

**LO SVILUPPO URBANISTICO NEI CENTRI MINORI  
IL CASO DI SAVONA E DI VIA PALEOCAPA**

## **INDICE**

3 Premessa

### **CAPITOLO 1- Inquadramento storico urbanistico della Savona Ottocentesca**

4 Inquadramento storico savonese: periodo napoleonico

5 Inquadramento storico savonese: post-Restaurazione

### **CAPITOLO 2 – Le fondamenta della tesi: concetti base**

2.1 Ferrovia

16 *Introduzione*

21 *Il caso savonese*

2.2 Espansione della città

25 *Sviluppo demografico*

27 *Regolamenti edilizi e piani regolatori*

2.3 Igienismo

30 *Introduzione*

32 *Legislazione del movimento igienista*

2.4 Il dibattito demolitori-conservatori

34 *Le tesi italiane ed europee*

### **CAPITOLO 3 – Via Paleocapa: genesi del primo tratto**

38 Introduzione

39 Primi pensieri alla realizzazione dell'opera

39 Piani regolatori savonesi

45 Trattative per l'acquisto dei terreni

47 Costruzione edifici

### **CAPITOLO 4 – Via Paleocapa: il prolungamento al mare**

53 Introduzione

54 Contesto storico-urbanistico del prolungamento

56 Primi passi per la realizzazione del prolungamento

57 La relazione Bruno sui beni culturali

60 Determinazione della ditta

60 Coinvolgimento Ing. Ferrante

64 Inizio e fine lavori

66 Vendita dei lotti

73 Bibliografia

75 Sitografia

## Premessa

L'obiettivo della seguente tesi di ricerca è quello di seguire gli sviluppi della costruzione di Via Paleocapa a Savona nella sua interezza; infatti, la via nasce come collegamento tra il centro storico medievale con la stazione, ma si sviluppa, poi, come intervento di risanamento di un quartiere malsano.

Il testo si suddivide, quindi, in due parti, la prima, segmentata in due capitoli, è principalmente legata ad inquadrare la situazione tecnica, storica ed urbanistica ottocentesca. Mentre, la seconda, la più consistente, si basa sulla ricerca d'archivio, con lo scopo di identificare motivazioni, processi tecnici e fasi dello sviluppo di Via Paleocapa.

Il primo capitolo introduce il contesto storico urbanistico della città. Per la sua realizzazione si è ricercata una bibliografia storica ed urbanistica della città di Savona e si è andato ad inquadrare quali cambiamenti la caratterizzano nei primi decenni dell'Ottocento. Partendo dalla critica situazione in cui versava la città durante l'occupazione genovese, è possibile percepire quanto Savona avesse bisogno di una maggiore libertà e, soprattutto, di ricoprire un ruolo di rilievo. La successiva e breve, occupazione napoleonica sembra poter dare un nuovo slancio alla città, ma con la caduta di Napoleone e la successiva Restaurazione, Savona torna in balia degli eventi genovesi, venendo assorbita dal neonato Regno di Sardegna. La situazione andrà via via migliorando, fino al boom economico e demografico post Unità d'Italia.

Il secondo capitolo, invece, porta il lettore al di fuori della città, andando ad inquadrare, con specifici paragrafi, che attingono dalla bibliografia di settore, il contesto tecnico dell'Ottocento. Vengono quindi affrontati temi fondamentali del periodo, come la ferrovia, l'aumento demografico, le prime forme di regolamentazione urbana, l'igienismo e la conservazione dei beni storico artistico.

Successivamente, ci si addentra nella seconda parte della ricerca, maggiormente ricca di nozioni reperite grazie alle consultazioni effettuate in archivio di stato di Savona, al fine di ricreare, interamente, le fasi storiche costruttive della via oggetto di studio.

Questa parte si suddivide in due capitoli, in quanto la costruzione della via, nella sua interezza, è avvenuta in due fasi diverse, sia dal punto di vista temporale che da quello tecnico.

Nel quarto capitolo l'arrivo della ferrovia a Savona porta la città a dover ricucire il tessuto urbano tra il centro storico e l'edificio della stazione, mentre, nel quinto, le vicissitudini della Legge Napoli portano la classe politica del tempo a decidere di prolungare la via per risolvere problemi d'igiene nel quartiere del Monticello.

Il riferimento principale è stato l'Archivio di Stato di Savona, in particolar modo il fondo *Lavori Pubblici e Comune di Savona, registri, Edilità ed Ornato*.

