termine). Alla soluzione dei problemi della ricerca potrebbe contribuire una nuova organizzazione del sistema dell'istruzione superiore, mentre, a facilitare le scelte di gestione e di politica aziendale, potrebbe concorrere il bilancio funzionale consolidato, predisposto ai vari livelli dagli enti locali e nazionali.

Non occorre che mi addentri ora nell'esame dei fenomeni della tendenza insediativa e della mobilità, così come si manifestano nella serie storica. Mi basta ricordare come,

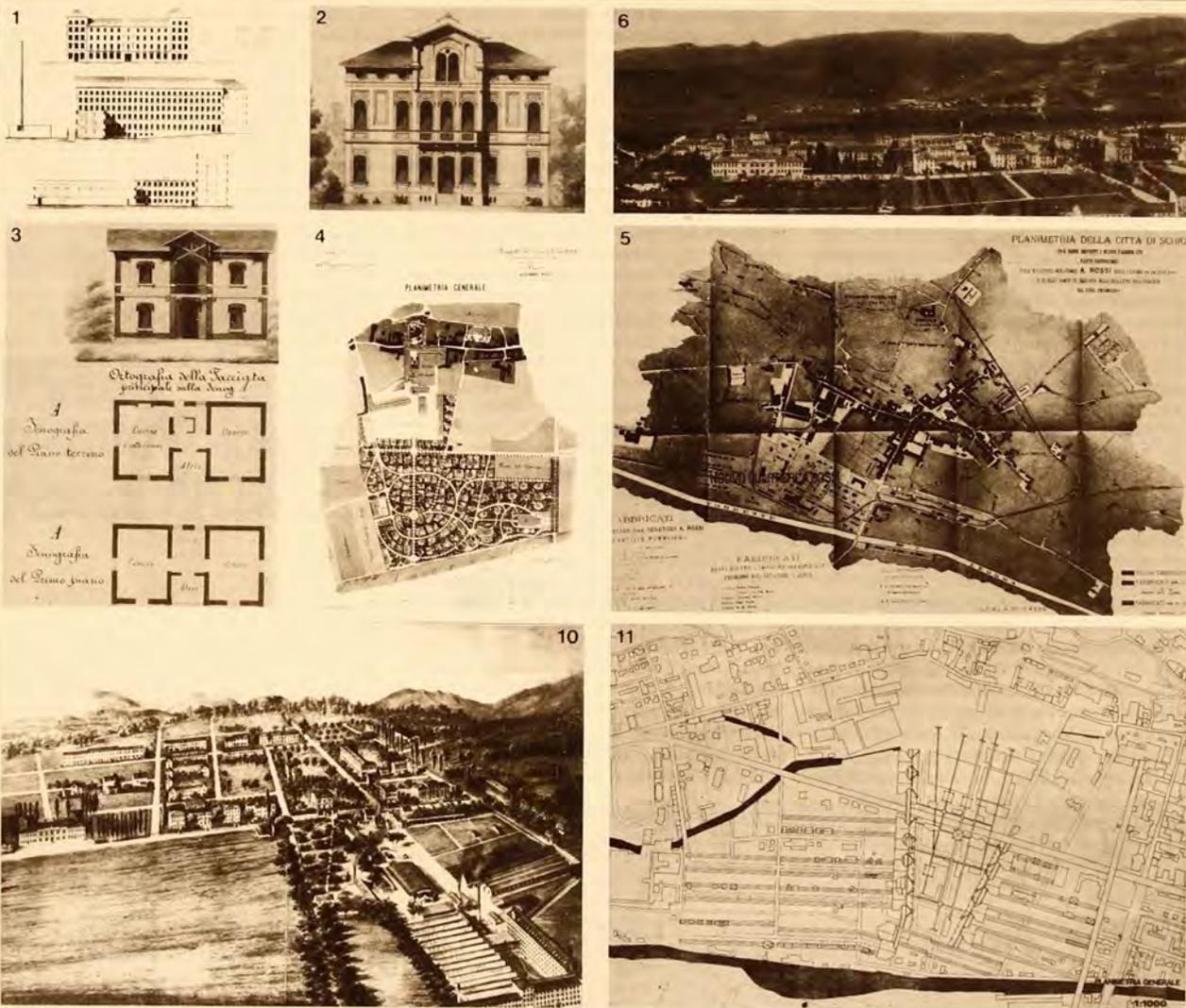
al crescere delle quantità di traffico, risultino confermati gli insediamenti della direttrice pedemontana. Peraltro è noto il fatto che nell'immediato entroterra di Mestre si è recentemente configurata una conurbazione, soprattutto lungo le direttrici per Padova e per Treviso. Tutto questo, allo scopo di trarne giudizi, va confrontato con quanto ho già esposto a proposito dell'ecologia dell'industria di base e dell'assetto del sistema dei trasporti a livello del bacino padano. Allora si può pensare a Venezia insulare, che stabilisca con i centri abitati della terra ferma, fino a Padova, rapporti di tipo metropolitano, riscattando l'attuale conurbazione «spontanea», e che assolvano il ruolo di piazza di mercato a livello internazionale; mentre, allo svuotarsi delle valli di industrie e di popolazione e al diradarsi degli insediamenti nella campagna, le città storiche disposte lungo l'itinerario pedemontano accoglieranno al loro interno quelle attività produttive, che sono state riconosciute motrici dello sviluppo dei prossimi anni.

\* Lezione tenuta al corso di Composizione architettonica dell'Istituto universitario di Architettura di Venezia, in AA.VV., del Gruppo Architettura, *Per una ricerca di progettazione 2 - Anno accademico 1969-1970*, IUAV, Venezia 1970, pagg. 253-257, e al corso di Elementi di composizione della Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, in *Raccolta delle dispense al corso di Elementi di composizione - Anno accademico 1969-1970*, Fac. Arch. Politecn. Milano, 1970.

**Bacino padano:** Ipotesi di assetto del sistema dei trasporti a livello continentale, al 1990. Il livello continentale dei trasporti, qui evidenziato, mentre garantisce (attraverso porti e valichi) nuovi itinerari di scambio tra

l'area padana e le aree economiche esterne, offre anche nuove condizioni per l'integrazione produttiva interna al bacino.





Schio: 1. Sezioni e prospetti della Fabbrica Alta del Lanificio Rossi, 1862. 2.3.4. A. Negrin, Progetto del Quartiere Rossi, 1872: case di 1° classe; case di 3° classe; prima planimetria generale (poi modificata). 5. Pianta della città col Quartiere Rossi, 1886. 6. Veduta del Quartiere Rossi, fine XIX

sec. 7.8.9. A. Negrin: Teatro Jacquard, 1868; Asilo di maternità, 1872; Asilo d'infanzia, 1872 (foto 1905). 10. Veduta del Quartiere Rossi (in primo piano il Lanificio), c. 1890. E. Pizzi, G.P. Semino, Progetto della nuova fiera o l'istruzione pianificata (tesi di laurea alla Facoltà di architettura

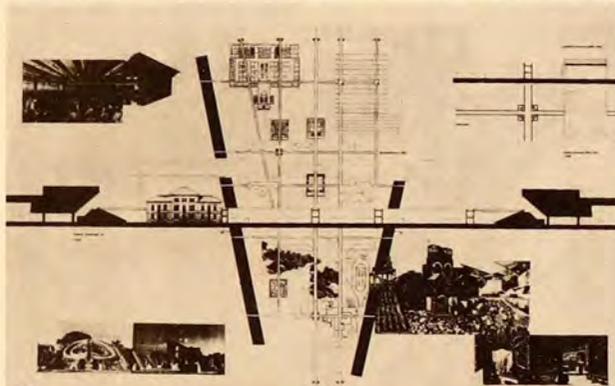
Questo progetto di laurea prende le mosse dal corso su la «nuova fiera» come elemento direttore nello sviluppo delle città del Lombardo-veneto tenuto da Guido Canella negli anni 1969-71 presso le Facoltà di architettura di Venezia e Milano. Se i progetti di quel corso si applicavano soprattutto alle città capoluogo costituenti l'asta Milano-Venezia, con Schio si affronta il Veneto «profondo», il retroterra di piccoli e medi centri che più specificamente ne caratterizza l'armatura produttiva e insediativa. Dietro gli slogan che traducono in ideologia il mantenimento dello storico intreccio fra redditi industriali e agricoli (l'equilibrio, il policentrismo, la fabbrica per ogni campanile), emerge, per le città di più accelerata dinamica, una prospettiva di congestione-disarticolazione (attraverso gli interventi prospettati o in atto sulle infrastrutture di trasporto, di concentrazione del terziario in centri direzionali, di espulsione delle attività produttive in zone industriali segregate, ecc.). Di contro a questa, si configura l'oc-

casione di procedere a una parallela riorganizzazione degli insediamenti e delle attività produttive capace di scavalcare una fase, quella del ripercorrere il modello «di squilibrio» rappresentato da situazioni più avanzate come il Triangolo industriale, e di proporre un più diretto recupero delle stesse condizioni di arretratezza, purché immesse in nuove opportunità di scambi metropolitani. La vocazione produttiva del bacino scledense può consolidarsi evitando l'alternativa tra rigonfiamento del centro urbano e immobilismo degli insediamenti sparsi, puntando invece a un intervento articolato capace di riscattare i caratteri diffusivi della residenza confermati dalla tendenza insediativa dell'industria (potenziando la mobilità locale col trasporto pubblico, riorganizzando l'agricoltura, dotando le campagne di servizi primari che garantiscono qualità urbana di vita). A catalizzare questo recupero capillare di risorse diffuse sul territorio si colloca in Schio quello che si potrebbe definire un laboratorio di massa in cui

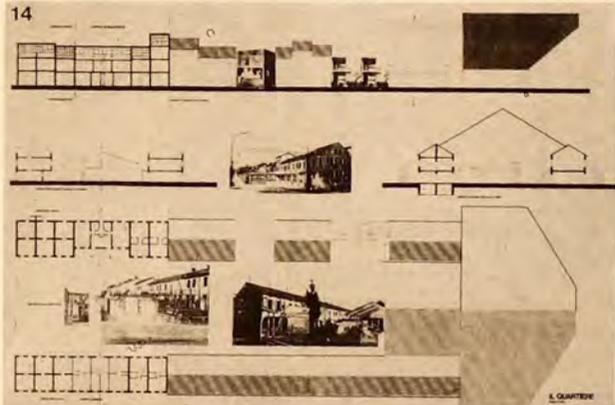
le dimensioni aziendali della Lanerossi fronteggiano la concentrazione di popolazione impegnata nell'acquisizione generalizzata di conoscenza e capacità di gestione. A questa più puntuale articolazione sulle risorse contestuali, contribuisce infatti un'approfondimento del ruolo strutturale svolto dall'istruzione nell'assestare salti di qualità nel complesso dell'organizzazione sociale e dello sviluppo della base materiale. Muovendo tanto da nodi e contraddizioni specifici della società veneta (resistenze connesse alla continuità di una tradizione culturale insieme etnica e ideologica; necessità di approfondire e dare sbocco a fratture intervenute nell'adesione ai modelli di comportamento proposti dalla classe dirigente, ecc.) quanto dall'ipotesi di un possibile, ma anche, in un certo senso, obbligato ruolo dirompente dell'istruzione, rispetto ai vincoli imposti dall'attuale assetto produttivo (rifiutando la sua crescita di massa di incanalarsi in modo indolore nei meccanismi di mercato, ma anche di soggiacere a una program-

mazione che ne comprime la virtualità), l'istruzione è stata individuata non come «settore» funzionale o tema tipologico su cui precisare l'intervento progettuale, ma come l'elemento di contraddizione in grado di creare le condizioni al contorno che premono per un riscatto della base produttiva (e non in termini di razionalizzazione congiunturale, ma di alternative tecnologiche e di mercato sul lungo periodo fondate su nuovi equilibri nella gestione). La nuova fiera, come elemento aggiunto e disorganico che «dall'esterno» (usando analogicamente delle tesi di Pirenne-Sweezy) induce una riconoscibile alterazione dei caratteri dell'insediamento, contrassegnando una fase di transizione, si identifica con le sedi di un regime dell'istruzione rinnovato e allargato (secondo priorità di acculturazione di base generalizzata: per esempio dimensionandone l'utenza su un possibile utilizzo della recente conquista sindacale delle 150 ore per il recupero dell'obbligo scolastico di tutta la popolazione), capace di incidere aggressivamente pun-

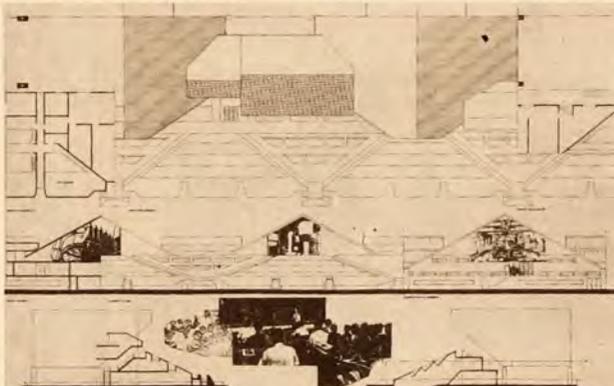
# A RIARMO DEL BORGO-FABBRICA OTTOCENTESCO



12



14



13



15

del Politecnico di Milano, relatori G. Canella, L. S. D'Angiolini, E. Montero, 1974; 11, planimetria generale; 12, i muri, percorsi di riconnessione fra le attività produttive, espositive e dell'istruzione; 13, le falde, restate delle attività produttive inserite nella residenza; 14, il quartiere, ristrutturato

zione della residenza operaia e studentesca; 15, prospettiva della zona centrale d'intervento.

to a punto sulle attività di vita associata e sulla stessa produzione fino a risultare pianificante.

Nel 1974 a Schio risulta già attuato il decentramento degli impianti industriali Lanerossi (e di altre piccole e medie unità produttive) nella «classica» zona industriale esterna di qualche chilometro rispetto al nucleo urbano; e parallelamente si fa strada l'altrettanto «classico» disegno di un centro direzionale terziario per le aree centrali rimaste libere. Questo configura l'occasione per un intervento di riscatto insieme delle aree già occupate dagli opifici e del quartiere operaio antistante: secondo un modello minuto di attività che, reinventando una tradizione del contesto, attui un recupero forzato delle risorse esistenti, anche a bassa produttività e bassi investimenti.

L'antecedente del complesso regime industriale attuato da Alessandro Rossi non solo in Schio, dal 1862, ma in tutto il bacino del Leogra e dell'Astico (con opifici a Piovene Rocchette, 1869, Pievebelvicino, 1871, Torrebelticino, 1873)

raccordato da linee ferroviarie, diventa allora un riferimento significativo, non tanto per il fascino esercitato dalle preesistenze che insistono su questi luoghi, assumendole come oggetto appetibile di *archeologia industriale*, quanto per una sua più strutturale attualizzazione: che, se da un lato tende a interpretare certi caratteri contestuali originali, come il sovrapporsi senza rotture dell'industrialesimo alla società contadina, il permanere di un intreccio di redditi e di iniziative tra città e campagna, il fenomeno della casa in proprietà e dell'insediamento sparso, dall'altra parte si propone anche per un loro rovesciamento di significato, una volta assunti in una nuova logica di gestione collettiva e sorretti da un'adeguata infrastrutturazione di servizi e mobilità.

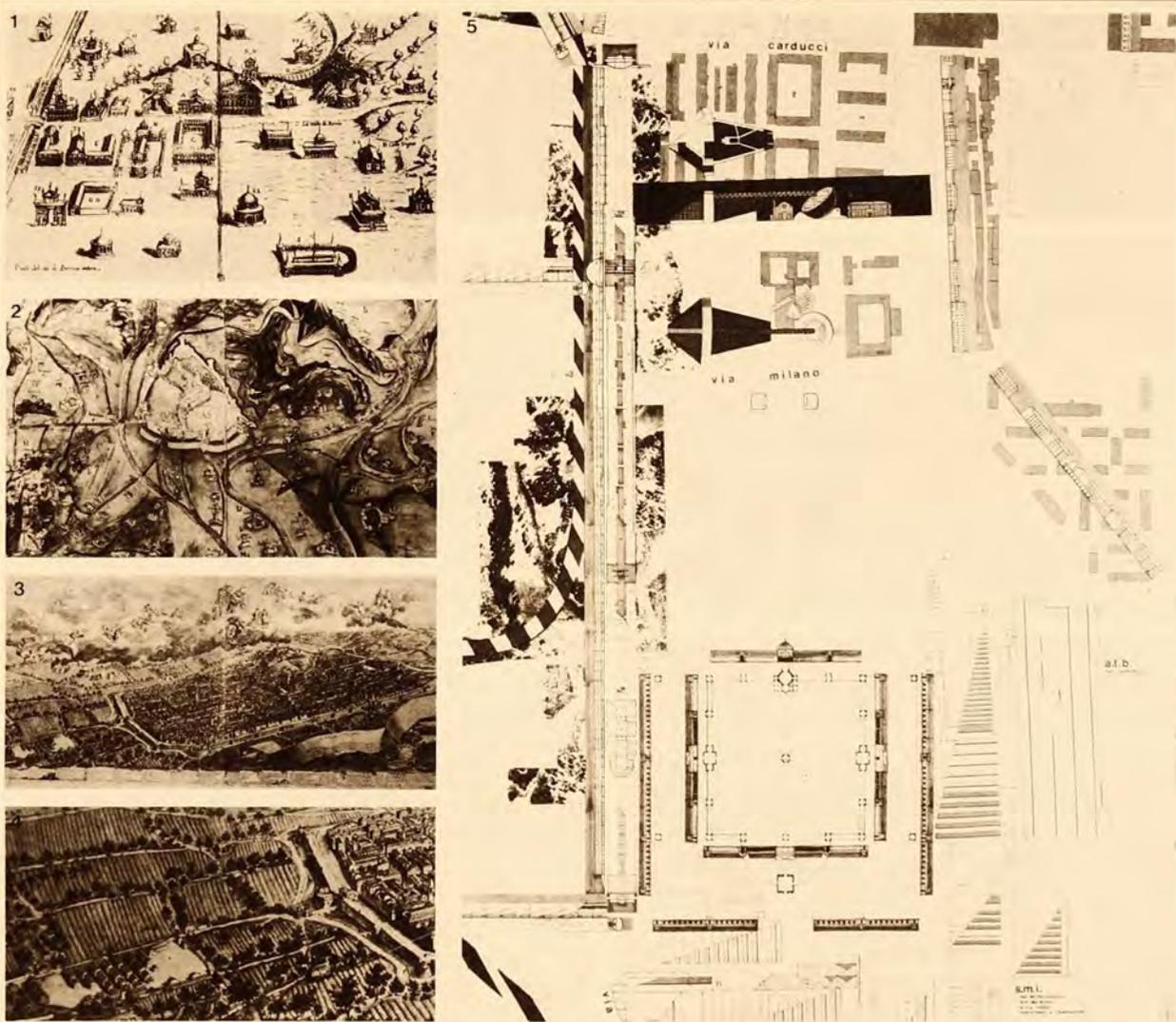
Alessandro Rossi promuove, con *l'andata della fabbrica al contadino e l'organizzazione dell'arretratezza*, uno sviluppo reale delle forze produttive: che poi queste siano incanalate nei vecchi rapporti sociali legati alla terra, e che a questo concorra un paternalismo organico che

estende all'intero insediamento il regime di fabbrica, non rivolgendosi direttamente all'operaio, ma piuttosto alla famiglia (cucine economiche, scuole elementari e per adulti, dormitori, asili di maternità e di infanzia, teatro e naturalmente case che *non vanno chiamate operaie* perché è buona massima evitare ogni apparenza di *salosterio ed evitare quindi anche l'uniformità di classe negli inquilini*), è un nodo tuttora attivo in Schio, ma più complessivamente nel Veneto, la cui soluzione non può essere delegata a un futuro tutto di concentrazione urbana e produttiva, ma va ricercata, specie in momenti di crisi, in una complessiva riabilitazione, capace di promuovere sinergicamente la modificazione delle singole parti costitutive.

