



Associazione
Storia della Città



UNICA UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI CAGLIARI
DIPARTIMENTO
DI INGEGNERIA CIVILE,
AMBIENTALE E ARCHITETTURA



Ministero Università e Ricerca



MINISTERO
DELLA
CULTURA

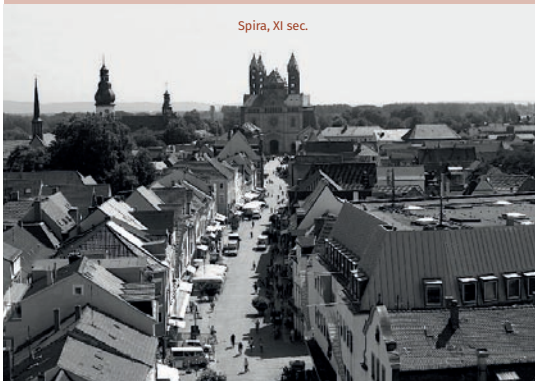
Convegno promosso da: Associazione Storia della Città; Rivista Storia dell'Urbanistica; Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura; Progetto PRIN 2017 - *Renaissance in Southern Italy and in the Isles: Cultural Heritage and Technology* - Università di Napoli Federico II (capofila), Palermo, Messina, Cagliari

Le strade con fondale

La progettazione coordinata di strade e architetture tra medioevo e Novecento

CONVEGNO INTERNAZIONALE

Spira, XI sec.



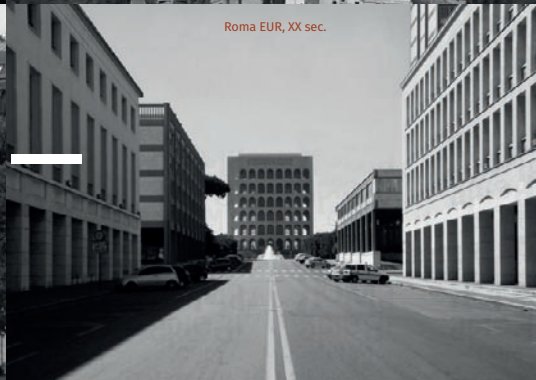
Caprarola, XVI sec.



Parigi, XIX sec.



Roma EUR, XX sec.



15-17 giugno 2022 // Cagliari

Aula Magna di Architettura "Gaetano Cima" // via Corte d'Appello, 87
diretta streaming: il link verrà pubblicato sul sito www.storiadellacitta.it

Il convegno si propone di avviare lo studio sistematico delle soluzioni progettuali di "strade con fondale" al fine di verificare la persistenza di alcune prassi più datate nel tempo, di determinare processi di nuova concezione e la circolazione dei modelli nel tempo e nello spazio

INTRODUZIONE

DOI: 10.17401/su.14.mc00

Marco Cadinu

Le strade con fondale dalle origini medievali agli esordi dell'età moderna

Nella costruzione delle città medievali la sommatoria di atti progettuali è compiuta su insediamenti esistenti oppure con azioni unitarie esito di disegni concepiti all'atto di una fondazione nuova. I progettisti si avvalgono di numerose «frasi compositive» riferite a modelli più antichi oppure rielaborate in modo nuovo. Tra queste frasi rientra la «strada con fondale», definita da Enrico Guidoni quale azione urbanistica che comporta la programmazione coordinata di una strada importante conclusa da un edificio che svolge il ruolo di terminale scenico. In quanto tale il fondale, dove le circostanze politiche lo permettono, diviene il protagonista, spesso assoluto, della scena urbana. L'unitarietà dell'intento programmatico e progettuale, alla base delle relazioni monumentali tra architettura e città che dal Cinquecento al XX secolo contraddistingue progressivamente l'urbanistica moderna, è stata sperimentata almeno dall'XI secolo. Il fluire nel tempo tardomedievale di questo genere di progetto urbanistico, alla base dei modelli che saranno seguiti nel primo rinascimento, viene qui sintetizzato in continuità con gli studi guidoniani e in ideale connessione con nuovi studi editi negli ultimi anni.

I presupposti tecnici e culturali delle strade con fondale¹

Il disegno di una lunga linea di accesso ad una architettura di grande rilevanza, concretizzata sul terreno o quale semplice contatto visivo a distanza rimarcato agli estremi da punti fissi, è un atto progettuale che stabilisce le relazioni tra l'edificio e il contesto. Da tale atto, che determina l'ordine e la gerarchia tra le parti, derivano espressioni tecniche e compositive quali l'assialità e la simmetria, portatrici di forme narrative e interpretative del luogo.

1. Si deve a Enrico Guidoni sia la definizione di «strada con fondale» sia il suo riconoscimento in forme differenti dipendenti dalle fasi storiche. Si vedano i numerosi passaggi descrittivi di tali principi urbanistici in Enrico GUIDONI, *Arte e urbanistica in Toscana*, Bulzoni, Roma 1970, pp. 235-246; IDEM, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Laterza, Roma-Bari 1991, pp. 188-194. Sull'urbanistica medievale si rimanda agli interventi contenuti nel numero di «Storia dell'Urbanistica», n.s., 7, 2015, curato da Claudia BONARDI, *Fare urbanistica tra XI e XIV secolo*.

Ereditata dai tempi più antichi, l'organizzazione dell'edificato lungo una lunga linea prospettica permane nel medioevo quale espressione della perizia progettuale e tecnica di chi la esegue, finalizzata ad ostentare l'atto di potere di chi la controlla e la conserva nel tempo.

I presupposti tecnici si registrano nella trattatistica, dai *Gromatici Veteres* del IX secolo al manuale agrimensorio di Bertrand Boysset del XIV secolo, dove si esprimono concetti di ordine geometrico di notevole complessità che permettono la misurazione e il disegno di luoghi posti a distanza tra loro, di verificarne dimensioni e allineamenti, di affidare ad essi alti significati legati al controllo e delle risorse produttive e fiscali². Le tecniche di rilievo e rappresentazione dello spazio, anche su scala geografica, sono praticate nella nautica almeno dal XIII, con allineamenti funzionali al tracciamento delle lunghe rotte d'altura e di ingresso ai porti, definite dalla visione dal mare di allineamenti tra rilevanti elementi o disposizioni in simmetria di architetture o assetti urbani³.

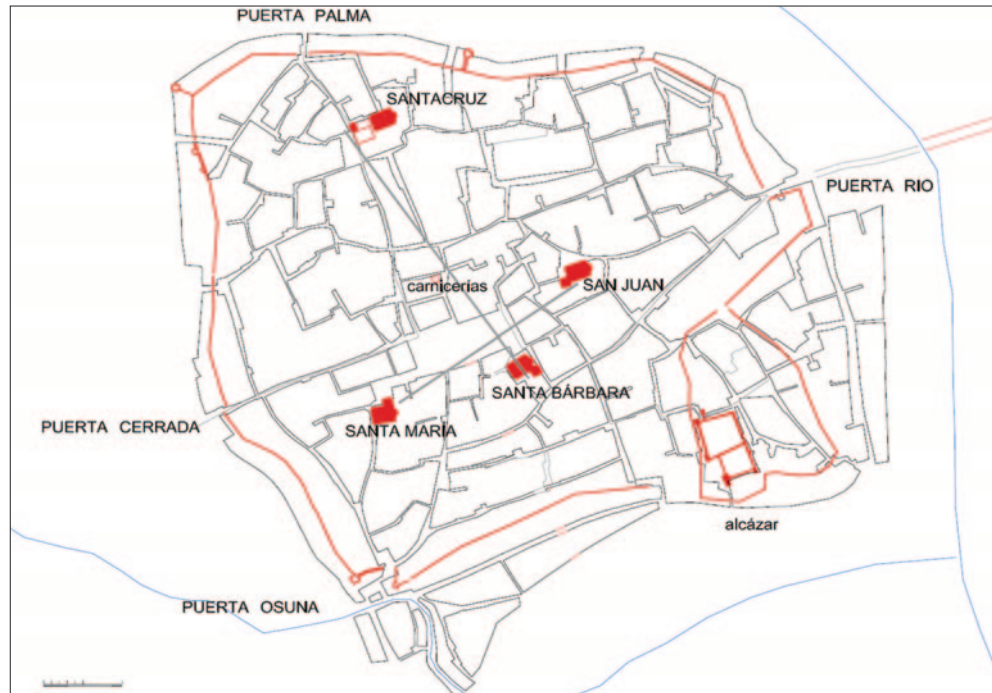
Con simili tecniche, programmate su esigenze di tipo militare, veniva favorito il controllo da eminenti architetture verso prospettive urbane o territoriali e al tempo si poneva un particolare accento enfatico dell'edificio. Gli accessi alle fortificazioni e le entrate in città tramite porte urbane in connessione con strade costituiscono evidenti esempi di ricorrenti e naturali applicazioni del concetto. Sul piano strettamente religioso invece si individuano prassi di tracciamento importanti, in particolare quelle virtuali tra chiese vecchie e nuove, da assegnare con maggiore certezza a intenzionali azioni tecniche cariche di significati. Allineamenti tra chiese vengono ideati e imposti su centri preesistenti, in primo luogo tramite due linee ortogonali il cui segno cruciforme esprime un'evidente intenzione sacralizzante. Ai tanti casi studiati nei decenni passati, quali ad esempio Goslar, Reims o Utrecht, si unisce il recente esempio documentato di Ecija, dove nel *Repertorio* del 1263 viene descritto il programma di costruzione di una "croce di chiese", virtualmente tracciata in occasione della riconquista cristiana della città, divisione che viene ripetuta per l'intero territorio⁴. [Fig. 1]

2. Su tecniche e modelli di tracciamento delle strade cfr. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., pp. 5-42.

