

CENTENARIO

QUARTIERE DELLA VITTORIA

1911~2011

CENTO ANNI
DI FORME, AZIONI
E FORMAZIONE
DI UN QUARTIERE



 ROMA CAPITALE

MUNICIPIO ROMA XVII

BORG0 ~ PRATI ~ TRIONFALE ~ DELLA VITTORIA



ROMA CAPITALE

MUNICIPIO ROMA XVII



ROMA CAPITALE

Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Hanno collaborato:

il Dirigente U.O.S.E.C.S. del Municipio Roma XVII
Francesca Ceccarini

l'Ufficio Cultura del Municipio Roma XVII
Claudia Barbaliscia,
Paola De Santis,
Giulia Buranelli

il Comitato Operativo del Centenario
tutti gli Istituti Scolastici di ogni ordine e grado
l'Associazione Culturale Arte Continua

In copertina:
immagine del Centenario del quartiere Della Vittoria
Studio Tiburzio Violani

CENTENARIO
QUARTIERE
DELLA VITTORIA

1911~2011

CENTO ANNI
DI FORME, AZIONI
E FORMAZIONE
DI UN QUARTIERE

a cura di
LUCA RIBICHINI
FRANCESCO COSENTINO



INDICE

- 6 Ricominciare a 100 anni
Antonella De Giusti

INTRODUZIONE

- 9 Le celebrazioni del Centenario del Quartiere Della Vittoria. Una documentazione agli atti
Francesca Ceccarini, Vincenzo Vastola - Municipio Roma XVII

- 17 Luoghi
Giuseppe Dalla Torre

- 19 Roma 1911/2011, dalla Piazza d'Armi a un nuovo modello di Città
Luca Ribichini

- 24 Cenni storici dell'area sulla sponda destra del Tevere prima del 1911
Susanna Le Pera, Paola Rossi

IL DISEGNO URBANO

- 35 Milvio-Della Vittoria, il disegno delle trasformazioni
Paola Quattrini

- 41 Il Piano Regolatore di Roma nella storia dell'urbanistica europea di inizio Novecento
Emiliano Della Bella

L'ESPOSIZIONE UNIVERSALE DEL 1911

- 53 Il Cinquantenario dell'Unità d'Italia: Roma celebra la modernità e la tradizione
Chiara Capocefalo, Francesco Cosentino, Francesca Porfiri

ALCUNI INTERVENTI SIGNIFICATIVI

- 65 La nascita degli insediamenti borghesi: edilizie abitative nel quartiere Prati-Della Vittoria
Alfonso Ippolito, Francesco Borgogni, Eliana Capiato

- 72 Il 'Villino' e l'Esposizione del 1911
Flavio Mangione

- 77 Il Ponte Risorgimento: lettura e significati di un'opera
Emanuela Chiavoni, Luca Ribichini

APPENDICE FOTOGRAFICA

Massimo Di Paola

- 87 I servizi e gli arredi

- 90 Le scuole

- 93 Le Chiese

- 95 POSTFAZIONE

Sabrina Alfonsi

INDICE DEGLI AUTORI

Sabrina Alfonsi

Municipio Roma I
presidenza.municipio01@comune.roma.it

Francesco Borgogni

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
francesco.borgogni@uniroma1.it

Eliana Capiato

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
eliana.capiato@uniroma1.it

Chiara Capocéfalo

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
chiara.capocéfalo@uniroma1.it

Francesca Ceccarini

Municipio Roma XVII
francesca.ceccarini@comune.roma.it

Emanuela Chiavoni

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
emanuela.chiavoni@uniroma1.it

Francesco Cosentino

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
f.cosentino@uniroma1.it

Giuseppe Dalla Torre

Libera Università Maria SS. Assunta LUMSA
rettorato@lumsa.it

Antonella De Giusti

Municipio Roma XVII
antonella.degiusti@comune.roma.it

Emiliano Della Bella

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
emiliano.dellabella@uniroma1.it

Massimo Di Paola

Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali
massimo.dipaola@comune.roma.it

Alfonso Ippolito

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
alfonso.ippolito@uniroma1.it

Susanna Le Pera

Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali
susanna.lepera@comune.roma.it

Flavio Mangione

Dipartimento di Architettura e Progetto
"Sapienza" Università di Roma
flavio.mangione@uniroma1.it

Francesca Porfiri

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
francesca.porfiri@uniroma1.it

Paola Quattrini

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
paola.quattrini@uniroma1.it

Luca Ribichini

Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma
luca.ribichini@uniroma1.it

Paola Rossi

Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali
paola.rossi@comune.roma.it

Vincenzo Vastola

Municipio Roma XVII
vincenzo.vastola@comune.roma.it

Il Piano Regolatore di Roma nella storia dell'urbanistica europea di inizio Novecento

Emiliano Della Bella

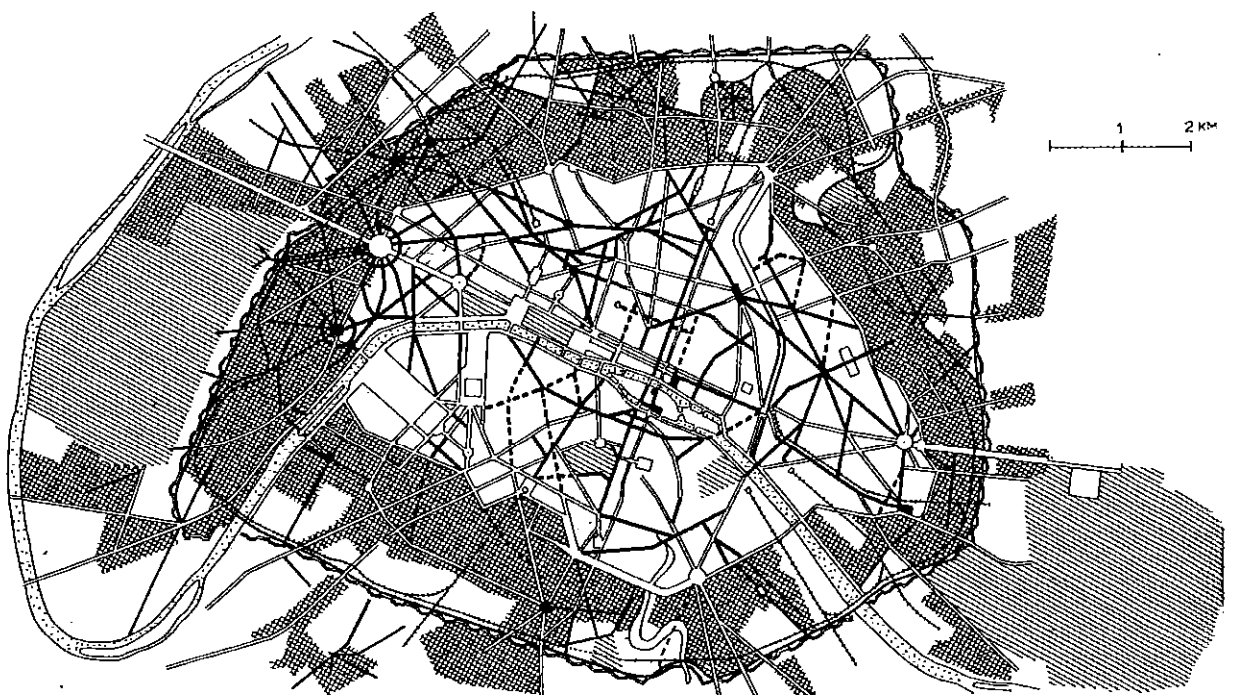
Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura
"Sapienza" Università di Roma

