

L'ARCHITETTURA A ROMA INTORNO AL 1860, TRASFORMAZIONI URBANE E RESTAURI

di *Vincenzo Fontana*

Studiare l'architettura dello Stato pontificio in questo periodo significa esaminare quello stile che è stato identificato col termine 'purista' definito originariamente in pittura¹. Dopo Canova e dopo Valadier, il fenomeno purista, in ambito architettonico, può collocarsi come una declinazione del neoclassicismo e del neocinquecentismo. Nella prassi venne evidenziata la correttezza costruttiva nell'uso dei materiali e nella rispondenza razionale tra funzioni e planimetrie, con un'attenzione costante al programma economico che privilegiava, e non temeva, la semplificazione serena delle forme e delle membrature, pur nel costante riferimento ai modelli classici che tuttavia erano prevalentemente rilette attraverso la trattatistica manierista del XVI secolo. Da una parte quindi Vitruvio, ma anche Vignola, la posizione critica del Milizia e soprattutto *Les Edifices de Rome Moderne...* di Paul Letarouilly (1840-55), raccolta di modelli che però deve molto all'opera dei maestri Percier e Fontaine, *Palais, maisons et autres édifices de Rome moderne*, Paris 1798. Il concetto idealistico di "bello in quanto giusto" trovò nel Purismo una delle sue espressioni più sofisticate mentre nuove funzioni e tipologie, indotte dall'incipiente rivoluzione industriale e sociale, arricchivano e trasformavano le città. Queste ultime divennero ben presto le palestre privilegiate di una sperimentazione urbanistica sempre più mitigata e regolata dagli standard oramai ineludibili del benessere collettivo.

¹ Nel 1842 A. Bianchini pubblica *Del purismo nelle arti*, Roma s.d., al manifesto aderiscono lo scultore Pietro Tenerani, i pittori Tommaso Minardi e Franz Overbeck, capofila dei Nazareni.

Il fenomeno nello Stato Pontificio, ed in particolare nella Capitale, nelle Marche e in Umbria, prese forma già dagli anni della Restaurazione, e più significativamente nel pontificato del papa marchigiano Pio IX, pontefice curioso ed attento alle novità nel suo stato temporale.

Continuità e conformismo, un'architettura di facciata, sostanzialmente senza qualità, diremmo quasi senza architettura, si stende come una mano di vernice omologante, preannunciando il suo successivo diffondersi a macchia d'olio nei nuovi quartieri di Roma capitale².

Questi giudizi negativi ancora oggi ripetono la condanna risorgimentale.

A Roma in effetti negli anni precedenti al 1870 domina una diffusa moderazione di toni: si vuole sì unire «la maestà dei modi antichi alla leggiadria del secolo XVI», ma rifiutando l'estremismo neoclassico come il barocco; è poi bandito da ogni genealogia il medioevo, condannato come totalmente estraneo alla grande tradizione romana e confinato per tutto il secolo in pochi esempi marginali come la villa Mills al Palatino. Così Luigi Poletti ne apostrofa i sostenitori:

E non si accorgono essi che sarebbe sostituire a quel sistema architettonico fondato dal consenso dei sommi maestri nelle tre grandi epoche del maggior incivilimento, quello di decadenza del medioevo, in cui tutte le regole e i sani principi erano smarriti³.

Dopo gli studi di Portoghesi, Fagiolo e Spagnesi sull'architettura della restaurazione a Roma e in particolare di Pio IX, i convegni su Luigi Poletti e su Luigi Canina, e l'importante monografia di Clementina Barucci su Virginio Vespignani del 2006, si può considerare un po' impietoso questo giudizio⁴.

La città è rimodellata al fine della celebrazione della Chiesa nelle sue funzioni di governo temporale e spirituale. La riconfigurazione urbanistica è tesa a evidenziarne alcuni nodi di rilevanza simbolica e rappresentativa, e il 'piano' di Pio IX può considerarsi l'ultimo atto

² Gian Paolo Consoli, *Roma immobile, 'niuna innovazione' (1825-50): l'edilizia civile*, in *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento* a cura di A. Restucci, Electa, Milano 2005, p. 248.

³ L. Poletti, *Intorno all'architettura moderna*, Roma 1861, estratto dal giornale artistico "La Minerva romana", p. 10.

⁴ Gianfranco Spagnesi, *Edilizia Romana nella seconda metà del XIX secolo (1848-1905)*, Roma 1974.

di quella *renovatio urbis* che, da un lato si pone in ideale continuità con le trasformazioni sistine (1585-1590) e chigiane (1655-1667), e dall'altro già imposta l'armatura urbana di quella che sarà la capitale dello stato unitario. La realizzazione del sistema ferroviario con la localizzazione della nuova stazione centrale costituirà il principale fattore condizionante la futura crescita urbana; la via Nazionale, tracciata da De Merode come asse portante della lottizzazione nelle aree comprese tra il nuovo terminale ferroviario a Termini e il centro urbano, configurerà con la piazza dell'Esedra il sistema direzionale della capitale italiana.

Le mura e le porte

L'intervento ricade nell'ampio quadro di restauro delle mura di Roma dopo il 1849 e il ritorno del papa da Gaeta nel 1850. L'attacco francese aveva danneggiato in particolare il lato del Gianicolo nel quale intervengono dapprima Luigi Poletti (1792-1869) per il risarcimento della cortina muraria e poi il suo principale allievo, Virginio Vespignani (1808-82) "architetto camerale" dal 1851, formatosi nel grande cantiere della ricostruzione della basilica di S. Paolo.