3. La tecnica nautica, ben documentata dalla cartografia della "Carta Pisana" e dal suo codice portolano, della seconda metà del XIII secolo, ci permette di considerare il Duecento quale epoca di pieno controllo della dimensione geografica dei luoghi e della misura disegnata. L'accesso portuale ordinato e simmetrico, tra due torri in allineamento o in simmetria, come a Cagliari o a Pisa, nel Duecento, costituisce una cifra di distinzione che si rileva ancora nei secoli e nelle vedute dal mare di Piri Reis, cfr. Marco CADINU, *Cagliari vista dal mare. La costruzione dell'immagine per la Cosmographia del Münster del 1550*, in *I punti di vista e le vedute di città. Secoli XIII-XVI*, in U. Soragni, T. Colletta, P. Micalizzi, A. Greco (a cura di), in «Storia dell'Urbanistica», a. XXIX, Serie Terza, 2, 2010, (2011), vol. 2.1 (secoli XIII-XVI), pp. 160-174.

4. GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo*, cit., pp. 164 e sgg. Sui casi spagnoli vedi José Miguel REMOLINA SEIVANE, *La nueva forma urbana de la ciudad de Ecija en 1263: una aplicación del modelo*

1_La “croce di chiese” tracciata nel 1263 per cristianizzare la città di Ecija dopo la riconquista (da REMOLINA, cit.).



1

La virtualità del segno della croce, cui non corrispondono linee sul terreno, denota il processo di controllo visivo e cartografico dei luoghi su una scala ampia. Si tratta di una prassi che si riscontra in differenti forme. A Gubbio, ad esempio, i principali edifici sono disposti su di una lunga linea che dalla valle tra-guarda il Monte Igino⁵; a Cagliari il lungo asse di simmetria urbana, stabilito nel 1215, permette l'accesso dal mare e definisce la direzione nautica verso Pisa, espressa alla scala geografica⁶; a l'Aquila la città sorge allineata tra le due antiche sedi vescovili di Amiterno e Forcona⁷. Si tratta di alcuni esempi probabilmente riferiti al prestigioso caso dell'*axis urbis* romano cui si attribuiscono, come in antico, valenze sacre riconosciute dalla comunità⁸.

urbano de cruz de iglesias en la reorganización cristiana de la ciudad, in «Storia dell'Urbanistica», serie terza, 7, 2015, pp. 217-242. Su Ecija la croce tra le chiese è tra Santa Cruz / San Juan / Santa Maria / Santa Barbara. Sul territorio si ripete lo schema: «E asy commo la villa fue partida en manera de cruz, asi partimos el término en manera de cruz». Analoghi procedimenti vengono adottati nelle città riconquistate in quegli anni lungo il Guadalquivir, come Niebla o Jerez, *ivi*, p. 228.

5. Enrico GUIDONI, *L'architettura delle città medievali. Rapporto su una metodologia di ricerca (1964-1974)*, in «Mèlanges de l'Ecole française de Rome», 86, 1974, 2, pp. 486-525.

6. Su Cagliari vedi Marco CADINU, *Simbolo e figura nella Cagliari medievale*, in «Storia dell'Urbanistica», n.s., 2, 1996 (1997), pp. 139-144.

7. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., p. 74, fig. 96.

8. IDEM, *L'urbanistica di Roma tra miti e progetti*, Laterza, Roma-Bari 1990, pp. 12-22.



2_ Strada porticata tesa tra la colonna presso una porta urbana e una opposta architettura religiosa, Madaba, Giordania, parte del mosaico pavimentale della chiesa bizantina di S. Giorgio, riconosciuta quale rappresentazione di Gerusalemme nel VII secolo.

2

Le Strade-mercato e i fondali visuali delle cattedrali

Alcune realizzazioni medievali di ampio respiro, documentate o rilevate sul campo, evidenziano schemi di strade con fondale architettonico, riferiti ad ambiti militari, civili o religiosi e ribaditi dalla precisione topografica della realizzazione. L'istituzione dei grandi mercati europei, in particolare dall'XI secolo in avanti e su esempi estesi in area mediterranea, comporta la disposizione lineare di una lunga strada-mercato, limitata agli estremi e significativamente larga, definita sui lati dagli edifici mercantili e civili. La strada è il luogo dell'ordine commerciale e fiscale, sancito dalla sequenza regolata delle tipologie delle merci in vendita, quindi espressione del prestigio del mercato, immancabilmente definito secondo radicati attributi di bellezza e decoro⁹. [Fig. 2]

9. Le tradizioni antiche permeano gli impianti urbani di città quali Damasco, Aleppo o Gerusalemme, rappresentata quale strada porticata tra due porte urbane nel mosaico del VI secolo (chiesa di San Giorgio a Madaba, Giordania).

Nel *Cassaro* la strada-mercato di Palermo viene descritta dal X secolo in poi celebrando la sua bellezza derivante dall'essere strada ampia e lastricata, orientata da est a ovest; la *Platha*, la strada-mercato di Sassari, di cui si discute l'impianto nella seconda metà dell'XI secolo, viene descritta secondo le medesime caratteristiche di quella di Palermo, normata negli statuti del 1316 e porticata sui due lati. Marco CADINU, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Civitates, 4, Bonsignori, Roma 2001, p. 26; IDEM, *Urbanistica giudicale. Spazi pubblici e architetture (XI-XIV secolo)*, LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019, pp. 66-85.

In alcune sedi di cattedrali, quali Spira o Augusta, la strada-mercato lineare viene accresciuta nelle sue dimensioni fisiche e coordinata con importanti architetture, poste alle sue estremità. A questa fattispecie sembra potersi imputare la formulazione della strada con fondale medievale, così importante da costituire l'elemento unificatore e principale di impianti urbani in cui le funzioni religiose convivono con quelle civili, quindi imperiali, dalla fase ottoniana in poi¹⁰.

Nella prestigiosa sede di Spira la fabbrica della cattedrale, dal 1030-61, si colloca alla testa di una strada-mercato, la *Marktstrasse*, di dimensioni straordinariamente ampie, circa 660 metri di lunghezza misurate tra la facciata e la porta della città. La cattedrale, *Mariendom* o *Kaiserdome*, sede di sepoltura degli imperatori dal 1039, può essere interpretata quale terminale del percorso processionale religioso o di cortei imperiali di rilevantissimo effetto scenografico¹¹. La costruzione dell'immagine urbana, determinata da questa strada, si estende al governo del territorio tramite una lunga linea virtuale che, dalla porta della chiesa, tramite la guglia della porta urbana, la *Altpörtel*, traguarda con esattezza il castello imperiale di Hambacher, sul primo rilievo oltre la piana, a 23,5 chilometri¹². Il modello è ripreso ad Augusta, dove la strada-mercato, oggi Maximilian Strasse, inquadra la basilica di Santi Ulrico e Afra (fine XI secolo), fondale di uno spazio urbano imponente per dimensioni e densità di architetture notevoli, lungo oltre 600 metri e largo circa 40¹³. Il campanile della basilica si allinea con quello della cattedrale di Santa Maria e con il sito della porta urbana (torre di Santa Maria) posta oltre. Lungo il fronte edificato orientale della Maximilian Strasse, regolato dal medesimo allineamento, sorge il palazzo di città (che ha sul retro, nello stesso isolato, la chiesa di Santa Caterina), e si susseguono altri edifici notevoli fino alla chiesa di San Maurizio, terminale del percorso. Ancora a Würzburg, in Baviera, la cattedrale di San Kilian (dal 1040) si percepisce sia dalla lunga strada in asse

