

*Le barriere urbanistiche di Gorizia antica*

# Gorizia, città senza apertura

Livio Clemente Piccinini

Gorizia, nella sua parte bassa, è nata povera. Non un muro di cinta, non un piano organico per strutturarla. Dapprima un pò di casupole alle falde del colle, al riparo dalla bora, sul lato più soleggiato, poi qualche via in piano, una piazza per il mercato, un convento un pò più in là.

Il nucleo medievale originario lo vediamo tutte le volte che dal castello ci affacciamo in direzione del Duomo, e lo vediamo gremito di case antiche, disposte in pittoresco disordine; sui tetti vediamo purtroppo anche i segni del degrado.

La struttura originaria era semplice: una via principale, il Rastello, che continuava nella piazza Cavour; la piazza Sant'Antonio restava esterna al nucleo primitivo. Da questo arco posto ai piedi del colle si staccavano alcuni rami: via Marconi e via Monache, che delimitavano l'unico isolato chiuso della parte piana, e l'inizio di via Mazzini in prosecuzione di ambedue costituiva il ramo principale. L'altro ramo era costituito da via Rabatta.

Il resto della struttura viaria, se merita questo nome, era costituito da androne e da cortili, che in qualche caso si interconnettevano, come nella Cocevia. Dal lato meridionale di piazza Cavour, in prossimità dell'attuale Questura, si apriva forse una strada che usciva dall'agglomerato di case a ridosso della piazza.

La città alta forse era meno staccata di ora dalla città bassa, comunque si manteneva nettamente distinta. È estremamente probabile che avesse un accesso verso la pianura del tutto diverso dalla situazione attuale, mediante una discesa, non rettilinea, verso il palazzo Sembler e di lì attraverso la zona dell'attuale via Svevo e di via Garzarolli, passando per San Rocco, in direzione di Sant'Andrea. Questa via è attestata con certezza ancora nelle mappe del Settecento, mentre nelle carte catastali dall'800 in poi ne rimane la traccia come confine «non logico» di proprietà adiacenti.

L'accesso dall'Isonzo alla città bassa poteva avvenire dal ponte di Piuma, se esso esisteva già, come ap-

pare dagli studi più recenti, oppure poteva avvenire direttamente dai guadi più a valle. A questo proposito è interessante osservare che le deviazioni sistematiche dell'assetto catastale nella zona adiacente a corso Italia, oltre che le vie esistenti o attestate storicamente, prima tra tutte la via Tominz, suggeriscono l'esistenza di un tracciato di veneranda antichità che dall'Isonzo, all'altezza del ponte della ferrovia, giungeva quasi rettilineo fino all'attuale incrocio fra via Rabatta e via Cappuccini.

Come di tutte le deduzioni puramente indiziarie questa rimane una ipotesi: avrebbe il pregio di spiegare nel modo più semplice alcune deviazioni non logiche del tracciato fondiario e qualche piccola stranezza. Una di queste, che mi è caro ricordare perchè la notavo fin da bambino, era la svasatura dell'angolo di accesso in via Arcadi dal lato nord, e la corrispondente irregolarità nella casa posta sullo stesso angolo sul lato sud, ove originariamente mancava una parte, in quanto il terreno su cui sorgeva non era ad angoli ret-





ti. Questo comunque è un tema su cui prima o poi intendo ritornare con una analisi più sistematica dell'assetto catastale.

Nella figura 1 sono riportate in evidenza queste due ipotesi sugli accessi medievali all'Isonzo. Gli storici, a differenza di chi come noi studia modelli urbani, amano i documenti e non le pure deduzioni modellistiche; perciò faranno cosa giusta a considerare queste come pure ipotesi di lavoro.

Tornando ai fatti certi troviamo verso il 1300 lo scavo della Grappa, fossato di perimetrazione della città bassa. Le vie del nucleo originario vi sono comprese con una certa larghezza. Si vengono a determinare tre aree non edificate: la prima è la più vasta e occupa la zona compresa tra l'uscita di via Rastello e la metà di via Mazzini (rami più o meno edificati) e arriva come limite esterno a via Morelli. Il tracciato è ben visibile al passante in via de Gasperi: andando verso via Roma sulla sinistra si scorge un muro di cinta ricurvo che giunge fino a via De Gasperi. Di

fronte, osservando il cortile del condominio, si può notare una deviazione degli angoli retti di una certa rilevanza, e il tracciato di confine viene ad essere il prolungamento del muro esistente sul lato sinistro.

La seconda area è quella compresa tra la via Mazzini e la via Rabatta. Il limite esterno non è in questo tratto molto riconoscibile, anche se in un ampio cortile all'inizio di via Capuccini è possibile riconoscerne i confini. In questo punto fra l'altro è stato ritrovato, non molti anni fa, un ponte medievale che non corrisponde a nessuna delle strade esistenti o attestate nella cartografia. Questo ponte, allo stato attuale degli studi, resta uno dei misteri della Gorizia medievale.