Porta S. Pancrazio, costruita da Marcantonio De Rossi per Urbano VIII (1642-44), viene completamente ricostruita su progetto di Vespignani in forma di parallelepipedo finestrato che pare complessivamente un palazzo cubico forato da un arco trionfale, (ospitava il corpo di guardia e l'esattoria del dazio, oggi al suo interno il museo garibaldino), mentre la facciata rivolta all'esterno è priva di aperture e nel forte bugnato manierista unisce classicità romana e rinascimento (fig. 1). Completata nel 1854 essa viene poi raggiunta dalla nuova passeggiata del Gianicolo, intervento urbanistico pontificio e luogo di celebrazioni con girandole e fuochi d'artificio nella festività dei santi Pietro e Paolo.

Riferito all'antico e al «magnifico cinquecento» è anche il progetto di porta Pia, consistente nel restauro e nel compimento della torre non finita di Michelangelo con la ricomposizione dei conci sconnessi da un fulmine nel 1851 e la realizzazione del coronamento sommitale a timpani inflessi con volute e lo stemma al centro di Pio IX. Dopo aver studiato molte alternative, Vespignani decide di ispirarsi liberamente alle Tombe Medicee nelle volute sovrastate dal timpano arcuato. Si passa poi a ricostruire le caserme di guardia e di esenzione dei dazi e

poi il prospetto esterno (fig. 2). Il modello, con fornice inquadrato da semicolonne trabeate e timpano, è quello della vicina porta Tiburtina di epoca augustea, con l'aggiunta ai lati di due ali con grandi nicchie per le statue di S. Agnese e S. Alessandro. Esse seguono il modello di Antonio da Sangallo il Giovane a porta S. Spirito contribuendo a definire l'immagine di un arco di trionfo, dove il trionfo della religione è sottolineato dalle statue dei due santi. Lo stesso Vespignani sarà chiamato dal nuovo stato sabauda a restaurarla dopo il 1870, nonché a progettare in forme analoghe, anche se ridotte, la vicina porta Salaria completata nel 1873 e poi demolita per ragioni viabilistiche⁵.

Piazza Pia

E poiché nessun altro ha per avventura tanto contribuito all'abbellimento della città, alla riparazione degli antichi, e alla erezione di nuovi monumenti, quanto il Regnante Pontefice, era ben doveroso, che nella memoria di tanti benefici a lui solennemente si inaugurasse un qualche pubblico luogo.

La nuova piazza, antistante la spina di Borgo, prese così in nome di "Piazza Pia".

Due prospetti classicheggianti «di belle proporzionate dimensioni [...] interamente in grossi quadrati di travertino» sorsero a mo' di propilei su progetto di Luigi Poletti; l'uno tra Borgo S. Spirito e Borgo Vecchio, l'altro fra Borgo Nuovo e il vicolo del Villano. «Perfettamente simmetrici», sul fregio era riportata la data 1856 (furono demoliti con l'apertura di via della Conciliazione). L'inaugurazione della piazza ebbe luogo il 21 giugno 1861, anniversario dell'incoronazione del papa⁶. Su di un basamento a bugnato liscio si ergevano quattro lesene sormontate da timpani che inquadravano la parte centrale della facciata. Marcello Piacentini e Spaccarelli ne daranno un'interpretazione più aulica e barocca in riferimento al portico berniniano, ma analoga dal punto di vista della sistemazione urbanistica.

⁵ C. Barucci, *Virginio Vespignani. Architetto tra Stato Pontificio e Regno d'Italia*, Roma 2006, pp. 93-100 i disegni relativi pubblicati ivi sono conservati nel fondo Lanciani all'École Française de Rome.

⁶ G. Spagnesi, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX*, Roma 1976, p. 246. P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, Roma 1865-70, III, p. 83.

Piazza Mastai e la città operaia a Trastevere

A Pio IX e ad Antonio Sarti (1797-1880) va il merito dell'ideazione «pur in tanta strettezza» della Manifattura Tabacchi, «una mole di tanta imponenza» che poteva porsi al centro di una vera e propria cittadella operaia quale 'modello' di un'utopia sociale a scala europea. Iniziata nel gennaio del 1860, fu compiuta nel giro di sei anni all'insegna della funzionalità e «con spesa proporzionatamente mite» – «in un carattere semplice come si addice alla sua destinazione, e uno stile purgato quale si conviene a un edificio eretto a Roma». Sul fregio è riportata la data 1863, nell'arcata superiore del portico il 1865⁷. In questo grande prospetto, esempio estremo del neoclassicismo, l'architetto sembra rifarsi agli esempi dei colossali palazzi pubblici di Quarenghi a San Pietroburgo pubblicati da lui stesso nel 1810 che sembrano ingigantire modelli palladiani piuttosto che guardare all'architettura dell'illuminismo (fig. 3). Il modello di Poletti per le due testate dei borghi a piazza Pia viene inoltre rievocato su grande scala.

Per sopperire alle difficoltà di collegamento con la città, l'edificio si trovava in una zona di orti, priva di vie di comunicazione adatte al trasporto, il pontefice acquistò i terreni fino allo stradone di S. Francesco a Ripa per «aprirvi un'ampia via» e formare una spaziosa piazza. I lavori, iniziati nel 1863, furono diretti da Andrea Busiri Vici (1818-1911). La strada, «larga dabben oltre metri tredici», andava a confluire nella piazza semicircolare, con alberi e una fontana al centro racchiusa da una cancellata (1865) e una «grandiosa memoria monumentale» (1863) in onore di Pio IX sullo sfondo⁸. Anche l'idea della mezzaluna – o *crescent* – proviene da modelli inglesi impiegati nella capitale russa.