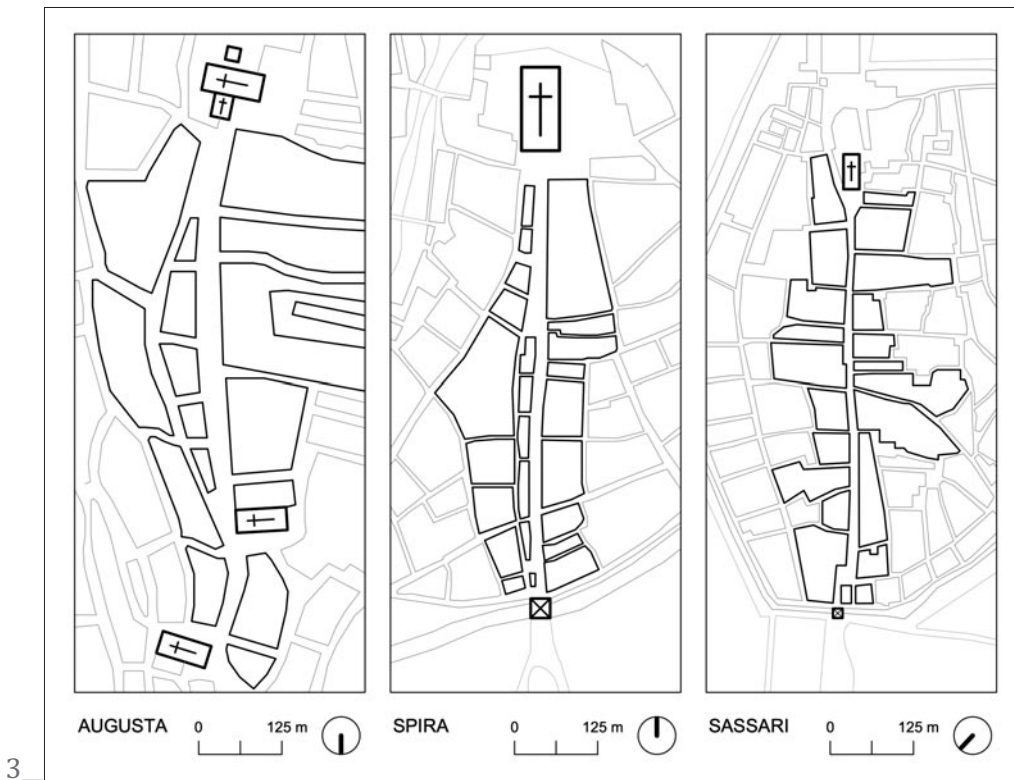
10. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., pp. 164, 168, 188-194 e illustrazioni intermedie. Enrico Guidoni osserva casi come quello di Francoforte, dove il complesso chiesa-palazzo, grazie alla percezione a distanza delle facciate, sottolinea in modo precoce l'affermazione del concetto di assialità, ben più antico, che «[...] implica comunque nella sua accezione imperiale una nuova funzionalità e una nuova forza di simbolo: si esalta di per sé il percorso di avvicinamento, la *via recta* che deve condurre lo sguardo, ma anche i passi, verso la sacra ostentazione del potere individuabile, da lontano, come fondale e punto di arrivo del percorso.», ivi, p. 81.

11. Un concetto per la prima volta evidenziato in Erwin Anton GUTKIND, *International History of City Development*, vol. 1: *Urban Development in Central Europe*, New York 1964, p. 277, che propone la porta urbana quale primo passo del percorso di avvicinamento all'altare.

12. Nell'XI secolo di proprietà imperiale, poi del vescovo di Spira. CADINU 2019, *Urbanistica Giudiziale*, cit. Sulla fabbrica del duomo vedi Hans Erich KUBACH, *Der Dom zu Speyer*, Deutscher Kunstverlag, Berlin 1972.

13. Guidoni annota la maturità urbanistica raggiunta dai progettisti della Maximilianstrasse di Augusta, definita con grande perizia tecnica, cfr. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., p. 194.

3_Lunghe strade-mercato progettate in allineamento tra porte urbane, chiese e cattedrali a Spira, Augusta, Sassari.



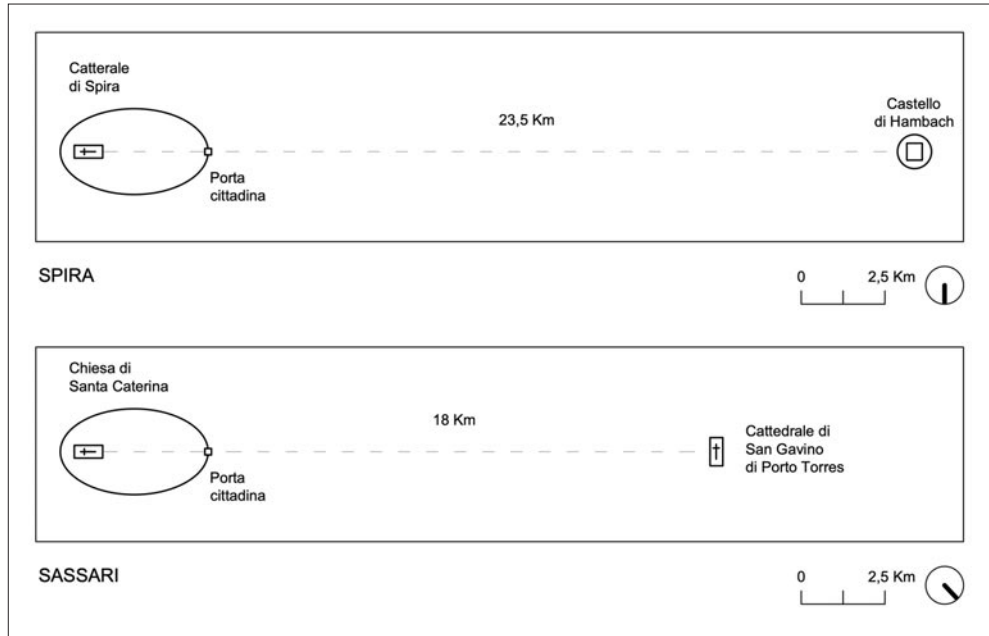
con la facciata, la *Domstrasse*, sia dal lungo ponte sul Meno, con questa allineato. [Figg. 3-5]

Nei quadranti europei meridionali i grandi assi orientati sulle chiese principali o cattedrali sono realizzati con riferimenti alle tradizioni più antiche, da quella bizantina a quella islamica. Nella rifondazione di Capua alla metà del IX secolo la *platea publica mayor* è la strada diretta verso il recinto episcopale che ne costituisce il punto di termine e di fondale; essa viene progettata con attenzione avendo cura di declassare tutte le strade traverse, le *strictole*, mediante innesti a baionetta cui non corrispondono mai attraversamenti del percorso principale¹⁴. A Taranto la via Duomo, lungo asse sinuoso della città lungo 470 metri, in un contesto certamente molto stratificato, segue un antico percorso lievemente sinuoso che ha inizio in corrispondenza del “tempio dorico” ed è diretto verso la cattedrale di San Cataldo, la cui facciata ne costituisce il fondale.

Nella costruzione della Sassari dell’XI secolo la lunga strada-mercato di 580

14. Ibidem, pp. 128-137. Su Capua vedi anche Teresa COLLETTA, *Capua nuova sul Volturno (secc. IX-XIII). La lunga durata di un modello*, in «Storia dell’Urbanistica» 7, 2015, cit., pp. 115-136.

4. Allineamento a lunga distanza della strada mercato con la cattedrale, a Sassari con San Gavino, a Spira con il castello imperiale di Hambacher.



5. Spira, la Maximilianstraße con vista sulla strada-piazza del mercato, con la St. Georgsbrunnen in direzione della cattedrale (ripresa tra il 1930 e il 1937, © Stadtarchiv Speyer 233-1 Reg. No. 002599, foto: Stadtbauamt).



metri, monumentale segno assiale della città, viene tracciata minimizzando analogamente il ruolo di tutte le traverse che vi si innestano, qui dette *strinte*. Essa costituisce l'essenza e il principio fondativo di un impianto dedicato a funzioni mercantili e residenziali, allineata tra la porta di accesso alla città e la chiesa di Santa Caterina, posta al capo alto della città. Sulla medesima linea si inquadra, alla distanza di quasi 18 chilometri, la sede arcivescovile di San Gavino in modo tale da riproporre ed emulare la relazione a distanza adottata a Spira e riconosciuta ancora dal Carmona nel 1631¹⁵. Il San Gavino, con i suoi due absidi contrapposti, rende omaggio alla cultura imperiale dell'XI secolo cui i committenti Giudici di Torres sono rivolti. La chiesa di Santa Caterina, affiancata come ad Augusta dalle principali funzioni civiche, assume a Sassari il ruolo di chiesa simbolicamente delegata a rappresentare il vertice civile e religioso della città (detto *capo di villa*), e recupera la dedizione presente a Spira nella Cappella Superiore collocata sulla verticale del battistero¹⁶. [Figg. 6-7]

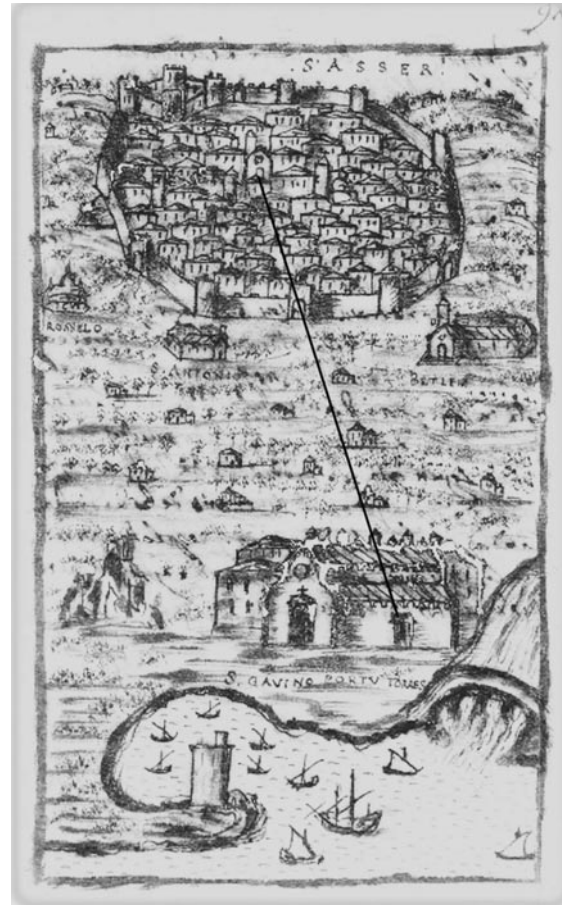
Nella programmazione del sistema cattedrale, strada-mercato, porta urbana, preminente nella concezione di molti eventi urbanistici, si deve rilevare la collocazione dei palazzi civici, in posizione mediana del percorso prospettico (come a Würzburg, Augusta, Sassari), cui viene in qualche misura assicurato un ruolo di prestigio sebbene ben allineato sul filo stradale fissato per tutti gli altri edifici civili.