La terza area viene a trovarsi tra via Rabatta e il Palazzo Lantieri. Essa è rimasta del tutto inedita fino ai giorni nostri, e il tracciato della grappa coincide tutt'ora con i confini delle particelle fondiarie.

Le uscite originarie della città erano, stando ai documenti, solamente due. Sulla prima non sussistono dub-

bi, in quanto si trattava del Rastello. È opinione diffusa che la seconda fosse la porta del Palazzo Lantieri, ancora visibile oggi all'interno del palazzo.

Sicuramente agli inizi del '500 dovevano però già esistere altri due sbocchi stradali, uno sull'attuale via Mazzini (detta in tale periodo «sopra la grappa») e l'altro in via Rabatta. La certezza deriva dal fatto che all'inizio del '500 fu aperta la strada del Vallone che insisteva sull'ingresso da via Mazzini, mentre la porta di Palazzo Lantieri venne ristretta ad un uso privato prima o tutt'al più in tale epoca. La presenza della Braida Lantieri e la chiusura di quest'ultima porta ridussero dunque a tre le linee di sviluppo della città al di fuori della grappa. Appare evidente che lo sviluppo esterno non fu neanche questa volta frutto di un piano urbano, ma si svolse indipendentemente per ciascuna uscita.

## La città esce dalla cinta della grappa

Nel '500 e nel '600 la direttrice più feconda fu quella che usciva dal Rastello. Al di là della Piazza Grande giungevano le strade dalla montagna e dall'oriente, in quanto la strada postale per Lubiana fino al '700 non passava per la Casa Rossa, ma giungeva dal lato ove ora sorge Nova Gorica. Inoltre non si può trascurare l'importanza del ponte di Piuma per il passaggio dei veicoli, anche se non di può sopravvalutarne l'importanza per il movimento di persone e di animali, che avvenivano attraverso traghetti e guadi più a valle.

Direttrice importante di sviluppo fu anche l'uscita di via Mazzini, da cui si diramavano via Teatro e via N. Sauro (allora contrada d'Italia). Qui giungevano le strade che portavano ai guadi sull'Isonzo (via Leoni - via Nizza e via Duca d'Aosta) e la strada per il porto di San Giovanni di Duino (Vallone).

Meno gloriosa fu l'evoluzione dell'uscita di via Rabatta, che essenzialmente diede luogo soltanto al congiungimento con San Rocco e serviva solo l'area carsolina.

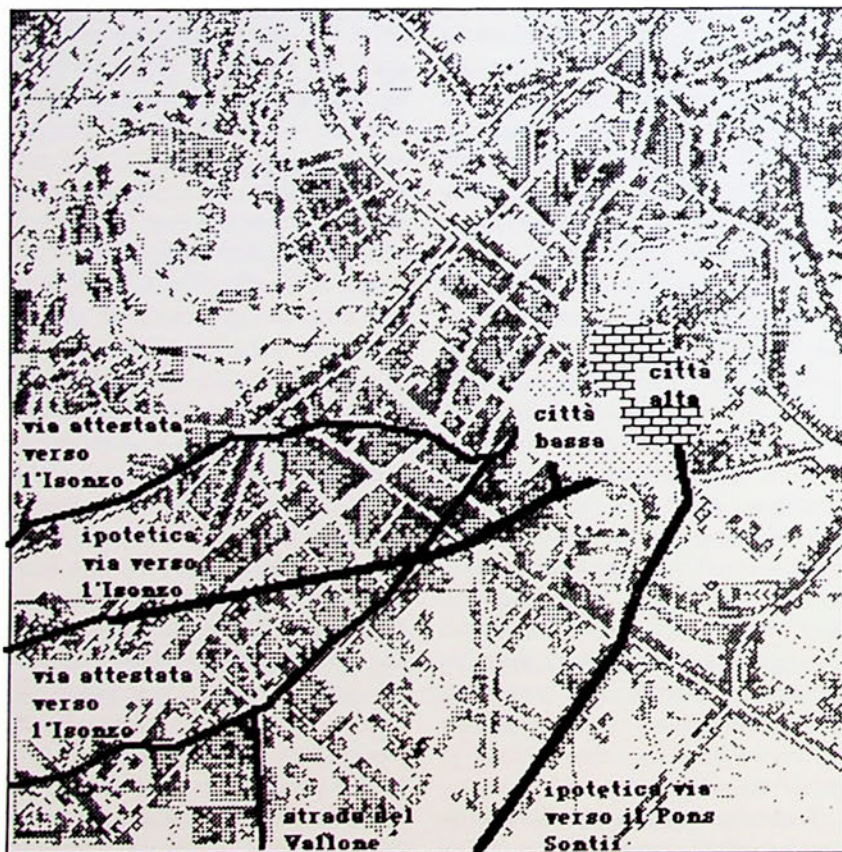


Fig. 1: Ipotesi sulle vie d'accesso dal lato meridionale.



L'evoluzione al di fuori di questi tre varchi può essere riassunta dalle direttrici indicate nella figura 2.