Per la «troppa lontananza dal centro della città» furono progettate «comode abitazioni da concedersi a modici fitti o agli impiegati e lavoratori dello stabilimento o a famiglie bisognose». Intorno alla piazza Mastai, comunque – definita da Fagiolo «l'esatto corrispondente operaio di piazza S. Pietro e di piazza del Popolo»⁹ –, si doveva sviluppare, anche negli anni successivi alla realizzazione della Manifattura, un intero quartiere con lavatoi, granai, negozi, fontane, scuole, opere di

⁷ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., I, pp. 90-91.

⁸ Ivi, p. 95.

⁹ M. Fagiolo, *La Roma di Pio IX: revival della Controriforma o autunno del Medioevo*, in AA. VV., *Arte a Roma dal Neoclassicismo al Romanticismo*, Roma 1979, p. 100.

Andrea Busiri Vici. Fra queste la scuola per fanciulli (1869) affidata ai Fratelli della Dottrina Cristiana fu considerata «la più grande e la più interessante» fra le numerose scuole istituite da Pio IX¹⁰. Nel 1865 sarà coniata una medaglia a memoria del nuovo quartiere¹¹.

Piazza del Quirinale

La sistemazione della piazza – portata a un'unica quota – e il raccordo con la via della Dataria furono realizzati da Virginio Vespignani nel 1866; venne sostanzialmente modificato l'edificio settecentesco delle Scuderie di cui fu abbattuta la doppia cordonata e Antonio Cipolla modificò il prospetto; fu demolito anche il porticato d'angolo, opera di Ferdinando Fuga. Si sottolineerà che «è pur bello vedere quasi d'improvviso», salendo, il palazzo apostolico, la Consulta, l'obelisco e la fontana: e, voltando lo sguardo, le pendici del Gianicolo e il Vaticano. La scalinata 'a tre ripiani' è ritenuta eseguita a emulazione delle antiche scale, ricordando quelle del vicino tempio del Sole. Una medaglia sarà coniata nel 1867¹². Le diagonali impongono su tutte e tre le dimensioni una vista di scorcio che supera ogni architettura decostruttiva contemporanea (figg. 4-5). Il panorama diventa il tema dominante della piazza concepita come terrazza belvedere sul cuore di Roma. Con essa si compie la ricerca del Panorama: dalla scalinata di Trinità dei Monti al Pincio.

L'opera, considerata dopo il cimitero «la più bella e dispendiosa che il benemerito nostro municipio abbia compiuto»¹³, seguì alla rettificazione della via della Dataria, che ebbe da un lato il palazzo omonimo, ristrutturato nel 1860 su disegni di Andrea Busiri Vici «in un solo simmetrico edificio»¹⁴; dall'altro la nuova fabbrica detta di S. Felice edificata su disegni del Martinucci nel 1864.

Si viene a collegare così il centro urbano con l'area della ex villa Peretti-Massimo, dove dal 1862 è in corso di realizzazione la stazione centrale provvisoria. In tutta l'area contigua a Termini si sarebbe

¹⁰ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., V, p. 77.

¹¹ G. Spagnesi, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX*, cit., pp. 268-269; 295.

¹² Ivi, p. 246.

¹³ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., IV, p. 47.

¹⁴ G. Spagnesi, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX*, cit. p. 293; G. Spagnesi (a cura di), *La piazza del Quirinale e le antiche scuderie papali*, Milano 1990.

determinato un immenso movimento di passeggeri. L'intenzione è di stabilire un collegamento carrozzabile fra la città bassa antica con la nuova zona alta di espansione in attesa del completamento di via Nazionale (avvenuto solo nel 1911 con largo Magnanapoli e via IV Novembre).

Salita del Gianicolo

«Una via degna del progresso e della civiltà», «una nuova strada degna di Roma», eseguita «a comodo dell'industria dei riguardanti» è definita la salita del Gianicolo (1867) che in occasione della celebrazione del diciottesimo centenario del martirio di S. Pietro, il pontefice volle venisse tracciata. Il primo tratto, partendo dal bosco Parrasio, «con felice sviluppo circondando il monte, menava a salirvi sopra con due soli giri»; eseguito con l'impiego di pietra tufacea e laterizio, fu progettato dall'ingegnere comunale Federico Arcangeli. Il secondo tratto proseguiva da S. Pietro in Montorio verso il 'Fontanone' di Paolo V fino alla nuova porta S. Pancrazio del Vespignani (1854) (fig. 6). Contemporaneamente Francesco Fontana è incaricato di restauri del tempio del Bramante e della chiesa danneggiata dagli avvenimenti del 1849, il piazzale viene ampliato¹⁵. I piazzali panoramici di S. Pietro in Montorio e del Fontanone dell'Acqua Paola vengono a fare da pendant con la piazza del Quirinale e pure il giro delle rampe che scendono a Trastevere ripetono il recente aulico modello.

In occasione del cinquantenario del 1911 tutto il parco gianicolense verrà trasformato nella celebrazione di Garibaldi e dell'eroica resistenza della repubblica Romana contro i francesi.

La basilica di S. Lorenzo e il cimitero del Verano

Il restauro totale e rifacimento della basilica di S. Lorenzo (1855-65), luogo prescelto dal «papa martire» per la propria sepoltura (1881), si deve pure a Virginio Vespignani. I lavori di restauro della chiesa – concessa nel 1855 dal pontefice ai Cappuccini – iniziarono dopo il taglio della rupe a ridosso (1859) e terminarono nel 1865 (un'iscri-

¹⁵ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., IV, pp. 49-50.

zione reca la data 1864). Ebbero la doppia finalità di «ridonar solidità alla fabbrica, e di restituirle, come si poteva meglio, le primitive sue forme». Si dirà che il restauro «può riguardarsi in gran parte siccome costruzione al tutto nuova», tale da poter occupare il primo posto «sì pel concetto, sì per la sua grandezza, sì pella solidità, sì finalmente per una certa felicità in fatto di stile»¹⁶ (figg. 7-8).

