

Evoluzione storica del sottosistema urbano

Interrogando le antiche strade

Livio Clemente Piccinini

PREMESSA

Non si può parlare della storia urbana di San Rocco senza parlare della storia urbana di Gorizia. Purtroppo per Gorizia non disponiamo di una descrizione analitica così precisa come quella che Della Porta ha fatto per Udine, anche se forse i dati necessari esistono, sparsi tra vari archivi. Per le grandi linee mi rifarò dunque alla *Istoria della Contea di Gorizia* del Morelli, con le note e aggiunte di Della Bona ([7] e [4]). Le incertezze non riguardano tanto la città quanto i suoi dintorni al di fuori dei centri abitati. Come vedremo, per analizzare compiutamente un centro suburbano sarebbero di notevole utilità.

Oggi come oggi, non dispongo di molti dati analitici e devo perciò basarmi per lo più sui dati di sintesi che ci sono tramandati dagli storici e dai cartografi. Presenterò più ipotesi che certezze. Userò con una certa libertà alcuni modelli di analisi dei sistemi urbani e di analisi delle reti ([8])

che trovano senz'altro riscontro in molte situazioni storicamente verificate, ma potrebbero essere resi non validi per motivi accidentali che siano rimasti sconosciuti.

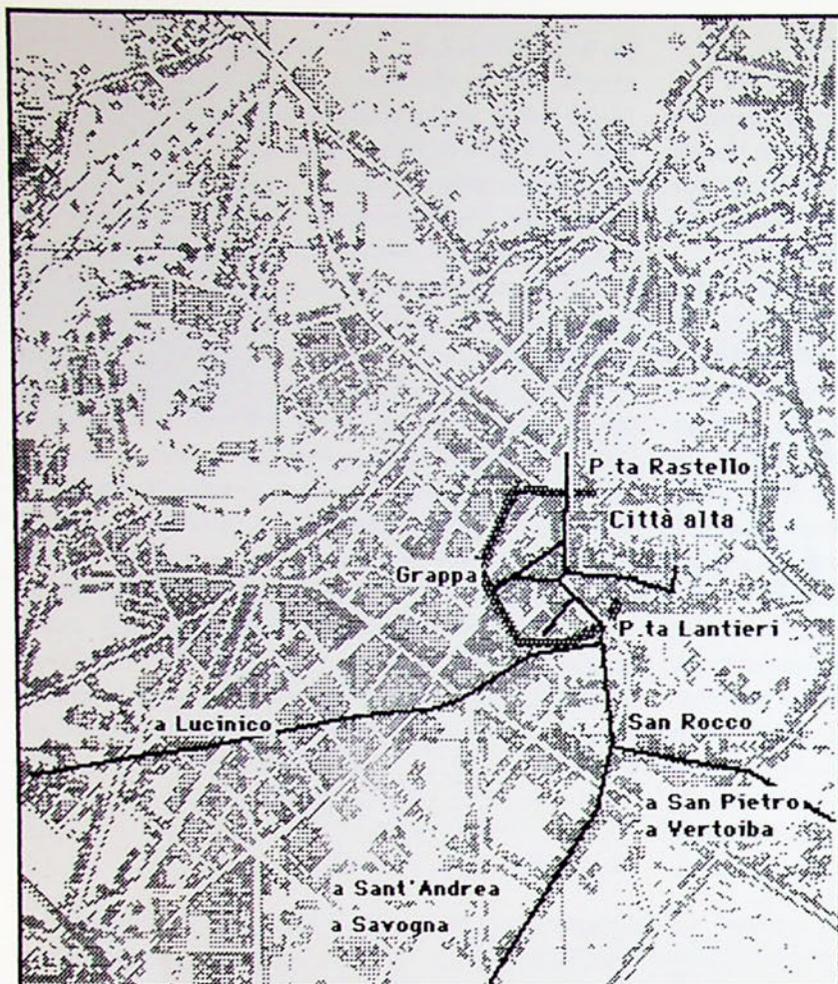
Pur in questa veste modesta il lavoro può essere utile. Infatti le notizie necessarie per rimpolparlo e confermarlo o correggerlo sono probabilmente note, una per una, agli storici professionisti, solo che non sono state raccolte in modo organico ad un lavoro di analisi dei sistemi urbani. Porre in luce una gerarchia ed un ordine per questa raccolta di dati può favorire in futuro ricerche più precise.

Alcuni elementi storici circostanziati sono sicuri. Oltre a quelli citati da Morelli e Dalla Bona farò uso di notizie sull'ubicazione del ponte romano sull'Isonzo ([2], [3], [9]), sulla localizzazione della «grappa» verso il 1300, sulla costruzione del ponte del Torrione, sulla rete feudale tardomedievale degli Orzoni (vedi il documento pubblicato in questa stessa rivista dal Prof. W. Chiesa).

Tra i dati geografici e cartografici storici mi sono servito in particolare della mappa della giurisdizione di San Rocco del 1758 ([10]), del catasto della giurisdizione di San Rocco 1789 ([12]), delle mappe topografiche di Gorizia della fine del '700, in particolare di una mappa d'uso redatta da Capellaris e Vicentini nel 1790, inedita, appartenente alla collezione Cossar ([11]). Un documento che ho potuto vedere alla mostra «Theatrum Adriae» mi è servito di conferma ad alcune ipotesi: si tratta della Mappa delle Contee di Gorizia e di Gradisca di Giuseppe de Flammio, attribuita alla fine del '700 e custodita alla Biblioteca Civica di Gorizia.

I documenti contemporanei di rilevanza fondamentale sono le mappe catastali attuali, integrate da una ricognizione *de visu* soprattutto a sud di S. Rocco. Il piano regolatore di Piccinato è interessante per l'interpretazione strutturale che dà al ruolo di Gorizia, anche se è del tutto sovradimensionato.