Al di là di Piazza Grande ci sono le due direttrici principali legate agli assi stradali di via Seminario e di via Carducci, abbastanza lunghe e ben costruite, sintomo di una espansione sorretta da vie di penetrazione esterne e non da semplice espansione a macchia d'olio. Le diramazioni invece non rispondono ad un disegno strutturato, in quanto la Braida Vaccana, centrata sull'odierna via Formica, pur apparendo interconnessa, mostra notevoli segni di irregolarità. L'asse parallelo formato da via San Giovanni e da via Ascoli (ove fu localizzato il ghetto), appare di formazione organica, in quanto il suo sbocco dalla parte del largo Pacassi non è raccordata (neppur oggi) in modo strutturato con l'asse principale di via Carducci.

Le diramazioni all'esterno di via Mazzini sono date inizialmente da via Teatro, dalla piazza del Municipio (molto meno ampia di oggi) e dalla sua prosecuzione in via N. Sauro. È da notare che nel '500, al momento dell'apertura di via del Fauti, essa sboccava alla fine della piazza del Municipio, ove ora c'è l'imbocco di via Barzellini. Ciò non è direttamente attestato dalla cartografia storica, ma un esame dei confini catastali precedenti alla costruzione delle carceri ne dà conferma. Il passante può guardare l'andamento del muro di fianco della farmacia D'Udine che confina con la Scuola di via Cappuccini, e può notare che esso prosegue l'allineamento di via del Fauti. Noterà anche che l'edificio delle carceri, recente, interrompe bruscamente tale andamento più o meno rettilineo.

L'area compresa nell'angolo tra piazza Municipio e via Teatro fu destinato ad attività di tipo agricolo (la corte Rassauer e la relativa Braida) e non ricevette per lungo tempo una strutturazione. Del resto ancor oggi si nota che su via Cascino insistono zone artigianali (in senso lato) con cortili e interconnessioni interne a fondo cieco di tipo arcaico. Area dunque povera e periferica. Fu no-

*La parte terminale di via Municipio con sullo sfondo via delle Monache; a sinistra si intravede il palazzo della Prepositura. Tra questo ed il palazzo Bassa-Kallister si apriva il passaggio Edling.*  
(collez. Simonelli).



bitata appena nel '700 con la costruzione del Palazzo attuale sede del Municipio e nell'800 con il trasferimento della dogana nella zona dell'attuale Tribunale. Vale la pena di ricordare che peraltro anche piazza De Amicis fu nobilitata solo nel '700 dalla costruzione del Palazzo Attems nel luogo ove prima sorgevano povere casupole.

Complessivamente lo sbocco di via Mazzini si presenta con una situazione intermedia tra l'evoluzione lungo un bidente di direttrici stradali e l'evoluzione a macchia d'olio.

Lo sviluppo successivo fu abbastanza ricco in quanto presentò la diramazione di via Diaz e la interessante diramazione di via Morelli.

Parliamo infine del terzo sbocco, via Rabatta. Il suo sviluppo presenta un piccolissimo nucleo a macchia d'olio ove ora vi è il largo trivio con via Cappuccini e con via Baiamonti seguito da uno sviluppo lineare stradale in direzione di San Rocco. San

Rocco, tuttavia, rimane a considerevole distanza dalla città in quanto tale tracciato è molto più lungo del collegamento diretto attraverso il Palazzo Lantieri, peraltro oramai estinto. Questa evoluzione favorì la deformazione di San Rocco verso il tipico andamento quasi lineare che ha conservato fino ai giorni nostri.

Gorizia tесе dunque ad uno sviluppo innaturale e sbilanciato verso nord, criticato o almeno rimpianto già da Morelli.

Il baricentro, misurato sulle case censite alla fine del '700, veniva a spostarsi all'uscita di via Rastello in Piazza Vittoria. Va peraltro notato che il centro dei momenti primi (che minimizza la distanza totale e non il quadrato della distanza) rimane comunque all'incrocio di via Monache con via Rastello. Ciò spiega in parte il fatto che mentre psicologicamente il singolo cittadino percepisce in tale epoca piazza Vittoria come centro cittadino, molti servizi di tipo pubblico, quali il Comune e la Posta non