Nel progetto, allora, le piccole unità produttive, l'occupazione femminile, lo stesso lavoro a domicilio, sono riproposti in un regime garantito dalla presenza pianificante dell'istruzione, che viene a costituire un'economia esterna rispetto alle forme di cooperazione necessarie, e

che non si configura tanto come opificio scolastico (gli effetti socializzanti essendo garantiti da più di un secolo dall'industria) quanto come trama generale dell'insediamento. Essa è a volta a volta partecipata della residenza (quella del Quartiere Rossi, recuperata, secondo l'opportunità dei costi, a cooperativa dei singoli proprietari già residenti o a sede di attività di studio individuale e di gruppo o residenza temporanea), della produzione (di cui viene a formare l'affaccio, e il tramite, rispetto ai punti più concentrati della vita collettiva), dello scambio (poiché le stesse opportunità di massima accessibilità portano a insistere, sullo stesso sito, i momenti della commercializzazione dei prodotti agricoli, della proiezione sul mercato e delle informazioni relative a quelli industriali, con le dotazioni dell'istruzione più rivolte a un uso comune di tutta la popolazione e allo scambio tra necessità conoscitive della comunità e produzione della scuola).

Gian Paolo Semino



Brescia: 1. O. Rossi, Ricostruzione ideale dei monumenti della Brescia romana (a sinistra il Torrente Garza con i mulini e le botteghe degli armaioli), 1722. 2. La città e il suo territorio in una stampa del 1472 (all'incrocio tra il

decumano per Milano e il Fiume Mella è individuabile la sede del Complesso di S. Giacomo e della Fiera). 3.4. D. Carboni, Veduta prospettica della Città, 1764; veduta d'insieme e particolare del Campo Fiera. 5.6.7. C. Gar-

1. La caduta dell'Impero Romano e l'arrivo dei Longobardi segnano per Brescia il passaggio a una diversa organizzazione territoriale e militare che vede lo spostamento verso occidente del centro politico-amministrativo (*Curia Ducis*) e del cavanserraglio, proprio dove i corsi d'acqua corrono da nord a sud quasi a difendere la città vecchia e a testimoniare le proprie risorse. Il nuovo centro è la cerniera di collegamento tra la città romana e il *continuum* territoriale longobardo. La trasformazione del ruolo della città trova corrispondenza nella attività dei nuovi monasteri sul territorio. Questa nuova organizzazione, che fa capo al Monastero di Santa Giulia (1), si basa sulle nuove tecniche di semina e sulle nuove granaglie germaniche, quindi sulle mutazioni alimentari e fondiarie, ma anche su un nuovo sistema di scambi. Il potere vescovile riesce tuttavia a mantenere l'egemonia all'interno di questo processo di trasformazione e riorganizzazione territoriale dal sistema della città romana alla nuo-

va struttura monastica. Lo sviluppo di una nuova capacità di sfruttamento intensivo del territorio, attraverso le bonifiche e i dissodamenti, e contemporaneamente la canalizzazione delle acque nella pianura sud-occidentale, aprono a una nuova situazione più evoluta in cui l'uso dell'acqua si razionalizza e assume un ruolo strategico per il futuro produttivo della *provincia* bresciana. I canali irrigui sono allo stesso tempo motori per i mulini e vie d'acqua per lo scambio e diventano così perni su cui ruota il risveglio economico (2).

2. Fin dai tempi dei Romani c'era, proprio all'incrocio tra il decumano che collegava Brescia con Milano e il fiume Mella, un borgo, un piccolo *vicius*, cioè alcuni edifici per la custodia del ponte. In seguito fu costruita una casa religiosa (San Giacomo), che serviva ad ospitare i pellegrini romei (che si recavano a Roma) e che sosteneva economicamente questa sua ospitalità affittando brede e vigneti a coloni. L'attività ospitaliera del complesso

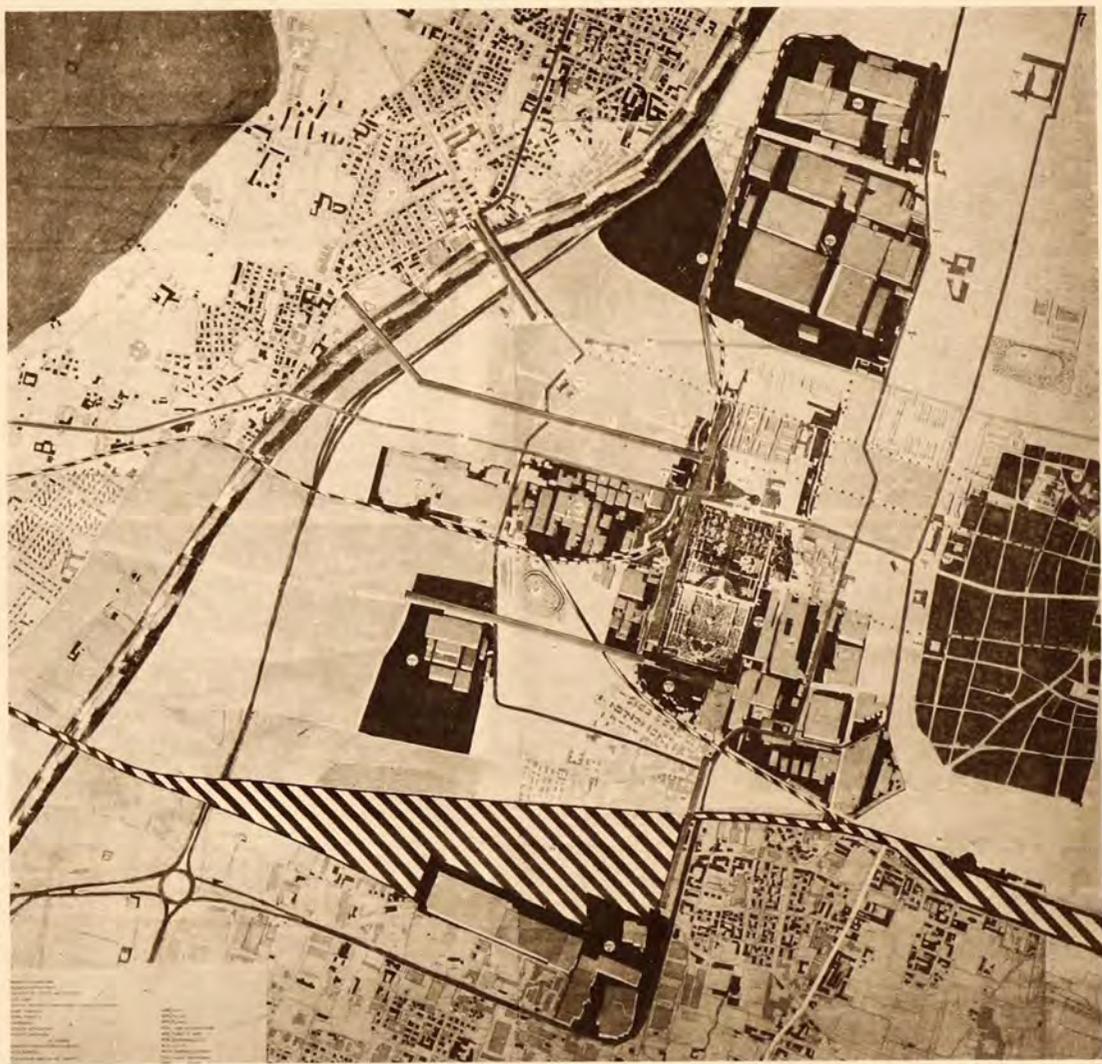
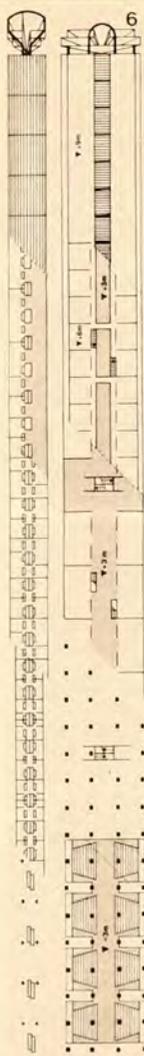
di San Giacomo permane fino al Quattordicesimo secolo, anche se la presenza dei mercanti prevale via via su quella dei pellegrini.

Il 27 ottobre 1435 il Comune nomina una commissione per la sistemazione della strada (l'attuale via Milano) che collega la Chiesa di S. Giacomo alla città (...*ab ecclesia S. Jacobi usque ad civitatem Brixiae*). Nel 1440 la Repubblica Veneta concede a Brescia la possibilità che vi si svolga la Fiera, per la ripresa dei traffici e lo sviluppo del commercio. Se prima l'attività fieristica si svolgeva al di là del fiume, a ridosso del priorato di *S. Jacobi de la Mella*, ora c'è la possibilità di allestirla a partire dalla metà della strada che dalla città raggiunge la Chiesa, in entrambe le direzioni, e le *apotecae* possono essere visibili da tutti perché affiancate una all'altra in linea retta, mentre prima erano sparse disordinatamente e una coprivano l'altra.

Indire la Fiera è compito del Comune che con appositi proclami fissa il giorno di apertura, il luogo, gli or-

dinamenti ed elegge tre o quattro persone di valore, chiamati Governatori della Fiera, che dirimono le controversie tra i partecipanti. L'istituzionalizzazione segna un po' la morte della Fiera, che si avvicina sempre più alla città. Dapprima sull'incrocio con Fiumicello, poi nel 1612 nel campo dove vengono innalzati addirittura dei casotti, che vengono affittati ai mercanti cittadini, d'altronde obbligati a partecipare alla Fiera e a chiudere contemporaneamente i loro negozi in città. Abbattuti i casotti, alla fine dell'Ottocento il Campo-fiera è la sede per la edificazione delle prime case per gli operai delle numerose industrie (di supporto a quelle vallive e tuttora esistenti) (3).

3. Mentre si parla di statalizzazione dell'Università scientifico-tecnologica bresciana senza venirne a capo concretamente, i problemi che l'industria si trova ad affrontare aumentano e si aggravano. La settorializzazione della produzione, la mancata riconversione, la presenza poco radicata di una Univer-



doni, M.L. Mainetti, G. Senesi, V. Vitali, *Progetto della nuova fiera (tesi di laurea alla Fac. arch. Politecn. Milano, relatori A. Acuto e G. Canello), 1977; planimetria dell'intervento in prossimità del Cimitero vantiniano;*

*piante e sezioni dei corpi lineari dei dipartimenti e delle residenze studentesche; planivolumetria generale.*

sita non connotata culturalmente impongono di ripensare la città stessa diversamente dal *continuum* storico delle scelte «vincenti». I piani urbanistici, nella logica invecchiata di una tradizionale «cultura dell'architetto» fatta oggetto d'importazione finiscono per configurare una Brescia corporativa, parcellizzata secondo una logica in cui l'obiettivo non è tanto approfondire le motivazioni del risiedere e intervenire su di esse strutturalmente, ma quello distorto di esibire una efficienza amministrativa in grado di stornare il dibattito dai giusti binari. Ecco quindi che lo smunto intervento pubblico nel centro storico diventa l'alibi, in un calcolo confutabile del fabbisogno residenziale, per costringere in un quartiere periferico i ceti popolari come dal periodo fascista avviene, rendendo un servizio alle forze che vogliono un centro città recuperato al consumo e alle funzioni burocratiche. Bisogna invece ripensare il produrre come motivazione strutturale del risiedere e agente di fondo delle po-

tenziali trasformazioni insediative, e coglierlo nelle sue interconnessioni tecnologiche-economiche (e naturalmente anche ecologiche). La sua crisi di identità e la conversione che ne dovrebbe derivare non può prescindere dall'apporto dell'istruzione. Da questo rapporto di scambio l'istruzione stessa ricava indubbio vantaggio, ai fini del proprio rinnovamento operativo. Il ruolo che gioca la città in tutto questo può essere decisivo.

4. In una logica di trasformazione e coinvolgimento dell'esistente e in antitesi alla logica ispiratrice del *quartiere satellite* di S. Polo, distante dalle reali potenzialità esprimibili dalla città di Brescia, l'intervento progettuale definito *una nuova fiera per lo scambio delle conoscenze*, tenta di superare l'attuale isolamento tra vari settori (produzione, istruzione, abitazione, servizi, trasporti), riconnettendoli in rapporto dialettico.

Si identifica così nell'area della periferia tardo ottocentesca verso Milano, luogo dell'insediamento stori-

co della Fiera, alla confluenza della preesistente ferrovia, riqualificata in metropolitana regionale con un ridefinito sistema stradale vallivo (dove ha sede la produzione industriale) e della bassa (dove ha sede la produzione agricola), la progettazione di dipartimenti universitari (tecnologico, amministrativo, assistenziale) in un corpo in linea, che ospita le attività didattiche di massa e che affaccia direttamente sul Cimitero vantiniano, reso praticabile come parco pubblico. Con un sistema di tentacoli simili a condotte forzate in cui trovano sede attrezzature e residenze per operai e studenti, il corpo dei dipartimenti si prolunga a connettere le sedi storiche del parco industriale ora smobilizzate o sottoutilizzate, che vengono ridestinate a laboratori di ricerca comuni, e il tessuto residenziale preesistente, che viene riqualificato dall'immissione di servizi e dotazioni legate all'attività dipartimentali. La *nuova fiera* si identifica così come il luogo della massima circolazione di conoscenze e di risorse,

capace di riattivare la periferia storica bresciana, riproponendone un ruolo produttivo per tutto il contesto.

Valerio Vitali

(1) Il famoso monastero bresciano di Santa Giulia, con una proprietà estremamente vasta, organizzata in 60 corti, con 741 schiavi addetti esclusivamente alla parte padronale, e 800 famiglie coloniche, produceva nelle sue corti, per mezzo di schiavi maschi e femmine, panni rustici e altri tessuti, attrezzi rurali e anche ferro greggio, in Gino Luzzatto, *Breve storia economica dell'Italia medievale*, Einaudi, Torino 1958, pag. 67.

(2) Fra le prestazioni d'opera a cui sono obbligati i coloni se ne incontrano alcune che riguardano servizi di trasporto da corte a corte, spesso anche molto lontane, e forse anche dalle corti dell'interno ai porti sul Po o sui suoi affluenti... Da tutto ciò si può trarre la conclusione che alcuni dei maggiori monasteri potevano destinare al commercio esterno una parte della loro produzione, eccedente il consumo dei monaci e della popolazione vivente sulle loro terre, ibidem, pagg. 67-68.

(3) Cfr. Paolo Guerrini, *Alle origini della Fiera di Brescia*, in AA.VV., *Brescia nelle industrie e nei commerci*, Brescia 1925.



Reggio Emilia: 1. Pianta della città nel 1920: (1) Foro boario, 1845 (2) giardini pubblici (3) C. Costa, Teatro municipale, 1857 (4) A. Grimaldi, Politeama «Ariosto», 1878 (5) Mercato bovini, fine XIX sec. (6) Mercato suini, 1926 (7) Scuola di zootecnia e caseificio, 1880. 2. P. Marchelli, Foro boario, 1845. 3.

Mercato bovini, fine XIX sec. 4. P. Sorgato, Mercato suini, 1926. 5. Esposizione agricola, industriale e del lavoro ai giardini pubblici, 1922. 6. Veduta dell'area occupata dalla Cittadella nel 1919. Bonaretti, Bordogna, Ciabotti, Galli, Godio, Monji, Progetto di un attestamento direzionale incentivo per

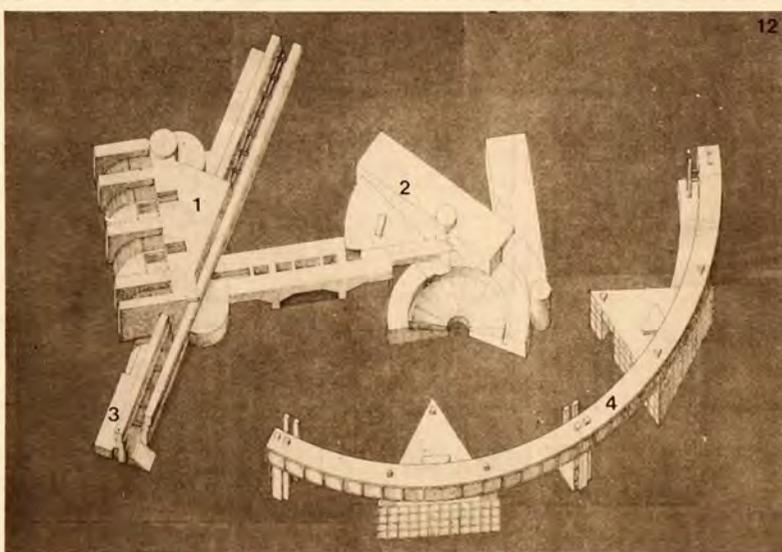
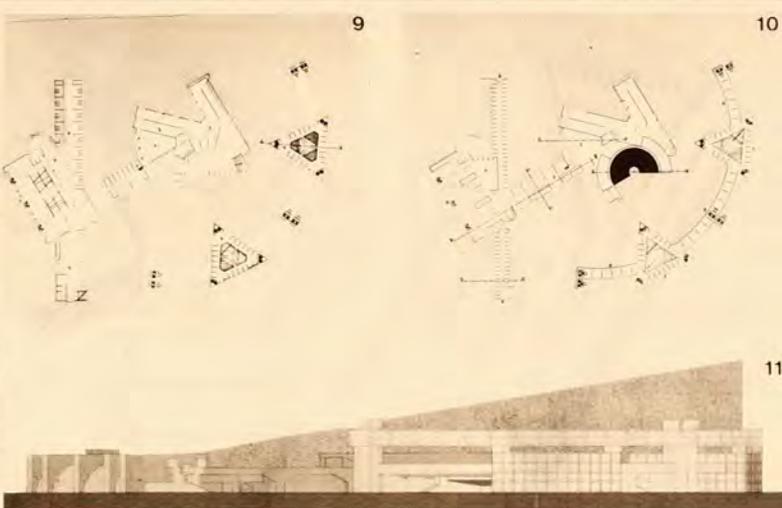
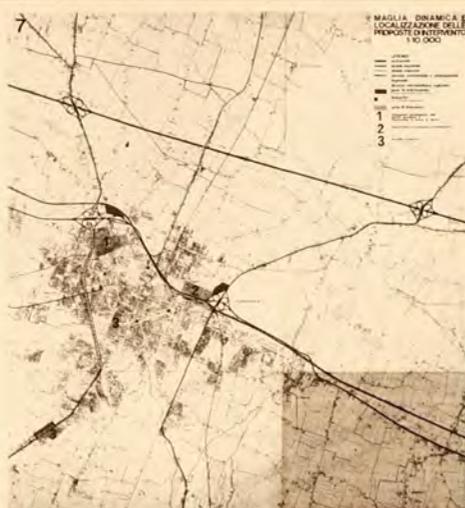
L'ipotesi progettuale di concentrare nella città di Reggio Emilia la sede del Dipartimento di agraria e la direzionalità delle attività produttive diffuse nel contesto conferma il ruolo storico della città-capoluogo della Via Emilia, tradizionalmente centri di riferimento — con i mercati settimanali, le fiere, le camere del lavoro — di un ambito produttivo e culturale allargato alla campagna, dove una economia agricola altamente remunerativa sosteneva le strutture di una società civile molto ricca e articolata. Basti pensare all'impetuoso progresso dell'agricoltura reggiana ed emiliana promosso dalle grandi bonifiche ottocentesche; alla persistenza per tutto il secolo scorso di rapporti di produzione quali la mezzadria e la boaria, che se ne hanno rallentato la trasformazione in senso capitalistico, hanno però garantito un equilibrio policentrico della struttura produttiva e dello stesso insediamento; alla costruzione, alla fine dell'Ottocento, di una densa rete di ferrovie locali di adduzione al capoluogo. In questi stessi decenni Reggio costruisce la triangolazione fun-

zionale e monumentale della città moderna, connotando di un particolare coefficiente produttivo e territoriale gli stessi interventi di rappresentatività urbana tipici dell'urbanistica postunitaria. La principale ristrutturazione ottocentesca della città investe infatti l'area dell'antica Cittadella sulla quale, trasformata in nuovo centro della città sistemato a giardino pubblico, affacciano Teatro municipale e Teatro politeama Ariosto, ma anche, e con pari carica rappresentativa, l'edificio del Foro boario. Alla costruzione di quest'ultimo consegue una sequenza di iniziative e di interventi legati dal filo conduttore dell'incentivo agricolo: nel 1876 l'Esposizione agricola regionale; nel 1880 l'istituzione della Regia Scuola di zootecnia e caseificio «A. Zanelli»; alla fine dell'Ottocento, in seguito alla trasformazione in Caserma del Foro boario, la creazione di una nuova sede di pubblici mercati presso Porta S. Pietro, dove prima sorge il Mercato bovini e nel 1926 il Mercato suini; nel 1901 l'istituzione della Cattedra ambulante di Agricoltura; nel 1922 l'Esposizione

agricola, industriale e del lavoro. Ma l'organizzazione sociale reggiana non rivelerebbe per intero la propria originalità se non si pensasse al ruolo decisivo svolto, dalla fine dell'Ottocento, dal movimento cooperativo, elemento peculiare del «modello reggiano» del socialismo riformista e vera struttura portante della società civile. La stessa fondazione della Camera del Lavoro di Reggio Emilia, nel 1901, è l'approdo di un movimento che alla resistenza e alla rivendicazione aveva sempre associato una precisa capacità di direzione economica e politica. Scrive infatti Giuliano Procacci: *La Camera del Lavoro di Reggio Emilia, a differenza di tutte le altre consorelle italiane, non organizzava soltanto le leghe della città e della campagna, ma era anche il centro coordinatore e propulsore di quella fitta rete di cooperative che dal 1889 erano venute formandosi nel Reggiano... Tra le une e le altre (cooperative di consumo e cooperative di lavoro) esisteva uno stretto collegamento, in quanto i soci delle seconde erano molto spesso anche soci delle prime... Si*