I fondali di strade curve o sinuose

L'apprezzamento delle strade con fondale qui descritte, forse con la sola esclusione di quella di Capua il cui tracciato si deve a tecnici che rinnovano precocemente l'interpretazione della rettilineità medievale, si deve valutare considerando la rarità, nell'XI secolo in particolare, di strade perfettamente rettilinee. La lieve sinuosità o curvatura semplice delle strade, anche di grandi arterie urbane dall'evidente impostazione unitaria, è un segno distintivo del gusto estetico che presiede l'urbanistica del tempo, ben dimostrata nelle analisi ormai

15. Juan Francisco CARMONA, *Santuario de Sardegna - Alabanzas de los Santos de Sardeña por el Doctor Juan Francisco Carmona, sardo calaritano conpuestas y ofresidas a honorra y gloria de Dios y de su Santos*, Manoscritto della Biblioteca Universitaria di Cagliari, 1631, Raccolta Baylle, S.P.6.2.31. Su Sassari, per un quadro storico più che storico-urbanistico, cfr. *I settecento anni degli Statuti di Sassari. Dal Comune alla città regia*, a cura di A. Mattone e P. F. Simbula, Franco Angeli, Milano 2019, passim.

16. CADINU, *Urbanistica Giudiciale*, cit., pp. 66-83; Sul San Gavino cfr. IDEM, *Il romanico in Sardegna nell'XI e XII secolo*, in Alireza Naser Eslami, Marco Rosario Nobile (a cura di), *Storia dell'architettura in Italia. Tra Europa e Mediterraneo (VII-XVIII secolo)*, Pearson, Milano 2022, pp. 167-182.



6_Sassari e la sua strada-mercato, la *Platha*, porticata e conclusa dalla chiesa di Santa Caterina (Archivio di Stato di Torino, Carte top. segrete, Sassari, 3.C.I rosso).

7_Sassari rappresentata da J. F. Carmona che nel 1631 ancora percepisce l'allineamento topografico tra la chiesa di Santa Caterina, la porta urbana e la porta "reale" della cattedrale San Gavino di Porto Torres (Biblioteca Universitaria di Cagliari, cit.).

da tempo portate su impianti nuovi, tracciati con tali accenti curvi anche in perfetta pianura e in occasione di fondazioni unitarie¹⁷.

In tali contesti prevale l'effetto scenico costituito dalla progressiva apparizione del fondale durante lo svolgersi del percorso processionale o di approccio formale al monumento. La dimensione percettiva, modulata secondo le curve di fronti stradali, è spesso enfatizzata dalla loro divaricazione nell'ultimo tratto, tale da favorire la piena percezione della facciata. Il cono prospettico che ne deriva caratterizza gli arrivi sui fondali di Taranto e di Sassari. Similmente nel caso

17. Sui valori di bellezza e intenzionalità nei tracciati in curva di molte strade medievali, in particolare tra XI e XII secolo, cfr. GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo*, cit., pp. 5-42. La fondazione di Berna, del 1291, è uno dei tanti determinanti esempi che confermano tale modalità. Sulle strade in curva vedi anche il recente Paolo MICALIZZI, *Il progetto della città medievale: dai modelli 'naturali' a quelli 'razionali' (XI sec.-XIII sec.)*, in «Storia dell'Urbanistica», 7, 2015, cit., pp. 67-114.



8_Wroclaw (Breslavia). La *Plac Katedralny*, strada-piazza tra il fiume Oder e la cattedrale, in basso a destra (da EYSYMONTT, cit.).

8

della cattedrale di Wroclaw (Breslavia) l'arrivo verso la facciata si colloca in un contesto, l'*insula episcopalis* dell'arcidiocesi, che conserva stratificazioni dall'XI secolo¹⁸: qui la *Plac Katedralny*, strada-piazza in arrivo dal ponte sul fiume Oder; si allarga progressivamente verso la facciata ed è limitata dai fronti sinuosi degli edifici di pertinenza religiosa. Ne deriva un effetto di amplificazione della dimensione del tempio agli occhi di coloro che, nel seguire un percorso processionale, avevano percepito la meta fin dalla prima parte della strada¹⁹. [Fig. 8]

Dal tempo duecentesco invece, nella tecnica urbanistica si affermano le strade perfettamente dritte e controllate nel segno, mirate a massimizzare l'effetto della percezione dell'edificio di fondale attraverso un allineamento importante. A Or-

18. Una precisa analisi cartografica del contesto in Rafał EYSYMONTT et alii, a cura di, *Wrocław/Breslau. Historical-Topographical Atlas of Silesian Towns: Historisch-topographischer Atlas Schlesischer Städte*, Volume/Band 5, Herder Institute, Marburg 2016.

19. Si tratta quindi di stratagemmi organizzativi della percezione dell'architettura in fase di movimento, ben collaudati nell'urbanistica medievale e, nella stessa Polonia, enfatizzati dallo straordinario come prospettico che inquadra in senso obliquo la gigantesca Piazza Grande di Cracovia in cui la basilica di Santa Maria occupa un angolo. Qui il cono prospettico, curvilineo, viene imposto sull'impianto rigidamente ortogonale della città, a favore della percezione del prestigioso Palazzo dei Tessuti, sede di mercato.

9_Orvieto, l'arrivo di via Maitani diretta verso la porta della cattedrale che ne costituisce il fondale.



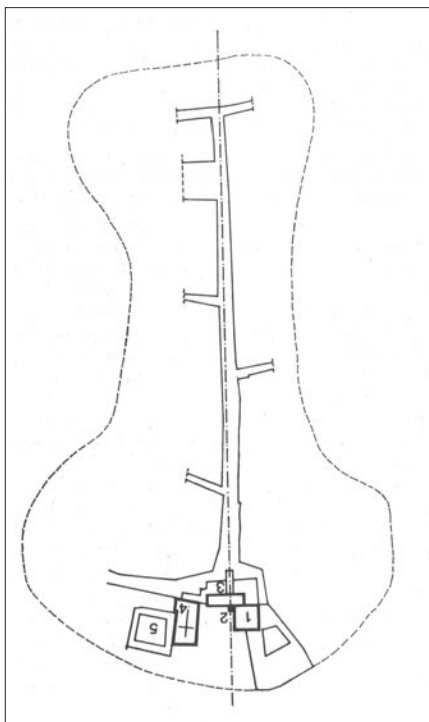
9

vieto la costruzione della cattedrale, alla fine del Duecento, comporta interventi sul tessuto edilizio circostante sia mediante i processi di isolamento dell'edificio dal tessuto circostante, sia con la definizione di uno spazio di sagrato quadrangolare, funzionale alla percezione della facciata. La via Maitani, luogo di importanti architetture private, diventa la linea assiale e di simmetria che inquadra con precisione la porta del Duomo²⁰. [Fig. 9]

Sperimentazioni in altri contesti religiosi e nei nuovi piani urbanistici

La condizione di allineamento tra strade e fondali interessa progressivamente dal Duecento in poi edifici religiosi di minore tenore costruiti per regolare lo sviluppo di un settore urbano.

20. Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Duecento*, Laterza, Roma-Bari 1989, p. 257.



10 | 11

La fondazione della chiesa della Santissima Annunziata di Firenze, dal 1250, porta nel giro di pochi anni alla definizione della assialità rettilinea della lunga via dei Servi, “mirata” sulla facciata e comunque nascente dall’area absidale della cattedrale²¹. A Certaldo la città viene regolata mediante un unico asse tra l’accesso dalle mura e l’ascesa al centro direzionale dove si collocano, affiancati, il palazzo del comune, la torre, la scalinata e la chiesa di San Tommaso²². [Figg. 10-11]

A Cagliari il nuovo piano urbanistico del quartiere del porto, attuato dal 1328-30 a seguito della conquista della città da parte dei catalano-aragonesi, viene tracciato secondo un reticolo di isolati quadrati orientati tra alcune polarità religiose. Il primo asse passa per il campanile della nuova chiesa di Sant’Eulalia, posta su di un rilievo artificiale, traguardo per il tracciamento e riferimento alla patrona di Barcellona. La linea a questo ortogonale, passante per la più antica chiesa di Santa Lucia, costituisce il perno dell’intera operazione e traguarda il campanile della Cattedrale posto sul colle sovrastante, tale da definire – con la riforma del porto - la linea di accesso per i naviganti. La strada viene chiamata

10_Certaldo, assialità dell’impianto urbano del XIII secolo tra la porta, il palazzo del comune, la torre (2), la scalinata e la chiesa di San Tommaso (da GUIDONI, *Arte e urbanistica*, cit., p. 237).

11_Certaldo, visione assiale del centro abitato verso la torre civica (foto Vincenzo Lacolla).

21. GUIDONI, *Il Duecento*, cit., pp. 142-3. Si veda su questo caso l’intervento di Gianluca Belli, in questo stesso volume.

22. IDEM, *Arte e urbanistica*, cit., p. 237.

12_Cagliari, il campanile della chiesa di Sant'Eulalia, punto di terminazione della lottizzazione del 1328 per l'ampliamento programmato della città verso il mare.