Una ipotesi sulla viabilità di accesso a Gorizia al tempo della costruzione della «grappa» (verso il '300). San Rocco risulta in una posizione sufficientemente centrale rispetto al centro della città bassa.

Restano molti punti incerti, su cui non ho trovato riferimenti sicuri. Sia per questo studio, sia per uno studio generale sul sistema urbano di Gorizia, sarebbe utile una documentazione precisa e certa sulle porte esistenti in città in epoca medievale. Per San Rocco in particolare sarebbe importante la data di chiusura della porta Lantieri. La datazione proposta implicitamente da C. Levezow Lantieri ([5]) appare interessante ma forse è troppo tarda (dopo il 1505).

I rapporti con l'Italia e con il Friuli in particolare risentono della distribuzione dei guadi e dei passi di barca sull'Isonzo. Tutti i documenti (in particolare Morelli e Della Bona e la carta De Flammio) concordano nel-

l'indicare i due passi di barca della Mainuzza e di Lucinico. Ciò concorda anche con i dati di archeologia catastale da me osservati. Tuttavia la conoscenza dei guadi minori permetterebbe di ricostruire anche i rapporti locali, importanti per la civiltà agraria.

Elementi specifici per il ruolo di San Rocco su cui sarebbero utili chiarimenti sono la data approssimativa di apertura dell'attuale via del Fauti e la data di apertura di via Duca d'Aosta. Su questo punto può darsi che i documenti relativi al convento dei Cappuccini, aperto nel 1596, contengano qualche elemento utile.

Ulteriori informazioni ed eventuali conferme alle ipotesi possono veni-

re da una indagine ampia delle mappe catastali (meglio se ottocentesche) dell'area compresa tra Mossa, Farra, Merna, Gorizia e Lucinico.

Una indagine più ampia sulla composizione di famiglie agricole dell'area indicata potrebbe mettere in evidenza linee di esogamia significative (su questo mi sono stati segnalati verbalmente alcuni casi di interesse).

Infine andrebbe consultata in modo diretto la documentazione sulle strade erariali austriache, presentata in sintesi da Della Bona.

FUNZIONALITÀ GLOBALE E LOCALE DI GORIZIA

In qualunque modo si cerchi di descrivere il ruolo di Gorizia e della sua contea, storicamente la funzione principale è di trovarsi sulla strada che collega l'Italia e l'occidente europeo mediterraneo con i paesi balcanici e con la Russia. Per la destinazione baltica non è l'unica direttrice, ma è pur sempre una delle direttrici possibili, e sembra essere stata in uso in epoca romana.

Su questa strada la conca di Gorizia segna l'ultimo avanzamento della pianura padana, nella sua propaggine veneto-friulana, prima dell'attacco della fascia montuosa.

Le due direttrici estreme che utilizzano la conca di Gorizia e la valle del Vipacco sono: quella a settentrione, da Cormons, adiacente al Calvario, passante per Gorizia, diretta verso Sambasso e Aidussina, e quella meridionale, da Gradisca, per la Mainuzza e Merna verso Aidussina, che lascia Gorizia a qualche chilometro di distanza. Questa è la strada più diretta ed in effetti è la via seguita in epoca romana.

Il ponte romano sorgeva presso la Mainuzza. Non vi è completa concordanza di vedute sulla data della sua demolizione voluta o accidentale, e delle sue eventuali ricostruzioni. Mor ([6]) ritiene che sia andato distrutto verso il 950, mentre Della Bona cita esplicitamente una demo-

lizione del ponte nel 1340. Questa ampia incertezza sarebbe grave se non fosse che tutti gli studiosi concordano sul fatto che anche dopo la distruzione sia rimasta in uso questa direttrice o con guadi o con barche (una è citata in nota da Morelli per il 1620).

Semmai possiamo osservare che l'assenza di una comunicazione certa e sicura rende più ampio il ventaglio delle soluzioni alternative dettate *coeteris paribus* da principi di economia di percorso. Perciò si affiancarono altri guadi minori (sette in tutto, a quanto si dice), destinati a scomparire progressivamente negli ultimi cento anni dopo la costruzione dell'attuale ponte 8 agosto. Si pensi tuttavia alla situazione bellica del 1916-17, con i numerosi ponti militari e al ponte della Mainuzza, sopravvissuto anche alcuni anni dopo della guerra.

Altri possibili itinerari internazionali attraversano l'altopiano carsico in vari modi (verso Comeno in epoca romana e altomedievale; attraverso Sesana dopo lo sviluppo del porto di Trieste), ma se questi incidono sulla floridezza complessiva di Gorizia, non influiscono direttamente sulla sua funzionalità urbana.

La soluzione attuale è una soluzione di compromesso: la superstrada Villesse-Gorizia segue il tracciato romano fino a Savogna e poi devia leggermente verso il tracciato settentrionale, pur mantenendosi a qualche distanza dal centro cittadino.

Il ponte di Piuma, unico ponte carrozzabile dal 1500 alla fine del 1800, ha esaltato per diversi secoli il tracciato più settentrionale, contribuendo senz'altro all'ampliamento della città verso nord. Semmai colpisce che tale ampliamento non sia stato ancor più massiccio, e in realtà sia rimasto anch'esso ad un livello di connessione urbana molto bassa.