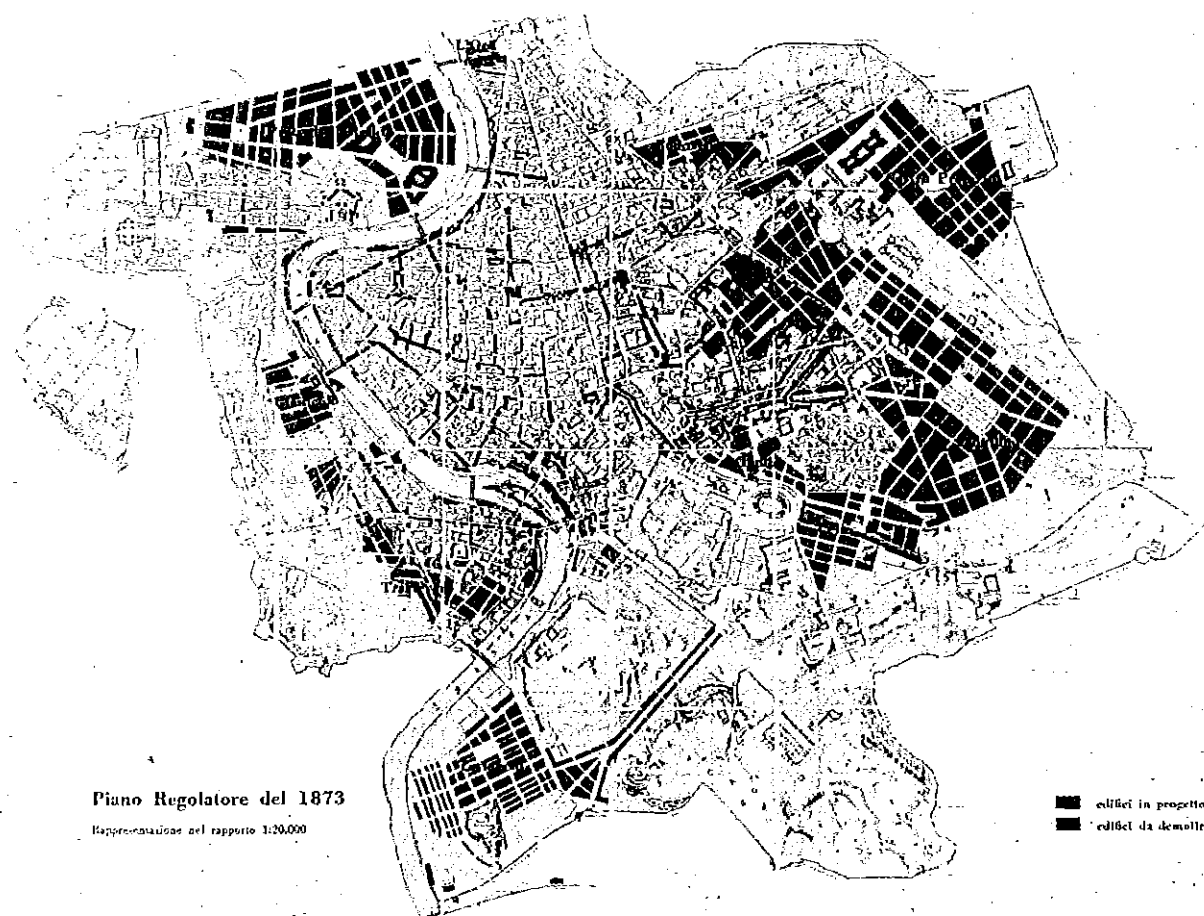
"La sistemazione edilizia di una città e la previsione del suo sviluppo futuro rappresentano il tema del piano regolatore, cioè l'opera concreta della tecnica e dell'arte urbanistica."

Gustavo Giovannoni

L'origine e la crescita della città, il loro rapporto con il territorio, la possibilità di affrontarne l'assetto futuro pianificandone lo sviluppo, sono temi di studio affascinanti per la complessità dei problemi che sottendono e per la varietà degli interessi che promuovono. Non è solo la diversa formazione culturale che ha dato luogo a profonde divergenze circa il contenuto dell'urbanistica, ma lo è stato so-

prattutto il diverso modo di intendere i rapporti tra individuo e collettività. L'organizzazione delle attività umane sul territorio rappresenta un sistema composto di elementi concreti, dei quali si deve predisporre l'assetto futuro secondo le necessità prevedibili risolvendo le eventuali situazioni negative verificatesi in passato. L'articolazione dell'organizzazione sociale e della sua distribuzione