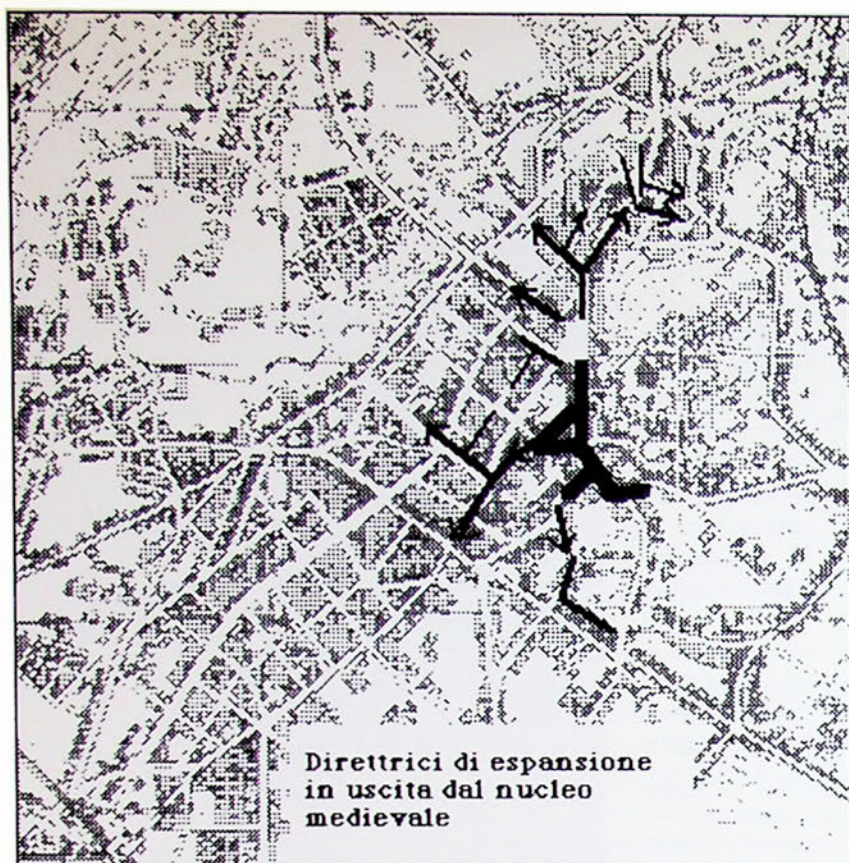


Fig. 2: Il primo sviluppo stradale della città, visto alla luce dell'attuale topografia.

mostrassero altrettanta tendenza allo spostamento verso via Carducci.

Certo è singolare che il governo imperiale fosse rimasto sordo per tanti secoli alla richiesta (attestata nell'opera di Morelli) di aprire un nuovo ponte allo sbocco dell'Isonzo nella pianura (dove sorge ora il ponte 8 agosto). Sarebbe semmai di più probabile che si trattasse di ordinario malgoverno della cosa pubblica.

È evidente che il risultato ha danneggiato Gorizia, in quanto invece di favorire la naturale posizione di incrocio tra il Friuli, la Valle dell'Isonzo, la Valle del Vipacco e il retroterra carsico ha teso a restringerle il ruolo a centro di mercato locale delle valli dell'Isonzo e del Vipacco.

Questa limitazione del ruolo di Gorizia è del resto risultata evidente in tutta la sua drammaticità in que-

sto dopoguerra quando Gorizia si è trovata praticamente priva di un'area di influenza urbana; l'effetto, come è noto dagli studi recentemente effettuati dall'IRES del Friuli Venezia Giulia, tende ad aggravarsi ulteriormente, tanto è vero che nell'ultimo studio Gorizia non è più

considerata sistema urbano, in quanto la sua zona di influenza oramai raggiunge a malapena Gradisca e Cormons.

Nova Gorica ha assorbito parte delle limitate funzioni di Gorizia aggravandone i difetti, in quanto viene a localizzarsi in una posizione ancor più sfavorevole per le comunicazioni Est-Ovest. Perciò appare del tutto assurda l'idea di integrazione tra le due città, in quanto non si farebbe altro che rinnovare gli antichi errori di deviazione verso nord rispetto alla posizione del ponte romano (Mainizza-Savogna).

Il colpo definitivo alla funzione di Gorizia giungerà sicuramente dalla mancata costruzione dell'autostrada Gorizia-Prevalto, che viene ipotizzata in questi giorni, favorita anche dall'apporto di alcune forze politiche che mascherano sotto il colore verde il loro vieto conservatorismo.

## L'ombra lunga delle barriere

A questo punto, siamo circa tra il 1500 e il 1600, la città è uscita dal suo primitivo confine. Non ha riempito tutto lo spazio all'interno della grappa, ma ha largamente sfondato i suoi limiti in tre direzioni. Che cosa succede dunque tra un nucleo di espansione e l'altro?

Diciamo subito che tra l'espansione di via Mazzini e quella di via Ra-



La casa della Prepositura. A sinistra si scorge l'imbocco del passaggio Edling. (Collezione Mischoy).







più forte tra la zona di San Rocco e il centro cittadino. San Rocco continuerà tuttavia a mantenere la sua individualità, in quanto rimarrà sempre la soluzione di continuità formata dalla stretta fra il campo sportivo Baiamonti e il Polivalente.

Parliamo finalmente del grande spazio tra l'espansione di Piazza Grande e l'espansione di via Teatro.

I vecchi goriziani lo possono ricordare, ma per i giovani vale la pena di dirlo chiaramente: non solo nei secoli passati, ma addirittura fino alla prima guerra mondiale l'area entro la grappa non fu completamente urbanizzata. Il giardino del Palazzo dei Torriani, oggi giardino della Prefettura, il convento delle Orsoline con il suo vasto giardino (come a dire l'area di via Roma) ed infine il Palazzo Edling con le sue articolazioni e i suoi cortili vennero a costituire per secoli un potente rafforzamento dell'esile barriera dalla grappa.