L'architetto si avvale della consulenza di Giovanni Battista De Rossi, padre della archeologia cristiana e membro dell'omonima commissione. Legittimato dalla lettura storica dell'archeologo che vi riconosce quattro distinte epoche a iniziare da una origine costantiniana (oggi negata), l'architetto volge il progetto a ricostruire, secondo il volere del papa, il volto paleocristiano della fabbrica.

Alla rimozione degli apparati decorativi barocchi si accompagna la restituzione di ogni parte dell'edificio all'epoca relativa nella quale venne edificata distruggendo quanto fu aggiunto dopo il XIV secolo e ricostruendo quanto fu demolito. Soprattutto realizza un nuovo presbiterio restaurando i commessi marmorei del pavimento in opera alessandrina, il ciborio antico e l'ambone cosmatesco, mentre lungo le navate apre ampie e luminose finestre.

Camillo Boito stesso apprezza la misura e il rigore professionale di questo intervento, emblematico del pontificato di Pio IX, riconoscendo come la basilica, «rimessa a nuovo rispettando l'antico», «non ha perduto dell'aspetto primitivo che la sudiceria e le rotture, le quali, se giovano all'apparenza pittoresca, non giovano certo alla conservazione dell'edificio»¹⁷. Il restauro di San Lorenzo è quello che meglio rappresenta la metodologia di intervento seguito nell'età di Pio IX.

La parte superiore della facciata fu adorna di pitture a fresco su campo dorato a imitazione degli antichi mosaici, del pittore Silverio Capparoni (i tondi sotto la direzione dell'archeologo Giovan Battista De Rossi). Lo scomparto dell'ordine superiore fu opera di Alessandro Mantovani. Anche il portico fu sottoposto a restauri (coperture, pavimento, nuove decorazioni e ritocco delle antiche).

I radicali interventi all'interno («tranne le colonne, tutto il resto vi fu o ristaurato o innovato») sono così sintetizzati:

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ C. Boito, *Spavento delle grandezze di Roma. Bestemmia politica intorno al loro carattere. L'architettura romana d'oggi, che è sgomentata. Ricerca vana di uno stile futuro*, "La Nuova Antologia" XXX, settembre 1875, p. 193.

[Furono eseguiti i lavori del portico] e prospetto rinnovato non meno nella trabeazione che nelle pitture e decorazioni; [...] dello scoprimento della sottoposta basilica costantiniana, delle nuove lavorazioni fatte a conservazione di essa, delle due gradinate per le quali vi si discende, del nuovo pavimento ricostruitovi, della nuova copertura a volta bassa fatta sulla tomba del santo [...], di nuovi cancelli, e grate messe a oro intorno alla stessa tomba, dei bei pilastri di marmo di Carrara, delle quattro colonne isolate, che tutt'insieme reggono la volta, ed il soprastante presbiterio, opera che, sia per la difficoltà, sia per la bella riuscita delle nuove costruzioni basta sola a rendere il nome del valente architetto [...] Virginio Vespignani [...]; dei belli affreschi e dei magnifici ornati dipinti, diretti da Cesare Fracassini [...], della nuova cappella del SS. Sacramento dalle fondamenta eretta su disegno del prelodato prof. Vespignani con pitture di Gaspare Colozzi, e posta in bella armonia col restante della basilica per benideata disposizione de' marmi, ond'è ricca. [...] Finalmente anche della nuova, ed ampia sacrestia e di altri miglioramenti fatti a vantaggio del vicino monastero dal regnante pontefice Pio IX¹⁸.

Nelle adiacenze si dovette al pontefice (e a Virginio Vespignani che ne diresse i lavori dal 1859 al 1871) l'idea di fare del Campo Verano il cimitero monumentale «ben degno di Roma» (i precedenti progetti di Gaspare Salvi, elaborati sotto Gregorio XVI, erano rimasti in gran parte senza esito). L'accesso fu ornato da quattro statue colossali «sedenti» rappresentanti «i salutiferi pensieri» (fig. 9). Due colossali sarcofagi ispirati all'antico sepolcro sulla Cassia, detto «la tomba di Nerone», inquadrano tre profondi archi che segnano il trapasso dalla città dei vivi alla città dei morti. Punto nevralgico dell'intera composizione divenne il grande quadrilatero con volte a crociera poggianti su colonne doriche, del quale saranno esaltate le «giuste linee», la «sveltezza e semplicità dei vari membri», la «leggerezza e leggiadria degli archi», l'«assestata proporzione» delle parti (fig. 10). Al centro del lato di levante per la nuova cappella – sul luogo dell'antica di legno – furono utilizzate colonne di preziosi marmi fornite dal pontefice. Sul piazzale fra l'ingresso e il portico furono sistemate le stazioni della via Crucis con dipinti a fresco di Francesco Grandi. Il tutto si può considerare esempio fra i più riusciti dell'architettura purista nella essenzialità delle linee del loggiato fra quattrocento e cinquecento.

¹⁸ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., I, pp. 21-24, G. Spagnesi, *L'architettura a Roma al tempo di Pio IX*, cit., pp. 281-283.

Piazzale di S. Lorenzo fuori le mura

Il terreno antistante il cimitero e la basilica fu sistemato in modo da formare un ampio piazzale ripartito al centro da una strada fiancheggiata da filari di doppi cipressi («che meglio predispongono a giusta tristezza l'animo dei pietosi visitatori»); in luogo dell'antica colonna se ne collocò un'altra di granito egiziano rosa alta nove metri con la statua in bronzo di S. Lorenzo, fusa su modello dello scultore Galletti da Giovanni Lucenti¹⁹.