*formava così un complesso organico che faceva capo alla Camera del Lavoro del capoluogo e alla cui prosperità erano interessati larghi settori di tutta la popolazione lavoratrice: dai contadini che vendevano parte dei loro prodotti alla cooperativa di consumo senza passare attraverso interessate mediazioni, agli operai che erano al tempo stesso soci delle cooperative di consumo e di quelle di lavoro, ai braccianti... Reggio Emilia offriva così un esempio di felice penetrazione tra organizzazione economica e organizzazione politica, di superamento del tradizionale dissidio città-campagna che altrove si era invece manifestato con tanta forza. La cultura etnica della «provincia cooperativa» si rivela risolutiva anche nella crisi dell'immediato secondo dopoguerra, quando i licenziamenti di massa operati alle Reggiane liberano una grande quantità di quadri tecnici e operai altamente specializzati, che promuovono un'industrializzazione assai diversificata settorialmente e distribuita in modo puntiforme sul territorio. Si definiscono così i caratteri attuali del*

# A SOSTEGNO DI UNA «PROVINCIA COOPERATIVA»



tutto il contesto (tesi di laurea Fac. Arch. Politecn. Milano, relatori L.S. D'Angiolini, E. Mantero) 1974; 7, schema della maglia dinamica e localizzazione degli interventi; (1) dipartimento di agraria e direzionalità produttiva (2) direzionalità amministrativa e burocratica (3) distretto scolastico; 8, piani-

metria generale; 9, 10, 11, piante e prospetto; 12, veduta assonometrica; (1) attività dipartimentali (2) attività fieristiche ed espositive (3) residenza temporanea (4) attività direzionali, sedi sindacali e cooperative.

territorio reggiano, che se da un lato è caratterizzato da avanzati rapporti tra agricoltura e industria, tra città e campagna; dall'altro è condizionato dalla relativa precarietà e subordinazione delle strutture aziendali di piccole dimensioni alle decisioni del capitale monopolistico e dall'accelerazione recente dell'esodo montano. Il progetto intende confrontarsi con tali contraddizioni, individuando i caratteri aggiornati di una nuova direzionalità territoriale del capoluogo in cui l'istruzione sia chiamata a svolgere un ruolo di volano strutturale. Conoscitivamente la proposta si basa su un quadro di prospezioni macroeconomiche e macrourbanistiche a livello regionale, che, muovendo dall'ipotesi — avanzata da L.S. D'Angiolini — del *mercato alternativo* (scambio alla pari di beni strumentali, derrate alimentari e materie prime con i Paesi in via di sviluppo), delineano per l'Emilia Romagna da un lato un'irreversibile integrazione al bacino economico padano, dall'altro un assetto territoriale fondato sulla fisiologia storica dei rispettivi contesti piuttosto che su

astratte previsioni di riequilibrio territoriale. Il progetto intende anche porsi dimostrativamente in contraddittorio con una modellistica microurbanistica che si rifrange acriticamente dal capoluogo regionale alle città di provincia, e che anche a Reggio ha indirizzato le scelte fondamentali: un progetto di viabilità incoerente nella misura in cui convivono la previsione di un *asse attrezzato* interno alla città e quella di ampi tracciati esterni di circosollazione; l'equivoca proposta di un *centro direzionale*, poco riferito ai caratteri produttivi del contesto, ma assunto come componente neotecnica di razionalizzazione urbana e condizione necessaria al recupero del centro storico. Su un'area appena esterna al tracciato delle mura e simmetrica al primo Foro boario, si concentrano, in una sorta di *kombinat direzionale* reso accessibile a tutto il contesto da un nuovo disegno della mobilità, la sede accentrata del Dipartimento di agraria, la direzionalità della produzione agricola e industriale (cooperative, sindacati, enti economici,

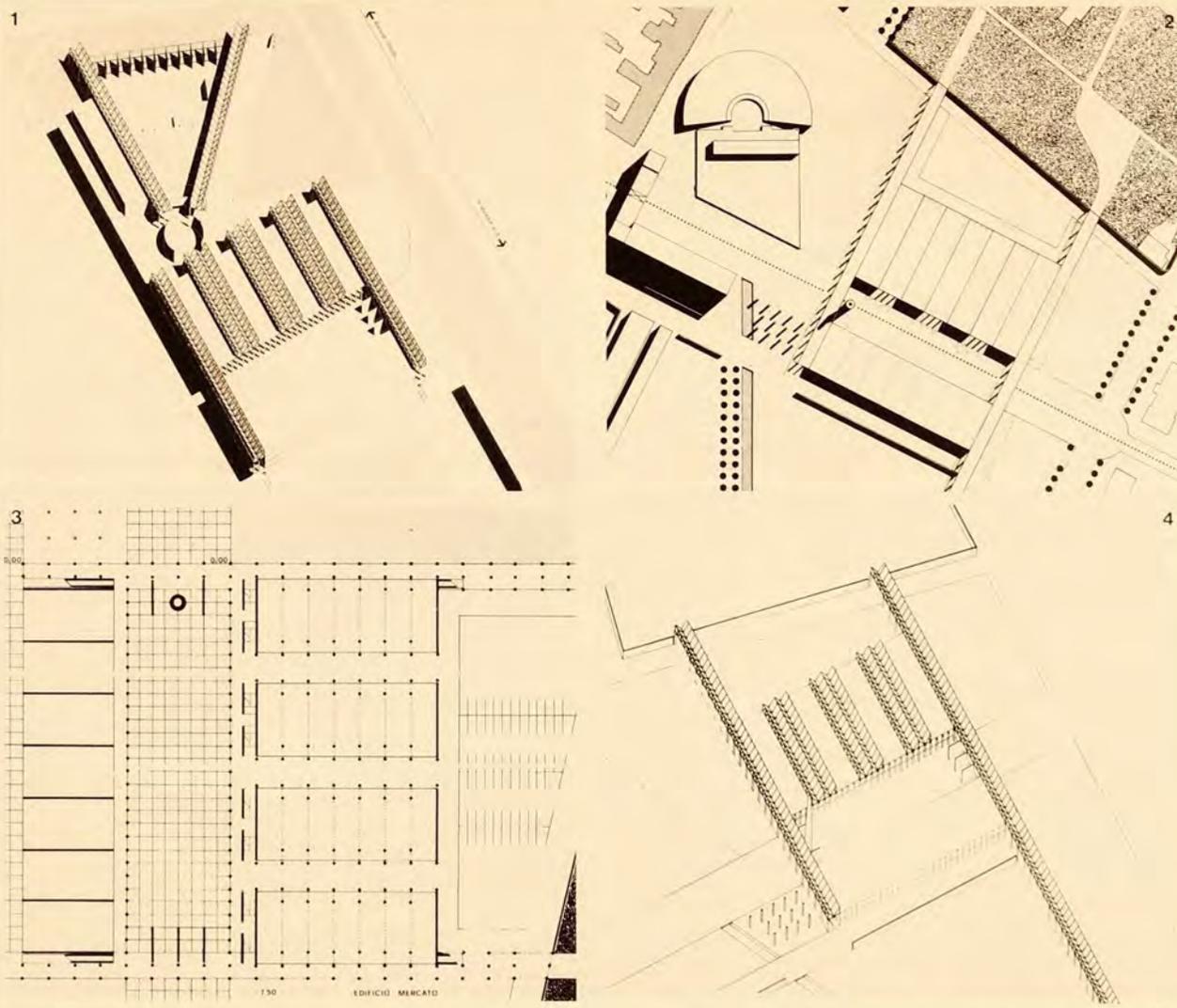
ecc.), le attività fieristiche e di contrattazione. Il Dipartimento di agraria, in cui confluiscono alcune strutture già esistenti quali il corso universitario di Scienza delle produzioni animali dipendente dall'Università di Bologna e il Centro di ricerca per le produzioni animali, trova in Reggio la sede accentrata in un edificio tipologicamente composito, che funge da campo-base dove sono concentrate le aule per la didattica di massa, i laboratori di ricerca e le dotazioni strumentali, gli uffici di gestione del Dipartimento, le attività fieristiche ed espositive, la residenza temporanea. Dal campo-base si distaccano alcuni momenti, applicati a problemi specifici del contesto (ad esempio: a Castelnuovo Monti, nell'Appennino reggiano, la tradizione della Cattedra ambulante induce a pensare un distaccamento non consolidato fisicamente ma appoggiato alle sedi dell'istruzione esistenti, con compiti di istruzione generalizzata a sostegno di una politica di interventi forzati per la montagna — forestazione, recupero del territo-

rio ad allevamento brado e semibrado, arresto dell'esodo demografico —; a Guastalla, nella bassa, la diseconomia dell'attuale farraginoso rete di piccoli macelli pubblici e privati, motiva la proposta di un distaccamento consolidato con un centro-carni interprovinciale, creando così una sorta di mercato protetto a valle capace di innescare più avanzata integrazione tra agricoltura e industria). Alla sede dipartimentale di Reggio si giustappongono, in un corpo curvo a ponte disposto frontalmente al Dipartimento stesso, quei particolari livelli della direzionalità cui si riconosce un ruolo di propellente per lo sviluppo produttivo di tutto il contesto e specifiche capacità di attivare rapporti di scambio con il settore dell'istruzione, convogliandovi la domanda di conoscenze direttamente provenienti dall'ambito della produzione; invece le funzioni neutralmente amministrative trovano migliore localizzazione sull'area delle Reggiane parzialmente ristrutturate a questa destinazione.

Enrico Bordogna

UDC 711.552 (45.43)

# 1978-80: BIBIONE, SCHIO, MESTRE, TREVISO, VICENZA:



G. Polesello, Progetto di un edificio prototipo a destinazione collettiva (attività commerciali-espositive-ricreative): 1. applicazione del prototipo al Progetto di Centro commerciale a Bibione, 1980: assonometria; 2,3,4. (con Grandinetti, Lamanna, Pandolfo, Pittaluga, Rudatis) applicazione del

prototipo al Progetto di concorso per il Piano di utilizzazione dell'Area Lanerossi a Schio, 1980: planivolumetria; sezione planimetrica; assonometria. 5. Cazzaro, Pandolfo, Poloni, Progetto di un Complesso di attrezzature urbane per il centro città di Mestre (tesi di laurea all'Istituto Universi-

Il tema *fiera-mercato* ha riscontro negli studi elaborati all'interno di una ricerca dipartimentale diretta da Gianugo Polesello, in corso di svolgimento presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. La ricerca, che si propone di portare un contributo nel campo degli studi urbani applicati, attraverso l'approfondimento di *teoria e tecnica della progettazione urbana* — è il nome stesso del Dipartimento IUAV — ha per campo di sperimentazione la città dell'Area triveneta. La conoscenza della città, in quanto storia dei suoi manufatti e delle sue *parti*, è qui intesa come strumento fondativo della *progettazione*, e lo studio delle relazioni tra questi manufatti e parti non ha un carattere oggettivo ma è riferito ad un quadro di obiettivi e di politiche di trasformazione. L'analisi è quindi conoscenza della *struttura* della città, degli elementi necessari a definire il progetto per essa, e il

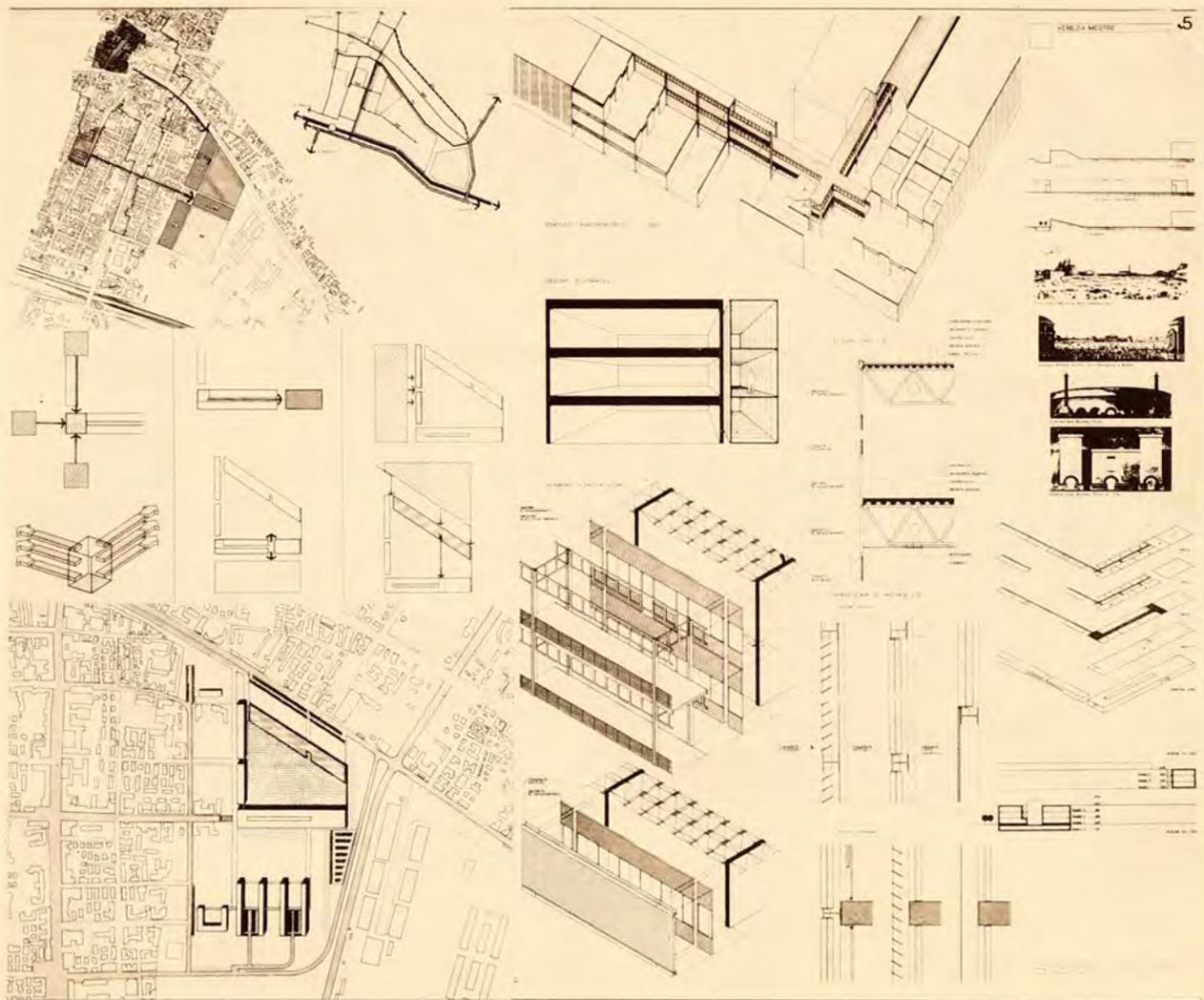
progetto, facendo emergere tale struttura, diventa strumento di approfondimento della conoscenza della città e di giudizio sulla stessa. In questa procedura, che definiamo *progettazione analitica*, i nuovi interventi, inseriti nel sistema degli elementi costitutivi precedentemente individuati, tendono a manifestare e a portare a compimento la struttura della città.

All'interno di questo quadro il progetto urbano si fonda sul principio di localizzazione delle architetture — manufatti e funzioni — in luoghi prescelti in quanto strategici rispetto agli obiettivi d'intervento. La ricerca — ed i progetti qui presentati lo confermano — individua tali luoghi nelle aree di *periferia interna*; quelle aree cioè, interne al perimetro urbano e con alto grado di trasformabilità, che presentano caratteristiche di degrado, marginalità o indifferenza morfologica e d'uso rispetto al sistema urbano;

aree non edificate o prive di struttura architettonica e funzionale. Esse corrispondono ad *aree ex ortive*, a luoghi storicamente connessi al sistema difensivo, a luoghi per attrezzature tecniche o per impianti produttivi della prima fase di industrializzazione, ormai obsoleti. Di questi ambiti, solitamente a cavallo del limite della città storica, è stata verificata nel corso della ricerca la capacità di accogliere, vuoi per fattori localizzativi, vuoi dimensionali, quegli interventi trasformativi necessari all'attuazione del progetto urbano, interventi i cui contenuti sono significativi alla scala dell'intera città: le attrezzature di scala urbana costituiscono quindi il principale oggetto della progettazione architettonica che si sta sperimentando.

L'ipotesi complessiva da noi verificata per le città di media dimensione (Vicenza e Treviso in particolare) mostra, in ritardo rispetto ad al-

tre realtà urbane più dinamiche o di maggiore dimensione, una concentrazione di attrezzature di scala urbano-territoriale ancora saldamente insediate all'interno del centro storico, occupando quell'area di più antica formazione che insiste sul sistema cardo-decumanico. Non hanno finora avuto riscontro, in questa realtà, i processi di decentramento delle attività terziarie, legati ad ipotesi di continua espansione economica e urbana e, più sostanzialmente, a meccanismi di valorizzazione dei suoli; oggi, quando il dibattito sui centri direzionali, ma anche le stesse tendenze in merito, appaiono esauriti o comunque in termini fortemente mutati, si rischia di veder attuate, del tutto anacronisticamente, le previsioni di aree direzionali non meglio precisate presenti in ogni strumento urbanistico di un decennio fa. Ora però, analizzando più precisamente i contenuti di questo settore, è possibile



5

tario di Architettura di Venezia, 1978, relatore G. Polesello, correlatore C. Lamanna): (dall'alto in basso e da sinistra a destra) ruolo funzionale delle parti e viabilità; planivolumetria; spaccato assometrico; sezione schematica; elementi di facciata; sezione tipo e particolari di facciata; riferimenti

di progetto.

distinguere i caratteri dei diversi elementi che lo compongono e tentarne quindi un controllo: si può cioè superare l'atteggiamento manicheo di opposizione indistinta ad ogni presenza terziaria nei centri storici, posizione che costituisce l'alibi per l'invenzione appunto dei centri direzionali all'esterno delle nostre città.