Da quella parte non si passava.

Tuttavia nacque un collegamento esterno tra le due estremità, oggi via Morelli. Lunga, stretta, povera, con

insediamento di servizi, primo fra tutti i macelli, ma anche fabbriche di candele e di altri beni.

Un'area umile che doveva però essere interconnessa in qualche modo con il centro urbano e mercantile della piazza del Duomo. I conti Edling, sottoposti a questa pressione, non riuscirono ad impedire il pubblico passaggio attraverso il loro palazzo.

Oggi il tratto di via Crispi tra via Morelli e via Mazzini ha ampliato e razionalizzato l'antico passaggio Edling, di cui restano le tracce dietro l'attuale distributore di benzina IP. Del resto anche il primo tratto di via Crispi continua un passaggio precario (detto Francesco Giuseppe, ho sentito riferire), che collegava via Morelli al corso Verdi. Tuttavia la difesa degli Edling lasciò le sue conseguenze, anche se non riuscì ad impedire il passaggio. Infatti via Morelli si convertì in zona residenziale appena nel '700. Questa zona-residenziale nacque a sua volta con pochi sbocchi verso ovest (cioè verso l'attuale corso Verdi). Finì dunque con il divenire una nuova

barriera urbanistica verso ovest.

Nel momento in cui le fortune urbanistiche favorirono la promozione di via del Giardino a Corso Verdi, via Morelli finì con il non essere collegata né alla antica via Mazzini né al nuovo corso Verdi, perdendo l'occasione di inserirsi come cerniera tra la vecchia espansione a Nord (Piazza Grande e Via Carducci) e la recente espansione a Sud-Ovest (i due Corsi). In particolare osserviamo che fu ancora più clamoroso l'incidente di via Roma, che sopraffollata di edifici più o meno pubblici, mancò totalmente anch'essa a questa funzione di cerniera. Per verificarlo contate quanti negozi si affacciano su via Roma.

Fu così che una piccola città come Gorizia si trovò ad avere due centri (e li ha tuttora), uno per ciascuna delle sue due espansioni principali.

Potete anche divertirvi ad osservare che corso Verdi non è divenuto un asse centrale, ma ha conservato sul lato ovest (a sinistra andando verso il mercato) la caratteristica di una quinta scenografia che maschera aree di tipo artigianale o comunque non centrale. Per citare qualche esempio: la chiesa Protestante, la Palestra dell'UGG, espansa in questo dopoguerra nella palestra nuova, la Caserma di piazza Battisti, i Bagni Pubblici.

Del resto anche nella zona immediatamente seguente vi fu un addensamento di edifici non centralizzanti, quali il Convento di Santa Chiara, il collegio dei Gesuiti, il Seminario, poi divenuto sede delle scuole e oggi della biblioteca, il Seminario Maggiore.

La lunga ombra di quella grappa costruita sette secoli fa, e di quel passaggio Edling di cui vi fu una memorabile controversia 250 anni fa, continua a proiettarsi sulla struttura del centro di Gorizia.

## Il passaggio Edling

Poiché il nodo di tutto pare si possa collocare nel passaggio Edling, colgo l'occasione per divulgare un documento che devo alla cortesia dell'amico Prof. Walter Chiesa. Il documento è custodito nell'Archivio di Stato di Trieste, come Atti Ammi-



Fig. 5: Barriere urbanistiche nella città antica.



nistrativi di Gorizia (1754-1783) nella Busta n° 63, fasc. 787.

Il documento illustra un momento cruciale della controversia tra il conte Edling e la città, relativamente alla servitù di passaggio attraverso il suo Palazzo. Il parere del giudice contiene alcuni punti importanti, in quanto sottolinea l'antichità d'uso del passaggio, pur non dandone alcuna datazione certa, e precisa che la collocazione dei macelli (nel luogo dove ora sorge la Croce Verde) era funzionale solamente a patto che vi fosse un accesso diretto verso la Piazza del Duomo. In particolare si vede come dal punto di vista economico il centro della città non fosse del tutto percepito come spostato in Piazza Grande, ma conservasse ancora tutta la sua importanza l'antico centro.

Lo stile è quello ampolloso del Settecento, in un linguaggio giuridico che odia le frasi brevi e chiare, ma presenta curiosamente alcune improvvise cadute in locuzioni colloquiali.

Il titolo di «Inclito Cesareo Capitaniale Consiglio» ci fa pensare forse più alla burocrazia descritta da Kafka che non alla mitizzata buona amministrazione di Maria Teresa, comunque l'epoca in cui è stato redatto è proprio quello dell'Imperatrice Maria Teresa d'Austria.

Le due piantine (fig. 3 e 4) riportano la situazione del Palazzo Edling rispettivamente in una mappa settecentesca e nella carta del Czoernig (fine ottocento); mentre è riconoscibile il ponte di cui si parla nel documento, non appare evidente l'ubicazione della chiesetta citata.