Termini e via Nazionale

I grandi spazi liberi posti entro il perimetro delle mura imperiali e il lungimirante assetto urbanistico di Sisto V costituiscono il logico supporto per la determinazione di nuove polarità e strutture di sostegno, cui legare l'espansione del nucleo urbano antico programmata da Pio IX e dai suoi ministri (Antonelli e De Merode) poi consolidata dal Regno di Italia.

L'inizio dell'apertura di via Nazionale (1867) individua chiaramente un metodo di operare, al livello di disegno urbano, che rientra nella logica di un tessuto viario a grandi maglie, appoggiato sia sugli assi rettilinei sistini, che alle preesistenze della città antica. Così come le nuove polarità, se pur di ben diverso peso, delle stazioni a Porta Portese e in prossimità della piazza di *Termini* indicano irrevocabilmente a sud e a est le future direttrici d'espansione della città e la localizzazione dei nuovi quartieri. Anche la mancanza di attenzione nei confronti di preesistenze importanti come le ville suburbane e i grandi parchi si era subito manifestata, e l'inizio della realizzazione della nuova stazione ferroviaria presso le terme Diocleziane aveva dato l'avvio alla trasformazione del complesso formato dalle ville Montalto e Palombara di proprietà dei Massimo: proprio l'area su cui sorgerà quasi l'intero quartiere Esquilino.

A partire dal 1860, allorché ha inizio il dibattito per la sua ubicazione, quasi subito si comincia a parlare anche dei nuovi insediamenti all'intorno, i futuri quartieri Esquilino e Macao. Può sembrare strano, ma solo qualche anno dopo, nel 1867, si promuove e s'inizia la

¹⁹ P. Cacchiarelli, G. Cleter (a cura di), *Le scienze e le arti sotto il pontificato di Pio IX*, cit., I, pp. 24.

realizzazione della via Nazionale, asse della lottizzazione De Merode. Inoltre mentre i due nuovi quartieri vengono sempre progettati insieme (così come in seguito), via Nazionale e la trama delle strade adiacenti sono qualcosa che va ad aggiungersi a quanto era già stato stabilito (e definito nei confini), e rispetto a cui essa si presenta solo come un momento di completamento, anche se sarà realizzato prima.

Via Nazionale, indubbiamente uno dei segni più forti della Roma ottocentesca, anche per il fondale preesistente di Santa Maria degli Angeli alle terme di Diocleziano, non si accompagna, nel tessuto viario ed edilizio ai suoi lati, ad altrettanto precisati riferimenti formali di impianto. Si è di fronte ad un episodio di saturazione di aree libere tra la via Pia (XX Settembre, in qualche modo margine della città più antica) e il confine dei nuovi quartieri (in quel momento soltanto progettati di larga massima), piuttosto che ad un vero e proprio disegno urbano complessivo: l'incertezza dei tracciati viari, obliqui e in qualche modo in rapporto casuale con il forte asse viario principale e il suo fondale, testimoniano con chiarezza l'episodicità di questa parte nuova della città che, anche di fretta, si cercava di realizzare negli ultimi anni del potere temporale. In ogni caso l'idea di urbanizzare il rione Monti aveva preso corpo a poco a poco.

Con lungimiranza, ma anche con cautela, l'amministrazione pontificia aveva promosso tutta una serie di interventi, talora anche modesti, calibrati su una città di 220.000 abitanti in lenta espansione, che in ogni caso devono essere ricollegati per mettere in evidenza il diverso metodo che presiedeva allo sviluppo della città capitale del piccolo Stato pontificio.

Un modo di procedere, definito dallo stabilire prima servizi (innanzitutto quelli per il culto) ed episodi polari (stazione), soltanto dopo seguiti da ipotesi di tracciamento di assi stradali primari e vie di lottizzazione secondarie, cui relazionare i nuovi insediamenti ben distribuiti nel tempo. Per ricostruire una processualità di questo tipo, non codificata e neppure particolarmente evidente, è necessario ripercorrere l'arco temporale lungo il quale tutto questo avvenne e poté anche maturare, tanto da essere in qualche modo «consegnato» al nuovo governo della città capitale del Regno italiano.

La complessa vicenda prende avvio a partire dal 1855, allorché viene concesso ai Padri Redentoristi di costruire la chiesa di S. Alfonso dei Liguori sulla via Merulana: non a caso un edificio religioso precede le operazioni e i servizi molto più complessi che seguiranno, ed altrettanto accadrà più tardi, ma sempre prima del 1870, con

l'acquisto dell'area per la chiesa del Sacro Cuore a via Marsala, che tuttavia sarà iniziata solo nel 1879.

Quasi contemporaneamente, nel 1856, s'inaugura la ferrovia Roma-Frascati, con la stazione provvisoria a Porta Maggiore; nel 1859 quella per Fiumicino e Civitavecchia con stazione fuori Porta Portese; prima del 1860 vengono costruiti due ponti in ferro fra la via della Lungara e San Giovanni dei Fiorentini. Il dibattito sulla collocazione di quella definitiva si apre contemporaneamente, e tra il 1857 e il 1860 si decide in conclusione di situare la nuova stazione a Termini sui terreni della grande proprietà della villa Massimo, vincendo le ripetute proteste del principe Camillo²⁰. L'11 dicembre 1862 s'impiana una stazione provvisoria a Termini, quando già nello stesso anno era stata terminata la costruzione della nuova caserma di artiglieria al Castro Pretorio: una coincidenza che sottolinea le ragioni, anche militari, che presiedono ad una scelta certamente motivata dal portare la stazione, e tutto ciò che rappresentava, ai margini della città costruita. Contemporaneamente, sin dal 1861, s'iniziano a presentare i progetti per il fabbricato viaggiatori, a cura della società concessionaria delle strade ferrate pontificie e del Ministero dei Lavori Pubblici: tutta una serie di progetti il cui contenuto essenziale è sempre il rapporto con la futura piazza antistante, o quello dei collegamenti viari con la città antica. Ovviamente, stabilire l'accesso principale della stazione, da un lato o dall'altro, significava collegare questa con quanto poi si voleva realizzare all'esterno (pure se questo era ancora da definire).