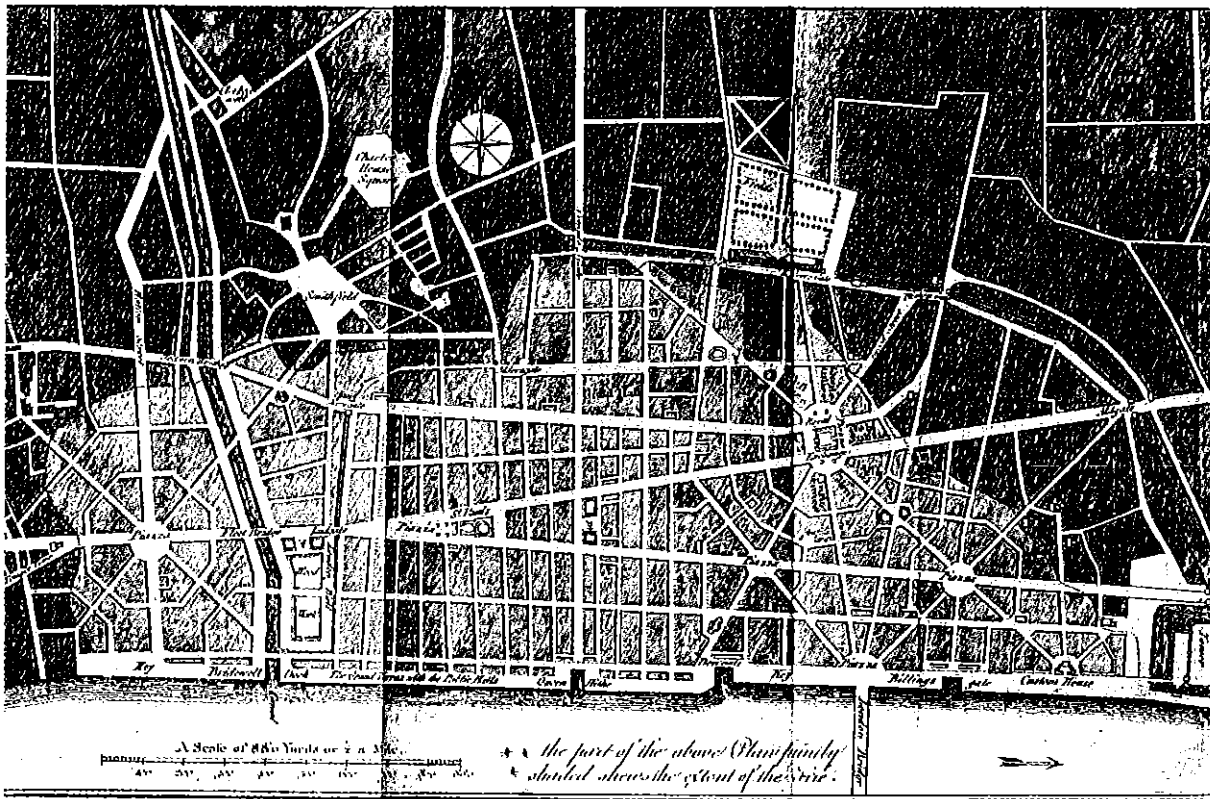


nistica, della razionalità assoluta della scienza naturale e della possibilità di generalizzarne il metodo in ogni sfera di attività teorica e pratica. Fu allora che, per corrispondere ad esigenze di bonifica sociale, edilizia e di igiene, si diede inizio alla pratica degli sventramenti mediante i quali furono profondamente modificati e ristrutturati molti centri urbani in ogni paese.

La città è il centro dell'interesse secondo criteri artistici, igienici, sociali ed economici, in maniera radicalmente innovativa rispetto al passato; il nuovo modo di concepire la città è dimostrato dalle trasformazioni parigine (fig. 1) attuate da Napoleone III e George E. Haussmann

(1851-1870), e tende ad inquadrare la città globalmente nella totalità degli aspetti della cultura architettonica, edilizia e tecnica. A Londra, con il piano di Christopher Wren (1632-1723), si approfitta delle contingenze e dell'incendio che distrusse quasi interamente la City (fig. 2). A Roma, nel periodo successivo al 1870 (fig. 3), anno della proclamazione di Roma capitale del Regno, si pone il problema primario di dotare la città di nuovi quartieri e zone abitative per far fronte al grande incremento demografico che ne sarebbe derivato.

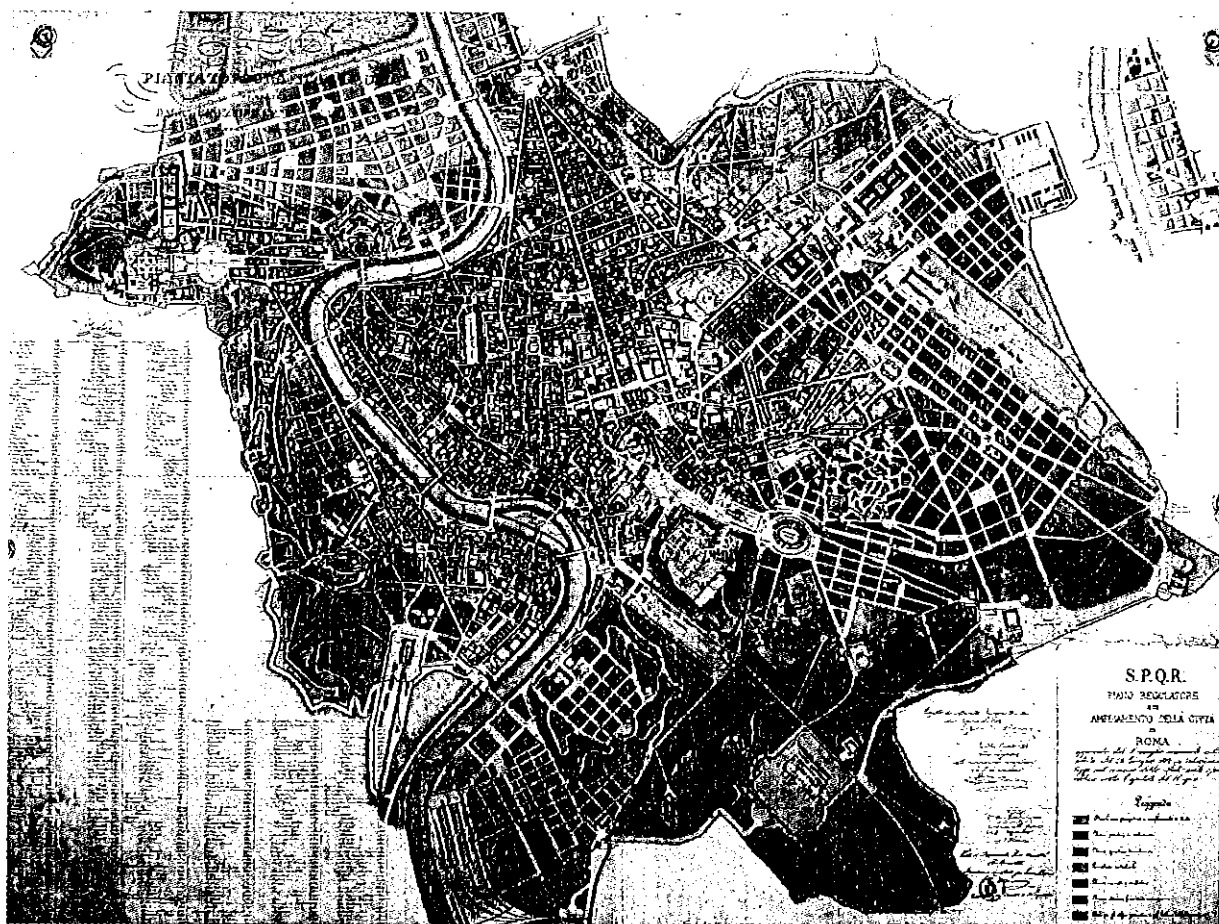
Nei nuovi quartieri di Roma capitale (fig. 4), dai piemontesi viene data alla città una forma meramente romana