L'analisi condotta sulle città del Veneto ha precisato le caratteristiche specifiche e la distribuzione sull'area urbana delle attività terziarie, evidenziando come la concentrazione nell'area centrale di una serie di attrezzature di scala urbana, pubbliche o private, sia da considerare come un patrimonio infrastrutturale che individua una vera e propria parte di città. Il riconoscimento di questo elemento come *elemento costitutivo della città contemporanea*, da un lato permette di mostrare come il centro storico non sia un elemento omogeneo cui cor-

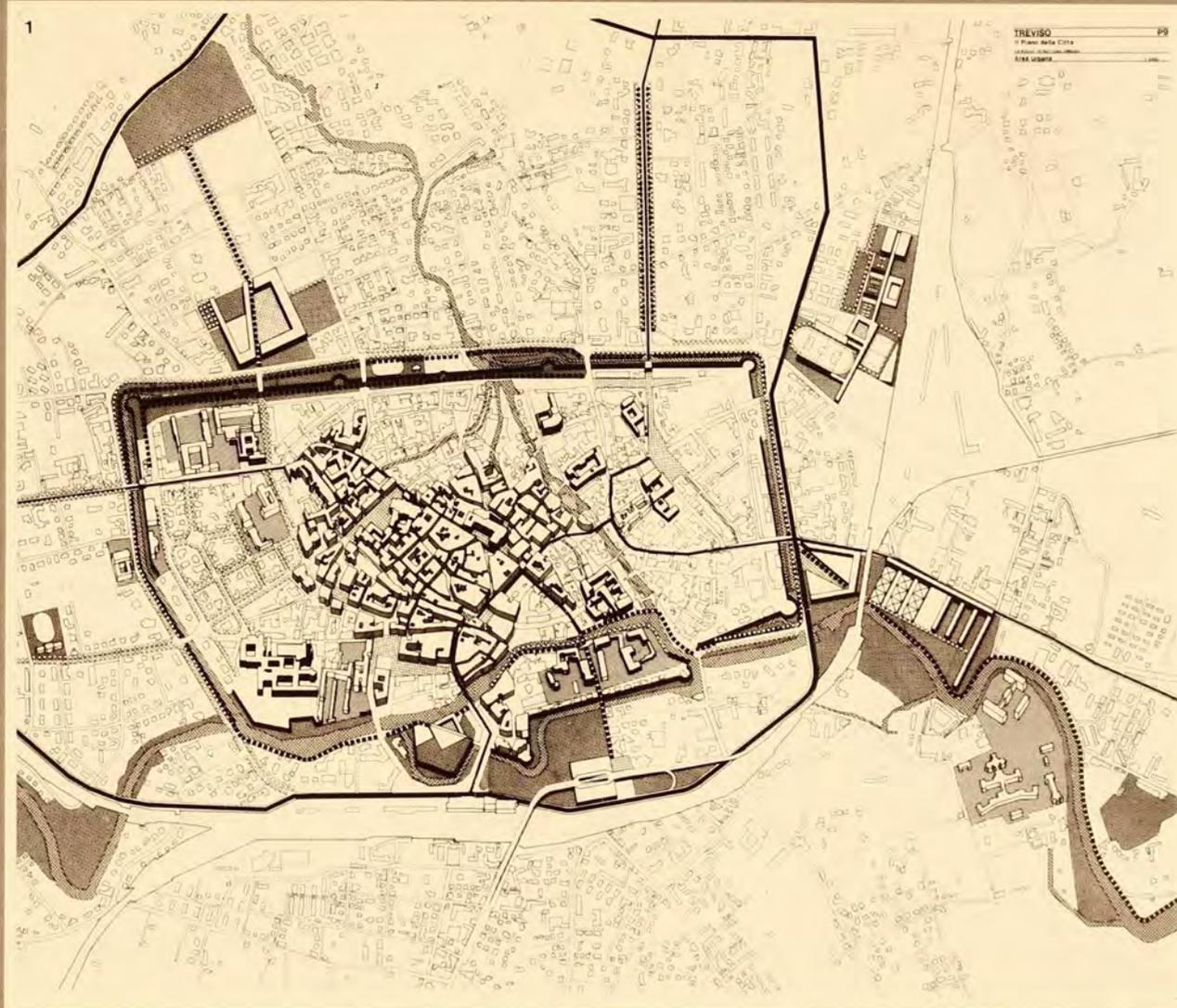
risponda un'unica categoria progettuale, e di riportare il nostro dibattito sui centri storici alla possibilità di confronto con le altre realtà europee — si pensi a questo proposito ai contributi teorici e applicati sviluppati nella Germania Democratica sulla questione dei luoghi centrali e alle realizzazioni dei centri-città britannici —; d'altro lato fissa un caposaldo del progetto urbano cui rapportare l'intero sistema delle attrezzature di grande scala. Infatti, se la prima indicazione progettuale riguarda la razionalizzazione del centro-città individuando le destinazioni d'uso non decenterabili congruenti ai nuovi bisogni collettivi di carattere culturale, commerciale e ricettivo, la seconda riguarda l'organizzazione delle relazioni tra l'area delle funzioni centrali e le parti abitative esterne. Si tratta di dare una soluzione al classico rapporto centro-periferia, non solo in termini tecnici, ma affron-

tando anche i temi dell'architettura della città.

Non interessa in questa sede mostrare le specifiche soluzioni proposte per il settore delle funzioni terziarie pubbliche o private all'interno delle singole realtà urbane analizzate, quanto evidenziare il particolare rapporto analisi/progettazione proprio dei nostri studi e la procedura che si è individuata perché nella progettazione le ragioni dell'architettura siano saldamente ancorate a quelle del piano urbanistico. In questa procedura la progettazione edilizia viene avviata contestualmente all'analisi, per la definizione di un catalogo di tipi architettonici elementari di cui servirsi nel progetto. Infatti si intende utilizzare il principio della progettazione come *montaggio*, e gli edifici divengono strumentali all'uso. Ciò è possibile se si nega un rapporto diretto tra tipo funzionale e tipo edilizio, cioè se si considera esaurita

la logica ottocentesca che fa corrispondere a ciascuna funzione *delimitata* una specifica architettura (il Tribunale, le Poste, la Prefettura, il Teatro, il Mercato ecc.); ritenendo al contrario che si possano ridurre ad un numero molto limitato gli schemi costruttivi dei manufatti (definiti da profondità del corpo di fabbrica, passo delle strutture, tipo di strutture verticali, tipo di strutture orizzontali ... ecc.) da utilizzare per le diverse funzioni, ed in particolare per le grandi attrezzature: per questi elementi che costituiscono la *tipologia strutturale* si può postulare, entro certi margini, una indifferenza d'uso (si pensi alle molteplici trasformazioni funzionali cui si sono prestati nella storia, per esempio, i manufatti a corte di origine conventuale, definiti da un tipo strutturale rigidissimo). Gli elementi che consentono e determinano nel progetto le differenti utilizzazioni del tipo strutturale sono

# 1978-80: BIBIONE, SCHIO, MESTRE, TREVISO, VICENZA:



Barbò, Ciotti, Ferrari, Rigoli, Toffoli, Vendramin, Tesi di laurea sulla Città di Treviso all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 1980 (relatore G. Polesello, correlatore C. Lamanna): 1. Montaggio dei progetti

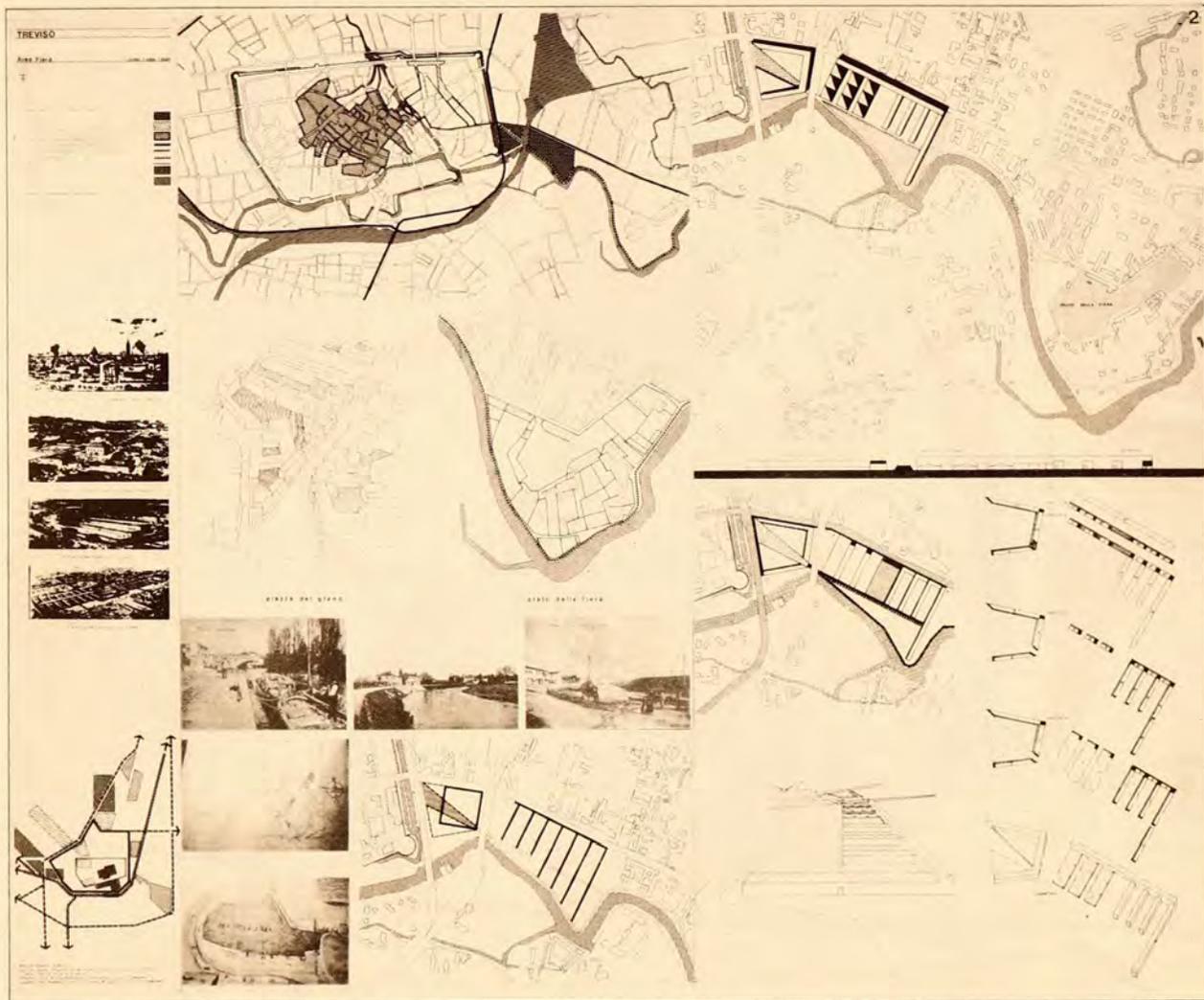
delle «periferie interne» della Città rappresentante il Piano della Città e la nuova struttura urbana; 2. Progetto per l'Area di Fiera: (dall'alto in basso e da sinistra a destra) riferimenti di progetto; relazioni funzionali dell'area

costituiti dal sistema dei collegamenti verticali ed orizzontali (tipo distributivo) adottato. Nella formazione del catalogo ciascun progetto elementare è perciò descritto dalle piante strutturali ai vari piani, da un abaco dei modi di organizzazione funzionale, cui corrispondono differenti soluzioni distributive. Se precedentemente ho parlato di progettazione della città attraverso manufatti, ora è possibile parlare, e non sembri un paradosso, di progettazione di manufatti attraverso manufatti, poiché questi ultimi sono già definiti nel catalogo delle architetture elementari. Questa tecnica compositiva di montaggio, che ritroviamo nella storia dell'architettura, viene utilizzata alle due scale: montaggio di elementi semplici (un portico, una galleria, una quadra pilastrata, un'esedra, una torre ecc.) per la costruzione di un progetto architettonico complesso; montaggio di architetture complesse

in una struttura urbana di cui si propone una trasformazione fisico-funzionale. La prima illustrazione di questo testo rappresenta una architettura di Gianugo Polesello in cui è possibile riconoscere, all'interno di un elemento geometrico assoluto — un prisma a pianta quadrata di 120 metri di lato —, gli elementi che lo compongono: gallerie, matronei, una piazza passante, quattro edifici in linea, ecc.; ne risulta una articolazione complessa che deriva dall'archetipo architettonico sublimato e rarefatto dell'*agorà* ellenistica. Gli spazi modulari scoperti, aperti, coperti e chiusi cui dà luogo questa architettura sono pensati per una estesa gamma di attività collettive, con particolare riferimento a quelle commerciali — botteghe accanto a grandi magazzini — espositive e ricreative. Questa architettura è stata «provata» in differenti contesti urbani, precedentemente

studiati, proprio per verificarne le potenzialità sia morfologiche che funzionali e per operarne una ulteriore riduzione agli elementi costanti e permanenti che individuano il tipo. La disponibilità di questo agli usi richiesti dalle specifiche condizioni applicative ha confermato l'assunto iniziale che negava una diretta corrispondenza tra organizzazione delle funzioni e forma architettonica. La rappresentazione privilegiata dell'edificio-mercato è la pianta delle strutture (o l'assonometria da essa innalzata) poiché esprime gli elementi del progetto che rimangono costanti nelle diverse utilizzazioni. Inoltre la sezione planimetrica rappresenta quasi un'immagine archeologica che si vuol dare di questa architettura, pensandola già divorata dal tempo che la riduce da manufatto concreto a tipo astratto, poiché nel consumarla risparmia solamente gli elementi strutturali, sia in senso co-

struttivo, sia in senso logico-progettuale; la sezione planimetrica archeologica del manufatto è usata per mostrare la stretta corrispondenza — o forse l'identità, per Polesello — tra costruzione logica del progetto (figura astratta in cui si rilevano i principi fondativi dello specifico tipo architettonico) e manufatto inteso come costruzione (figura concreta in cui prevalgono le tecniche che definiscono il tipo strutturale). L'elemento centrale del progetto è l'architettura della piazza, definita da figure geometriche elementari (il punto, la linea e il piano) e dai solidi che ne derivano; e da tipi strutturali semplici (strutture verticali in lastre di c.a. e colonne cilindriche prefabbricate in acciaio o in c.a. centrifugato, strutture orizzontali in profilati di acciaio per i solai, e una teoria di capriate leggere con diagonali a 45° per le gallerie vetrate). La seconda illustrazione si riferisce



di progetto; elementi di formazione storica dell'area; prime ipotesi progettuali; planivolumetria; organizzazione funzionale (CE: centro espositivo; LA: laboratori; R: residenza); veduta prospettica e isometria.

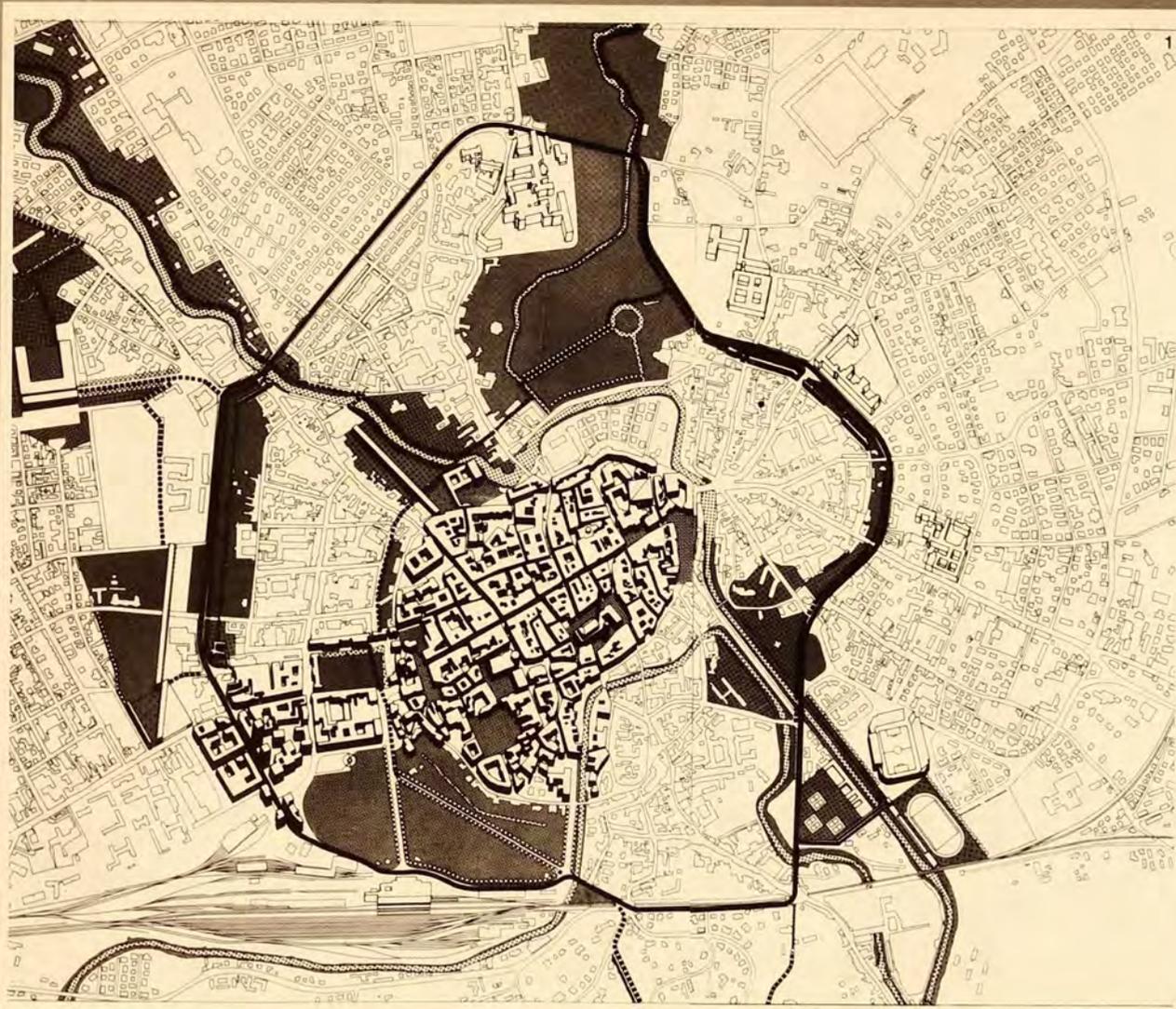
a una tesi di laurea su Mestre. Il progetto per l'Area di Mestre utilizza lo stesso principio compositivo del precedente, poiché vengono usati elementi architettonici di un solo tipo — l'edificio in linea — che si posizionano secondo regole differenziate, a formare corpi doppi collegati da gallerie, portici, ecc. Nell'edificio a corpo semplice l'elemento distributivo orizzontale è strutturalmente indipendente e staccato; la sua tecnologia — travi vierehendel in acciaio — costituisce la «facciata» verso la piazza dell'edificio. L'intervento sulla città riguarda dapprima l'individuazione di due fatti emergenti, come elementi primari per l'organizzazione urbana — Piazza Ferretto e Piazza Leonardo da Vinci — e la localizzazione di un terzo polo, da progettare in Altobello; sono stati studiati i collegamenti e le relazioni morfologico-funzionali tra i due elementi esistenti e quello di progetto, in una

triangolazione costituita dalle aste di Via Piave, Corso Milano, Piazza Barche. La verifica delle relazioni tra l'area di intervento e il suo intorno ha suggerito una nuova partizione in più aree progetto, con funzioni di scala differenziata; in particolare si propone la creazione di una fascia destinata a servizi, parallela a Corso del Popolo, per la quota di residenza esistente e una seconda fascia, destinata ad attrezzature di scala urbana, con carattere prevalentemente legato al settore culturale, che, perpendicolare alla prima, si pone in continuazione di Corso Milano. Una quota di residenza di sostituzione integra e delimita l'area abitativa, mentre si delinea il progetto di una grande piazza trapezia, definita dagli edifici lineari dei servizi della residenza e delle attrezzature di scala urbana; un muro delimita ad est il lato breve, mentre l'ulteriore intreramento del Canal Salso dà luogo ad un piano

inclinato gradonato che chiude il quarto lato della piazza. Questi ultimi due elementi lineari sottolineano il limite della città di Mestre e costituiscono, in termini analogici, una sequenza di spazi che ritroviamo nella città murata: mura-terrapieno, area inediticata, città compatta. È utile seguire il percorso dell'esperienza svolta sulla città di Treviso — si tratta di una tesi di laurea sviluppata all'interno della ricerca — per coglierne il tentativo di collegare analisi e progetto, architettura e piano. Lo studio del processo di formazione della città ci mostra come la sua localizzazione originaria sia dovuta probabilmente ad opportunità di carattere commerciale: la tangenza delle due principali vie consolari che attraversano la campagna veneta — la Postumia e la Claudia Augusta — con gli elementi idrografici costituiti dalla rete infrastrutturale romana — il Sile, cui

doveva collegarsi il Piave — suggeriscono il ruolo del primitivo *castrum*. Un elemento caratteristico che emerge dallo studio è il particolare rapporto tra sviluppo della città e formazione dei borghi. Questi sono originati fin dall'epoca delle distruzioni barbariche dei centri romani di Padova, Altino e Oderzo, dei quali vengono accolti i profughi, e si sviluppano a corona dell'area dell'antico *castrum*; un gruppo di borghi è immediatamente esterno al perimetro fortificato, mentre un secondo anello comprende una serie di borghi più lontani, tra i quali ritroveremo S. Ambrogio di Fiera. Questa struttura segue un processo evolutivo, legato allo sviluppo delle attività di scambio, fino all'epoca della Lega di Cambrai che vede sconvolgere, con la costruzione delle mura veneziane di Frà Giocundo, l'immagine e l'economia della città — si pensi alla poderosa mole delle fortificazioni che ancor

# 1978-80: BIBIONE, SCHIO, MESTRE, TREVISO, VICENZA:



Bevilacqua, Cau, Marchetto, De Munari, tesi di laurea sulla Città di Vicenza all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, 1979 (relatore G.