L'altra direttrice (Alto adriatico-Carinzia per la valle d'Isonzo e per il Predil), non ha mai avuto la stessa importanza, data la forte concorrenza esercitata dalla Pontebbana, più agevole ed eventualmente anche dalla strada Caporetto-Cividale-Udine; questa concorrenza fu inoltre rafforzata dalla politica commerciale della Repubblica di Venezia. La strada



*Via Lunga:
esempio di accesso
alle abitazioni interne.*

finiva così con l'interessare solo la Contea di Gorizia, che di fatto non riuscì ad impedirne lunghi periodi di interruzione. Tuttavia a livello di morfogenesi urbana questa direttrice nord-sud appare ancor più importante dell'altra, in quanto ha favorito la generazione di una città lineare.

Tale tendenza allo sviluppo lineare è stata esaltata dalla costruzione della linea ferroviaria meridionale, con l'ubicazione della stazione ferroviaria ad una distanza non trascurabile dal centro storico e sostanzialmente allineata (solo un poco più occidentale) rispetto alla linea della strada dell'Isonzo.

Un'ulteriore rafforzamento allo sviluppo lineare verso sud, che potremmo definire di tipo sinergico, è venuto prima dal traghetto e poi dall'apertura del ponte nella posizione dell'attuale ponte 8 agosto. Tuttavia l'eccessivo allungamento dell'area urbana, in assenza di un corrispondente aumento trasversale è risultato instabile.

Infatti l'eliminazione dell'incrocio delle due direttrici, sostituito dall'angolo dei due rami meridionali (Udi-

ne e Trieste) a sud e dei due rami settentrionali (Val d'Isonzo e Valle del Vipacco) a nord, durato per più di cento anni, ha portato al fenomeno di doppia polarizzazione del centro storico (Piazza Vittoria per il nord, Via Garibaldi/Corso Verdi per il Sud); questo fenomeno, insolito in città di piccola dimensione nate da un unico centro urbano, è stato rafforzato dalla scarsa interconnessione esistente nel centro medievale, in particolare tra l'attuale via Morelli e la direttrive Via Mazzini - Via Monache - Via Rastello.

Le linee di evoluzione più recenti vedono, come si è detto, il ritorno degli assi principali a sud. Il piano regolatore Piccinato esaltava questa prospettiva in uno scenario di grande sviluppo urbano. Il ridimensionamento in termini più realistici tuttavia non altera la tendenza alla marginalizzazione della zona nord di Gorizia, mentre favorisce il ritorno a quella che sarebbe dovuta essere la sua linea naturale di sviluppo fino dal medioevo, vale a dire a sud e a ovest del colle del castello.

La costruzione di Nova Gorica in posizione intermedia tra Salcano e Gorizia appare una soluzione di tipo locale che duplica il punto di congiunzione degli assi Nord e Est già esistente nella zona nord di Gorizia. È evidente che, su una scala territoriale di largo respiro, una città di confine in territorio iugoslavo sarebbe dovuta sorgere semmai tra San Pietro e Vertoiba, ove avrebbe potuto aspirare ad uno sviluppo non solamente locale.

Per chiarezza ricordo i dati principali sulla situazione stradale come appaiono nelle note di Della Bona:

Strada di Lubiana: 1576 con il tracciato passante a nord della Castagnavizza; 1728 tracciato attuale per la Val di Rose (e quindi al confine del territorio di pertinenza di San Rocco). Va ricordato che l'attraversamento dei monti nel 1576 avveniva per la selva del Piro, mentre nel 1728 è entrato in funzione il percorso per il Prevalo e Postumia.

La strada verso l'Italia, sia pur priva di un ponte sul Torre, era già in uso nel 1500. Il ponte sull'Isonzo era quello del Torrione, mentre sono attestati due passi di barca (1620), l'uno alla Mainuzza, l'altro a Podgora. Già nel 1620 viene fatto lo studio di fattibilità di un ponte nella posizione del ponte 8 agosto.

Strada del Predil: 1576 successivi danneggiamenti e ripristini.

Ponte di Merna: 1579 strada nuova del Vallone; il tracciato da Gorizia a Merna viene dato per preesistente. Della Bona critica il percorso ritenendo che attraverso la «Campagna Grande» sarebbe stato possibile un tracciato diretto fino a Sant'Andrea.

Della Bona riporta in estratto dalla Capitania del 26 marzo 1772 le seguenti strade (ho approssimato in km le distanze dei tronchi di pertinenza di Gorizia).