D'altronde che la stazione non fosse stata pensata come un grande edificio isolato è testimoniato dalla relazione inviata da uno dei tanti progettisti, Luigi Gabet, al Ministero dei Lavori Pubblici; dalla quale è possibile comprendere con chiarezza il programma urbanistico complessivo che allora era stato portato avanti dal governo pontificio. In quel momento, dunque, si era già stabilito, in un'ideale continuità del modo di «costruire» la città, di voler collegare due emergenze importanti come la basilica di S. Maria Maggiore e Porta Pia con una strada rettilinea, mentre con l'indicazione dell'accesso verso S. Pudenziana (via Cavour) s'indicava un ulteriore asse portante di raccordo con la città antica e la parte residua del rione Monti.

In ogni caso, su progetto definitivo redatto da Salvatore Bianchi

²⁰ C. Barucci, *Architettura ferroviaria romana tra Stato pontificio e Stato unitario*, in E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Atti del convegno, Palermo 2004, pp. 269-292.

(1821-84), la stazione si inizierà a costruire dal 1867 (sarà completata, come è noto, nel 1874) (figg. 11-12). Essa si ispira palesemente ai modelli parigini con padiglioni a marsarda che inquadrano la galleria metallica dei treni.

L'idea di un grande impianto viario, che praticamente definiva l'urbanizzazione dell'Esquilino e del Macao, resta una costante per gli ultimi anni del governo pontificio, e la si ritrova puntualmente nella proposta di progetto, presentata dopo il 1870 da Antonio Cipolla (1822-74) nell'ambito della commissione presieduta da Pietro Camporese il Giovane. Progetto, questo, che testimonia il permanere all'interno della commissione Camporese, tutta formata da architetti romani, dei programmi e delle idee, anche figurative del precedente governo.

Stazione, S. Lorenzo e Porta Pia restaurate, diventano fulcri del nuovo quartiere Macao Castro Pretorio incentrato su piazza Indipendenza. Nel grande chiostro della certosa di Santa Maria degli Angeli nel 1870 si tiene la "Esposizione romana di ogni arte eseguita pel culto cattolico". Una iniziativa modesta rispetto alle esposizioni universali dell'epoca, ma che rispecchia il tentativo, nonostante il conservatorismo dottrinale del Concilio Vaticano I, di tenersi al passo con i tempi indicando una nuova funzione per il grande complesso delle Terme di Diocleziano che sarà poi il museo nazionale romano dell'esposizione del 1911.

Sulla piazza di Termini, infine, il 10 settembre 1870, Pio IX inaugura la fontana dell'acqua Pia Marcia, derivata da 30 miglia lontano. estrema opera pubblica del suo regno temporale.

Il problema dello stile

Nel 1850 Vespignani è in prevalenza, rispetto al maestro Poletti, incaricato delle «girandole», architetture effimere da incendiare con fuochi d'artificio. La sede degli spettacoli viene trasferita da castel S. Angelo al Pincio e l'organizzazione affidata al Campidoglio, piazza del Popolo diventa così il luogo dello spettacolo popolare. Come fin dal Settecento, a Roma, l'architettura effimera è libera di abbandonare il rigore classico accademico per avventurarsi nell'esotismo, nello storicismo, nell'eclettismo infrangendo il rigore purista.

L'esclusione della architettura medievale, ad eccezione del recupero e del restauro delle basiliche paleocristiane, o di piccole costruzioni

private da giardino, trova una eccezione. Fra i pochi temi esotici, alla giapponese, alla turca, si trova la macchina montata al Pincio il 2 aprile 1866 rappresentante un edificio di stile moresco coronato però da tre cupole imitanti quelle della basilica di San Marco a Venezia (fig. 13). Per la Pasqua del 1862 Vespignani ricostruisce con coerenza stilistica e una certa esattezza filologica l'abside di una grande cattedrale romanica ispirandosi ai duomi imperiali renani e all'opera dei maestri comacini (fig. 14). Con l'ideologia di un ritorno alle origini della chiesa promossa da Pio IX si motiva la fedele ricostruzione della facciata dell'antica basilica di San Pietro per la Pasqua del 1867 (fig. 15). Invece per la festa dei Santi Pietro e Paolo del 1863 Vespignani costruisce il progetto di Antonio da Sangallo per la nuova San Pietro secondo il plastico di Antonio Labacco. Lo storicismo dotto quindi prevale sull'ecllettismo e sul capriccio settecentesco tuttalpiù alternato da immagini di giardini e di ville.

Poi dopo il 1867 anche il Gianicolo diventa sede dei fuochi con macchine che ricostruiscono giardini o Roma Antica o Gerusalemme.

Dopo porta Pia il nuovo presbiterio di San Giovanni in Laterano, epilogo tecnologico

La nuova abside di San Giovanni in Laterano è una lunga vicenda che prende avvio nel 1858 sotto Pio IX e si conclude sotto Leone XIII nel 1886, alla vigilia della morte dell'architetto sotto la direzione del figlio Francesco.