6 dicembre 1758 N. 46

Dal Ces° Reg° Cap.le Cons. s'intima al Sig. Conte Giacomo d'Edling

Qualmente gli venghi ordinato di dover illico aprire la Porta della di lui Casa Dominicale; acciò il Pubblico possa continuare il notorio antico passaggio; salvo però al med.mo di poter addurre separatamente le ragioni che avanza in contrario, così Die 6 Xbre 1758

Carlo Morelli

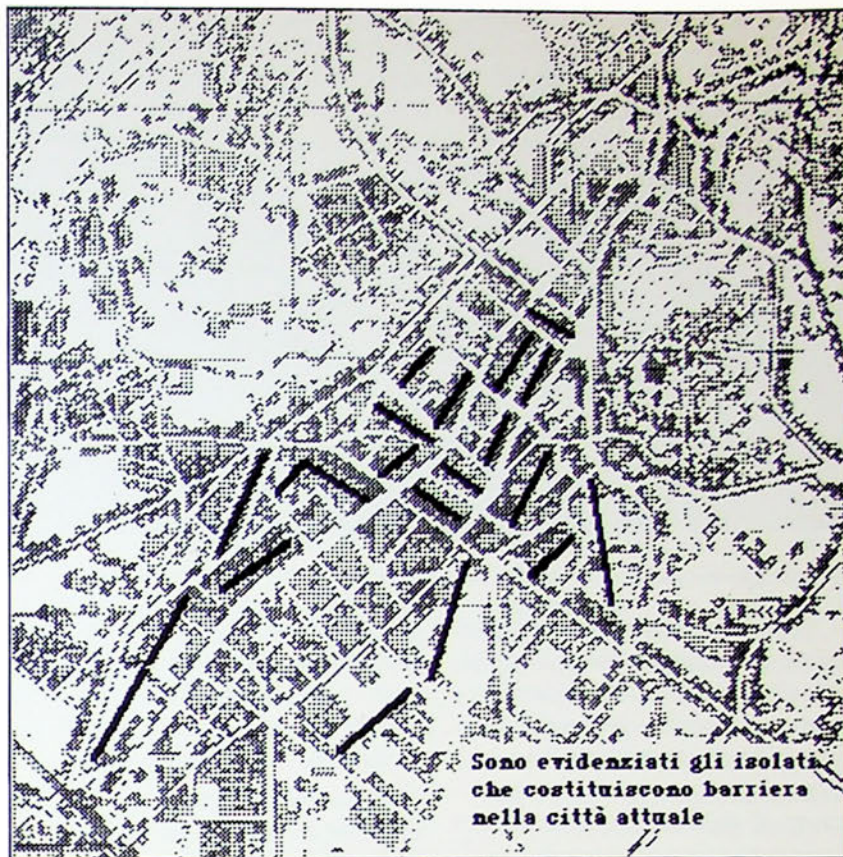


Fig. 6: Barriere urbanistiche nella città moderna.

*Inclito Cesareo Regio Capitaniale Consiglio*

*Restit. 4 Aprilis 1759*

*Expl. 5 July 1759*

*Essendo stato incaricato questo sp. Magistrato di avanzare la sua Informazione ex Off° cum reproductione Communicatorem sopra il memoriale stato presentato dall'Ill.mo Sig.r Co. Giacomo d'Edling, rassegniamo a questo Ces° Reg° Capitaniale Consiglio.*

*Che sempre, ed a nostra memoria vi sia stato libero quel transito, e passaggio, che ora si pretende impedire dall'Ill.mo Sig.r Co. suddetto per il portone dalla parte de' nuovi Macelli, che per libero si abbia sempre goduto, e posseduto da tutti gli Abitatori della Città, come transito pubblico, e quà tale non ha mai incontrata alcuna opposizione, dimodochè sia o non sia il Fondo, per cui si passa nel recinto della Casa Dominicale del suddetto Cavaliere proprio, o comune, resta sempre vero, che un tal Possessorio del Transito sciente, et non contradicente Domi-*

*no Fundi, ha acquistato a pubblico ed universal beneficio una servitù incontrastabile, dimodochè in modo alcuno possa ora venirgli levata, quando anco al dir del Sig.r Co. Ricorrente il Fondo fosse proprio, venendo in ciò assistito l'interesse Pubblico dalle legali determinazioni, che si ommette qui di citarle, perchè già note a chi ha da giudicare.*

*Incontrando poi il memoriale suddetto neghiamo francam.te che il transito de quo quaeritur s'avesse goduto per un puro, e solo atto praecario, locchè oltre a non doversi presumere nisi probetur, deve all'opposto bensì presumersi non esser in tali termini seguito, perchè li Portoni delle Case ogni qualvolta siano liberi sogliono tenersi chiusi almeno in assenza de' Padroni, eppure questi anco in assenza del cavaliere, e della Famiglia stavano sempre aperti, nel qual tempo certamente non servivano per suo comodo, onde deve presumersi, che in tanto siano stati sempre aperti in quanto non avevamus di poterli serare.*





Un'immagine della Hauptplatz (attuale Piazza Vittoria).