Aidussina - Gorizia km 26

Piazzutta - confine Gradisca km 9,4

Confine di Gradisca - Palma km 3

Gradisca - Aquileia km 15

Gorizia - Trieste (conf. Cragno - inizio del Vallone) km 7

Gorizia - Salcano km 1,4

Sagrado - Lago di Doberdò (confine del Cragno) km 8,6

strada commerciale di Cormons (Lucinico - Brazzano) km 11

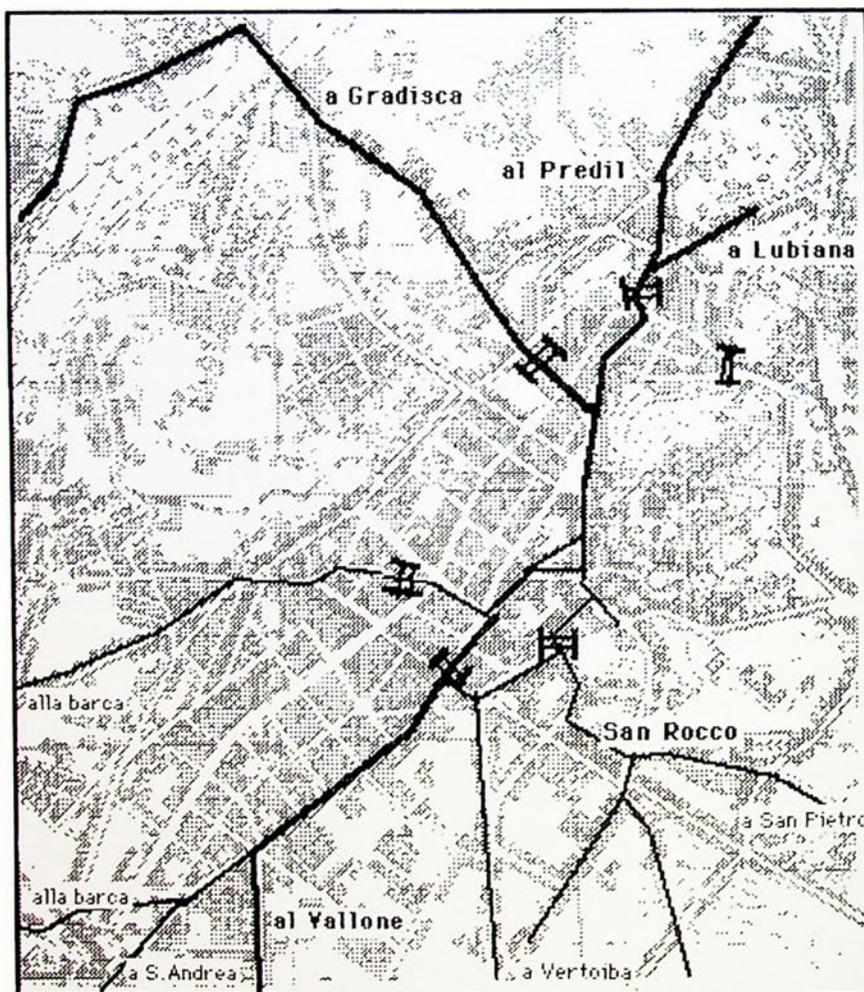
Possiamo concludere le osservazioni sul ruolo funzionale di Gorizia con una osservazione che come goriziani ci può apparire poco gradevole.

In effetti Gorizia non ha mai raggiunto un grado di sviluppo autonomo né commerciale né industriale che le consentisse di condizionare la rete di comunicazioni a largo raggio. È stata piuttosto la città ad essere condizionata e «stirata» più volte in

direzioni diverse a seconda della diversa importanza delle due direttrici e delle rispettive localizzazioni e frammentazioni. La sua evoluzione, ancor oggi, appare casuale e provocata da fattori esterni che sfuggono al suo controllo.

IPOTESI SULLA FUNZIONALITÀ GLOBALE E LOCALE DI SAN ROCCO PRIMA DEL 1700

La variazione dell'ubicazione e dell'importanza delle direttrici principali ha condizionato le funzioni e la situazione urbana che ci interessa esaminare. San Rocco ha finito a volte con l'essere integrata verso Gorizia, mentre per lo più ha teso ad essere autonoma, nonostante la breve distanza dal capoluogo. Si pensi del



La situazione alla fine del '500 mette in evidenza che la viabilità principale passa oramai lontana da San Rocco, mentre rimane viva la viabilità secondaria. Si osservi anche la distribuzione dei sei portoni di Gorizia, nettamente raggruppati tre a nord e tre a sud.



resto che anche oggi per andare da San Rocco alla piazza del Municipio o al Teatro, cioè al centro della città, la strada da percorrere effettivamente è quasi doppia rispetto alla distanza in linea d'aria.

Finchè rimase il Pons Sontii alla Mainuzza, il ruolo di Gorizia, ammesso che esistesse, non poteva essere che marginale, essendo fuori della grande direttrice militare. Infatti la prima testimonianza, del 1001, è successiva alla distruzione o comunque al decadimento del ponte. Poichè la costruzione del ponte di Piuma si colloca alla fine del periodo dei conti di Gorizia, si deve ritenere che in tutto questo arco di secoli le comunicazioni con il Patriarcato di Aquileia di cui i Conti erano feudatari, sia pur infidi, e con l'Italia si siano svolte attraverso guadi e passi di barca sull'Isonzo.

Strategicamente importante fu sempre Lucinico, quindi dovette esistere sempre un collegamento diretto; inoltre la politica dei Conti, orientata verso l'espansione nel Veneto, fa pensare che l'Isonzo non sia mai stato una barriera tra Gorizia e la pianura friulana, quale semmai

poté apparire in questo secolo fino agli anni '70.

Per il nostro scopo la posizione esatta dei guadi non appare rilevante; ci basta sapere che è sempre stato in uso il passaggio tra Savogna e la Mainuzza, continuazione del Pons Sontii, e che sono esistiti guadi minori nella zona di Sant'Andrea.

Si dice che in origine le porte principali della città siano state solamente due: a nord il Rastello e a sud-est la porta oggi incorporata nel Palazzo Lantieri (che per brevità chiamiamo porta Lantieri). Poichè la direzione di questa porta era verso San Rocco (ancor più diretta che non la recente via Lantieri), è da pensare che a quell'epoca la strada verso la valle del Vipacco passasse per San Pietro, forse Vertoiba e poi si ricongiungesse alla strada romana.

Una conferma indiretta (ma forse le cause sono diverse) è data dalla distribuzione dei beni degli Orzoni come risulta attestata nel tardo medioevo (vedi il documento citato da Chiesa). Essi toccano Savogna, poi entrano ai piedi delle colline toccando Vertoiba e San Pietro per chiudere alle spalle di Gorizia, dunque una

ideale linea strategica che congiunge l'Isonzo a Gorizia su un tracciato sud-orientale.

La direzione è funzionale per raggiungere anche tutte le località poste a valle di Sant'Andrea. Si pensi a via Garzarolli che esce proprio dal centro di San Rocco e punta verso Sant'Andrea seguendo esattamente i confini dei campi; appare plausibile, anche se non vi sono documenti specifici, che dall'area di San Rocco vi siano sempre state alcune stradette campestri o almeno alcuni viottoli che seguendo l'allineamento dei campi conducessero in questa zona e di qui ai guadi sull'Isonzo, eventualmente anche al guado della Mainuzza.