Polesello, correlatore C. Lamanna); 1. Montaggio dei progetti delle «periferie interne» della Città rappresentante il Piano della Città e la nuova

oggi segna la città e alla distruzione dei borghi entro i cinquecento passi dalla cinta —.

A queste vicende, e alla navigabilità del Sile per usi commerciali, è legata l'origine dell'area di *fierra*: si tratta del porto commerciale di Treviso altomedioevale, situato in un'ansa del Sile, a valle della città. Il primo riferimento a questo luogo — si tratta però di una identificazione non sicura —, contenuto in un diploma di Berengario del 905, lega già la funzione portuale a quella mercantile periodica di una fiera probabilmente annuale. Il borgo che vi si sviluppò dovette raggiungere dei margini di autonomia rispetto alla città, ed accogliere attività non solo commerciali, ma anche produttive che sfruttavano le acque del Sile come forza motrice, ed agricole, poiché l'ampio spazio erboso ove si teneva la fiera — il Prato di Fiera — doveva essere un pascolo del bestiame. Ulteriori no-

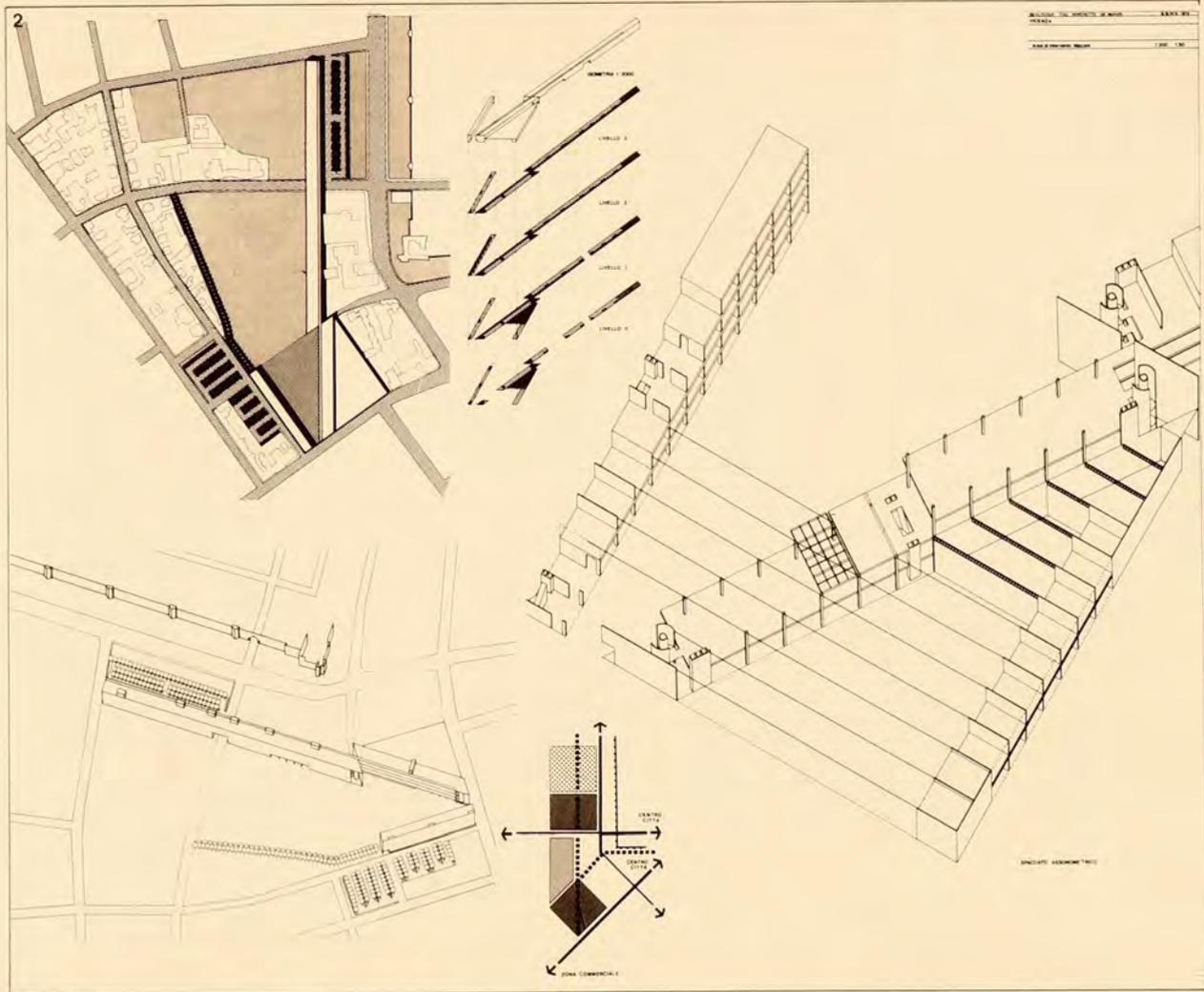
tie ci mostrano una precisa regolamentazione degli spazi assegnati ai commercianti e dei servizi di ricovero per i cavalli; inoltre la località fu stazione per i pellegrini che, discendendo il corso del Sile, raggiungevano Venezia per poi imbarcarsi per la Terra Santa. La costruzione delle Mura Veneziane determinò una gravissima decadenza anche per questo borgo cui venne chiusa la porta di collegamento con la città. Successivamente la funzione fieristica non sopravvisse a quella portuale che venne confermandosi, anche se con importanza scaduta, ed il borgo assunse quelle caratteristiche sociali — domicilio di barcaioli, pescatori e artigiani — che lo fecero sopravvivere fino a questo secolo.

Attualmente attorno al Prato di Fiera, di poco alterato rispetto alla mappa tardo-seicentesca dell'Archivio Vescovile, i numerosi interventi di edilizia popolare non han-

no invertito la tendenza all'emarginazione del luogo. Le due aree in cui è articolata questa *periferia storica*, quella del prato e quella più a ridosso della città, suggeriscono un ruolo non solo abitativo, ma di uso collettivo per l'intera area urbana, proprio per l'importanza degli elementi morfologici dell'area. A questa sintesi del processo di formazione, estesa ad altre cinque aree di periferia interna, segue lo studio del sistema insediativo urbano, con particolare riferimento alle funzioni centrali che a Treviso sono localizzate sull'area del *castrum* romano, mentre altri borghi interni alle mura, che storicamente hanno avuto un preciso ruolo funzionale, presentano caratteristiche di degrado e di bassa utilizzazione. In effetti il nodo formato dalla Stazione ferroviaria e dalla viabilità territoriale si è rivelato di forte attrazione terziaria anche per la sua adiacenza con l'area di più antico insediamento

cui si è saldato. Inoltre le funzioni centrali hanno in questa città una dinamica assai contenuta rispetto ad altri centri della regione, pur tuttavia si sta riscontrando una tendenza alla localizzazione di funzioni terziarie, legate alle attività produttive, lungo l'asse viabilistico a nordovest della città.

I riferimenti di carattere morfologico evidenti e necessari per la progettazione sono costituiti dalle mura di Frà Giocondo e dal sistema delle piazze centrali; essi si pongono come elementi di confronto con gli altri *fatti* specifici della città, di carattere fisico e funzionale: i blocchi di edilizia convenuale, l'area delle funzioni centrali, le aree abitative. Le mura in particolare partecipano di un duplice ruolo urbano in quanto costituiscono il tramite tra la città compatta e le espansioni abitative, sia in termini morfologici che funzionali: sono percorribili per il loro intero tracciato,



struttura urbana; 2. Progetto di una piazza-mercato adiacente alle Mura Scaligere, ad occidente del centro storico: (dall'alto in basso e da sinistra a

destra) planivolumetria; vedute assometriche; isometria; schema delle relazioni funzionali dell'area di progetto; spaccato assometrico.

e questo lungo percorso pedonale evidenzia il rapporto tra la cinta muraria e l'acqua, rapporto specifico di Treviso consolidato dalla storia nella città. A questo percorso inoltre sono collegate, nei suoi diversi tratti, alcune attrezzature di scala urbana esistenti — soprattutto del verde — cui il progetto ne aggiunge altre. Per quanto riguarda le piazze è da chiarire che nella città non ne esiste nessuna con caratteristiche monumentali o di compiutezza formale — la stessa Piazza dei Signori ha più significato per la sua persistenza storica che per la sua architettura —, ma nel tessuto urbano è importante notare una serie di vuoti dalla geometria assolutamente irregolare, con caratteristiche più di slarghi che di piazze. Questi luoghi sono però tra loro legati in un sistema sedimentato di permanenza d'uso che costituisce uno spazio collettivo unitario composto di edifici e funzioni.

La nuova struttura urbana ipotizzata deriva dalle relazioni istituite tra le sei aree di progetto — le periferie interne — con i fatti e le parti evidenziati nell'analisi; ne deriva uno schema organizzativo per le attrezzature di scala urbana costituito da una concentrazione nell'area di nocciolo delle funzioni centrali, strettamente collegate con altri sei poli decentrati, nelle zone intermedie tra centro storico e periferia. Si possono così identificare, attraverso i progetti, i differenti sistemi: quello delle funzioni centrali che viene potenziato a comprendere l'area della città nuova di cui si prevede il recupero per un uso pubblico-amministrativo; a sud del centro storico, con interventi di carattere ingegneristico, vengono riorganizzati e unificati il nodo viario e il terminal dei mezzi pubblici e privati; il settore propriamente direzionale, parzialmente presente nell'area centrale, viene integrato

con la conferma di un'area destinata esclusivamente alle attività private connesse con il settore produttivo; il settore delle grandi attrezzature — ospedale, cimitero, aeroporto — situato a sud; il sistema delle attrezzature legate al verde, allo sport, al tempo libero, e alle esposizioni non commerciali, che da nord si snodano, toccando il centro storico, fino all'antico Borgo di Fiera.

Lo studio della città di Vicenza, che segue la medesima procedura già descritta per il caso di Treviso, perviene ad uno schema organizzativo urbano geometricamente non dissimile — le aree di progetto sono ancora sei, e sono collocate a corona rispetto al centro storico —, che ha però come supporto un anello viabilistico interno, a circolazione prevalente dei mezzi pubblici, sul quale si innestano le attrezzature esistenti e di nuovo impianto. Il progetto più interessante, che qui si

mostra in immagine, riguarda l'area di Viale Mazzini che attualmente tende alla specializzazione nel settore terziario-direzionale, per la sua localizzazione intermedia tra l'area delle funzioni centrali e le zone commerciali, annonarie e produttive all'esterno; la sua vicinanza con la recente espansione dell'area centrale lungo l'asse di Viale Milano e con la Stazione ferroviaria individua per il progetto delle destinazioni d'uso a supporto di quelle esistenti: l'elemento fondamentale è una piazza quadrata tagliata diagonalmente da un edificio che individua due spazi, di cui uno a copertura mobile in tendostruttura; il progetto predispone cioè degli spazi flessibili piuttosto che delle funzioni permanenti, dei vuoti organizzati piuttosto che degli edifici.

Claudio Lamanna

# LIBRI: PER UN MERCATO ALTERNATIVO

M. Canesi, Italia e Lombardia anni '80. Gli obiettivi di sviluppo, le ipotesi macroubanistiche. Introduzione di L.S. D'Angiolini, CLUP, Milano 1980, pp. 348.

Poiché gli uomini sono la Città, non le mura né le navi vuote d'uomini (Tucidide, VII 77, 7).

Dagli autori si deve accettare il voler venir subito al dunque. Le loro tesi sono dirette ed esplicite: vogliono entrare in contraddittorio con operatori e politici e — dipenderà dall'eco che ne avranno — con tutti i cittadini. Tentano di far fronte alla domanda (inquietante e troppo frequentemente inespresa): con quali risorse finanziarie il voler continuare a vivere al di sopra dei nostri mezzi anche quando si tratti di progettare il riscatto ambientale, il recupero di tutto il paesaggio, agrario e urbano, che si ipotizza in ogni strumento urbanistico, in ogni progetto di architettura? La struttura economica del Paese infatti sta subendo un grave deterioramento: al cronico deficit della bilancia dei pagamenti (effetto diretto della crisi petrolifera: delle mutate ragioni di scambio delle materie prime rispetto ai manufatti industriali) fa riscontro un rallentamento dei tassi di sviluppo: la stagnazione produttiva s'appia ad una accelerata dinamica inflazionistica (stagflazione). Si aggiungono a ciò una invertebrata e clientelare politica assistenzialistica e la violenza ricorrente delle manovre deflattive (le restrizioni creditizie, gli alti tassi di interesse che mortificano gli investimenti) operata, con danno, sul tessuto produttivo del Paese.

A questa situazione del mercato, quello degli scambi monetari, e cioè alla logica della concorrenza e dell'immediato profitto impostaci attraverso il gioco dei prezzi, deve essere contrapposta e/o affiancarsi — questa è la proposta degli autori — quella di ... un Mercato alternativo, la logica di un mercato in cui il lavoro sia in gran parte offerto a reddito differito e i prodotti di immediato consumo siano scambiati in diretto baratto.

C'è tutta una letteratura in argomento. Riguarda la cosiddetta terza area economica (la prima essendo quella della privata imprenditoria, la seconda quella della mano pubblica: IRI, ENI, ENEL ecc.); ma, più semplicemente, quel che viene proposto è la qualità di quel lavoro contadino che in altri tempi era capace di programmare, fuori dal mercato monetario, il pieno impiego delle proprie risorse: ... il lavoro a tempo perso (perso rispetto ai compensi monetari) che si destinava a farsi la casa, o i terrazzamenti o i fossi, con le proprie mani: il lavoro diretto dell'autostruzione, attuato anche peraltro dagli immigrati meridionali nelle «coree» milanesi. A mobilitare tale logica ... potrebbe bastare il dare, a chi non l'ha, la sicurezza di un salario minimo garantito contro prestazioni che stiano entro un quadro ben programmato (e ben motivato) di generale recupero. Si tratta di impegnare quanti accettino di parteciparvi a produzioni socialmente utili e tutta-

via non proponibili al concorrenziale e costoso mercato monetario. Il Mercato alternativo è un mercato pianificato: i suoi prezzi sono prezzi politici, la sua programmazione è rigida, l'obiettivo è il pieno impiego delle risorse umane produttive. Vi sarebbero mobilitati i disoccupati effettivi e potenziali, fra questi anche le casalinghe e i pensionati, garantendo loro, nell'immediato, un salario minimo, che risulti sufficiente al quotidiano sostentamento. Le garanzie di ulteriore retribuzione potrebbero essere, invece, titoli di credito esigibili fra vent'anni o prelievi dai prodotti che lo stesso mercato alternativo potrebbe offrire ai suoi affiliati, in esclusiva (per esempio: beni alimentari o servizi di assistenza e istruzione). Purché siano anche assicurati i servizi di sicurezza sociale: sarebbe così dato a tutti quel salario reale che viene rivendicato dai lavoratori occupati e da quelli non garantiti.

Di un servizio civile o del lavoro si è parlato e si discute tuttora (cfr. p. es. Afferrare Proteo, Quaderni della Rivista trimestrale n. 62-63, gennaio-giugno 1980). Ma la proposta di un suo finanziamento con capitoli della spesa pubblica oggi destinati a consumatori forzati all'improduttività, costituisce, nel dibattito in corso, una novità (5 milioni sono gli italiani che godono della pensione di invalidità titola allarmato il Corriere della Sera del 23-11-80). Entrerebbero così in gioco fattori importanti di riduzione dell'inflazione e di risanamento della bilancia commerciale: attraverso un'alta produttività del lavoro garantita da una «bassa» remunerazione immediata (quella minima in contanti da attribuirsi a chi si impegna nelle attività a reddito differito legate al mercato alternativo). Investire tutto il possibile risparmio delle famiglie (e tutto il lavoro perso) nel soddisfacimento dei bisogni più immediati (casa-servizio sociale, salute, istruzione, tempo libero: i bisogni programmati entro le piccole comunità) sulla base prevalente dello scambio di prestazioni, sui baratti. Investire entro progetti di Servizio civile — molto giocando sul reddito differito — nel garantirci certe indipendenze. Relativamente ai beni alimentari soprattutto. Crescere in approfondita padronanza della propria cultura materiale...

A chi oggi soggiace alla crescita zero (e a coloro che sentono l'urgenza del vivere o l'affanno quotidiano a sopravvivere) gli autori mostrano due strade possibili per l'espansione della produzione: una, quella da loro stessi propugnata e indicata dal rapporto Nord-Sud del mondo, punta a finanziare lo sviluppo anche dei Paesi sottosviluppati e non produttori di materie prime; l'altra è quella che gli USA stanno preparando, fondata sul consolidamento di una loro egemonia e tutta calibrata su rigide dipendenze finanziarie e economico-politiche. In entrambi i casi il mercato alternativo avrebbe praticabilità. Nel primo caso garantendo nuove relazioni di scambio tra tutti i Paesi nell'ambito di una generale programmazione fondata sulla priorità del pieno im-

piego del fattore umano; nella seconda soluzione, il mercato alternativo consentirebbe una migliore nostra collocazione entro la concorrenza internazionale (migliorando decisamente produttività sociale e conti economici) e qualche libertà di scelta nell'assistere i Paesi deboli.