A Plan of the City of London, after the Great Fire, in the Year of our Lord 1666, according to the design & proposal of Sir Christopher Wren, Kt. for rebuilding it. Shewing the

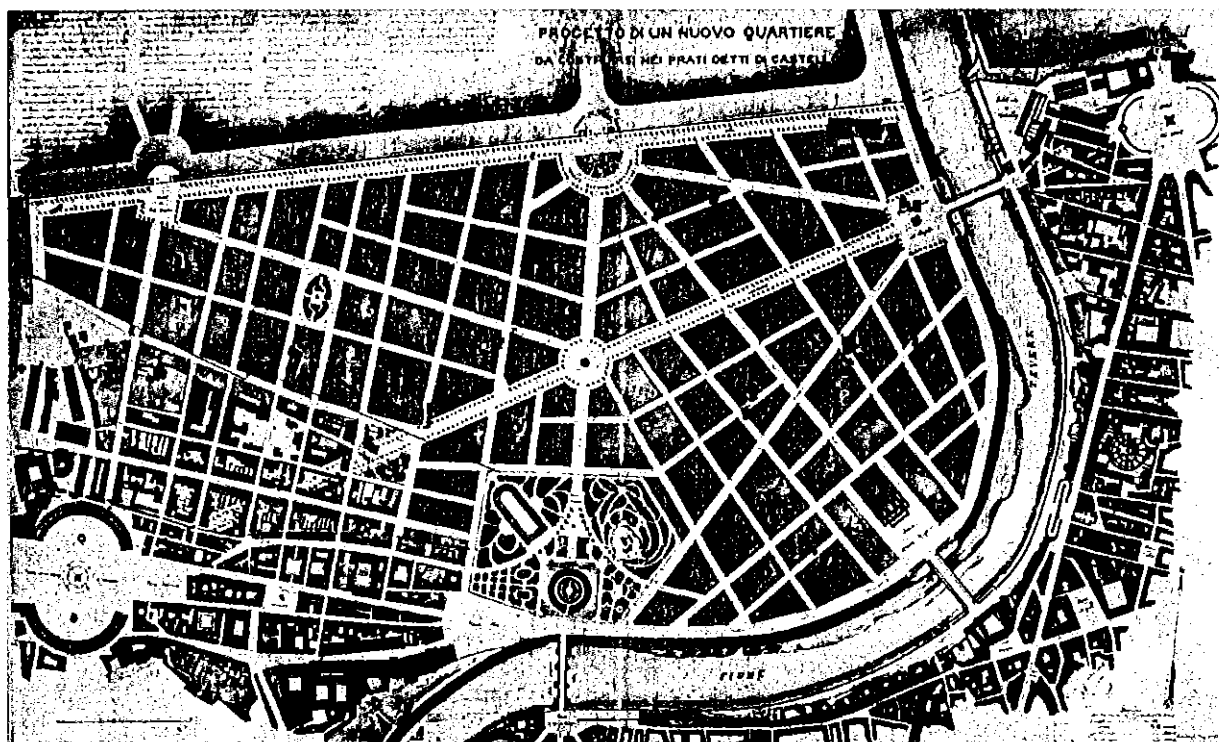
è in continuo mutamento; il contenuto delle strutture che compongono l'organizzazione del territorio viene adattato all'ininterrotto sviluppo delle stesse. Gli elementi del sistema vengono trasformati; a quelli esistenti ne vengono aggiunti di nuovi al fine di integrarne il funzionamento o per modificarlo totalmente. Nei manuali di urbanistica ottocenteschi e dei primi del Novecento la divisione della superficie urbana in zone funzionali comprende anche normative che distinguono le aree residenziali secondo le classi sociali. Tali criteri classificano le zone residenziali con precise indicazioni tipologiche l'attuazione delle quali comporta una gradazione dei costi e quindi una selezione automatica degli abitanti secondo censo. La tipologia edilizia, i prezzi

dei terreni e degli edifici costituiscono dei filtri selettivi, così da far diventare l'architettura una codificazione dello stato sociale. Nella seconda metà dell'Ottocento, sotto la spinta dell'economia industriale in espansione che chiede nuovi spazi per l'industria e per le abitazioni dei vari strati sociali, si assiste all'ampliamento delle città, al rinnovo della loro struttura, ed alla costituzione di nuove immagini architettoniche che manifestino degnamente la presenza della nuova società borghese che si andava consolidando. È il momento in cui prende corpo quell'atteggiamento generale di pensiero e di costume che si ispirava ai principi della filosofia positivista. Alla radice di quel pensiero – e di quel costume – vi era l'idea, di diretta filiazione illumi-



come ad esempio il progetto, non adottato (fig. 5), redatto da Antonio Cipolla per i Prati di Castello, il quale progetto riproponeva il motivo tradizionale del tridente come forma portante dell'impianto urbano, arricchito ed articolato da grandi piazze circolari in funzione di nodi viari. Si vengono a mediare quindi le esperienze francesi ed inglesi con i modelli italiani, nello specifico, si prevede la realizzazione di tre punti focali di Piazza Risorgimento, piazza Cavour e via Cola di Rienzo, il collegamento con il centro storico mediante tre nuovi ponti e la costruzione del Palazzo di Giustizia. Con il piano del 1873 del Viviani è prevista l'unica espansione di Roma al di fuori