12

via *Demora*, termine che in catalano indica la linea di controllo nautico del posizionamento della nave nel mare²³. [Fig. 12]

Il senso emotivo e la carica religiosa di tali progettazioni si ritrova in differenti circostanze. La scalinata dell'Ara Coeli, realizzata a Roma in vista del Giubileo del 1350, rappresenta nella sua unicità una compiuta espressione di monumentalizzazione prospettica della chiesa francescana mediante i 128 gradini che la collegano alla *via Papalis*. Il progetto porta con sé toni mistici e simbolici, con riferimenti alla posizione celeste del tempio, che sottolineano il senso ascensio-

23. Oggi via Napoli, cfr. Marco CADINU, *Il nuovo quartiere aragonese sul porto nel primo Trecento a Cagliari*, in Marco Cadinu, Enrico Guidoni (a cura di), *La città europea del Trecento. Trasformazioni, monumenti, ampliamenti urbani*, Atti del Convegno Internazionale, Cagliari 9-10 dicembre 2005, in «Storia dell'Urbanistica», Sardegna/1, 2008, pp. 137-146; IDEM, *Strutture portuali, architetture e forme urbane medievali tra XI e XIV secolo. Lo spazio tirrenico toscano, la Sardegna, le isole*, in «Rodis. Journal of Medieval and Post-Medieval Archaeology», 2, 2019, *Infrastructures portuaires d'època medieval i moderna a la mediterrània occidental*, pp. 57-88.

nale presente in molti dei percorsi di avvicinamento alle chiese²⁴.

Più raramente nelle realizzazioni urbanistiche tardo duecentesche e del primo Trecento, ad esempio nella fondazione di San Giovanni Valdarno, il progetto definisce con cura la posizione del palazzo Pretorio in relazione all'asse stradale principale, con evidente intento teso a monumentalizzare il palazzo pubblico. Si tratta di un caso raro, probabilmente dovuto alla presenza di Arnolfo di Cambio o di un progettista di alta caratura. Nei borghi nuovi europei invece la strada con fondale non si afferma, prevalgono le finalità prioritariamente residenziali – o militari – delle fondazioni, con la volontà di costruire organismi urbani basati sulla unitarietà di valore delle parti urbane. Le loro strade sono prive di fondali, si chiudono sul limite urbano, inquadrano al più le torri di accesso o del perimetro fortificato con definite funzioni militari. In tali contesti (*bastides*, terre nuove, ville nuove, ecc.) sono estranee al linguaggio urbanistico sia l'enfatizzazione delle residenze signorili, di norma non ricomprese in questo genere di insediamenti, sia l'esaltazione degli organismi religiosi, edifici secondari e cui viene riservata una posizione laterale o defilata rispetto alla piazza del mercato.

La prospettiva e le strade aventi quali fondali le residenze signorili del primo Rinascimento

I nuovi strumenti progettuali permessi dalla diffusione della prospettiva portano nel Quattrocento verso ulteriori modelli, definiti in modo sempre più maturo e rigoroso col disegno regolatore delle strade. L'interessante serie di progettazioni di strade a sezione variata, con fronti rettilinei progressivamente divaricati, adottate in funzione delle espansioni urbane pur in assenza di fondali conclusivi, apre il campo a ulteriori vie di sperimentazione del linguaggio urbanistico²⁵.

Nel terzo quarto del Quattrocento e nella fase di concezione del programma urbanistico di rinnovamento della città di Roma da parte di Sisto IV vengono ridefiniti in modo rigoroso i termini del rapporto tra strade e architetture, in una visione di completo controllo dell'urbano. Il tracciamento della via Alessandrina, tagliata nel cuore del tessuto edilizio del Borgo Vaticano tra Castel Sant'Angelo e

24. La costruzione della scalinata dell'Ara Coeli si presta a letture più complesse da mettere in relazione con la famiglia Savelli, che probabilmente patrocina l'opera, e con altre componenti della società civile, cfr. GUIDONI, *L'urbanistica di Roma*, cit., pp. 91-95.

25. Chiamate "Strada Magna" queste vie vengono scelte per riformare con rapide azioni centri di media dimensione che si fregiano, in particolare in ambienti di influenza papale quattro-cinquecenteschi, di nuove ed eleganti arterie destinate all'edilizia di tenore signorile, cfr. Maddalena SCOC- CIANTI, *La "Strada Magna". Urbanistica nelle Marche tra Medioevo e Rinascimento*, Civitates, 6, Bonsignori, Roma 2003.

il palazzo pontificio, l'apertura della via Giulia, l'acquisto dei lotti e il tracciamento della via de' Baullari, sono espressioni nuove, ben studiate, della nuova pratica urbanistica²⁶. Quest'ultima strada, costruita nei primi decenni del Cinquecento con il preciso intento di estendere la valenza monumentale del Palazzo Farnese, può essere considerata quale paradigma di quella che Guidoni definisce «urbanistica farnesiana», promossa da Alessandro Farnese, dal 1534 Paolo III, estesa ai possedimenti della famiglia e presto capace di ispirare ulteriori interventi²⁷. La strada nuova di Caprarola, formidabile rettilineo che taglia il vecchio centro abitato e ne ridefinisce le geometrie, ma anche le pendenze, sposta con decisione la pratica della strada con fondale verso finalità di esaltazione delle residenze familiari, in questo caso ancora il Palazzo Farnese progettato da Antonio da Sangallo dal 1530²⁸.

Sul piano dei più generali significati si compie con questi atti il trasferimento della forza sacrale della strada con fondale dal piano religioso al piano signorile, atto fino al Quattrocento ancora prevalentemente riservato alla sfera religiosa. È lo stesso Guidoni a delineare i contorni dell'importante passaggio:

26. Un caso esemplare è trattato in Enrico GUIDONI, Giulia PETRUCCI, *Urbanistica per i Giubilei. Roma, Via Alessandrina. Una strada tra due fondali dell'Italia delle Corti (1492-1499)*, Kappa, Roma 1997. Cfr. anche Paolo MICALIZZI, *La via Alessandrina, la Scala Regia e il colonnato berniniano*, pp. 26-41, in «Storia dell'Urbanistica», n. speciale 2, 2022, pp. 26-41.

27. Enrico GUIDONI, *Les transformations du quartier Arenula et le rayonnement de l'urbanisme farnésien*, in *Le Palais Farnèse*, I, École Française de Rome, Roma 1981, pp. 63-84, pubblicato anche in *La città dal Medioevo al Rinascimento*, Laterza Roma-Bari 1989, con il titolo *Roma e l'urbanistica farnesiana*, pp. 215-255. Cfr. anche ulteriori casi studio in

Marco NOCCIOLI, *Lazio/5, Espansioni «moderne» nei centri minori del Lazio*, in «Storia dell'Urbanistica», luglio-dicembre 1990, pp. 28-41; Marco CADINU, *Sulle tracce dell'urbanistica farnesiana ad Ales (Oristano), nuovo vescovado del primo Cinquecento*, in «Storia dell'Urbanistica», XXXI, Serie Terza, 11, 2019, pp. 243-260. Federica ANGELUCCI, Chiara MELCHIONNA, *Interferenze farnesiane a Capodimonte (1385-1649)*, in «Storia dell'Urbanistica», n. speciale 2, 2022, pp. 42-67; Giada LEPRI, *Modi e protagonisti nella nascita di tre piazze del Tridente romano: piazza dell'Oca, piazza Monte d'Oro e piazza degli Otto Cantoni*, ivi, pp. 68-85; Giada LEPRI, *Fondazioni cinquecentesche nell'alto Lazio, tra sviluppo e utopia*, in A. Casamento (a cura di), *Atlante delle città fondate in Italia dal tardo-medioevo al Novecento. Italia centro-meridionale e insulare*, Kappa, Roma 2013, pp. 113-126. Vedi sul caso romano in questo volume il saggio di Giada Lepri. Per un esteso inquadramento sul secolo cfr. Enrico GUIDONI, Angela MARINO, *Storia dell'Urbanistica. Il Cinquecento*, Laterza, Roma-Bari 1991.

28. Enrico GUIDONI, Giulia PETRUCCI, *Caprarola*, Atlante storico delle città italiane. Lazio, 1, Bonsignori, Roma 1986. Vedi anche Enrico GUIDONI, *Antonio da Sangallo il Giovane e l'urbanistica del Cinquecento*, in Gianfranco Spagnesi (a cura di), *Antonio da Sangallo il Giovane: la vita e l'opera*, Atti del XXII Congresso di storia dell'architettura (Roma, 19-21 febbraio 1986), Centro Studi per la Storia dell'Architettura, Roma 1986, pp. 217-230, pubblicato anche in *L'Arte di progettare le città. Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, Kappa, Roma 1992, pp. 147-156. Vedi oltre nel volume l'intervento di Raimondo Pinna e Umberto Liguori sul caso specifico.

«[...] l'equiparazione del palazzo privato, come punto di arrivo del rettilineo, alle costruzioni religiose e militari, ed in una forma altamente spettacolare quale è quella realizzata dal complesso farnesiano, implica una profonda modificazione del significato attribuito al palazzo stesso, e ai suoi rapporti con l'intorno urbano. Se da un lato il palazzo si colloca in una posizione sacrale già riservata precedentemente a monumenti religiosi, e in via subordinata a costruzioni pubbliche, civili e più spesso militari, dall'altro la presentazione dell'edificio (o della sua parte principale) da lontano, al fondo di un rettilineo più o meno lungo (e, almeno teoricamente, sempre «in salita») tende a trasformarsi, da brutale ostentazione di dominio assoluto, in necessario espediente di valorizzazione, a scala urbana, della facciata»²⁹.