Marco Canesi, collaboratore di Lucio S. D'Angiolini alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano, indaga, con proiezioni macroeconomiche a lungo termine (rapporti fra popolazione residente e prodotto interno lordo, fra stock di capitale fisso e forze di lavoro, fra investimenti e occupazione), i possibili effetti di queste prospettive, e di quella antitetica della stagflazione, a livello nazionale, regionale e anche provinciale (Bergamo) e comprensoriale (Val Brembana); e vi correla i modi e gli strumenti dell'indagine macroubanistica, costruita sulla misurazione e sulla prospezione delle fenomeniche insediative. A ciò si affianca l'impegno politico culturale per una urbanistica attiva, progettuale, legata alla gestione e a una programmata politica degli interventi in antitesi a procedure modellistiche e normative (sempre metaprogettuali nella loro incapacità a contestualizzarsi e a misurarsi coi temi di struttura). D'Angiolini, ormai da anni, propugna la figura di un nuovo operatore, l'urbanista condotto, che — capace di intendere le tematiche macroeconomiche (in quanto prevedibili future scelte della società) — sappia poi individuare l'orizzonte del proprio quotidiano operare all'interno di quelle iniziative e di quelle attività che contribuiscono al farsi della città e presiedono ad ogni forma di edificazione.

Nell'urbanistica italiana del Dopoguerra, a fronte dei due filoni di comportamento più facilmente individuabili in campo urbanistico (molto schematizzando): l'uno amministrativo-normativo (G. Campos Venuti, P.L. Cervellati, ecc.), l'altro scienziato-modellista (G. Astengo), se ne può collocare un terzo che definiremmo gestionale-operativo. Se la prima tendenza è soprattutto impegnata sul terreno politico a sostenere le riforme legislative in materia urbanistica (e a far discendere da queste la possibilità di stesura e di attuazione di piani di recupero, salvaguardia, riequilibrio territoriale) e la seconda a verificare i risultati ottenuti o ottenibili con l'applicare al contesto territoriale italiano le raffinate procedure di intervento pianificatorio della modellistica internazionale, la terza propone le sue credenziali prospettando contestualizzate pratiche d'intervento, per grandi progetti di insieme, di attività, di iniziativa. D'Angiolini fin dagli anni Cinquanta ne è uno degli artefici. Artifex additus artificii: considerando la sua capacità a cogliere con atteggiamento maieutico e infradisciplinare, e a organizzare in originali sintesi propositive, l'anima migliore di molteplici ed eterogenei apporti scientifici. La sua introduzione al libro dell'allievo ne conferma la forza epistemologica.

Paolo Godio

## LIBRI RICEVUTI

### 710 URBANISTICA

711.001 Urbanistica: teoria Jacques Dreyfus, La città disciplinare - Saggio sull'urbanistica, Feltrinelli (i nuovi testi), Milano 1978. Le Corbusier, Proposte di urbanistica, 1946, Zanichelli (Teoria dell'Architettura moderna 2), Bologna 1980.

### 711.4 Pianificazione urbana

AA.VV., Gli insediamenti italiani negli anni Ottanta, Congresso internazionale di architettura organizzato dall'IN Arch., Roma 1979, Atti a cura di Sara Rossi, Edizioni Scientifiche Associate, Roma 1981.

### 711.463 Urbanistica: Rinnovo urbano

(4) EUROPA AA.VV., Léon Krier - La ricostruzione della città europea, mostra 1980, Verona (Museo di Castelvecchio), catalogo a cura di Vincenzo Pavan, CLUVA, Venezia 1980.

### 720 ARCHITETTURA

#### 72.01 Architettura: estetica e teoria

Otto Wagner, Architettura moderna e altri scritti, 1891-1912, Zanichelli (Teoria dell'Architettura moderna 1), Bologna 1980

#### 72.036 Storia dell'architettura: Ventesimo secolo

(45) ITALIA Rosaldo Bonicalzi, Carlo Aymonino - Intervista sul mestiere d'architetto, CLUA, Pescara 1980. Giorgio Ciucci, Maristella Gasciato, Franco Marescotti e la casa civile 1934-1956, Officina Edizioni, Roma 1980. Bruno Zevi, Giuseppe Terragni, Zanichelli (Serie di Architettura 7), Bologna 1980

#### (46) SPAGNA

AA.VV., L'exposició internacional de Barcelona del 1929 - Arquitectura i arts decoratives, mostra 1979, Barcellona, (Fondazione Joan Miró), L'avenç (Grans Temes 3), Barcellona 1979 (46.72). AA.VV., Homenatge a Josep Torres Clavé, numeri monografici di Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo, n. 140, maggio-giugno 1980 e n. 141, luglio-agosto 1980.

#### 725.5 Edifici per handicappati

(45) ITALIA Piero Cosulich, Antonio Ornati, Progettare senza barriere, Pirola Editore, Milano 1980.

#### 727.1 Edifici per l'istruzione culturale e scientifici: Scuole primarie

(45) ITALIA AA.VV., Asili nido in Italia - Il bambino da 0 a 3 anni, a cura di Lina Sala La Guardia ed Egidio Lucchini, Marzorati, Milano 1980.

#### 728.6 Abitazioni rurali

(45) ITALIA Filippo Porcheddu, Cascine del Comune di Milano - Proposta per un piano di recupero e valorizzazione, a cura dell'Assessorato al Demanio e Patrimonio del Comune di Milano e dell'Assessorato ai Beni e alle Attività Culturali della Regione Lombardia, Comune di Milano, Milano 1977 (091) (45.21).



SISTEMA AEROPORTUALE MILANESE  
AEROPORTI LINATE MALPENSA

**SEA**

Società Esercizi  
Aeroportuali S.p.A.

PRESIDENZA - DIREZIONE GENERALE: 20090 AEROPORTO LINATE



# CONSORZIO REGIONALE FRA GLI IACP DELLA LOMBARDIA

## LA FORMAZIONE DELL'ARCHIVIO AREE strumento per la programmazione dell'edilizia residenziale pubblica

Nel 1977 l'Assessorato ai Lavori Pubblici della Regione Lombardia affidò al Consorzio Regionale fra gli I.A.C.P., la realizzazione di una indagine sullo stato della pianificazione e della attuazione degli interventi di edilizia economica popolare in Lombardia.

Lo scopo dell'iniziativa era di conoscere, nel modo più completo possibile, il livello di utilizzazione dei piani ex lege 167 in Lombardia, in funzione della programmazione degli interventi di edilizia residenziale pubblica da realizzare con legge 513 dell'8.8.1977.

Da sempre, infatti, con le leggi di finanziamento di edilizia pubblica residenziale (dalla 865 alla 166, alla 492, tanto per richiamare le più importanti), gli enti, i privati e le istituzioni che utilizzano i fondi pubblici si sono trovati di fronte ad una situazione quanto mai difficile che rende vana la stessa localizzazione degli interventi.

La mancanza di conoscenze precise che potessero consentire da parte della Regione e degli operatori un programma di localizzazione realistico, con la possibilità di utilizzare aree subito disponibili e già urbanizzate, ha spesso creato situazioni difficili le cui conseguenze sono immaginabili: rilocizzazione dell'intervento; ritardo nelle esecuzioni con il conseguente differito utilizzo delle abitazioni; maggiori oneri per la realizzazione delle urbanizzazioni e delle abitazioni dovute evidentemente alla lievitazione dei costi nel tempo.

Anche se queste disfunzioni si sono verificate solo in parte per l'edilizia sovvenzionata (in quanto, con il ricorso all'art. 51 della legge 865 e più in generale con l'occupazione di urgenza, si è riusciti egualmente ad avere la disponibilità delle aree) i problemi relativi alla mancata o carente urbanizzazione

delle aree si sono presentati con notevole gravità: basti pensare che lo IACP di Milano non ha potuto appaltare sei interventi del primo biennio della legge 457 per circa 5 miliardi e 500 milioni proprio per tali motivi.

Diverso invece è il discorso per l'edilizia agevolata-convenzionata, dove, essendo ancora incerto il ricorso al meccanismo dell'art. 51, l'operatore deve quantomeno avere avuto la promessa dell'area da parte del Comune per poter ottenere il finanziamento regionale. Sia per la sovvenzionata che per l'agevolata, comunque, la preventiva conoscenza della reale situazione delle aree, sia in funzione della loro concreta disponibilità, che del loro grado di urbanizzazione, diventa un fattore determinante nella politica dell'edilizia abitativa il cui momento programmatico voglia essere preciso e realistico.

L'indagine svolta dal Consorzio Regio-

REGIONE LOMBARDIA

**CONSORZIO REGIONALE FRA GLI ISTITUTI AUTONOMI PER LE CASE POPOLARI**

Ricerca sullo stato della pianificazione e sulla attuazione degli interventi di edilizia economica e popolare in Lombardia.

COMUNE (Provincia di ) Consorzio N. \_\_\_\_\_

**NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE**

**Elemento urbanistico vigente e adottato.**  
(barrare le caselle che interessano e indicare le date)

Piano Regolatore Generale adottato il \_\_\_\_\_ revocato il \_\_\_\_\_ approvato il \_\_\_\_\_

Variante generale al P.R.G. adottata il \_\_\_\_\_

Programma di fabbricazione adottato il \_\_\_\_\_ revocato il \_\_\_\_\_ approvato il \_\_\_\_\_

Regolamento Edilizio adottato il \_\_\_\_\_ revocato il \_\_\_\_\_ approvato il \_\_\_\_\_

Revisione generale del R. E. adottata il \_\_\_\_\_

**Piano di edilizia economica e popolare**  
Numero delle zone di 167 che formano il piano n. \_\_\_\_\_

**Alloggi in disponibilità del Comune**  
Qualora vi siano edifici da demolire o ristrutturare al fini del piano di 167, come intende il Comune risolvere il problema dell'alloggio delle famiglie temporaneamente prive di alloggio?

Il Comune ha richiesto la riserva di alloggi allo IACP (ex art. 10 D.P.R. 30-10-1977 n. 1033)

NO  SI n. \_\_\_\_\_ alloggi

**COSTI PREVISTI PER LA REALIZZAZIONE DEL PIANO E FINANZIAMENTI RICEVUTI**

COLLEZIONI AREE	URBANIZZAZIONI PRIMAIRE		URBANIZZAZIONI SECONDARIE	
	preziosi	non preziosi	preziosi	non preziosi
utilizzati				
non utilizzati				
TOTALE				

**ONERI DI URBANIZZAZIONE**  
Quali oneri di urbanizzazione impone il Comune? L. al m. \_\_\_\_\_

**ZONA DI 167 (indicare la sigla o il nome che contraddistingue la zona)**

data adozione \_\_\_\_\_ (entro alla Regione (Asses. Urbanistica) approvazione \_\_\_\_\_

Varianti (esclusa quella ex art. 34 Legge 865)

adottata il \_\_\_\_\_ revocata il \_\_\_\_\_ approvata il \_\_\_\_\_

adottata il \_\_\_\_\_ revocata il \_\_\_\_\_ approvata il \_\_\_\_\_

Varianti ex art. 34 Legge 865

adottata il \_\_\_\_\_ revocata dal C.C.  SI  NO

adottata il \_\_\_\_\_ revocata dal C.C.  SI  NO

adottata il \_\_\_\_\_ revocata dal C.C.  SI  NO

Il Comune ha adottato il Programma Pluriennale di Attuazione di cui alla Legge Reg. n. 311  NO  SI

Se SI indicare, barrando la casella corrispondente, se la zona di 167:

non è inserita  è inserita completamente  è inserita per il \_\_\_\_\_ % (indicare la %)

Il Comune ha adottato il P.P.A. di cui all'art. 36 Legge 865? Si o no indicare se la zona:

non è inserita  è inserita

**1. UBICAZIONE**  
(barrare la casella che interessa)

rispetto al perimetro del centro edificato art. 17 legge 753 approvato il \_\_\_\_\_

interno  parte intersemparte esterne

rispetto alla zona omogenea prevista dagli strumenti urbanistici (art. 2 del D.M. 2-8-1969 art. 2):

Zona A  Zona B  Zona C  Zona F

indicare inoltre se la zona di 167 è situata:

nel capoluogo  nelle frazioni  a scollatura delle frazioni sul capoluogo

**2. PREVISIONI DI PIANO DELLA ZONA DI 167**  
(In caso di varanti approvati o immediatamente esecutive le risposte devono essereunte dalle va- rianti stesse)

**2.1 Dimensione e capacità del piano.**

SUPERFICIE (mq)		VOLUMETRIA RESIDENZIALE (mq)		VOLUMETRIA RESIDENZIALE (mq)		ALLOGGI		STANZIAMENTI		INDICAZIONE	
media (mq)	superficie totale (mq)	media (mq)	superficie totale (mq)	media (mq)	superficie totale (mq)	totali	totali	totali	totali	totali	totali
167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167	167

(1) modificata - fuori di rispetto mese alla destinazione funzionale.  
(2) attrezzature edilizie e altri, strade, attrezzature sportive, verde, servizi ecc. se esistenti nel volume residenziale - Superficie a parcheggio mq.

**2.2 Tipi di intervento previsti**  
(Indicare la incidenza % di ogni tipo di intervento sul totale della volumetria residenziale)

Nuovo edificio (mq)	Restituzione (mq)	Risanamento (mq)	Riforma (mq)	TOTALE
%	%	%	%	%

Eventuale volumetria da demolire sulla superficie residenziale mq. \_\_\_\_\_

**3. LIVELLO DI DEFINIZIONE PROGETTUALE**

abbozzamento  d'attuazione

**4. STATO DELLE URBANIZZAZIONI SECONDARIE AL SERVIZIO DELLA ZONA DI 167**  
(Barrare con una X la casella corrispondente alla risposta)

INTERNE ALLA ZONA	ESTERNE ALLA ZONA			
	esistente in zona	prevista	esistente in zona	prevista
Azienda edile				
Scuole materne				
Scuole medie inferiori				
Regioni e sottoregioni				
Delegazioni comunali				
Chiese ed altri edifici per servizi religiosi				
Impianti sportivi di quartiere				
Centri sociali ad attrezzature culturali				
Attrezzature sanitarie				
Aree verdi di quartiere				

Servizio di pubblico trasporto urbano o locale  non esiste  esiste alla distanza max. di m. \_\_\_\_\_

Le urbanizzazioni secondarie esterne alla zona di 167 devono essere indicate solo se **effettivamente realizzate** dalla zona stessa, tenendo conto del raggio e fatto di urban.

**5. STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO**

**5.1 Area e volumi assegnati** (convezionata firmata)

Superficie assegnata mq. \_\_\_\_\_

VOLUMI RESIDENZIALI ASSEGNATI PER OPERATORI E TITOLO DI DOCUMENTO (mq)		VOLUMI RESIDENZIALI REALIZZATI		TOTALE	
IACP	COOPERATIVE	ASSEGNI	REALIZ.	ASSEGNI	REALIZ.
mq	mq	mq	mq	mq	mq
167	167	167	167	167	167

**5.2 Area e volumi impegnati** (con delibera del C.C.)

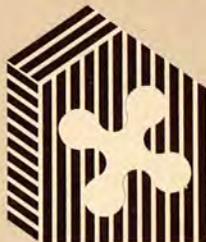
Superficie impegnata mq. \_\_\_\_\_

VOLUMI RES. IMPIEGATI PER OPERATORI, TITOLO DI DOCUMENTO E GRADO DI UTILIZZO		VOLUMI RES. IMPIEGATI PER OPERATORI, TITOLO DI DOCUMENTO E GRADO DI UTILIZZO		TOTALE	
IACP	COOPERATIVE	ASSEGNI	REALIZ.	ASSEGNI	REALIZ.
mq	mq	mq	mq	mq	mq
167	167	167	167	167	167

Indicare la generalità degli operatori di cui alla tabella precedente

1) \_\_\_\_\_  
2) \_\_\_\_\_  
3) \_\_\_\_\_

# CONSORZIO REGIONALE FRA GLI IACP DELLA LOMBARDIA



nale I.A.C.P. nel 1977/1978 è stato quindi il primo passo verso la formazione di un aggiornato *archivio aree* (e, in futuro, di immobili da recuperare). Un passo importante che ha consentito alla Regione Lombardia di localizzare i 125 miliardi stanziati con la legge 513/1977 ma anche i 179,100 miliardi del primo biennio del piano decennale, in maniera più documentata (per quanto attiene le aree) di quanto era avvenuto in passato.

Quello fatto dal Consorzio è stato un lavoro lungo e complesso, proprio perché si svolgeva senza alcun dato di base su cui lavorare e ogni informazione doveva essere definita, disseminata, raccolta, controllata, sistematizzata. Le operazioni di allora si possono schematicamente così riassumere: Invio della *scheda* qui riprodotta per la raccolta dei dati a tutti i 1.546 Comuni della Lombardia.

I «ritorni», cioè le risposte pervenute o reperite direttamente (com'è avvenuto per il CIMEP relativamente ai Comuni in esso consorziati) sono state 1.476, pari quindi al 95% del totale; percentuale che ha consentito di offrire una visione globale abbastanza esatta dello stato della pianificazione per l'edilizia residenziale in Lombardia.

I dati così raccolti sono stati a loro volta rielaborati e sistematizzati in *schede riassuntive* che hanno consentito omogeneità di lettura e possibilità di con-

fronto ai fini di uno studio più approfondito della situazione.

Le schede sono state infine pubblicate in un volume del Consorzio inviato a tutti i Comuni perché fosse disponibile per ogni operatore interessato alle realizzazioni di iniziative di edilizia pubblica residenziale.

In questi ultimi anni, e più specificatamente in occasione della localizzazione da parte della Regione dei fondi del secondo biennio della legge 457 (luglio 1980) il problema della conoscenza dei P.d.Z. 167 si è ripresentato in maniera urgente: infatti il limite della precedente esperienza era rappresentato dalla visione «storica» e «statica» della situazione mentre si evidenziava la necessità di poter disporre di uno strumento attuale e dinamico per consentire effettive scelte agli operatori (pubblici e privati) che comprimessero almeno i tempi morti della fase della conoscenza dell'offerta di aree edificabili nei P.d.Z.

Non solo l'indagine del 1977 non bastava più in quanto non aggiornata nel tempo, ma l'esperienza consigliava una qualità diversa dei dati da raccogliere.

L'esigenza di concepire l'*archivio aree* nasceva dai fatti e dall'esperienza del passato.

Alla fine dello scorso anno la Regione

informava tutti i Comitati Regionali di Controllo che il Consorzio era incaricato di realizzare l'iniziativa dell'*archivio aree* nella maniera più sistematica possibile: cioè disponendo di tutte le delibere comunali che avrebbero trattato la materia della formazione e della gestione di strumenti urbanistici non generali (P.d.Z.; P.d.r.; promesse di aree; assegnazioni di aree; ecc).

Non più solo una serie di dati, più o meno esatti, dai quali desumere informazioni utili alle localizzazioni regionali, ma un vero e proprio *archivio demaniale* aggiornato costantemente nel tempo che potesse essere utile a tutti: operatori ed Enti preposti alle localizzazioni.

Basta il riferimento dei dati «fisici» della Regione: più di 1.500 Comuni; circa 10 milioni di abitanti per valutare la difficoltà e la complessità dell'iniziativa che si svolge in tre fasi conseguenti.

La prima fase (ormai in corso di completamento) rappresenta il *trait d'union* tra la precedente iniziativa (i dati si arrestavano al giugno 1977) e quella attuale che partirà dalle ultime elezioni comunali: si tratta quindi di riprendere i dati del 1977 aggiornandoli al giugno 1980: una sorta di archivio storico che rappresenta però la base di lavoro per la seconda fase.

Proprio perché si tratta di un aggiornamento, non ci si è discostati molto, nel

## 4.1 Aree e relativi volumi disponibili (né assegnati né impegnati)

Il dato delle aree e dei volumi disponibili non devono comprendere aree che per motivi di carattere fisico o giuridico (catasto, tipo di vincolo di destinazione, ecc.) risultino inutilizzabili.