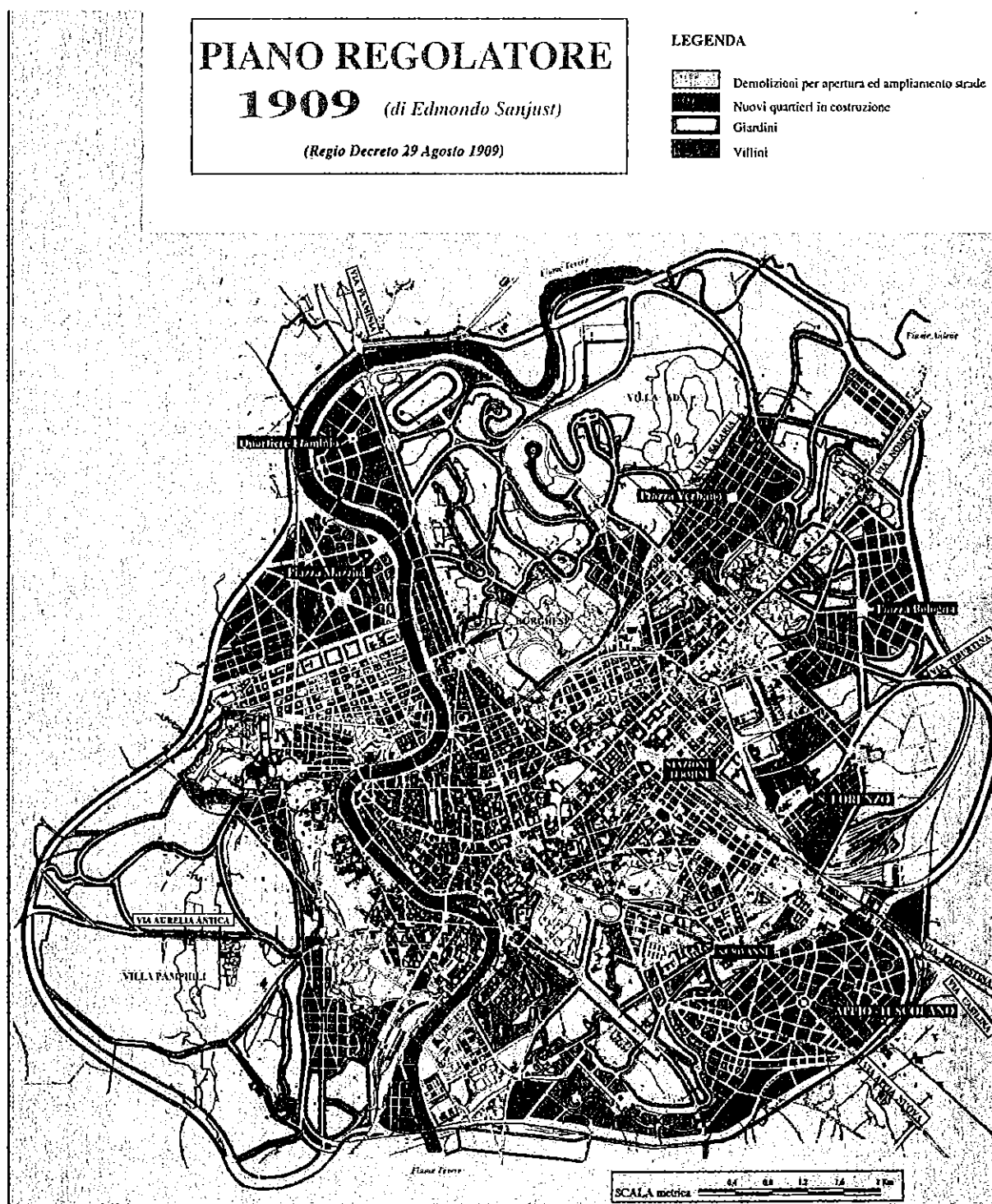
della cinta muraria, il quartiere Prati, che tuttavia propone la costruzione di un nuovo tratto rettilineo di mura, parallelo a Via Cola di Rienzo, che va da Porta del Popolo al bastione del Belvedere. Si rinuncia a qualsiasi immagine di riferimento – se non forse alla monotonia dei quartieri a scacchiera di Torino – abdicando ai poteri forti ed alla speculazione edilizia, così che cominciano a sorgere nel quartiere un gran numero di edifici destinati ad ospitare una popolazione di ceto medio-basso che ne caratterizzano la fisionomia in maniera definitiva: grandi palazzi squadrati di tipologia uniforme, generalmente a cinque piani, monotoni, allineati a schiera su



lunghe strade rettilinee, costruiti in materiale povero anche se con un occhio di riguardo per il decoro delle facciate di colore ocraceo; sembra di assistere ad una nuova Torino. Nel successivo piano, quello del 1883, mentre sparisce definitivamente l'idea del nuovo tratto di muro che avrebbe dovuto racchiudere il quartiere di Prati, la città si espande verso Piazza d'Armi con un ampliamento che prevede le nuove caserme e due nuove file d'isolati.