L'audace idea di Andrea Busiri Vici di conservare la vecchia abside con i suoi mosaici duecenteschi di Jacopo Torriti imbragandola e spostandola su un piano inclinato mediante «argani a vapore locomobili» viene premiata alla esposizione del 1870, ma al momento della realizzazione verrà scartata (fig. 16).

Una autorevole commissione internazionale composta da Friedrich Schmidt, architetto del duomo di Colonia e del Rathaus di Vienna, Augusto Graeff, ispettore di ponti e strade e già ministro dei lavori pubblici, e dall'ingegnere genovese Raffaele Pareto dietro suggerimento dello stesso Vespignani considera la traslazione sconsigliabile data la scarsa aderenza dei mosaici al muro e le loro condizioni precarie. Si decide quindi per il distacco dividendoli in tanti quadrati che, rinchiusi in apposite cassette di legno, sarebbero poi stati collocati sulla

nuova superficie muraria, secondo una procedura già seguita per i mosaici dell'arco di Galla Placidia nella basilica di San Paolo fuori le mura. Nonostante le critiche di autorevoli studiosi romani e stranieri, motivate anche con la distruzione dell'antico deambulatorio, ciò viene fatto (fig. 17). L'ingegnere Civile Aristide Leonori affianca Vespignani nel calcolo delle strutture metalliche di copertura del tetto con capriate Polonceau e travi metalliche sottostanti a sostegno del nuovo soffitto a lacunari (fig. 18).

Solo dopo Porta Pia il medioevo lombardo e gotico entra dentro le mura di Roma nel monastero di Sant'Anselmo all'Aventino di Francesco Vespignani, ma soprattutto nelle varieghe chiese protestanti vittoriane di George Edmund Street: San Paolo in via Nazionale e Ognissanti in via del Babuino.



1. Virginio Vespignani, porta S. Pancrazio al Gianicolo, 1854, fronte esterno.



2. Virginio Vespignani, porta Pia 1864, veduta aerea.



3. Antonio Sarti, manifattura tabacchi 1861-63.



4. Virginio Vespignani, salita a piazza del Quirinale, 1866.



5. Virginio Vespignani, muro di sostegno della piazza.



6. Federico Arcangeli, sistemazione della salita al Gianicolo 1867, Belvedere dell'Acqua Paola, da Philippe e Felix Benoist, *Rome dans sa grandeur*, Paris, Charpentier 1870.



7. Virginio Vespignani, facciata di S. Lorenzo fuori le mura 1855-65, distrutta dal bombardamento del 1943, foto Anderson.



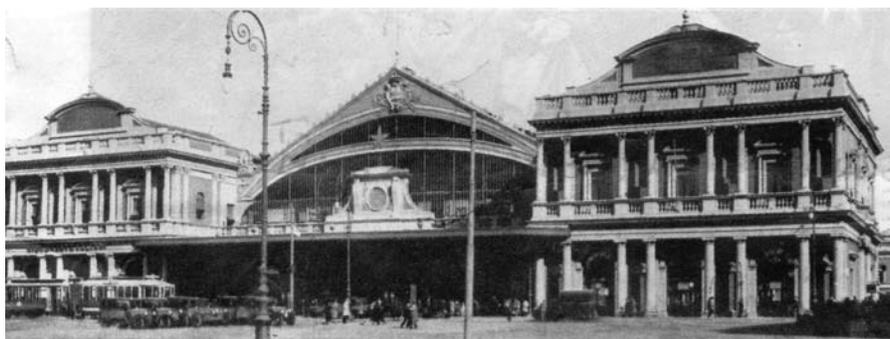
8. Virginio Vespignani, interno della basilica prima del bombardamento, foto Anderson.



9. Virginio Vespignani, ingresso del cimitero del Verano, 1855-71.



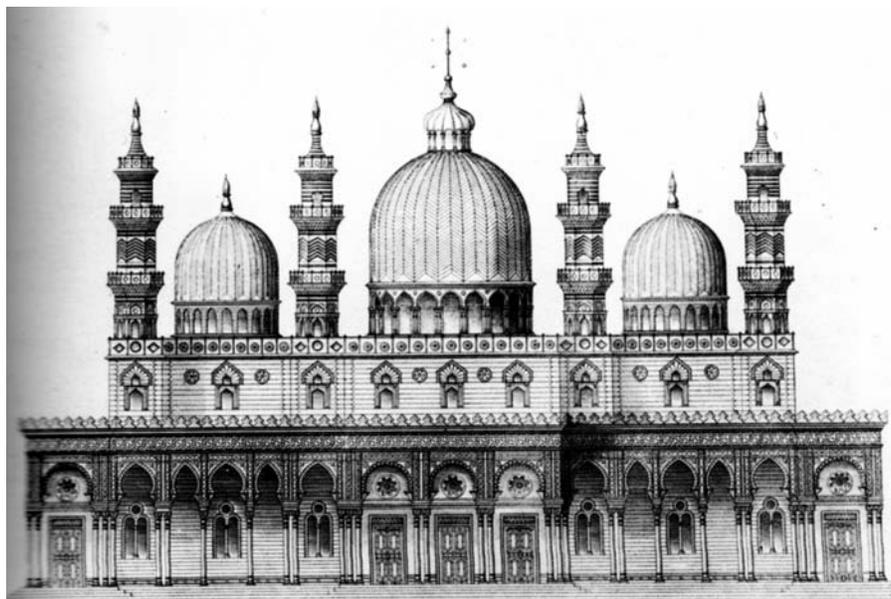
10. Virginio Vespignani, cimitero del Verano, chiostro principale, 1855.