Superficie disponibile mc: \_\_\_\_\_  
Volume residenziale relativo alla superficie disponibile mc: \_\_\_\_\_ (88.000 mc. o al 100% di superficie)

Edifici consentiti nelle aree disponibili n. \_\_\_\_\_

Tipologia previsioni sulle aree disponibili:

a) UNIFAMILIARI (in alloggi)  sociale  abitativo  a schiera

b) MULTIFAMILIARI (in alloggi)  in linea (in alloggi) n. medio piani \_\_\_\_\_

a torre (in alloggi) n. medio piani \_\_\_\_\_

Tipi di intervento previsti sulle aree disponibili

Indicare la incidenza percentuale di ogni tipo di intervento sul totale della volumetria residenziale:

Area edificata (mq)	Restituzione (mq)	Risanamento (mq)	Ristrutturazione (mq)	TOTALE
%	%	%	%	100

Eventuale volumetria da demolire sulle aree residenziali disponibili mc. \_\_\_\_\_

Stato di utilizzazione primario nelle aree disponibili

UTILIZZO DELL'AREA (%)	ALLACCIAMENTO ALLA RETE ESTERNA (%)		
	acquedotto	scarico	gas
Strada	%	%	%
Impianto	%	%	%
Deposizione	%	%	%
Rete idrica	%	%	%
F.E.M. ed idrico	%	%	%
Reti gas	%	%	%

1) Indicare la percentuale

2) Servire la qualità che interessa

3) Il ministero per il progetto la scelta per la quale il possibile indice immediatamente la parte mancante.

4) Indicazione dell'ordine per il finanziamento.

5) La "X" va indicata alle opere assegnate con data contraria ma la "B" con la data di progetto (questo per indicare che se le opere sono assegnate, non può essere che l'assegnazione). La stessa vale per la "C" con la data di progetto. Nel caso il Comune disponga di finanziamenti per la spesa il finanziamento primario dei quali non va essere ancora indicata la destinazione, indicare l'importo in lire.

## 5.1 Aree di proprietà comunale disponibili

Superficie residenziale mq \_\_\_\_\_

Volumetria residenziale relativa alle aree di proprietà comunale disponibili

VOLUMETRIA RESIDENZIALE (mq)				TOTALE	E=0+1+2+3+4
abitazioni	servizi con servizi an.	attrezzature	altre		
100	100	100	100		

1) Indicare solo se compresa nella volumetria residenziale

Edifici di proprietà comunale da demolire o ristrutturare ai fini dell'attuazione del piano

Volumetria mc. occupati da  residenze n. famiglie \_\_\_\_\_

attività produttive o commerciali \_\_\_\_\_

## 5.2 Aree disponibili in corso di acquisizione

(Devono intendersi in corso di acquisizione le aree per le quali sia ultimata almeno una delle seguenti fasi:

— siano stati depositati gli atti per l'acquisto

— sia stato raggiunto il preliminare di compravendita

— vi sia stata presa di possesso in presenza di un decreto di occupazione d'urgenza)

Superficie residenziale mq \_\_\_\_\_

Volumetria residenziale edificabile sulle aree disponibili in corso di acquisizione

VOLUMETRIA RESIDENZIALE (mq)				TOTALE	E=0+1+2+3+4
abitazioni	servizi con servizi an.	attrezzature	altre		
100	100	100	100		

1) Indicare solo se compresa nella volumetria residenziale

Edifici in corso di acquisizione da demolire o ristrutturare ai fini dell'attuazione del piano

Volumetria mc. occupati da  residenze n. famiglie \_\_\_\_\_

attività produttive o commerciali \_\_\_\_\_

## 5.3 Aree disponibili da scoprire

Superficie residenziale mq \_\_\_\_\_

Volumetria residenziale relativa alle aree da scoprire disponibili

VOLUMETRIA RESIDENZIALE (mq)				TOTALE	E=0+1+2+3+4
abitazioni	servizi con servizi an.	attrezzature	altre		
100	100	100	100		

1) Indicare solo se compresa nella volumetria residenziale

Edifici da scoprire da demolire o ristrutturare ai fini dell'attuazione del piano

Volumetria mc. occupati da  residenze n. famiglie \_\_\_\_\_

attività produttive o commerciali \_\_\_\_\_

## NOTE E AVVERTENZE PER LA COMPILAZIONE DELLE SCHEDHE

### Avvertenze generali

Deve essere compilata la prima fascetta della schedetta comunicando informazioni di carattere generale.

Da compilare una scheda separata per ciascuna delle aree di cui è formato il Piano della Zona di cui all'art. 1 della legge n. 167 su ogni scheda va ripetuto il nome del Comune.

La fascetta viene data lavorando con una X la fascetta che interessa e con una croce (prevale) formando i dati richiesti.

La fascetta a fondo grigio non vanno compilate dal Comune.

### Note ai singoli punti

#### Punto 1 - UBICAZIONE

Definizione delle zone territoriali interessate di cui al D.M. 24-10-68 art. 2.

Zona A) parti del territorio interessate da agglomerati urbani (che possono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi) comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi.

B) parti del territorio totalmente o parzialmente edificato, diversa dalla zona A), si considerano parzialmente edificate le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non sia inferiore al 12,5%, con ulteriori della superficie fondiaria della zona e nella quale la densità edificata sia superiore a 1,5 mc/mq.

C) parti del territorio destinate a nuovi complessi edilizi, che risultino edificati o nella quale la edificazione precedente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui alla precedente lettera B).

D) le parti del territorio destinate ad altri usi, diverse da quelle di cui al punto B), che non risultino edificate, della stessa — il frazionamento della proprietà risultata inadeguato da sanzionare come zona C).

F) parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale.

#### Punto 2.2 - TIPI DI INTERVENTI PREVISTI

Definizione dei tipi di intervento

Nuove edificazioni (NE): comprendono anche gli interventi di demolizione completa di stabili e successivamente ricostruzione sull'area libera.

Ristrutturazione (RZ): complesso di lavori che comportano modifica o «accantonamento» degli elementi costitutivi, sia strutturali che distributivi, degli edifici o di parti di essi.

Risanamento (RC): il risanamento consiste nel ridurre l'indice di servizio igienico e tecnologico (ovvero nell'adeguare gli spazi abitativi) insufficientemente o riciccatamente adeguati; il risanamento che rientra nella ristrutturazione o nel restauro va indicato sotto questa stessa voce.

Restare (RT): Sono interventi di restauro quali quelli relativi alla conservazione e alla restituzione del valore storico-artistico di edifici singoli o loro parti; rincastrati ai sensi della legge sulla tutela delle cose di interesse storico e artistico, o indicati come tali dalle norme del P.R.G.

#### Punto 5 - STATO DI ATTUAZIONE

5.1. Aree assegnate in comodato per aree assegnate in aree per le quali è già stata firmata la convenzione col Comune e trasferita la proprietà; il contratto è diritto di superficie.

5.2. Aree impegnate in intendono per impegnare le aree per le quali è già stata approvata in C.C. la fascetta del indicazione di assegnazione.

5.3. Per le aree a volumi disponibili vanno prima fornite alcune informazioni generali riguardanti l'ordine di questa area e volumi, quindi vanno fornite risposte separate (ai punti 5.1, 5.2, 5.3) per le aree a volumi disponibili, distinguendo tra quelle di proprietà comunale e quelle in corso di occupazione e quelle da scoprire, così come sono definite nella scheda stessa.

5.3.1. Per case a base di intonaco edilizio multilivello con un solo corpo scala, tutte le altre tipologie edilizie, indicare almeno indicare come "in linea".

Segn. di compilazione \_\_\_\_\_

Compilazione \_\_\_\_\_

# CONSORZIO REGIONALE FRA GLI IACP DELLA LOMBARDIA



richiedere i dati, dalla scheda pubblicata nel volume: qualche aggiustamento, dovuto più che altro all'esperienza dell'indagine precedente, con il solo scopo di eliminare quelle notizie di non facile ed utile lettura a che per altro avevano comportato difficoltà di compilazione da parte dei Comuni.

La seconda fase è lo sforzo organizzativo più oneroso ed importante e consiste nella raccolta sistematica nel tempo dei dati relativi ai P.d.Z. e p.d.r. di ogni singolo Comune.

Essa ha come presupposto l'incarico per ciascuna area sub-regionale (coincidente con le 11 di competenza dei Comitati Regionali di Controllo) ad esperti nella materia che provvedono *direttamente* a mantenere i rapporti con i Comuni ed inoltre che esaminano le deliberazioni comunali che pervengono ai Co.Re.Co.

La gestione di questa fase avviene ovviamente con l'utilizzo di un apposito programma automatico sull'elaboratore di cui il Consorzio è dotato unitamente agli altri Istituti (che si stanno collegando in forma interattiva).

Scartata a priori la strada della raccolta dei dati presso ogni singolo Comune, si è optato per la raccolta attraverso l'esame delle delibere comunali presso i Comitati Regionali di Controllo perchè la soluzione garantisce, con un razionale impiego di personale, il reperimento rapido delle notizie.

I problemi che si presentano per l'attuazione di questa fase sono di non facile soluzione.

L'esatta individuazione delle delibere da esaminare, la qualità dei dati da rilevare sono i due esempi più eclatanti delle difficoltà incontrate.

Risolvere queste significa non solo disporre di dati omogenei, ma anche, ed è ciò che più è importante, riuscire a dare le informazioni che effettivamente servono per una corretta ed efficace politica di localizzazione degli interventi.

Un gruppo di lavoro formato da rappresentanti della cooperazione, dell'imprenditoria e del «mondo» pubblico, sta elaborando una sorta di *manuale di istruzioni* per mettere in grado coloro che rileveranno i dati, di poter svolgere il loro lavoro senza difficoltà di interpretazione del materiale da esaminare.

Già in questa articolazione della fase è emerso quanto complessa sia la materia, non tanto per le notizie sulle aree

assegnate (per aree assegnate si intendono quelle per le quali sia stata stipulata la convenzione), quanto per le notizie relative alle aree impegnate e disponibili (cosa vuol dire *impegnate?*; a che grado può definirsi *disponibile* un'area?).

L'ostacolo principale da superare è quello dell'identificazione «catastale» delle aree per poter collegare ad esse ogni delibera che le riguarda.

Per esempio, non basta sapere che in un lotto di 167 un'area è stata acquistata se non si riesce ad individuarla esattamente perchè potrebbe essere un'area assegnata oppure impegnata o disponibile.

Ancora: quanto è utile sapere che in un Comune vi sono 10.000 mq. disponibili se non si conosce la loro ubicazione nel lotto sia in rapporto allo stato delle urbanizzazioni, che alla reale fattibilità dell'intervento? La superficie potrebbe, ad esempio, essere frazionata in tre o quattro lotti tra di loro non confinanti.

Legare l'identificazione al mappale potrebbe essere una soluzione razionale ma di difficilissima attuazione anche se ciò consentirebbe di conoscere con certezza tutto ciò che riguarda una particolare area: la sua posizione territoriale, la sua configurazione planimetrica, la reale fattibilità di intervento su di essa, il suo stato di acquisizione e quindi di disponibilità.

Se poi si riuscisse ad affiancare a queste notizie una rappresentazione grafica, si risolverebbero tutti i problemi e si potrebbe veramente parlare di un *archivio demaniale*.

Se si pone mente alle dimensioni della Lombardia, si può capire che un così elevato livello di informazioni in uscita potrà essere disponibile solo nel tempo dopo che i rapporti con i comuni interessati si saranno rinsaldati sul piano della collaborazione e il grado di organizzazione interno del Consorzio al servizio di questa iniziativa si sarà opportunamente ampliato.

Ma perché un'iniziativa del genere?

Al fine di una realizzazione organica degli interventi di edilizia residenziale pubblica si è rivelato sempre più indispensabile disporre di aree attrezzate perchè i finanziamenti possano tradursi rapidamente in opere senza rischio di tempi morti che, particolarmente in periodo di inflazione, incidono pesantemente nel ridurre il volume degli investimenti programmati.

Pertanto la Regione con apposite leggi, dovrebbe provvedere allo stanziamento

di fondi per l'acquisizione e l'urbanizzazione delle aree che consenta la costituzione di un patrimonio di immobili di immediata utilizzabilità.

Tali fondi, aventi carattere di *fondi di rotazione* ed eventualmente integrati con capitali messi a disposizione dalla Finlombarda, consentirebbero di attivare una massa di operazioni notevoli capaci di incidere sull'attività della Regione e degli enti locali.

Tale iniziativa risulta in linea con quanto previsto nel programma della Giunta Regionale il quale stabilisce che *la politica delle risorse deve svilupparsi in modo non episodico od occasionale, ma programmato... soprattutto per quelle aree della Regione caratterizzate da un intenso e accelerato fenomeno di inurbanizzazione e industrializzazione*. Infatti *gli obiettivi fondamentali che la Giunta ritiene necessario perseguire non si limitano solo a quelli connessi con l'adozione del piano decennale, ma comprendono un'azione più vasta ed articolata tendente a: ... — rimuovere gli ostacoli che impediscono l'effettiva disponibilità e la immediata utilizzazione delle aree incluse dei P.P.A. e nei P.d.Z....; — sostenere, aumentando i fondi regionali già stanziati, l'azione dei Comuni per l'acquisizione e l'ampliamento del patrimonio delle aree...*

Inoltre, ancora, il programma della Giunta vede la necessità di razionalizzare le procedure di attuazione dei programmi di edilizia prevedendo la contestualità, almeno parziale, dei processi di acquisizione delle aree, assegnazione dei finanziamenti, ecc.

L'azione regionale quindi dovrebbe, una volta definite le aree di intervento prioritario, consentire che un organismo regionale ad hoc proceda, di intesa con i comuni interessati, a lanciare sul mercato una offerta di acquisto di aree che abbiano i requisiti, successivamente da individuare quali, ad esempio:

— inserimento nei P.d.Z. di 167 o nei P.I.P.;

— inserimento delle aree nei P.P.A. ex art. 13 legge 10/78 e/o nei P.P.A. ex art. 38 legge 865/71;

— compresi nei Comuni appartenenti ad aree metropolitane;

— compresi in lotti di P.d.Z. dotati di opere di allacciamento ai pubblici servizi.

La Regione potrebbe fissare il prezzo massimo di acquisto consentendo che, in via di accordo bonario, il valore risulti maggiore di quello determinabi-

# CONSORZIO REGIONALE FRA GLI IACP DELLA LOMBARDIA



le con procedimento di ablazione in misura non superiore ai valori determinabili, ad esempio, in sede di valutazione dell'area ai sensi della legge 10/78 art. 8 (20% del costo complessivo di intervento).

L'organismo regionale incaricato di tale operazione dovrebbe essere abilitato altresì ad effettuare l'esproprio di tutte le aree necessarie alla realizzazione delle urbanizzazioni, nonché delle unità minime necessarie a rendere completa ed organica la realizzazione degli interventi.

Tale organismo dovrebbe quindi procedere alla messa a disposizione delle aree stesse agli enti attuatori secondo le indicazioni che i Comuni dovranno fornire e disciplinare con appositi strumenti da individuare (potrebbe essere utile esaminare l'opportunità della concessione che consente il trasferimento dei poteri di inizio comunali al concessionario).

L'anticipazione della cosiddetta «fase urbanistica» dei programmi edilizi pubblici potrebbe avvenire globalmente per tutti gli immobili (aree ed edifici) compresi nei p.p.a. che risultino adottati e approvati da almeno un anno, per esempio, del provvedimento regionale che consente l'acquisizione delle aree, oppure l'anticipazione potrebbe esse-

re limitata a tutte le aree (o edifici) comprese nei p.p.a. di alcuni comuni (quelli che rientrano nella strategia di attuazione del piano regionale di sviluppo). Ancora, per i comuni non obbligati alla formazione dei p.p.a. l'anticipazione della fase urbanistica potrebbe essere limitata alle aree nelle quali si intende applicare il meccanismo di acquisizione stabilito dall'articolo 51/legge 865.

Quel che conta, ed è il nocciolo del problema, è che finalmente nel nostro Paese si cominci a pensare nell'anno x a risolvere i problemi urbanistici dei programmi costruttivi finanziati nell'anno x + 2. Non si può accusare il livello centrale che dalla riforma della casa ad oggi (cioè ormai da 10 anni) non siano stati stanziati i fondi necessari per realizzare i programmi pubblici. Si deve invece constatare che tali programmi, proprio per le difficoltà urbanistiche lamentate, sono stati realizzati sempre con ritardi variati tra i 12 e i 14 mesi che hanno ridotto di un terzo (o della metà) le capacità realizzate dei finanziamenti stessi.

Dunque conoscere significa programmare magari anche con soluzioni pregiudicate, quali il potere di riconoscere ai comuni o ad un organismo all'uopo incaricato di lanciare sul mercato

un'offerta di acquisto di aree che abbiano particolari requisiti (inserire nei p.d.z., inserire nei p.p.a., ecc.). Si obietterà a che pro comperare se si può acquisire mediante esproprio?

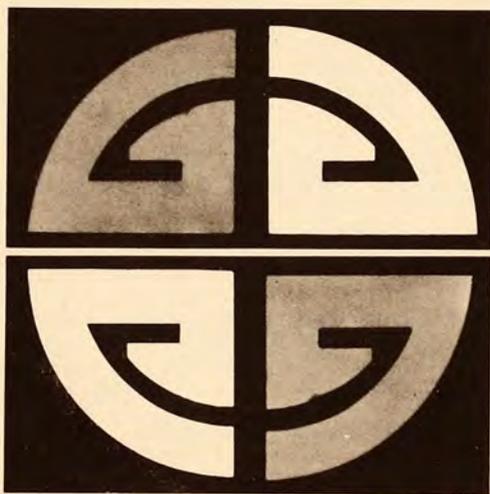
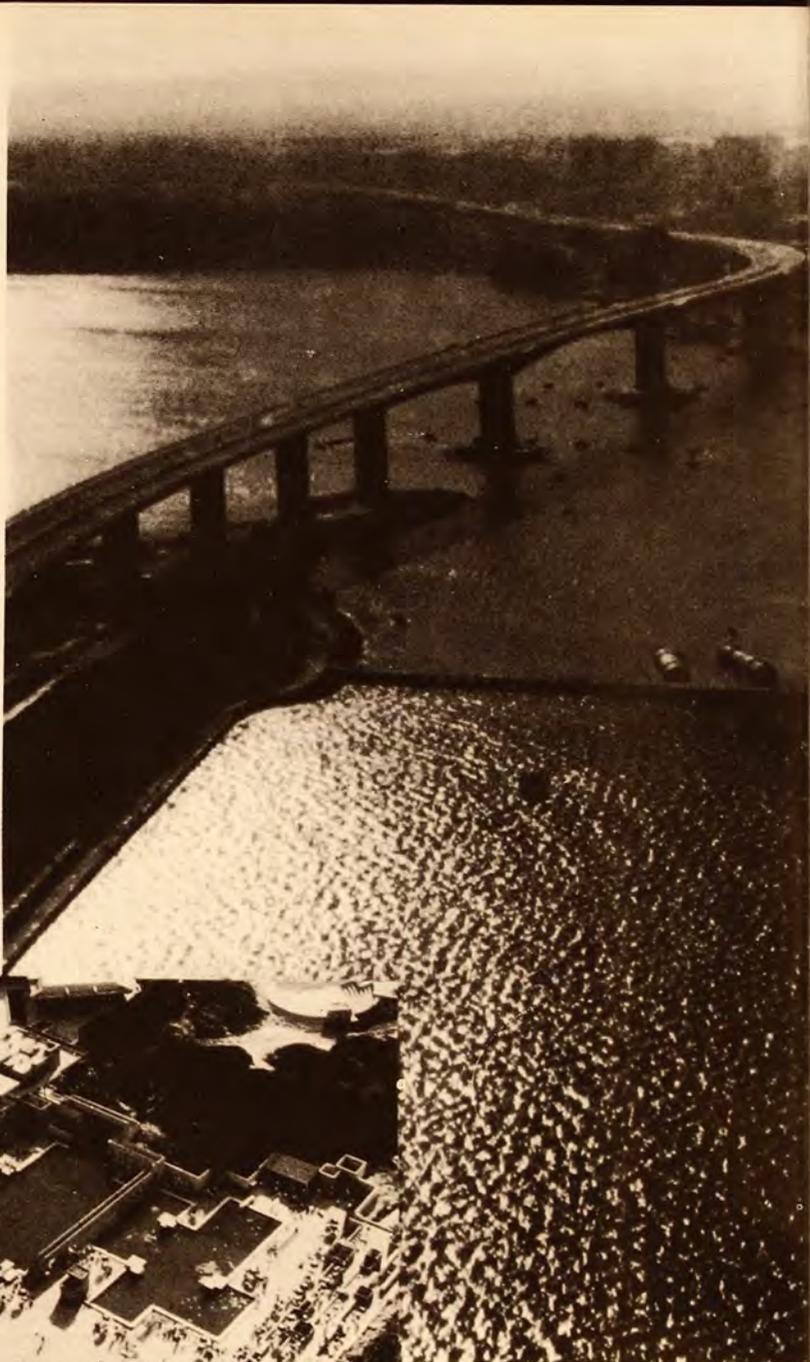
Gli operatori sono abituati a fare i conti: in clima di inflazione al di sopra del 20% annuo i due anni per acquisire mediante esproprio un'area rappresentano un incremento del costo di costruzione di almeno 40%. Oggi, con i prezzi delle aree a livelli molto più contenuti che in passato (urbanizzazioni escluse), la cessione immediata di un'area (con la remora per il venditore che la stessa gli potrà comunque venir tolta) ad un prezzo equo è un'operazione fattibile.