## Capitolo 1 Inquadramento storico urbanistico della Savona Ottocentesca

### ***Inquadramento storico savonese: periodo napoleonico***

Per introdurre la storia della città di Savona nel periodo del lungo Ottocento si deve partire dal 1528<sup>1</sup>, anno nel quale la cittadina passa dall'essere una piccola Repubblica Marinara indipendente, che fa del porto e del commercio la sua ricchezza, a far parte della Repubblica di Genova<sup>2</sup>. Questo passaggio causa una grande decadenza, sia dal punto commerciale, dovuto all'interramento del porto da parte dei conquistatori genovesi, ma anche da un punto di vista politico e di sviluppo<sup>3</sup>. Savona diventa semplicemente un avamposto militare e buona parte del centro del potere cittadino viene raso al suolo per l'edificazione della fortezza del Priamar<sup>4</sup>.

La città è quindi schiacciata dall'oppressione genovese fino alla proclamazione della Repubblica Democratica Ligure, successiva alla Campagna d'Italia da parte delle truppe di

---

<sup>1</sup> Nello Cerisola, *Storia di Savona*, Genova, Editrice Liguria, 1982, pg. 157.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> *Ivi*, pg. 158.

<sup>4</sup> Il Priamar sorge sul promontorio che domina la città di Savona ed il suo porto, fin dall'antichità è sede del potere cittadino, vi era posta infatti la Cattedrale e i palazzi del governo. Nel 1528, sottomissione di Savona, Genova vi impose la costruzione di una fortezza imponente: dopo le rapide distruzioni avviate nel 1542, essa venne costruita in soli otto mesi. La struttura militare (su progetto di G.M. Olgiati), utilizzando il naturale dislivello tra l'area della Cattedrale e quella del Castello Nuovo, prevedeva due vere zone separate: la prima, il Maschio, più elevata ed internamente cinta di mura, dominava la seconda, la Cittadella, da cui era separata tramite la Cortina dello Stendardo ed il Fossato del Maschio. Altre importanti trasformazioni, dettate da esigenze militari, determinarono nel 1686 la realizzazione di un complesso sistema difensivo a bastioni che proteggesse a est, nord e ovest, la fortezza cinquecentesca. Nel 1815, con l'annessione della Liguria al Piemonte, la fortezza venne destinata a reclusorio militare; infatti, tra il 1830 e il 1831 vi fu rinchiuso Giuseppe Mazzini. Verso la fine del XIX secolo, la riconversione di parte dell'area a scopi industriali portò allo spianamento di parte dei bastioni e degli spalti. La fortezza, invisa ai savonesi in quanto espressione del dominio genovese, è rimasta per un lungo periodo inutilizzata e considerata quasi un corpo estraneo alla città. Seguirà un lungo dibattito su un possibile riutilizzo del complesso e, finalmente, a partire dagli anni '80 del XX secolo, gli interventi di restauro via via sempre più impegnativi e consistenti saranno finalizzati ad una completa riconversione culturale e turistica del sito. Da MUSA, *Musei Civici Savonesi, La fortezza Priamar: la storia*, <https://musa.savona.it/priamar/> (ultimo accesso 15 giugno 2025).

Napoleone Buonaparte<sup>5</sup>, avvenuta il 4 ottobre 1805<sup>6</sup>. La Repubblica Democratica Ligure suscita a Savona iniziali entusiasmi, interpretando il cambiamento di governo come un riscatto dell'autonomia locale dalla lunga oppressione da parte della Repubblica di Genova, che ha sempre limitato le aspirazioni cittadine<sup>7</sup>.

Savona, durante l'occupazione napoleonica diviene centro amministrativo del Dipartimento di Montenotte, corrispondente a buona parte della Liguria di ponente e dell'entroterra gravitante sul Bormida, questo concede alla città una relativa autonomia decisionale<sup>8</sup>.

Savona deve dar atto ai francesi di averla valorizzata puntando su di essa più che su altre località, con una visione lungimirante che la pone come centro economico più che come base militare<sup>9</sup>.