Ciò fa supporre che vi sia stato fin dal Medioevo un contatto diretto tra l'area di San Rocco e l'area friulana di Mossa e di San Lorenzo e oltre. Un avvallo indiretto è dato anche dal fatto che verso il 1200 ([1]) Savogna e Gabria dipendono dalla pieve di Mossa a differenza di Drasa (Sdrausina) e Sagrado che ad esempio dipendono da Farra (Gradisca non esisteva ancora).

Più problematica è la definizione dell'importante collegamento con



Borgo S. Rocco: il verde che sopravvive.

Lucinico, che per ragioni militari deve essere sempre esistito. Più avanti faccio una ipotesi in proposito.

La grappa che fu scavata in questo primo periodo della vita cittadina circondava la parte bassa di Gorizia, che veniva a collocarsi così alle pendici meridionali e occidentali del colle del castello. Questa era una disposizione tipica di molte cittadine coeve, a cominciare da Udine. Tuttavia queste cittadine ad arco di cerchio, hanno sempre la tendenza funzionale ad aprirsi verso la parte centrale, giungendo ad una struttura con tre porte.

Rimangono principali le due porte alle estremità, se esse sono le porte di ingresso e di uscita di una strada importante, mentre la terza porta, quella centrale, ha funzioni di carattere locale. Tuttavia se vi è una pressione a favore della porta centrale, dovuta sia ad accrescimento dell'importanza urbana, sia ad una modifica della viabilità, essa tende ad assumere una importanza maggiore delle altre e ad innescare un processo di centralizzazione della struttura urbana perpendicolare all'originaria struttura ad arco di cerchio.

In diversi casi lungo questo nuovo asse, spesso più breve dei due originari, tendono a localizzarsi le nuove strutture urbane, come il Duomo, il Municipio o i Palazzi signorili. Ciò è dovuto ovviamente al fatto che vi sono terreni edificabili liberi e prossimi al centro originario dell'arco di cerchio.

Questa tendenza a Gorizia deve essere stata forte; infatti l'unica biforcazione di strade si è verificata con via Monache e con l'attuale via Marconi, che confluivano poi nell'(allora) breve tratto iniziale di via Mazzini. Questa direttrice inoltre poteva dare un accesso alternativo verso il guado per Lucinico e per Mossa (all'incirca via Garibaldi, via Nizza, Via Leoni), almeno come tracciato campestre.

Questa tendenza chiaramente indeboliva le possibilità di integrazione



Via Lunga dal Borgo verso l'ospedale.

ne di San Rocco, che era un borgo fuori di una delle due porte estreme, malamente collegato alla nuova direttrice centrale.

Un'altra ipotesi, che però richiede ancora un'ampio lavoro di verifica, potrebbe essere l'apertura di porta Rabatta, e l'attivazione di una direttrice allineata con via Cappuccini che conducesse all'Isonzo all'altezza dell'attuale ponte della ferrovia, zona in cui è storicamente accertata l'esistenza di un guado o di un traghetto. Tale direttrice dovrebbe essersi estinta prima della fine del '500, in quanto incompatibile con l'esistenza del convento dei Cappuccini. Di essa rimangono peraltro vistose tracce catastali.

In ogni caso ciò che tagliò definitivamente San Rocco dall'integrazione urbana fu la chiusura della porta Lantieri e il suo successivo spostamento al termine di Via Rabatta, con il conseguente allungamento della distanza dal centro cittadino. Per di più il tracciato della grappa non diede luogo ad una trasformazione stradale, cosa invece accaduta spesso in casi consimili. La grappa avrebbe infatti dato un ottimo collegamento dal trivio tra via Rabatta, via Baia-

monti e via Cappuccini fino a via Mazzini.

L'apertura di porta Rabatta tuttavia favorì la crescita di San Rocco anche lungo le vie più occidentali (Parcar e Baiamonti), che risultavano di saldatura verso Gorizia, e nel contempo ne evitò un troppo rapido conglobamento nella città. San Rocco riuscì così a mantenere la sua autonomia giurisdizionale e a conservare la sua caratterizzazione friulana in misura maggiore di Gorizia.

Lewetzov Lantieri ([5]) ritiene che la porta originaria fosse ancora in uso nel 1505, e ciò potrebbe essere in accordo con il mantenimento di una certa importanza di San Rocco. Infatti proprio in quegli anni fu costruita e consacrata la chiesa (1498-1500).

Nel corso del '500, come abbiamo detto, le direttrici di accesso alla città furono spostate a nord, e la città, sia pur lentamente, si sviluppò verso nord.

Questo spostamento verso nord aumentò il distacco, ma non modificò la situazione funzionale di San Rocco.

San Rocco continuava ad essere il punto di passaggio tra Gorizia e San

Pietro e Vertoiba, probabilmente seguendo via Lunga e via Toscolano; forse esisteva già via Grabizio in direzione di Vertoiba.

I collegamenti diretti con la destra Isonzo friulana continuavano ad essere immediati lungo la direzione di Sant'Andrea e dei guadi. Essi vennero meno solamente dopo la costruzione del ponte 8 agosto e dei suoi predecessori immediati, ma nel frattempo, come vedremo, si erano sviluppate altre comunicazioni dirette.

Ciò che occorre sottolineare è che San Rocco, visto dal Friuli, non è

mai stato percepito come situato *dopo Gorizia*, ma come situato *prima di Gorizia* o *lateralmente rispetto a Gorizia*. Per arrivare dal Friuli a San Rocco non è mai stato necessario passare il ponte di Piuma e attraversare Gorizia o aggirarla a est del castello (dove peraltro anticamente giungeva la giurisdizione di San Rocco).