E ancora:

«[...] episodi come l'opposizione al progetto di Arnolfo per il palazzo dei Priori di Firenze, o come, ancora nel Quattrocento, il rifiuto del progetto brunelleschiano di palazzo Medici (riportato anch'esso dal Vasari; il timore di Cosimo era proprio quello di apparire come pretendente alla signoria della città), rivelano la profonda sacralità della posizione assiale. Proprio per questo da prima il Comune, e poi i privati contenderanno alla chiesa il privilegio di costruirsi la propria dimora secondo un impianto che per secoli era stato riservato alla casa di Dio»³⁰.

29. GUIDONI, *Arte e urbanistica*, cit., p. 239.

30. *Ibidem*, pp. 245-6.

Introduction

Marco Cadinu

Streets with backdrops from their medieval origins to the beginnings of the modern age

In the construction of medieval cities, the accumulation of planning interventions was carried out on existing settlements or with unitary actions resulting from designs conceived at the time of a new foundation. Planners made use of numerous 'compositional expressions' referring to older models or reworked in a new way. These expressions include the 'street with a backdrop', defined by Enrico Guidoni as an urban planning act involving the coordinated planning of an important street that ends with a building that plays the role of a scenic finale. As such, the backdrop, where political circumstances allowed, became the (often absolute) protagonist of the urban stage. The unity of planning and design intent underlying the monumental relationships between architecture and the city, which from the 1500s to the XX century progressively characterised modern town planning, has been practised since at least the XI century. The evolution in late medieval times of this type of urban planning design, at the very basis of the models that would be adopted in the early Renaissance, is summarised here in line with Guidonian studies and in an ideal correlation with new studies published in recent years.

The technical and cultural prerequisites of streets with a backdrop¹

The design of a long access line to a significant piece of architecture, given concrete form on the ground or as a simple visual contact from a distance marked at the edges by fixed points, is a design act that establishes the relationship between the building and its context. From this act, which determines order and hierarchy among the various parts, technical and compositional expressions are

1. We owe to Enrico Guidoni both the definition of 'street with a backdrop' and its recognition in different forms depending on the historical period. The numerous descriptive sections on these urban planning principles can be found in Enrico GUIDONI, *Arte e urbanistica in Toscana*, Bulzoni, Rome 1970, pp. 235-246; IDEM, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Roma-Bari 1991, pp. 188-194. On medieval town planning, see the contributions in issue 7, 2015 of «Storia dell'Urbanistica», n.s., edited by Claudia BONARDI, *Fare urbanistica tra XI e XIV secolo*.

established, such as axuality and symmetry, which represent bearers of the place's narrative and interpretative forms.

Inherited from the most ancient times, the organisation of buildings along a long perspective line persisted into the Middle Ages as an expression of the planning and technical expertise of those who carried it out, aimed also at flaunting the power of those who controlled and preserved this capability over time.

Technical prerequisites were recorded in treatises, from the *Gromatici Veteres* of the IX century to Bertrand Boysset's land surveying manual of the XIV century, where geometrical concepts of considerable complexity are expressed, entailing the measurement and drawing of places placed at a distance from each other, checking their dimensions and alignments and bestowing them with elevated meanings linked to the control of productive and fiscal resources². The techniques of surveying and representing space, also on a geographic scale, have been practised in the nautical world since at least the XIII century, with alignments functional to the tracing of long routes on the high seas and at port entrances, defined by the view from the sea of alignments between important features or symmetrical arrangements of architecture or urban layouts³.

With such techniques, planned according to military-like requirements, control by prominent architectural features over urban or territorial perspectives was promoted and at the same time emphatic stress was given to the building. Access to fortifications and entrances to the city through city gates in conjunction with streets represent clear examples of recurring and natural applications of the concept.

On a strictly religious level, however, important tracing practices can be identified, particularly virtual ones between old and new churches, which can be attributed with greater certainty to intentional technical acts loaded with significance. Alignments between churches were conceived and imposed on pre-existing points, primarily by means of two orthogonal lines whose cross-shaped lines clearly express a sacralising intention. In addition to the many cases studied in past decades, such as Goslar, Reims or Utrecht, there is the recent

2. On street tracing techniques and models see GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., pp. 5-42.

3. The nautical technique, well documented by the cartography of the 'Carta Pisana' and its portolano codex, from the second half of the XIII century, allows us to view the 1200s as a period of total control over the geographic size of places and of the drawn measurement. The orderly and symmetrical port access, between two towers in alignment or in symmetry, as in Cagliari or Pisa, in the 1200s, represents a distinctive feature that can still be seen over the centuries and in Piri Reis' views from the sea, cf. Marco CADINU, *Cagliari vista dal mare. La costruzione dell'immagine per la Cosmographia del Münster del 1550*, in *I punti di vista e le vedute di città. Secoli XIII-XVI*, in Ugo Soragni, Teresa Colletta, Paolo Micalizzi, Antonella Greco (eds.), in «Storia dell'Urbanistica», a. XXIX, third series, 2, 2010, (2011), vol. 2.1 (XIII-XVI centuries), pp. 160-174.

documented example of Ecija, where the *1263 Repartimiento* describes the construction plan of a “cross of churches”, virtually traced out at the time of the Christian recapture of the city, a division that is repeated throughout the entire territory⁴. [Fig. 1]

The virtual nature of the sign of the cross, to which no lines on the ground correspond, is indicative of the process of visual and cartographic control over places on a broad scale. This practice can be found in different forms. In Gubbio, for example, the main buildings are arranged on a long line that runs from the valley to Monte Igino⁵; in Cagliari the long axis of urban symmetry, established in 1215, allows for access from the sea and defines the nautical direction towards Pisa, expressed on a geographical scale⁶; in L'Aquila, the city sits aligned between the two ancient bishoprics of Amiterno and Forcona⁷. These examples probably refer to the illustrious case of the Roman *axis urbis* to which, as in ancient times, sacred values recognised by the community were attributed⁸.

Market streets and the visual backdrops of cathedrals

A number of significant medieval constructions, documented or surveyed in the field, show street patterns with architectural backdrops, referring to military, civil or religious settings and reaffirmed by the topographical precision of the construction.

The establishment of the great European markets, particularly from the XI century onwards and on extensive examples in the Mediterranean area, entailed the linear arrangement of a long market-street, bounded at the ends and meaningfully wide, defined on the sides by merchant and civil buildings. The street was

4. Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo*, cit., pp. 164 ff. On the Spanish cases, see José Miguel REMOLINA SEIVANE, *La nueva forma urbana de la ciudad de Ecija en 1263: una aplicación del modelo urbano de cruz de iglesias en la reorganización cristiana de la ciudad*, in «Storia dell'Urbanistica», third series, 7, 2015, pp. 217-242. On Ecija the cross between churches is between Santa Cruz / San Juan / Santa Maria / Santa Barbara. In the territory, the pattern is repeated: «E asy commo la villa fue partida en manera de cruz, asi partimos el término en manera de cruz». Similar procedures were adopted in the cities reconquered in those years along the Guadalquivir, such as Niebla or Jerez, *Ibidem*, p. 228.

5. Enrico GUIDONI, *L'architettura delle città medievali. Rapporto su una metodologia di ricerca (1964-1974)*, in «Mèlanges de l'Ecole française de Rome», 86, 1974, 2, pp. 486-525.

6. On Cagliari see Marco CADINU, *Simbolo e figura nella Cagliari medievale*, in «Storia dell'Urbanistica», n.s., 2, 1996 (1997), pp. 139-144.

7. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., p. 74, fig. 96.

8. IDEM, *L'urbanistica di Roma tra miti e progetti*, Laterza, Roma-Bari 1990, pp. 12-22.

the place of commercial and fiscal order, sanctioned by the regulated sequence of the types of goods on sale, thus an expression of the prestige of the market, unfailingly defined according to deep-rooted attributes of beauty and decoration⁹. [Fig. 2]

In some cathedral sites, such as Speyer or Augsburg, the linear market-street is enhanced in its physical dimensions and combined with important architecture, placed at its ends. The emergence of the street with a medieval backdrop would appear to be related to this, and it was so important that it represented the unifying and main feature of urban layouts where religious and civil (and thus imperial) functions coexisted, from the Ottonian period onwards¹⁰.

In the prestigious cathedral seat of Speyer, since 1030-61 the cathedral building has been located at the top of an extraordinarily large market street, the *Marktstrasse*, some 660 metres long when measured between the façade and the city gate. The cathedral, *Mariendom* or *Kaiserdome*, the burial place for emperors from 1039 onwards, can be interpreted as the end of the religious processional route or of imperial processions with a considerable theatrical effect¹¹. The construction of the urban picture, established by this street, extends to the government of the territory by means of a long virtual line which, from the church gate via the spire of the city gate (the *Altpörtel*), looks beyond precisely at the imperial castle of Hambacher on the first rising ground beyond the plain, 23.5 kilometres away¹². The model is repeated in Augsburg, where the market street, known as

9. Ancient traditions permeate the urban layouts of cities such as Damascus, Aleppo or Jerusalem, represented by a porticoed street between two city gates in the VI century mosaic (St George's Church in Madaba, Jordan).