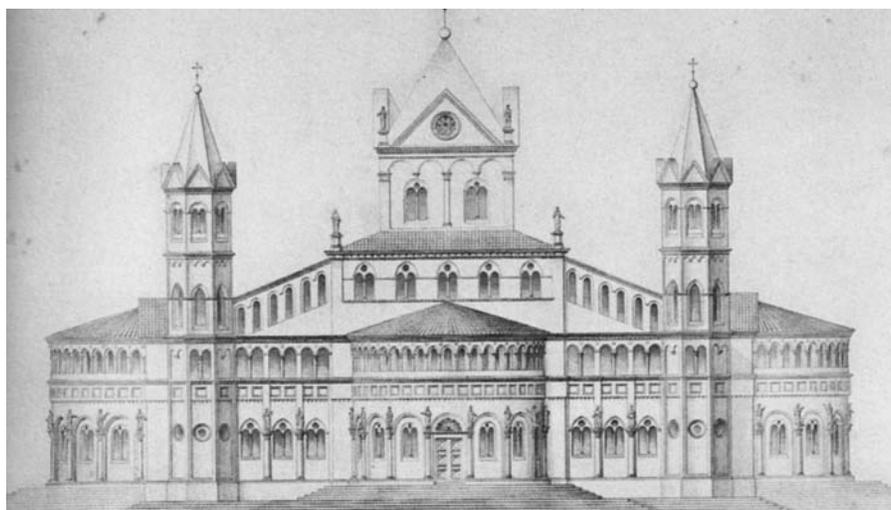
11. Salvatore Bianchi, stazione Termini, 1867-74.



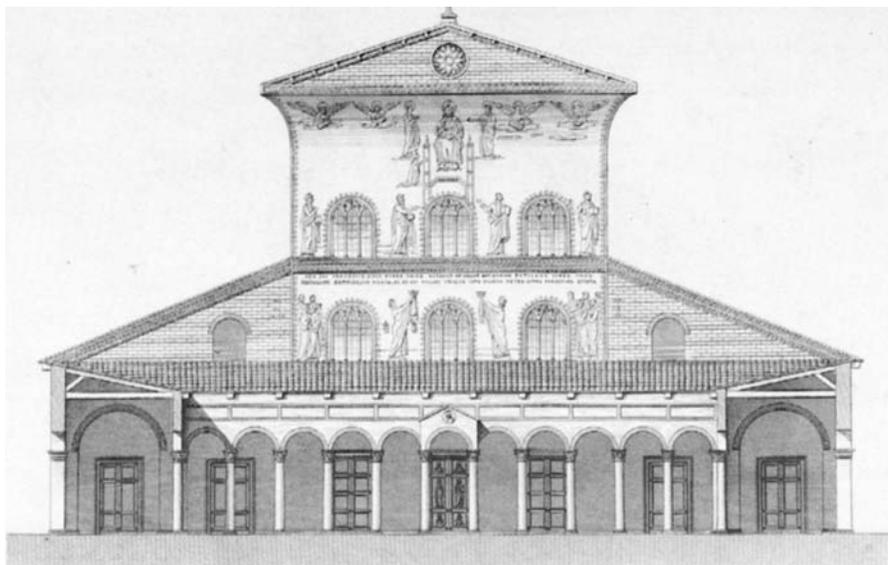
12. Viadotto ferroviario di Velletri.



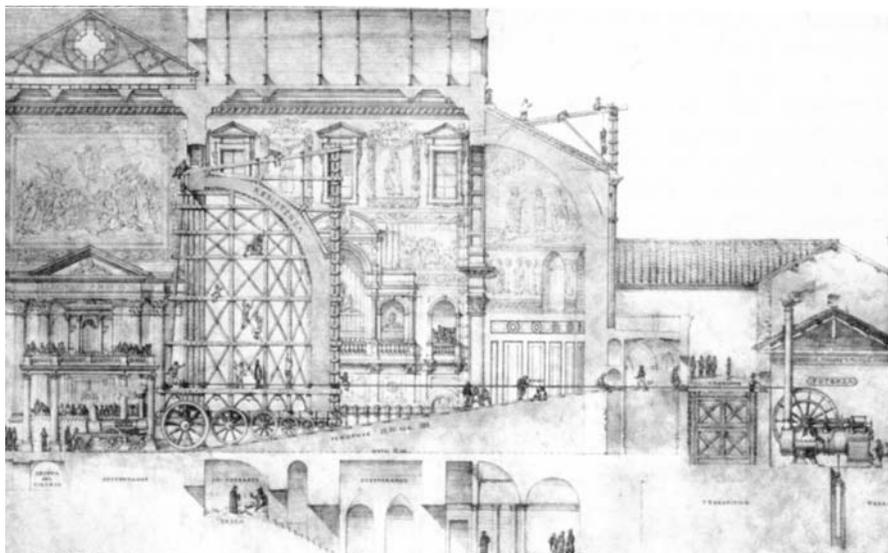
13. Virginio Vespignani, macchina per i fuochi del 2 aprile 1866 al Pincio.



14. Virginio Vespignani, macchina per i fuochi di Pasqua 1862 al Pincio.



15. Virginio Vespignani, macchina per i fuochi di Pasqua 1867 al Pincio.



16. Andrea Busiri Vici, progetto di traslazione dell'abside di S. Giovanni in Laterano, 1867.



17. Virginio e Francesco Vespignani, nuovo presbiterio di S. Giovanni 1881-86, da *La nuova abside lateranense*, 1886.



18. Aristide Leonori, travi Polonceau nel sottotetto della nuova abside, da C. Barucci, *Virginio Vespignani*, Roma 2006.