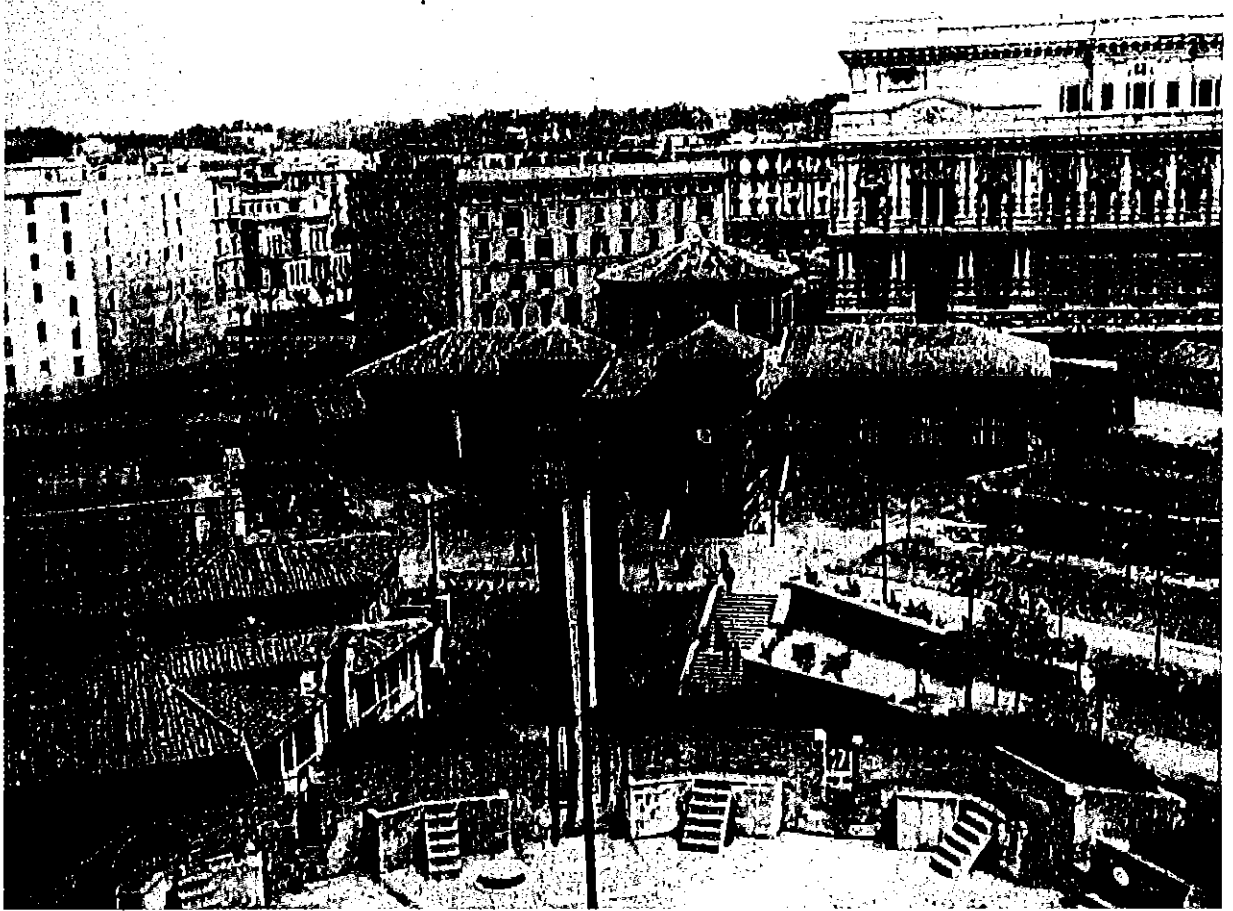
Quando Ernesto Nathan assunse la carica di sindaco di Roma nel 1907 ritenne necessario affidare la progettazione del nuovo piano regolatore ad Edmondo Sanjust di Teulada, allora ingegnere capo del Genio Civile di Milano. Il piano (fig. 6) prevedeva la costruzione di abitazioni denominate fabbricati, villini e giardini le cui caratteristiche edilizie furono de-

finite nel regolamento generale edilizio del 1912¹. Il piano cercava di utilizzare la tipologia edilizia per evitare la macchia d'olio e per impedire l'indiscriminato dilagare delle abitazioni in tutte le direzioni alternando zone ad alta densità con altre poco abitate. Sul rispetto della tipologia, e quindi della densità e del numero degli abitanti, erano basate le dimensioni dei vari quartieri ed erano proporzionate anche i servizi, le sezioni stradali, le dimensioni ed il numero delle piazze. Il piano divenne subito oggetto di pressanti tentativi per trasformare i villini in un tipo edilizio più redditizio a cui si diede il nome di 'palazzina'². Sempre in quegli anni, lo Stato cedeva al comune di Roma l'area della piazza d'Armi a Nord delle caserme di Viale delle Milizie, il quartiere denominato in seguito 'Delle Vittorie'. Nell'area così ottenuta il comune era



impegnato a costruire 'case da pigione'. L'occasione per iniziarne la fabbricazione fu l'Esposizione Internazionale del 1911 (figg. 7, 8), a celebrazione del Cinquantenario della proclamazione dell'Unità

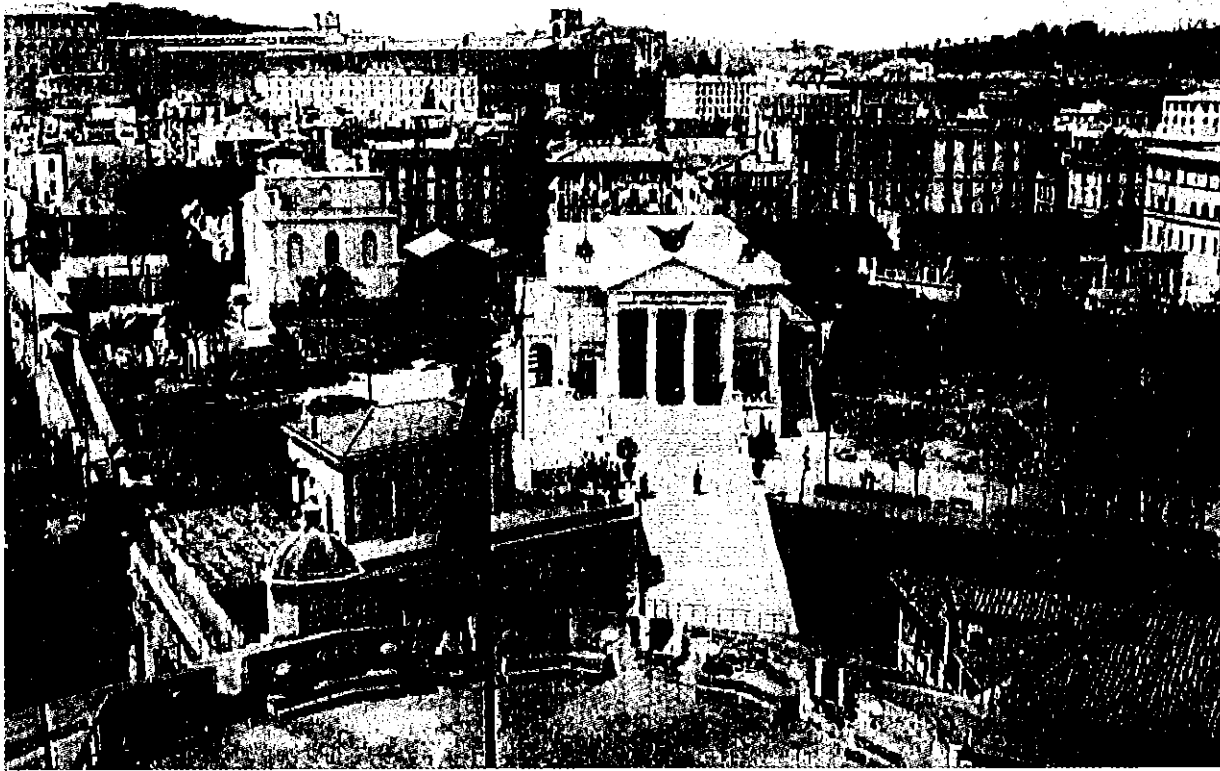
d'Italia, organizzata da un comitato presieduto da Guido Baccelli ed Enrico di San Martino. Chiusa l'Esposizione, demoliti i padiglioni provvisori, rimasero in piedi le case della mostra d'architettura