In the *Cassaro*, the market-street of Palermo has been described from the X century onwards, celebrating its beauty that derives from its being a wide and paved street, orientated from east to west; the *Platha*, the market-street of Sassari, whose layout was discussed in the second half of the XI century, is described according to the same features as that of Palermo, regulated in the statutes of 1316 and porticoed on both sides. Marco CADINU, *Urbanistica medievale in Sardegna*, Civitates, 4, Bonsignori, Roma 2001, p. 26; IDEM, *Urbanistica giudicale. Spazi pubblici e architetture* (XI-XIV secolo), LapisLocus, Steinhäuser Verlag, Wuppertal 2019, pp. 66-85.

10. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., pp. 164, 168, 188-194 and illustrations in between. Enrico Guidoni observed cases such as Frankfurt, where the church-palace complex, thanks to the perception of the façades from a distance, precociously underlines the assertion of the much older concept of axiality, which «implies however in its imperial meaning a new functionality and a new symbolic strength: the approach path is itself exalted, the *via recta* that must lead one's gaze, but also one's steps, towards the sacred display of power that can be identified, from a distance, as the backdrop and the point of arrival of the path», Ibidem, p. 81.

11. A concept first highlighted in Erwin Anton GUTKIND, *International History of City Development, vol. 1: Urban Development in Central Europe*, New York 1964, p. 277, which presents the city gate as the first step on the path to the altar.

12. In the XI century, imperial property, then of the bishop of Speyer. CADINU, *Urbanistica Giudicale*,

Maximilian Strasse, frames the basilica of Saints Ulrich and Afra (late XI century), the backdrop for an urban space of imposing size and density of remarkable architecture (more than 600 metres long and about 40 metres wide)¹³. The bell tower of the basilica aligns with that of St. Mary's Cathedral and the site of the city gate (St. Mary's Tower) placed beyond it. Along the eastern built frontage of Maximilian Strasse, regulated by the same alignment, stands the city palace (which has St. Catherine's Church at the rear in the same block), and other notable buildings follow until St. Maurice's Church at the end of the route. Again in Würzburg, Bavaria, the cathedral of St Kilian (from 1040) is visible both from the long street that represents an axis with the façade, the Domstrasse, and from the long bridge over the Main, aligned with it. [Fig. 3, 4 & 5]

In the southern European quadrants, great axes orientated on the main churches or cathedrals were built with references to the oldest traditions, from Byzantine to Islamic. In the re-foundation of Capua in the mid-IX century, the *platea publica mayor* was the street directed towards the episcopal enclosure, which constituted its end point and backdrop; it was carefully planned, making sure that all the side streets, the *strictole*, were downgraded by means of bayonet couplings that never corresponded to crossings of the main route¹⁴. In Taranto, in a context that is certainly very stratified, the via Duomo, a 470-metre long winding axis of the city, follows an ancient, gently winding path that begins at the 'Doric temple' and is directed towards the cathedral of San Cataldo, whose façade forms its backdrop. In the construction of Sassari in the XI century, the long 580-metre market street, a monumental axial mark in the city, was traced by similarly minimising the role of all the side streets that intersected it, here called *strinte*. It forms the essence and founding principle of a layout dedicated to trade and residential purposes, aligned between the city gate and the church of Santa Caterina, located at the high end of the city. On the same line, at a distance of almost 18 kilometres, the archbishop's seat of San Gavino is framed in such a way as to re-propose and emulate the long-distance relationship adopted in Speyer and further acknowledged by Carmona in 1631¹⁵. The San Gavino, with its two opposing apses, pays

cit. On the construction of the cathedral building see Hans Erich KUBACH, *Der Dom zu Speyer*, Deutscher Kunstverlag, Berlin 1972.

13. Guidoni notes the urbanistic maturity achieved by the planners of the Maximilianastrasse in Augsburg, defined by their great technical expertise, cf. GUIDONI, *Il Medioevo*, cit., p. 194.

14. Ibidem, pp. 128-137. On Capua also see Teresa COLLETTA, *Capua nuova sul Volturno (secc. IX-XIII). La lunga durata di un modello*, in «Storia dell'Urbanistica», 7, 2015, cit., pp. 115-136.

15. Juan Francisco CARMONA, *Santuario de Sardegna - Alabanzas de los Santos de Sardenña por el Doctor Juan Francisco Carmona, sardo calaritano conpuestas y ofresidas a honorra y gloria de Dios y de su Santos*, Manuscript from the Biblioteca Universitaria di Cagliari, 1631, Raccolta Baylle, S.P.6.2.31. On Sassari, for a historical rather than a historical-urban planning overview, cfr. Anto-

homage to the imperial culture of the XI century to which the commissioning Judges of Torres were focused. The church of Santa Caterina, flanked as in Augsburg by the main civic function buildings, assumed in Sassari the role of a church symbolically delegated to represent the civil and religious pinnacle of the city (known as the *head of the villa*), and uses the dedication present in Spira in the Upper Chapel located on the upright of the baptistery¹⁶. [Fig. 6 & 7]

In the planning of the cathedral, market-street, city gate complex, prominent in the conceptualisation of many town-planning developments, the location of civic buildings should be noted, positioned in the median of the perspective path (as in Würzburg, Augsburg, Sassari), which is to some extent ensured a prominent role albeit well-aligned on the street line set for all other civic buildings.

The backdrops of curved or winding streets

The appreciation of streets with a backdrop described here - perhaps with the sole exclusion of Capua's, whose layout is due to technicians who precociously renewed the interpretation of medieval rectilinearity - must be evaluated considering the rarity, particularly in the XI century, of perfectly straight streets. The slight winding or simple curvature of streets, even of large urban thoroughfares with an evident unitary layout, is a distinguishing sign of the aesthetic tastes that dictated town planning at the time, well demonstrated in the analyses that have long been carried out on new layouts, traced with these curved features even in perfect plains and in the case of unitary foundations¹⁷.

In these contexts, the theatrical effect represented by the gradual appearance of the backdrop prevails as the processional route or formal approach to the monument proceeds. The perceptual element, shaped according to the curves of the street fronts, is often emphasised by their divergence in the final segment, so as to facilitate the full perception of the façade. The resulting perspective cone distinguishes arrivals on the backdrops of Taranto and Sassari. Similarly in the case

nello MATTONE e Pinuccia F. SIMBULA (eds.), *I settecento anni degli Statuti di Sassari. Dal Comune alla città regia*, Franco Angeli, Milano 2019, passim.

16. CADINU, *Urbanistica Giudiciale*, cit., pp. 66-83; On San Gavino cf. IDEM, *Il romanico in Sardegna nell'XI e XII secolo*, in Alireza Naser Eslami, Marco Rosario Nobile (eds.), *Storia dell'architettura in Italia. Tra Europa e Mediterraneo (VII-XVIII secolo)*, Pearson, Milano 2022, pp. 167-182.

17. On the values of beauty and intentionality in the curved routes of many medieval streets, particularly between the XI and XII centuries, see GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo*, cit., pp. 5-42. The foundation of Berne in 1991 is one of many decisive examples that confirm this method. On curved streets see also the recent Paolo MICALIZZI, *Il progetto della città medievale: dai modelli 'naturali' a quelli 'razionali' (XI sec.-XIII sec.)*, in «Storia dell'Urbanistica», 7, 2015, cit., pp. 67-114.

of the cathedral of Wrocław (Breslau), arrival towards the façade is set in a context, the *insula episcopalis* of the archdiocese, which preserves stratifications from the XI century¹⁸: here the Plac Katedralny, a street-square coming from the bridge over the Oder river, gradually widens towards the façade and is limited by the curved frontages of the religious buildings. The result is the amplification of the size of the temple in the eyes of those who, in following a processional route, had seen their destination from the first section of the street¹⁹. [Fig. 8] From the time of the 1200s, on the other hand, streets that were perfectly straight and controlled in design became established in urban planning methods, aimed at enhancing the effect of the perception of the backdrop building by means of a significant alignment. In Orvieto, the construction of the cathedral at the end of the 1200s entailed interventions on the surrounding building network both through the isolation of the building from the surrounding urban fabric and through the definition of a quadrangular parvis space, which was functional to the perception of the façade. The Via Maitani, the site of important private architecture, becomes the axial line of symmetry that perfectly frames the door of the Duomo²⁰. [Fig. 9]

Experimentation in other religious contexts and in new urban planning

From the 1200s onwards, the arrangement of alignment between streets and backdrops progressively affected minor religious buildings built to regulate the development of an urban section.

The foundation of the church of the Santissima Annunziata in Florence, from 1250, led within a few years to the definition of the rectilinear axuality of the long Via dei Servi, 'directed' on the façade and in any case arising from the apsidal area of the cathedral²¹. In Certaldo, the town is regulated by a single axis between access from the walls and the ascent to the administrative centre where the town

18. A precise cartographic and contextual analysis in Rafał EYSYMONTT et al. (eds.), *Wrocław/Breslau. Historical-Topographical Atlas of Silesian Towns: Historisch-topographischer Atlas Schlesischer Städte*, Volume/Band 5, Herder Institute, Marburg 2016.

19. These are therefore organisational stratagems for the perception of architecture in motion, well-tested in medieval town planning and, in Poland itself, emphasised by the extraordinary perspective cone that frames the gigantic Great Square in Krakow in an oblique way, in which the basilica of St Mary occupies one corner. Here, the curvilinear perspective cone is imposed on the rigidly orthogonal layout of the city, in favour of the perception of the prestigious Palazzo dei Tesuti, the market venue.

20. Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Duecento*, Laterza, Roma-Bari 1989, p. 257.

21. GUIDONI, *Il Duecento*, cit., pp. 142-3. See Gianluca Belli's paper on this case, in this same volume.

hall, the tower, the steps and the church of San Tommaso are situated side by side²². [Fig. 10 & 11]

In Cagliari, the new urban plan for the port district, implemented from 1328-30 following the conquest of the city by the Catalan-Aragonese, was traced according to a grid of square blocks orientated between certain religious polarities. The first axis goes through the bell tower of the new church of Sant'Eulalia, placed upon an artificial relief, the target for the tracing and reference to the patron saint of Barcelona. The line at this orthogonal, running through the older church of Santa Lucia, represents the pivot of the whole exercise and points to the bell tower of the Cathedral located on the hill above it, so as to define - with the regeneration of the port - the access line for sailors. The street is called the *via Demora*, a term that in Catalan indicates the nautical control line of the ship's position on the sea²³. [Fig. 12]

The emotional meaning and religious weight of such designs can be found in various contexts. The staircase of the Ara Coeli, built in Rome with a view to the 1350 Jubilee, represents in its singularity an accomplished expression of perspective monumentalisation of the Franciscan church by means of the 128 steps connecting it to the *Via Papalis*. The project carries mystical and symbolic overtones, with references to the celestial position of the temple, emphasising the ascension that feature in many approaches to churches²⁴.

More rarely in late XIII century and early XIV century town-planning projects, for instance in the foundation of San Giovanni Valdarno, the project carefully defined the position of the Palazzo Pretorio in relation to the main street axis, with the clear intention of monumentalising the public palace. Such a case is rare, probably due to the presence of Arnolfo di Cambio or a high-calibre planner. In new European villages, however, streets with a backdrop did not become established as the mainly residential - or military - purposes of the foundations prevailed, with the desire to build urban settlements based on the unitary value of the various urban parts. Their streets have no backdrops, they end on the urban

22. IDEM, *Arte e urbanistica*, cit., p. 237.

23. Today the via Napoli, cfr. Marco CADINU, *Il nuovo quartiere aragonese sul porto nel primo Trecento a Cagliari*, in M. Cadinu, E. Guidoni (eds.), *La città europea del Trecento. Trasformazioni, monumenti, ampliamenti urbani*, International Conference Proceedings, Cagliari 9-10 December 2005, in «Storia dell'Urbanistica», Sardegna/1, 2008, pp. 137-146; IDEM, *Strutture portuali, architetture e forme urbane medievali tra XI e XIV secolo. Lo spazio tirrenico toscano, la Sardegna, le isole*, in «Rodis. Journal of Medieval and Post-Medieval Archaeology», 2, 2019, *Infrastructures portuaires d'epoca medieval i moderna a la mediterrània occidental*, pp. 57-88.

24. The construction of the Ara Coeli steps lends itself to more complex interpretations in relation to the Savelli family, who probably sponsored the work, and to other members of civil society, see GUIDONI, *L'urbanistica di Roma*, cit., pp. 91-95.

boundary, they frame at most the access towers or the fortified perimeter with clearly defined military functions. In these contexts (*bastides, terre nuove*, medieval new towns, etc.), both the emphasising of stately residences, (normally not part of this type of settlement), and the exaltation of religious structures (that here become secondary buildings for which a lateral or outlying position is reserved with respect to the market square) are alien to the urbanistic language.

Perspective and streets with early Renaissance stately homes as backdrops

In the XV century, the new planning tools facilitated by the dissemination of perspective led to additional models, defined in an increasingly sophisticated and meticulous manner by the regulating design of streets. The interesting series of street plans with varied cross-sections and with progressively diverging straight frontages, adopted as a result of urban expansions, albeit in the absence of closing backdrops, opened the path for further experimentation with the language of town planning²⁵.

In the third quarter of the 1400s and in the concept phase of Sixtus IV's urban renewal programme for the city of Rome, the terms of the relationship between streets and architecture were rigorously redefined, through a vision of complete urban control. The tracing of the Via Alessandrina, cut into the heart of the fabric of the Borgo Vaticano between Castel Sant'Angelo and the papal palace, the opening of the Via Giulia, the purchase of lots and the plotting of the Via de' Baullari, were new, well-studied examples of this new urban planning practice²⁶. This latter street, built in the early decades of the 1500s with the precise intention of extending the monumental worth of the Palazzo Farnese, can be considered as a paradigm of what Guidoni defined as 'Farnese urbanism', promoted by Alessandro Farnese, from 1534 Paul III, and extended to the family's properties and estates, which would soon inspire further interventions²⁷. Caprarola's new street

25. Called 'Strada Magna', these streets were chosen to reform with rapid measures medium-sized centres that boasted, especially in the XV- and XVI-century environments under papal influence, new and elegant thoroughfares intended for stately buildings, cf. Maddalena SCOCCIANI, *La "Strada Magna". Urbanistica nelle Marche tra Medioevo e Rinascimento*, Civitates, 6, Bonsignori, Rome 2003.

26. An exemplary case is dealt with in Enrico GUIDONI, Giulia PETRUCCI, *Urbanistica per i Giubilei. Roma, Via Alessandrina. Una strada tra due fondali dell'Italia delle Corti (1492-1499)*, Kappa, Rome 1997. Cfr. See also Paolo MICALIZZI, *La via Alessandrina, la Scala Regia e il colonnato berniniano*, pp. 26-41, in «Storia dell'Urbanistica», special edition 2, 2022, pp. 26-41.

27. Enrico GUIDONI, *Les transformations du quartier Arenula et le rayonnement de l'urbanisme farnésien*, in *Le Palais Farnèse*, I, École Française de Rome, Rome 1981, pp. 63-84, also published in

was a formidable straight street that cut through the old town and redefined its geometries, as well «as its gradients, thus decisively shifting the focus of the street with a backdrop towards the exaltation of family residences, again in this case the Palazzo Farnese designed by Antonio da Sangallo in 1530²⁸.

In terms of more general meanings, through these acts, the transfer of the sacred force of the street with a backdrop from the religious to the stately dimension is achieved, an act that until the 15th century was still predominantly confined to the religious realm. It is Guidoni himself who outlined the boundaries of this important transition:

«[...] the equating of the private palace, as the end point of the rectilinear street, with religious and military buildings, and in a highly spectacular form such as that realised by the Farnese complex, implies a profound change in the meaning attributed to the palace itself, and to its relationship with the urban surroundings. Although, on the one hand, the palace is placed in a sacred position previously dedicated to religious monuments, and in a subordinate way to public, civil and (more often) military buildings, the presentation of the building (or of its main part) from afar on the other hand, at the end of a more or less long straight line (and, at least theoretically, always 'uphill') tends to be transformed from a brutal ostentation of absolute dominance into a necessary expedient for the urban enhancement of the façade»²⁹.

And further:

La città dal Medioevo al Rinascimento, Laterza Roma-Bari 1989, with the title *Roma e l'urbanisme farnesiana*, pp. 215-255. See also further case studies in Marco NOCCIOLI, *Lazio/5, Espansioni "moderne" nei centri minori del Lazio*, in «Storia dell'Urbanistica», July-December 1990, pp. 28-41; Marco CADINU, *Sulle tracce dell'urbanistica farnesiana ad Ales (Oristano), nuovo vescovado del primo Cinquecento*, in «Storia dell'Urbanistica», a. XXXI, Third Series, 11, 2019, pp. 243-260. Federica ANGELUCCI, Chiara MELCHIONNA, *Interferenze farnesiane a Capodimonte (1385-1649)*, in «Storia dell'Urbanistica», special edition 2, 2022, pp. 42-67; Giada LEPRI, *Modi e protagonisti nella nascita di tre piazze del Tridente romano: piazza dell'Oca, piazza Monte d'Oro e piazza degli Otto Cantoni*, *ivi*, pp. 68-85. See Giada Lepri's essay on the Roman case in this volume.

28. Enrico GUIDONI, Giulia PETRUCCI, *Caprarola*, Atlante storico delle città italiane. Lazio, 1, Bonsignorì, Roma 1986. See also Enrico GUIDONI, *Antonio da Sangallo il Giovane e l'urbanistica del Cinquecento*, in Gianfranco Spagnesi, (eds), *Antonio da Sangallo il Giovane: la vita e l'opera*, Proceedings of the XXII Congress on the History of Architecture, (Rome 19-21 February 1986), Study Centre for the History of Architecture, Rome 1986, pp. 217-230, also published in *L'Arte di progettare le città. Italia e Mediterraneo dal Medioevo al Settecento*, Kappa, Rome 1992, pp. 147-156. See further in the volume the paper by Raimondo Pinna and Umberto Liguori on the specific case.

29. GUIDONI, *Arte e urbanistica*, *cit.*, p. 239.

«[...] incidents such as the opposition to Arnolfo's project for the Palazzo dei Priori in Florence, or like, still in the 1400s, the rejection of Brunelleschi's project for the Palazzo Medici (also reported by Vasari; Cosimo's fear was exactly that of appearing to be a pretender to the lordship of the city), reveal the profound sacredness of the axial position. It is precisely for this reason that first the Municipality, and then private individuals, contended with the church for the privilege of building their own dwellings according to a layout that for centuries had been reserved for the house of God»³⁰.

30. Ibidem, pp. 245-6.