Una variazione più sostanziale fu l'apertura della strada per Vertoiba, attuale via del Faiti. Che si tratti di una strada nata su progetto e non, come si usa dire, organica, è prova-

to dal modo in cui taglia circa a 45 gradi la rete di suddivisione catastale preesistente. La riorganizzazione attorno alla strada è stata lievissima, quindi è avvenuta in un periodo in cui i campi erano già in uso ininterrotto e ben suddivisi. Ancora oggi possiamo leggere il fenomeno percorrendo via del Faiti e guardando l'orientazione dei muri divisorii e delle strade private di accesso. In diversi casi possiamo trovare tuttora vecchie case con angoli insoliti, in quanto la facciata segue l'allineamento della strada, mentre i lati seguono i confini originari dei campi.

In assenza di ulteriori elementi ritengo che questa strada si possa collocare in un'epoca vicina alla costruzione del convento dei Cappuccini (fine del '500).

L'apertura di questa strada diminuì la pressione diretta delle comunicazioni con il Carso che precedentemente passavano da San Rocco, lasciando invece intatti i rapporti con la destra Isonzo.

SAN ROCCO DAI PRIMI DOCUMENTI CARTOGRAFICI DEL 1750 IN POI

Improvvisamente con il 1750 entriamo in un periodo di documentazione amplissima ed esauriente. Possediamo una cartografia accurata e dettagliata, sia della giurisdizione di San Rocco, sia di Gorizia che dei dintorni. Conosciamo i confini precisi della giurisdizione ed abbiamo le indicazioni necessarie per valutare il suo tessuto urbano. Poiché i dati catastali sono conservativi ciò permette di verificare anche ipotesi dei secoli precedenti.

La parte verso la città di Gorizia raggiunge l'incrocio dei Cappuccini, ed è limitata verso la città da via Cappuccini, via Baiamonti, via Parcar, l'attuale via Lantieri, allora non esistente. Verso la giurisdizione di San Pietro è limitata da Via Vittorio Veneto (già esistente, salvo piccole rettifiche successive) fino all'area do-



Antica androna sulla via Lunga.

ve sorge ora l'ospedale civile. La giurisdizione si stende poi profondamente verso est fino al torrente Liach comprendendo tutta Stara Gora; originariamente risaliva a nord oltre la Valdirose, mentre allo stato presentato nella pianta la nuova strada per Aidussina costituisce il confine settentrionale.

La parte abitata coincide essenzialmente con l'attuale San Rocco, salvo le case lungo via Vittorio Veneto che sono successive.

La connessione con il centro cittadino è data da via Parcar, via Baia-monti, via Rabatta. Le strade principali che formano San Rocco sono via Parcar, via Lunga, via Veniero, e una viuzza fino al palazzo Sembler, accessibile anche dal lato di piazza Sant'Antonio; in parte corrisponde all'attuale via Svevo. Vi è inoltre una strada ai piedi della collina del seminario che raggiunge la via regia per Aidussina; i resti di questa strada oggi sono ridotti ad androne senza nome. Rispetto alla situazione attuale mancano la via dei Lantieri e il tratto di via Blaserna che puntava direttamente alla Casarossa, mentre la comunicazione verso la Valdirose ap-

pare ancora quella preesistente all'apertura della strada di Aidussina. La via Toscolano all'epoca è ancora in uso e figura diretta a San Pietro.

Le strade che appaiono documentate collazionando le carte delle varie giurisdizioni e che interessano per la collocazione funzionale di San Rocco sono le seguenti:

Direzione Nord-Sud:

La direttrice principale è costituita già da tempo dalle attuali via Nazario Sauro e via Duca d'Aosta (sotto il nome di *Strada d'Italia*, in uscita dal portone d'Italia), con prosecuzione dall'*Anconetta* su via Trieste, su via Manzano e via Aquileia, su via del Carso per Sant'Andrea.

Via Tominz (*strada fra i campi* a partire dalla cappella dei Tre Re).

Via della Bona (*strada tra i campi*: la mappa non va oltre l'incrocio con via del Faiti quindi non chiarisce la prosecuzione verso via Cipriani).

Via Cappuccini, che segnava il confine tra San Rocco e Gorizia.

Via del Faiti (*strada che conduce alla via di Vertoiba*).

Via Garzarolli e via Grabizio.

Perciò il sistema Nord-Sud, con

l'ovvia eccezione del Corso e delle vie di recente urbanizzazione ad esso connesse, appare già esistente. Tutt'al più possiamo notare che la funzione di via Garzarolli è stata trasferita in questo dopoguerra alla via Terza Armata.

In direzione Est-Ovest l'elemento più significativo è **tutto** il tracciato da San Pietro fino al passo di barca sull'Isonzo lungo le attuali vie Vittorio Veneto, 24 maggio, 9 agosto, Leoni, Lugh'Isonzo. Ciò è particolarmente significativo in quanto l'asse viario attraversa una zona urbanizzata solo in corrispondenza di Via Duca d'Aosta. È anche notevole che per un certo periodo questo tracciato viene a cadere interamente fuori della giurisdizione di Gorizia. Fa pertanto pensare ad un tracciato in uso per collegare direttamente la destra Isonzo con San Rocco, San Pietro e le zone boschive retrostanti saltando Gorizia.

La struttura urbana di San Rocco a questo momento è prevalentemente lineare, lunga quasi un chilometro, con ramificazioni non connesse, oggi ridotte ad androne. L'unico incrocio significativo è in corrispondenza



Spazi aperti verso la piazza.

della chiesa, e tale ramo si espande, sia pur di poco, anche al di là dell'incrocio con via Vittorio Veneto.