tura. L'utilizzazione delle altre aree che erano state dotate di fogne, acqua, luce ed anche di scuole non si realizzò che molto più tardi, a partire dal 1919 su progetto dell'ingegnere tedesco Stüb- ben, progetto che però subì varie modifiche nella realizzazione. Nacque così il quartiere della Vittoria³, in prosecuzione di Prati.

La correttezza tecnica che il Sanjust aveva ricercato nel suo piano è alla base del quartiere dello Stüb- ben: per quarant'anni questa è stata l'unica zona di Roma dove la circolazione avveniva perfettamente; le trasformazioni edilizie erano rare, grandi viali alberati davano aria e respiro alle case. Eppure non si

trattava di un quartiere di lusso, anche se il comfort di quelli che diverranno i quartieri alti sarà inferiore a quello del quartiere Mazzini, abitato quasi esclusivamente da funzionari e professionisti. La preparazione tecnica unita all'inesistenza della proprietà privata del suolo bastarono a garantire un risultato urbanistico di livello sensibilmente più alto di quello raggiungibile altrimenti. Il quartiere Delle Vittorie, per queste ragioni, è stato per quarant'anni uno dei migliori di Roma. Non si può pensare a piazza Mazzini senza associarne l'immagine visuale all'*étoile* parigina, alla cosciente e voluta diversificazione edilizia tipologica, alle famiglie che abitano e lavorano nel



quartiere. È imprescindibile il rapporto della piazza con il resto della città, i viali alberati, la viabilità radiale e circolare, il rapporto con i ponti, il fiume ed il resto della città dal quale è condizionata ed a sua volta condizionante.

E d'altronde null'altro si poteva attendere dallo Stübben (1845-1936); questi infatti fu Assistente Borgomastro e Consigliere Reale delle Costruzioni a Colonia. Realizzò il Piano Regolatore prima di Aachen tra il 1876 ed 1881, il piano della città di Colonia e di circa un'altra trentina di città sia in patria che all'estero. Apprezzato e conosciuto come uno dei migliori pianificatori europei, Stübben realizzò un manuale di urbanistica in cui condensò la propria filosofia; si tratta del *Handbuch des Städtebaue* la cui prima edizione fu pubblicata nel 1890 e, rivista ed ampliata,

fu ristampata in due diverse versioni nel 1907 e nel 1924. Quest'ultima, arricchita di circa 900 illustrazioni si sviluppa in trenta capitoli e ventitré appendici.

Le idee di Stübben sono la derivazione critica dei piani di Wren e di Haussmann. Il disegno della città avviene in due modi:

1) in una serie di aggiunte a una soluzione esistente, gradualmente estendendo le strade presenti e occasionalmente stabilendone di nuove, aumentando il numero di edifici in assenza di un riferimento unitario;

2) istituendo un piano generale per nuove strade e modifiche delle stesse, sulle quali erigere le nuove costruzioni.

Il primo metodo di disegno della città ha preso il nome di 'naturale', il secondo di 'artificioso'. Lo scopo principe del di-

segno della città fu quello di prevedere e regolare le future strade e le piazze. Non si trattava di un mero sviluppo tecnologico ma di una previsione di connessioni e reti stradali, di traffico e di qualità di vita delle persone. La pianificazione prende quindi il via da una configurazione planimetrica imprescindibile dal regolamento delle costruzioni individuate da caratteristiche tecniche, tipologiche ed igieniche. Ma il progetto della città non si esaurisce qui, esso deve tenere presente i principi estetici per una qualità dei luoghi comuni, le passeggiate, le piazze ed i rapporti tra i pieni ed i vuoti.

I canoni di Stübben possono essere suddivisi in principi pratici – che a loro volta si estrinsecano in traffico, costruzioni ed igiene – e principi estetici – il perfezionamento di strade e piazze e la relazione armonica tra strade, piazze e fabbricati.

I. PRINCIPI PRATICI

a) Il traffico

Benché di modeste proporzioni, il quartiere Delle Vittorie si presenta come un vero e proprio manifesto delle idee di Stübben. Le strade e le piazze rispondono appieno alle necessità del traffico, questo deve essere valutato nell'immediato ed 'immaginato' nel futuro. Le linee del traffico partono dal centro della città e si dirigono verso le periferie tenendo conto della presenza di ferrovie, di fiumi, di porti, di luoghi di intrattenimento collettivo; formano sostanzialmente una rete radiale dividendo la città in settori o

quartieri. Man mano che la rete radiale si allontana dal centro, lo spazio dei settori aumenta richiedendo una ulteriore suddivisione radiale che a sua volta sarà connessa con una serie di strade anulari di diverse capacità. Radiali ed anulari si incrociano perpendicolarmente, dividono i lotti in forme trapezoidali a loro volta suddivisi da una maglia – così le chiama Stübben – di diagonali e di strade.