L'archivio aree non è certamente finalizzato a questo solo obiettivo, ma è uno strumento valido a disposizione delle amministrazioni comunali e degli operatori pubblici e privati.

REGIONE LOMBARDIA (compreso il Comune di Milano)				
NUMERO DI ZONE ICI		ADOTTATE	APPROVATE	TOTALE
		456	751	1207
7	DATI DI PIANO			
8	Residenziale	7.188.451	21.305.477	28.493.928
9	Servizi	6.814.285	18.703.263	25.517.548
10	Servizi e modificabili	1.951.445	8.211.860	10.163.305
11	TOTALE	15.954.181	48.220.600	64.174.781
12	Volume residenziale (mc)	18.352.827	59.692.761	78.045.588
13	Abitanti privati	183.328	596.508	780.036
14	Standard servizi			
15	Indice fondiario			
16	PREVISIONI DEL PIANO			
17	NE (nuova edificazione)	14.124.133	58.640.998	72.765.131
18	RZ (ristrutturazione)	1.825.633	963.537	4.789.800
19	RC (risanamento)	34.230	24.002	367.232
20	RT (restauro)	60.201	22.224	82.425
21	TOTALE	31.199.262	134.115.189	137.722.736
22	di cui in diritto di super.	971.994	1.959.243	2.927.237
23	IACP	166.841	6.670.012	6.836.853
24	COOP	154.754	5.686.786	5.841.540
25	Imprese e privati	35.292	1.058.391	1.024.343
26	TOTALE	31.199.262	14.921.930	18.041.892
27	di cui in diritto di super.	379.769	1.457.006	3.836.774
28	IACP Totale	2.842.076	8.179.566	10.421.642
29	Ultimato	2.132.378	6.345.320	8.477.698
30	COOP Totale	811.206	6.370.545	7.201.751
31	Ultimato	560.101	4.475.051	5.035.152
32	Imprese e privati Totale	46.680	341.819	418.499
33	Ultimato	15.890	69.834	105.724
34	TOTALE	14.880.035	29.109.802	43.989.837
35	di cui in diritto di Super	1.183.983	6.074.376	7.258.359
36	sull'area già acquistata	785.237	4.262.206	5.047.443
37	sull'area da acquistare	51.693	3.454.384	3.405.637
38	sull'area da acquistare	14.043.545	22.995.132	37.038.677
39	NE (nuova edificazione)	10.561.612	28.307.478	38.869.090
40	RZ (ristrutturazione)	3.620.197	765.692	4.385.889
41	RC (risanamento)	34.230	21.962	365.192
42	RT (restauro)	54.796	14.870	69.666
43	EDIFICI DA DEMO LINEE DI RISTRUTTURARE	3.876.352	1.135.754	4.999.946
44	Famiglie	6.453	531	6.984
45	Abitanti inedificabili	148.800	291.028	439.828

REGIONE LOMBARDIA (escluso il Comune di Milano)				
NUMERO DI ZONE ICI		ADOTTATE	APPROVATE	TOTALE
		407	691	1.098
7	DATI DI PIANO			
8	Residenziale	6.236.204	19.128.304	25.364.508
9	Servizi	5.827.529	15.377.487	21.205.016
10	Servizi e modificabili	1.814.595	8.885.430	10.700.025
11	TOTALE	13.878.328	43.391.221	57.269.543
12	Volume residenziale (mc)	12.789.932	48.918.052	61.707.984
13	Abitanti privati	127.894	489.180	617.074
14	Standard servizi			
15	Indice fondiario			
16	PREVISIONI DEL PIANO			
17	NE (nuova edificazione)	11.951.481	48.359.099	60.310.580
18	RZ (ristrutturazione)	4.344.280	482.727	917.207
19	RC (risanamento)	34.230	24.002	367.232
20	RT (restauro)	60.201	22.224	82.425
21	TOTALE	327.947	134.115.189	137.722.736
22	di cui in diritto di super.	971.994	1.959.243	2.927.237
23	IACP	166.841	6.670.012	6.836.853
24	COOP	154.754	5.686.786	5.841.540
25	Imprese e privati	35.292	1.058.391	1.024.343
26	TOTALE	31.199.262	14.921.930	18.041.892
27	di cui in diritto di super.	379.769	1.457.006	3.836.774
28	IACP Totale	496.316	1.614.178	2.070.494
29	Ultimato	406.618	1.256.836	1.663.454
30	COOP Totale	672.413	4.303.228	5.175.641
31	Ultimato	401.308	891.509	1.294.817
32	Imprese e privati Totale	46.680	341.819	391.009
33	Ultimato	15.890	89.834	105.724
34	TOTALE	11.060.843	27.315.507	38.376.350
35	di cui in diritto di Super	1.183.983	6.074.376	7.258.359
36	sull'area già acquistata	414.137	2.467.911	2.882.048
37	sull'area da acquistare	51.253	3.514.384	3.465.637
38	sull'area da acquistare	10.595.453	21.333.212	31.928.665
39	NE (nuova edificazione)	10.233.403	26.874.053	37.107.456
40	RZ (ristrutturazione)	429.474	805.022	834.436
41	RC (risanamento)	34.230	21.962	365.192
42	RT (restauro)	54.796	14.870	69.666
43	EDIFICI DA DEMO LINEE DI RISTRUTTURARE	365.287	762.754	1.128.041
44	Famiglie	845	531	1.376
45	Abitanti inedificabili	110.608	273.155	383.763

COMUNE DI MILANO (dati complessivi)				
NUMERO DI ZONE ICI		ADOTTATE	APPROVATE	TOTALE
		49	60	109
7	DATI DI PIANO			
8	Residenziale	952.247	2.177.173	3.129.420
9	Servizi	907.456	3.326.476	4.233.932
10	Servizi e modificabili	138.900	1.326.430	1.465.330
11	TOTALE	2.078.603	6.829.079	8.907.682
12	Volume residenziale (mc)	5.263.435	10.732.709	16.096.144
13	Abitanti privati	55.634	107.327	162.961
14	Standard servizi			
15	Indice fondiario			
16	PREVISIONI DEL PIANO			
17	NE (nuova edificazione)	2.172.652	10.251.899	12.424.551
18	RZ (ristrutturazione)	3.390.783	480.810	3.871.593
19	RC (risanamento)	-	-	-
20	RT (restauro)	-	-	-
21	TOTALE	-	-	-
22	di cui in diritto di super.	-	-	-
23	IACP	-	-	-
24	COOP	-	-	-
25	Imprese e privati	-	-	-
26	TOTALE	1.944.553	8.460.155	10.404.708
27	di cui in diritto di super.	-	184.440	184.440
28	IACP Totale	1.725.760	6.565.388	8.291.148
29	Ultimato	1.725.760	6.088.484	7.814.244
30	COOP Totale	198.793	3.867.317	4.066.110
31	Ultimato	158.172	3.281.948	3.440.120
32	Imprese e privati Totale	-	-	-
33	Ultimato	-	-	-
34	TOTALE	3.819.192	17.944.295	5.613.887
35	di cui in diritto di Super	-	-	-
36	sull'area già acquistata	371.100	101.375	472.475
37	sull'area da acquistare	40.000	40.000	80.000
38	sull'area da acquistare	3.448.092	1.652.920	5.101.012
39	NE (nuova edificazione)	4.204.409	14.133.425	18.337.834
40	RZ (ristrutturazione)	3.390.783	360.270	3.751.053
41	RC (risanamento)	-	-	-
42	RT (restauro)	-	-	-
43	EDIFICI DA DEMO LINEE DI RISTRUTTURARE	3.461.065	370.000	3.831.065
44	Famiglie	5.408	-	5.408
45	Abitanti inedificabili	38.190	17.941	56.131



# IMPRESA EUGENIO GRASSETTO S.P.A.

Sede sociale: Padova, Riviera Paleocapa 70 - Tel. 049/66.03.22 (5 linee) Telex 41.319  
Stabilimento « AEDILIA » 35100 PADOVA, Viale Navigazione Interna 34 - Tel. 049/66.42.77  
Stabilimento « I.M.E. » 04100 LATINA, Borgo S. Michele, Via dei Monti Lepini - Tel. 0773/40.366



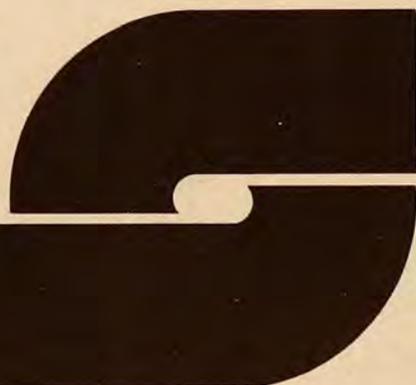
**SICAMPS è:  
semplicità di montaggio  
alto livello di finiture  
selezione accurata dei materiali**



**SICAMPS... SOCIETA' ITALIANA CAMPI**

Ufficio e Stabilimento / Factory  
Via Tortona strada statale, 211 - 15045 SALE (Alessandria) ITALY  
Telephone 0131 845813/14 - Telex 334006 SILFE I  
Cable: SICAMPS/SALE

**FUTURO  
È...  
SICAMPS**  
SOCIETA' ITALIANA CAMPI



La sempre maggiore richiesta di spazi abitativi immediatamente utilizzabili, in zone spesso lontanissime da centri urbani, ha sensibilizzato la SICAMPS di Sale - Italia. Attualmente la sua organizzazione commerciale, uno staff di progettisti altamente specializzato, uno stabilimento attrezzato per una forte produzione, è pronta a sopperire a qualunque richiesta della moderna cantieristica con tempi molto ravvicinati. Il modulo del sistema, di misura normalizzata per qualunque trasporto, è costituito da una base autoportante, che elimina la necessità di fondazioni tradizionali, dalla copertura completamente finita (coibentazione, controsoffittatura ed impianto elettrico compresi), da pareti perimetrali in pannelli autoportanti a forte coibentazione in cui sono già inserite porte finestre e condizionatori. Esso può essere fornito completamente smontato ed imballato, trasportabile in numero di 4 unità su dei trailers oppure, completamente montato, nella dimensione di un Container. Questa ultima soluzione è particolarmente valida per unità componibili atte a formare servizi, cucine, lavanderie, ed altre costruzioni per ambienti particolari, in quanto le attrezzature richieste, possono già essere montate e collaudate in stabilimento con l'eliminazione di onerosi interventi in loco di personale specializzato. Questo modulo, può essere variato nel tempo, composto senza limitazioni, flessibile nelle prestazioni. Una vasta serie di finiture e di arredi, differenzia le diverse esigenze di confort nel caso di forniture anche per centri residenziali.

# ELICOTTERO UN MEZZO DI SOCCORSO INEGUAGLIABILE

**Quando il tempo è vitale e gli ostacoli sembrano insormontabili, l'impiego dell'elicottero può significare la salvezza**

La purtroppo ricorrente frequenza con cui cataclismi naturali di ampie proporzioni devastano il nostro Paese, ripropone accanto all'attuazione di misure fin ove possibile preventive, la necessità di portare il soccorso nei luoghi colpiti nel più breve termine di tempo. Le difficoltà per affrontare uno stato di emergenza in questi casi derivano da più fattori concomitanti: blocco delle vie di comunicazione, presenza di feriti ad alto rischio, necessità di recapitare nelle zone colpite apparecchiature sanitarie e personale medico in grado di operare su pazienti sovente non trasportabili, necessità di far pervenire in tempi brevi nella zona sinistrata nuclei di personale specializzato in protezione civile, vere e proprie *task-forces* in grado di organizzare un primo aiuto e predisporre l'arrivo delle colonne di soccorso ed assistenza.

È fuor di dubbio che quando le vie di comunicazione

di superficie sono inagibili — è il caso più frequente dovuto ad una alluvione od un terremoto — o percorribili troppo lentamente, la possibilità di un intervento rapido è lasciata ad un solo mezzo: l'elicottero.

La tecnologia che oggi accompagna il velivolo ad ala rotante permette alla macchina di volare con sicurezza in condizioni di visibilità critiche, con capacità di trasporto elevate ad una elevata velocità, ed effettuare decolli ed atterraggi su superfici minime. Questa caratteristica, fra l'altro, fa dell'elicottero il mezzo complementare dell'aeroplano, limitato al contrario dalla necessità di operare da piste aeroportuali, e ne fa un insostituibile velivolo navetta da impiegare fra la zona operativa e la basi d'intervento: ospedale, aeroporto, svincolo stradale, centro di raccolta ovunque situato.

Sebbene sia una macchina oggi largamente diffusa a



*L'HH-3F, realizzato per assolvere missioni di ricerca e salvataggio, possiede un'autonomia di volo di oltre sette ore ed è in grado di perlustrare 21.000 miglia quadrate nel corso di una sola missione senza rifornimento.*



*Concepito come elicottero anfibia, l'HH-3F Pelican può posarsi sulla superficie del mare con moto ondoso fino a forza 4.*

# AGUSTA

conferma della sua elevata affidabilità, l'elicottero è un velivolo relativamente giovane da poco approdato alla terza generazione. In Italia la sua presenza è legata al nome Agusta: nel 1952 veniva infatti iniziata la costruzione su licenza Bell dei modelli 47G e 47J. Le macchine, in dotazione a Esercito, Aeronautica, Marina Militare, Carabinieri e Guardia di Finanza, furono protagoniste in numerosi interventi di soccorso, nonostante i limiti connessi all'impiego del motore a pistoni. Nei primi anni '60 Agusta iniziò la produzione in serie del modello AB 204, che apriva l'era dell'elicottero propulso dal motore a turbina. All'AB 204 in grado di trasportare 9 persone contro i tre passeggeri dell'AB 47J si affiancò l'AB 205 e più tardi L'AB 212, biturbina per l'impiego multiruolo sia nel settore civile che militare. La riserva di potenza della macchina, garantita da una coppia di motori a turbina Pratt & Whitney PT6T3 eroganti 1.800 SHP, consente al velivolo di operare con sicurezza a quote elevate, rendendolo idoneo nel soccorso alpino ed in climi torridi. Dalle linee di produzione Agusta esce oggi la più vasta gamma di elicotteri presente sul mercato mondiale. Essa comprende, tra l'altro, velivoli che, pur essendo concepiti per impieghi militari, vengono usati assiduamente dalle Forze Armate nel soccorso in caso di

calamità e disastri. È il caso dell'ASH-3D in dotazione alla Marina Militare. Nato per l'impiego antinave ed antisommergibile, questo elicottero è stato il primo mezzo ad intervenire in occasione di gravi incidenti aerei di recente accaduti, grazie alla capacità operativa ogni tempo ed alla possibilità di sollevare carichi del peso di oltre 3.600 Kg.

Al contrario l'HH 3F «Pelican», di cui è dotato il 15° Stormo dell'Aeronautica Militare Italiana, è stato progettato per assolvere missioni di ricerca e soccorso. Con un'autonomia di volo di oltre sette ore, è in grado di perlustrare 21.000 miglia quadrate nel corso di una sola missione senza rifornimento. Realizzato come velivolo anfibia, l'HH 3F può adagiarsi sulla superficie del mare con moto ondoso sino a forza 4. Altro elicottero idoneo al soccorso è il CH 47 Chinook. Bimotore, in dotazione all'Esercito Italiano, può trasportare 44 militari completamente equipaggiati e sollevare con il gancio baricentrico carichi di oltre 9 tonnellate di peso. Sfruttando le notevoli capacità di trasporto del CH 47, è stato realizzato un progetto denominato ESFC (*emergency surgery flying center*, centro chirurgico volante di emergenza) consistente in un'unità ospedaliera modulare.

Essa può essere installata a bordo dell'elicottero in



La versione eliambulanza dell'A 109 può trasportare due pazienti barellati e relativo personale medico.



*Un elicottero birotore EMB CH-47C Chinook dell'Esercito Italiano nel corso di operazioni di protezione civile in Irpinia, in occasione del terremoto. Il Chinook può agevolmente sollevare carichi del peso di oltre 9 tonnellate, trasportare 44 militari con equipaggiamenti di soccorso, oppure una unità ospedaliera ESFC.*

pochi minuti, sfruttando la rampa di carico e l'argano in dotazione allo Chinook, per essere trasportata velocemente nel punto di intervento. Nel momento in cui il luogo d'azione viene raggiunto dall'elicottero, l'ESFC è pronto per ricevere i pazienti ed operare. I moduli che compongono l'unità sono infatti attrezzati per assicurare al paziente funzioni effettuabili solo presso ospedali attrezzati. Esse vanno dall'anestesia generale all'indagine radiologica, all'intervento chirurgico, nonché all'applicazione di terapie intensive e di rianimazione.

L'ESFC è dotato di apparecchiature sanitarie che garantiscono la più ampia possibilità d'intervento. Fra queste, anche un laboratorio biochimico per analisi. I moduli sono autonomi sia per quanto riguarda le apparecchiature medicali ed il materiale di consumo, sia per l'energia elettrica, l'acqua, i gas medicali.

Secondo il tipo di intervento l'unità ESFC può operare a bordo dell'elicottero, oppure essere scaricata a terra. In questo caso, affiancando più unità si può comporre un ospedale da campo di grandi capacità ope-

rativa. Lo sbarco dei moduli avviene con personale minimo, sfruttando inversamente l'argano di bordo del CH 47 Chinook. Terminata l'operazione è nuovamente disponibile, per esempio, per evacuare dalla zona persone o materiali. Il programma ESFC, realizzato congiuntamente da Agusta, che ne è capo commessa, e da HOSPITAL, una società specializzata nello studio e realizzazione di sistemi sanitari, è attualmente in esame presso il Ministero della Sanità. La realtà contingente degli eventi, che tragicamente hanno colpito il nostro come altri Paesi, ripropone il progetto ESFC all'attenzione degli amministratori della cosa pubblica. Un intervento dal cielo, unica strada disponibile in occasione della maggior parte delle situazioni di emergenza, garantisce, grazie alla massima rapidità, un soccorso efficace ed efficiente: un binomio che può significare salvezza per numerose vite umane.

# AGUSTA

FILM

IL FORD

HP5



4 → 4A

5 → 5A

8 → 8A

FILM

HP5



16 → 16A

17 → 17A

18 → 18A

FILM

IL FORD

HP5



22 → 22A

23 → 23A

24 → 24A

**CODEMI**

# LOTTERIE NAZIONALI

**MILIARDI  
DI PREMI**

**AGNANO**

**MONZA**

**MERANO**

**ITALIA**



Ministero delle Finanze - Direzione Generale Entrate Speciali  
ROMETRA S.p.a. Gestione Lotterie Nazionali