La connessione con Gorizia è inferiore a quella attuale, in quanto la città nel 1750 è ancora sbilanciata verso nord, tuttavia San Rocco è già collocata in prossimità delle strade di collegamento ufficiale o di fatto con tre delle direzioni principali: Friuli, attraverso il passo di barca, Carniola attraverso la strada regia di Aidussina, che prima passava molto più a nord, Trieste attraverso via V. Veneto o via Garzarolli.

A livello di traffico locale San Rocco si trova su uno dei possibili passaggi *dei carsolini*, e la parte orientale tocca la via principale di connessione tra San Pietro e la Valdirose.

Infine il suo retroterra si stende profondamente sulle colline retrostanti, che pur essendo in prossimità di San Pietro non cadono sotto quella giurisdizione, ed è discretamente collegata con esso.

Da un punto di vista funzionale nei secoli successivi non intervengono grandi mutamenti. Gorizia si espande verso sud, ma privilegia l'asse del Corso, che è il più lontano da San Rocco, che quindi continua a rimanere staccata da Gorizia.

Un elemento importante contribuisce a mantenere l'individualità di San Rocco nei secoli successivi: la via Vittorio Veneto, che passa a breve distanza lungo la stessa direttrice ed è originariamente libera da edifici, fornisce un'area di espansione che non intacca il tessuto originario di San Rocco, né d'altra parte è così centrale da determinare l'abbandono del vecchio centro attorno alla chiesa.

Il momento di maggior integrazione fu nel periodo anteriore alla seconda guerra mondiale quando vi fu un collegamento tramviario fino a San Pietro. Esso corrispondeva utilmente a diminuire la tendenza alla supelilinearizzazione della città di Go-

rizia, riportandola alle due linee di espansione originali, a sud e a ovest del castello. La caduta di questa linea di espansione conseguente alla nuova linea di confine ha rallentato questo processo.

La creazione di via Terza Armata ha consolidato la linea di collegamento da sempre esistita. Lo sbocco della superstrada nella zona tra Sant'Andrea e Vertoiba, ed il nuovo tracciato della strada per Udine (futuro), con sbocco nella zona del cimitero, riportano in gran parte la struttura funzionale di Gorizia a quella che dovette essere nelle sue lontane origini.

Anche l'eventuale costruzione del nuovo ospedale provinciale nella zona di via Toscolano appare molto più centrale di quanto non possa sembrare a chi è abituato a pensare Gorizia con l'ingresso dal solo ponte 8 agosto.

La trasformazione del Seminario minore in sede universitaria è un altro elemento che contribuisce al recupero funzionale dell'area sud-est della città.

La posizione di San Rocco appare di nuovo privilegiata, alla porta d'ingresso di Gorizia dal lato della pianura.

È chiaro che nel momento in cui si verificheranno questi eventi San Rocco tenderà ad essere integrata maggiormente a Gorizia, per il semplice motivo che sarà Gorizia a riprendere una delle sue naturali e antiche direzioni di sviluppo.

Fattori che potranno determinare l'influsso che il resto della città eserciterà su San Rocco sono sicuramente i seguenti:

Prima o poi dovrà fissarsi il centro commerciale di Gorizia. Un'area che presenta da molti anni questa potenzialità è la zona compresa tra via Garibaldi, piazza del Municipio, via XXIV maggio e il Corso. Attualmente è in parte sottoutilizzata, ed è scarsamente interconnessa (solo via Cascino), tuttavia si nota un certo interesse per il recupero.

Una ipotesi del genere avvicinerrebbe San Rocco al centro della città (oggi occorre considerare proprio le distanze pedonali).

In conseguenza (o in attesa?) di queste scelte si dovranno definire i collegamenti della popolosa zona di Sant'Anna con la città. Essi dovranno venire definiti forse anche a livello stradale, in quanto le vie Faiti, Garzarolli e, dall'altra parte, Ristori, appaiono insufficienti ad assicurare un collegamento. Inoltre oggi come oggi è scarsamente collegata con mezzi pubblici.

A seconda delle direttrici prescelte San Rocco può esserne coinvolta o lasciata fuori.

Resta infine da vedere se l'Università e l'eventuale nuovo ospedale saranno cattedrali nel deserto o trascineranno uno sviluppo urbano. Gli esempi che si possono vedere in altre città non permettono di fare una previsione certa; tuttavia vi è l'impressione che di per sé gli edifici pubblici e di istruzione, soprattutto secondaria, non svolgano una funzione centralizzante se non si innescano simultaneamente altri processi, in genere di sviluppo commerciale, più o meno indotti dalla nuova localizzazione ([8]).

Questa è una previsione non facile, in quanto sarà molto legata alle decisioni di singoli imprenditori. Non ci si deve neppure illudere che la pianificazione possa decidere tutto il futuro.

Mi astengo quindi dal fare previsioni, ma siccome il lettore, specie se è un abitante di San Rocco, può avere curiosità di saperlo, gli suggerisco senz'altro di studiare i piani regolatori e i progetti urbanistici, che qualche indicazione comunque contengono.