b) Le costruzioni

La forma che viene così a crearsi diventa il palcoscenico su cui insistono le costruzioni; si omettono gli angoli acuti per permettere la realizzazione delle facciate dei fabbricati e ciò può essere reso producendo un angolo retto od una curvatura a tutto vantaggio del disegno urbano. Nel dimensionamento degli isolati non bisogna tener conto soltanto delle necessità individuali ma anche e soprattutto dell'interesse pubblico indicando la posizione delle chiese, delle scuole, degli edifici governativi, i teatri, i musei, le banche, le poste, etc. Qualora non fosse possibile determinare la crescita della città futura, ciononostante il piano dovrà anticipare, attraverso la prenotazione di isolati, gli spazi da adibirsi alle necessità pubbliche.

c) L'igiene

Nell'interesse dell'igiene pubblica, ogni costruzione dovrà trovarsi al di sopra delle zone di allagamento; qualora questo non fosse possibile, bisognerà provvedere ad una protezione artificiale. Questa può estrinsecarsi attraverso l'esca-

vazione del greto del fiume, la costruzione dei fabbricati su rilevato o attraverso la realizzazione di argini rialzati. Sarà necessario realizzare una rete di drenaggio e convoglio delle acque piovane della dimensione appropriata al clima ed alla media precipitazione. All'uopo, le caditoie dovranno trovarsi ai lati delle strade, quest'ultime saranno realizzate a schiena d'asino. Dovrà essere garantito l'approvvigionamento d'acqua potabile e l'irraggiamento solare delle costruzioni. Quest'ultima necessità sarà favorita da un corretto proporzionamento delle altezze dei fabbricati e delle ampiezze delle strade. La salubrità dell'aria sarà garantita da una adeguata alberatura delle strade, delle piazze e dalla realizzazione di giardini pubblici.

II. PRINCIPI ESTETICI

Il piano di costruzione di una città in senso lato, o il piano strada in senso stretto, non dovrebbe limitarsi a soddisfare le esigenze pratiche del traffico, della costruzione e della salute, ma deve anche essere steso su principi estetici. Così come la promozione della bellezza in tutte le arti è il problema più eminente, così la bellezza dell'aspetto esteriore nell'arte della costruzione delle città è di importanza superlativa. L'arte della costruzione della città con cui la popolazione entra in contatto ogni giorno è, più di ogni altra branca della pratica artistica, un'arte per il popolo. Con la coltivazione della bellezza si influenza il cuore e l'anima della popolazione. Gli aspetti della ricerca

del bello investono il perfezionamento delle strade e piazze in sé stessi, e nella loro relazione con gli edifici.

a) Il perfezionamento delle Vie e Piazze

Le strade non dovrebbero essere troppo lunghe. Lunghezze troppo grandi stancano l'occhio, affaticano lo spirito e risvegliano un senso di disagio. Il pericolo di questa sensazione sgradevole inizia non appena la lunghezza dei viali rettilinei supera 20 o 30 volte la loro larghezza. Nel caso, tuttavia, in cui sia impossibile per motivi pratici un cambiamento di direzione, rimane il rimedio di assoggettare la strada a variazioni nella sua larghezza e sezione trasversale.

Tutte le porzioni della superficie stradale non necessarie al traffico devono essere abbellite con piante od ornamenti artificiali. Già si è detto dei filari di alberi e degli spazi adibiti a giardino. Ornamenti artificiali consistono non solo in monumenti, statue, getti d'acqua, fontane, portici, e altre opere di architettura e di arte scultorea, ma anche in miglioramenti di buon gusto di utilità come bancarelle commerciali, sale d'attesa per ferrovie, strutture necessarie, colonne informative, fontane di acqua potabile, lampioni, cestini per la nettezza urbana, recinzioni, etc. Tutti questi elementi contribuiscono alla piacevole e gradevole scena della strada. Infine, per migliorare le strade, è importante provvedere ad un frequente cambiamento visivo.

Tutte le osservazioni menzionate per le

strade si applicano in misura più grande per le piazze. Queste non dovrebbero essere troppo grandi, né delimitate da linee od angoli troppo decisi, devono utilizzare a proprio vantaggio la presenza di superfici concave, dovrebbero essere adorne di alberi e di ornamenti artistici ed infine devono garantire la migliore circolazione del traffico.

b) La relazione tra strade, piazze ed edifici

Le strade della città non sono necessarie al solo fine di servire il traffico, di dare l'accesso ai beni immobili, di garantire spazi alberati, ma sono anche il palcoscenico su cui posizionare e raggruppare gli edifici in modo gradevole.

Si ritiene di notevole importanza e di disarmonante attualità l'enunciazione di quanto elaborato dallo Stübben più di cento anni fa; il pensiero di questi è imprescindibile dalla corretta lettura urbanistica ed edilizia del quartiere Delle Vittorie che per oltre quarant'anni è stato all'avanguardia negli aspetti di organizzazione sociale, distribuzione e disegno della città.

Cenni bibliografici

Benevolo L, 1993. *La città nella storia d'Europa*. Bari: Editori Laterza.

Benevolo L, 1992. *Roma dal 1870 al 1990*. Bari: Editori Laterza.

Insolera I, 1993. *Roma moderna*. Torino: Einaudi Editore.

Marescotti L, 1979. *Urbanistica*. Milano: Edizioni Academia.

Quaroni L, 1975. *Immagine di Roma*. Bari: Editori Laterza.

Ravaglioli A, 1981. *Vecchia Roma 1850/1900*. Aosta: Musumeci Editore.

Ravaglioli A, 1982. *Vecchia Roma 1900/1950*. Aosta: Musumeci Editore.

Ricci N, 1953. *Il regolamento edilizio del Comune di Roma illustrato*. Roma: Tipografia Belardi.

Samonà G, 1967. *L'urbanistica e l'avvenire della città*. Bari: Editori Laterza.

Sitte C, 2007. *L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici*. Milano: Jaca Book.

Stubben J, 1885. *Practical and aesthetic principles for the laying out of cities*. Freiburg.

Note

¹ I fabbricati possono arrivare fino a 24 metri di altezza, i villini devono essere di soli due piani oltre il piano terreno e circondati da ogni parte da giardinetti, i giardini possono essere costruiti solo per 1/20 della loro area e con costruzioni di lusso.

² L'altezza poteva arrivare a 19 metri con quattro piani oltre l'attico, il giardinetto tutt'intorno si riduceva a meno di 6 metri di profondità e scompariva del tutto verso strada.

³ Poi ribattezzato nel Ventennio Delle Vittorie: viene chiamato quartiere Mazzini dal nome del viale e della piazza principale.