Si dice, che avanti alquanti anni si avesse deliberato di serar il Portone, non si prova però d'aversi serato, e però una semplice deliberazione di serarlo non necessitava la Comunità Civica a far i suoi passi di resistenza, quali solam.te s'avrebbero fatti in caso di effettivo seramento; e se mai per qualche fine, o riguardo si avesse anco in tal caso sorpassato senza opposizione per qualche giorno, non perciò avrebbe potuto dedursi, che il transito fosse un atto precario.

Vorrebbe inoltre dedurre, ch'il Fondo della Grappa sia proprio, hoc ipso, che dal Documento B si rileva che il Defonto Sig. Conte suo Padre avesse ricercato dalla Città la sola licenza dell'appoggio del Ponte: ma sebben si rifletta, questo fu un atto, che non potesse produrre alcun titolo rispetto al Fondo della Grappa, mentre siccome la medesima non veniva toccata, ma restava nel suo essere sotto il ponte, così superfluo era il ricercar licenza rispetto alla stessa, tanto più, che la licenza dell'appoggio portava seco in conseguenza la licenza di sottoporre la Grappa al Ponte.

Per altro ciò che sia seguito in ordine al transito prima che si erigesse il ponte, noi non sappiamo, crediamo bensì, che vi sia stato qualche transito meno comodo però, che dopo essere il Ponte, se non è stata una

continuazione del Transito, quale deve suporsi, si fu però l'introduzione d'una servitù legale, pacificam.te goduta ssciente, et non contradicente il Sig.r Conte Ricorrente.

Il caso dell'Ill.ma Casa Terzi non accresce la ragione dell'Ill.mo Sig.r Co. d'Edling, perchè al suo dire quello sarebbe praecario, di quel natura non vi è il suo, e però comprendesi ad evidenza l'insussistenza delli fondamenti del Sig.r Co. Ricorrente, e la forza della ragione, che assiste il Pubblico, e universale per la libertà del Transito.

A quali cose, vi concorre anco un riflesso ben rimarcabile, ed è, che nel 1748, avendo disegnato l'Ill.ma Parte di erigere una Capella nel recinto della sua Casa Dominicale dedicata a S. Margarita di Cortona avesse implorata la di lei benedizione, come pubblica Capella, e non Privata, come anco per tale è stata dichiarata, e per tale benedetta ut sub N. «I», cosicchè supposto per incontrastabile parere dei Canonisti, che una Capella pubblica, che ha da servire a salutare devozione, e proficuo universale del Popolo, non può concedersi, se non sia eretta in un luogo libero, e di pubblico passaggio, così deve necessariam.te conchiudersi che l'istesso Cavagliere avesse a quel tempo riconosciuto per libero, e non praecario quel Transito, che ora si cerca di metter in contingenza, che se tale

non fosse stato, certamente che la Capella non sarebbe stata dichiarata Pubblica, ma puramente privata, circostanza che merita tutta l'attenzione, non menchè il riflesso, che ogni qualvolta il transito del Portone, e Ponte suddetto non fosse stato assolutam.te libero, e per tale non si avesse sempre tenuto per la servitù pacificamente goduta, il Magistrato Civico non vi sarebbe venuto alla Deliberazione di piantar e trasportar i Macelli nel sito, ove presentem.te si ritrovano, perchè supposto che il Transito potesse impedirsi, non vi sarebbe stato il sito in luogo di quella comodità universale, che si cercava di sciogliere, ma per li abitanti in Piazza sarebbe stato d'assai incomodo, mentre o dovrebbero far il giro dalla parte dell'Ospitale, oppure dall'altra verso il Colleggio dei P.P. Gesuiti, l'uno e l'altro di considerabile struscio, ed incomodo alla povera servitù.

Dimostrato per tanto ad evidenza, che la libertà del Transito sin qui pacificamente goduta sia un Possessorio di servitù incontrastabile, che dal Sig.r Conte d'Edling non si possa ora sotto li da lui ideati pretesti di Precaria Concessione impedirsi, e fatto nell'istesso tempo vedere, che per alcun verso possa né giudicarsi, né presumersi Precario; oltre di che essendo evidente la necessità, che detto transito continui ad essere libero, perchè si tratta di un transito tale la di cui privazione partorirebbe un incomodo considerabile al Popolo, speriamo che questo Ces° Reg° Capitaniale Consiglio inerendo all'ordine stato rilasciato all'Ill.mo Sig.r Co. d'Edling ex Off° li 16 Xbre 1758 da lui citato nel suo memoriale sub A, sarà per tal effetto riproducendo gli atti comunicatici, ci dichiariamo.