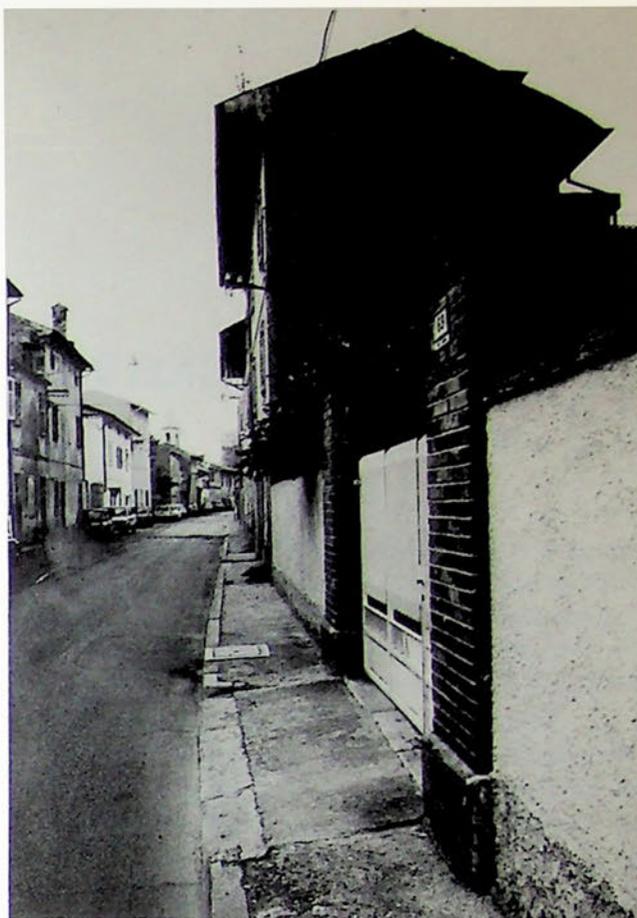
Tuttavia credo che sia ancor più significativo guardare che cosa è avvenuto realmente nelle città vicine. Le situazioni paragonabili con la nostra si possono trovare a Udine, dove vi sono vari borghi fuori e dentro

la cinta urbana, che sono stati coinvolti nel dopoguerra in vari processi di integrazione o di emarginazione urbana, e che sono stati coinvolti nella costruzione di grandi infrastrutture urbane. Credo che gli esempi più interessanti siano quelli di coesistenza del vecchio borgo con la nuova struttura. In alcuni casi la sopravvivenza è forte e caratterizzata, come via Grazzano o via Anton Lazzaro Moro, in altri casi è più sommersa, come a Chiavris.

Non posso entrare in troppi dettagli, anche perchè è materia che non conosco a fondo, non essendo per di più originario di Udine, ma esistono numerosi studi in proposito e penso che l'abitante di San Rocco, amante del suo borgo, dovrebbe prenderli in esame per essere guidato nelle sue scelte future.

La forte caratterizzazione di San Rocco rispetto al resto della città finirà con l'essere minacciata. Se la scelta fosse di mantenerla, allora occorrerà usare al massimo gli assi stradali che proteggono San Rocco, vale a dire via Vittorio Veneto e Via scuola Agraria/via Blaserna, evitando che la direttrice via Lantieri/via Garzarolli divenga un collegamento tra Sant'Anna e il centro cittadino. L'evoluzione del centro urbano suggerita prima (da via Garibaldi a via XXIV Maggio) avrebbe in tal caso il vantaggio di lasciare San Rocco in posizione privilegiata, ma leggermente eccentrica. Ciò presuppone che Sant'Anna venga connessa in qualche modo sensato con via Duca d'Aosta, prima che il suo sviluppo la porti a ridosso di San Rocco.

Tale soluzione è del resto probabile, in quanto la via Vittorio Veneto non sarebbe in grado di assorbire il traffico tra la città e il nuovo ospedale e al tempo stesso garantire il rinforzo di via del Faiti per collegare Sant'Anna con il centro urbano.



Via Lunga
verso la piazza
del Borgo.

RINGRAZIAMENTI

È con particolare piacere che ringrazio il Prof. Walter Chiesa, che mi ha segnalato l'interesse di questa ricerca fornendomi molta documentazione anche cartografica da lui reperita nel corso delle sue ricerche.

Ringrazio il Dott. Cossar che mi ha permesso di usare una copia di una importante mappa inedita facente parte della sua collezione.

BIBLIOGRAFIA

[1] BIASUTTI G. *Il più antico rotolo censuale del Capitolo di Aquileia*, Udine 1956.

[2] BOSIO L. *Ponte Sonti* Atti Ist. Ven. Sc. Lett. Arti CXXII, 1963, pgg. 157-172.

[3] BOSIO L. *Il ponte romano alla Mainizza* sta in *Gardis'cia*, atti del 54° congresso della società filologica friulana, 1977, pgg. 13-29.

[4] G.D. DELLA BONA *Note e aggiunte alla Istoria di Morelli - v. MORELLI*.

[5] LEVETZOW LANTIERI C. *I Lantieri nel Goriziano*, «Studi goriziani» Vol. XIII, 1952, pgg. 77-102.

[6] MOR C.G. *Prima del «Castrum Gradi-scae»* sta in *Gardis'cia*, atti del 54° congresso della Società filologica friulana, 1977, pgg. 30-34.

[7] MORELLI C. *Istoria della Contea di Gorizia*, Gorizia 1855, ristampa anastatica 1972.

[8] PICCININI L.C. *Poteri pubblici e privati nella morfogenesi urbana* sta in *Strutture di potere e ceti dirigenti in Friuli nel secolo XVII*, Serie di storia moderna e contemporanea 14, 1987, pgg. 87-99.

[9] STUCCHI A. *Il tracciato della strada romana da Aquileia a Lubiana nella Valle del Vipacco* «Ce Fastu» XXIV, 1948, pgg. 19-23.

Per la documentazione cartografica non contemporanea:

[10] BATTISTIG A. *Pianta della Giurisdizione de San Rocco*, etc. 1758.

[11] CAPELLARIS e VICENTINI *Mappa d'uso della città di Gorizia*, 1790, Collezione Cossar 773.

[12] CATASTO GIUSEPPINO MORELLIANO *Registro particelle n. 159*, 1789(?), Archivio di Stato Gorizia.