Di questo Inclito Cesareo Regio Capitaniale Consiglio  
Dall'Off.° Civico li 13 aprile 1759

Divotissimi Servitori  
Francesco Gironcoli Giudice e  
Rettore  
e Magistrato Civico



## Un indicatore di connessione urbana

Un'abitudine della modellistica urbana è quella di cercar di trovare qualche indicatore numerico che renda vagamente confrontabili città diverse oppure epoche diverse. Concluderemo dunque con qualche dato più strettamente tecnico.

Leggendo la mappa topografica di una città, in particolare del centro urbano di una città, si vede a colpo d'occhio se vi sono molte strade di connessione o se ve ne sono poche, e si vede subito se vi sono isolati molto grandi o molto lunghi. È possibile pensare a diversi indicatori riassuntivi che traducano questa percezione in un numero, per renderli comparabili tra città o tra parti diverse della stessa città.

Un indicatore può essere la lunghezza delle strade divisa per l'area. Allora un indice di 200 metri di strada per ogni ettaro vorrebbe dire che in una città campione a isolati quadrati, ogni isolato ha 100 metri di lato. L'inconveniente è che le strade a fondo cieco oppure tortuose vengano sopravvalutate, pur non assicurando nessuna interconnessione. In ogni modo valori più alti significano una maggior ricchezza di connessioni stradali.

Un altro indicatore è il lato medio degli isolati ottenuto come «lato di un quadrato che ha l'area media degli isolati» dove l'area media dell'isolato è data dall'area totale divisa per il numero di isolati.

Questi indicatori sono molto grossolani, tuttavia confrontati su varie città danno una prima percezione dell'interconnessione esistente (a livello pedonale). Il secondo indicatore è più espressivo del primo, perché elimina dal calcolo le vie a fondo cieco, che in effetti non interconnettono nulla. Inoltre esso è di calcolo molto più semplice, anche a partire da una piantina di città molto grossolana.

Per quanto strano possa apparire, oggi come oggi, questo calcolo non può venire effettuato direttamente dal calcolatore. L'idea sarebbe di far vedere (mediante un apparecchio detto «scanner» o mediante una telecamera) la pianta della città al cal-

colatore, indicare il contorno dell'area da studiare, e lasciare i conteggi al calcolatore. Invece non esistono allo stato attuale programmi di elaborazione che «leggano» sulla piantina le strade o gli isolati.

Esistono anche dati che contengono la rappresentazione della rete viaria delle città italiane, ma esse sono di proprietà privata non accessibile al pubblico, e inoltre la loro esattezza non è del tutto certa, visto che servono per altre finalità.

Pertanto si è costretti a calcolare questo indice a mano. Ciò porta ad un certo errore, che può essere stimato sull'ordine del 10%. I dati tuttavia sono già significativi.

Per il centro antico di Gorizia (escluso il colle del castello), vale a dire la zona delimitata da una linea passante da Piazza Vittoria - Cocevia - Piazza Duomo - Piazza Sant'Antonio - incrocio di via Rabatta e via Cappuccini - via Mazzini allo sbocco in piazza Municipio - via Morelli, troviamo su una estensione di 18 ettari l'indice di 140 metri, indice incredibilmente basso per una zona medioevale.

Per confronto Udine dentro alla prima cerchia di mura presenta su 9 ettari l'indice di 90, il centro storico di Feltre presenta l'indice di 90, il borgo teresiano a Trieste l'indice di 80, l'area romana di Padova l'indice 100, l'area romana di Verona l'indice 80.

Gorizia medioevale dunque era este-

sa ma non aveva una vera e propria rete stradale. Essenzialmente era fatta da alcune strade che convergevano, come i rami di un albero, verso la piazza Duomo, ma erano prive di connessioni tra di loro.

Questo indice di scarsa connessione è rimasto inalterato anche nei successivi sviluppi:

L'ampliamento a Nord (limitato dalle attuali piazza Vittoria - via Oberdan - valle del Corno - via Corsica - via Vetturini - pendici occidentali del castello sopra via Carducci) presenta l'indice, appena migliore, di 130.

Anche la città attuale, che pure appare abbastanza strutturata, nella zona limitata della Stazione, via Fatebenefratelli, via Leopardi, via Brass, via Corsica, via Vetturini, via Carducci, via Rastello, Piazza Sant'Antonio, via Rabatta, via Cappuccini, via Duca d'Aosta presenta nuovamente l'indice di 140.

La figura 5 mostra i principali isolati di sconessione nella città storica, mentre la figura 6 mostra la situazione attuale: rispetto alle sconessioni già citate risaltano il fianco di via Duca d'Aosta, l'isolato tra via Garibaldi e via Cascino, l'isolato tra il Corso Verdi e via Rismondo, l'isolato tra via Oberdan e via Mamei, l'isolato tra via Pitteri e via Nove Agosto, l'isolato tra il Corso Italia, via Arcadi, via Fatebenefratelli e via Aquileia (anche se ora è spezzato da alcune scale pedonali).



Un'immagine del Passaggio Edling con in primo piano la sede del civico corpo dei Pompieri. (collezione Simonelli).