Nonostante questa rilevanza a livello amministrativo ed economico, almeno nel primo periodo, le condizioni di vita dei savonesi non cambiano, essendo soggetti a requisizioni e soprusi, questa volta però ad opera dei francesi<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> Napoleone nasce nel 1769 ad Ajaccio, in Corsica, da una famiglia della piccola nobiltà. Dedicatosi fin da ragazzo alla carriera delle armi, termina la sua formazione nella scuola militare di Parigi. Abbandonate le iniziali simpatie per Pasquale Paoli, che vagheggiava l'indipendenza della Corsica dalla Francia, nel 1793 in piena Rivoluzione francese il capitano Bonaparte, schieratosi decisamente a favore del governo giacobino, ha un ruolo decisivo nella riconquista di Tolone, occupata dagli Inglesi. Nel 1796, il governo francese del Direttorio lo sceglie, a poco più di ventisei anni, come comandante dell'armata d'Italia. Mentre da un lato fa saccheggiare senza scrupolo alcuno i territori conquistati a vantaggio della Francia, dall'altro li riorganizza, sostenendo gli elementi moderati contro la sinistra, costituita dai giacobini italiani, con la creazione della Repubblica Cisalpina e la Repubblica Ligure. Successivamente avvia la campagna d'Egitto e nel 1802 Napoleone, monarca ancora senza corona, era stato nominato console a vita. Infine, il Senato, con un atto poi sancito da un nuovo plebiscito, il 18 maggio 1804 proclamò Napoleone imperatore dei Francesi. La trasformazione della Francia da repubblica in impero è dovuta alla sua convinzione che la rivoluzione avesse fatto il suo corso, che occorresse tornare alla normalità e che questa sarebbe stata servita al meglio da una nuova dinastia, che sancisse le conquiste sociali ed economiche della rivoluzione in un quadro politico conservatore. Napoleone diviene una sorta di Cesare moderno. Ma l'impero non portò la pace, che trovò un ostacolo insormontabile nei contrasti anzitutto con la Gran Bretagna, ferita nei suoi interessi dalla politica economica francese. Nel 1805 l'imperatore dovette fronteggiare una coalizione (la terza) formata da Gran Bretagna, Austria, Russia e Regno di Napoli. Il progetto napoleonico di invadere l'Inghilterra dovette essere accantonato per la superiorità preponderante della flotta inglese. Dopo che la vittoria di Napoleone a Ulma portò l'Austria alla resa, la flotta francese venne distrutta in ottobre da Nelson a Trafalgar. La disfatta degli Austro-russi ad Austerlitz in dicembre indusse l'Austria alla pace di Presburgo. L'imperatore diede allora mano a ridisegnare la carta politica europea. Tra il 1808 e il 1810 Napoleone era al culmine della sua potenza. La Francia dominava l'Europa continentale. Nella parte costituita dall'Impero e dagli Stati a esso soggetti l'imperatore mise in atto profonde riforme che segnarono un passo decisivo nella direzione della modernizzazione istituzionale ed economico-sociale. Successivamente alla disastrosa campagna di Russia, nel marzo 1814 gli eserciti alleati occuparono Parigi e Napoleone fu dichiarato decaduto dal Senato, preparando così le condizioni del ritorno sul trono di Luigi XVIII, fratello di Luigi XVI. Firmata in aprile l'abdicazione, Napoleone, abbandonato anche dalla moglie, venne confinato nell'isola d'Elba. Ridotto a piccolo sovrano dell'isola d'Elba, Napoleone, sollecitato dai suoi fedeli a tentare l'avventura del ritorno in Francia, riuscì il 1° marzo 1815, sfuggendo alle navi inglesi, a sbarcare a Golfe-Juan. Il maresciallo Michel Ney, già suo generale, inviato per arrestarlo, passò con i soldati entusiasti dalla parte di Napoleone, che entrò a Parigi appoggiato da quanti, avversi al governo regio o delusi da esso, speravano in una svolta liberale. Ma, raccolto un esercito, Napoleone venne definitivamente sconfitto il 18 giugno a Waterloo. Così finì l'avventura dei Cento giorni. Dopo aver tentato invano di imbarcarsi per l'America, si consegnò agli Inglesi, i quali lo deportarono a Sant'Elena, un'isoletta nell'Atlantico meridionale. Qui morì il 5 maggio 1821. Da Massimo Salvadori, *Napoleone Buonaparte*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/napoleone-bonaparte\\_\(Enciclopedia-dei-ragazzi\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/napoleone-bonaparte_(Enciclopedia-dei-ragazzi)/) (ultima consultazione 23 agosto 2025).

<sup>6</sup> Nello Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 396.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> Marco Ricchebono, Carlo Varaldo, *Le città della Liguria: Savona, Genova*, SAGEP Editore, 1983, pg. 47.

<sup>9</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 396.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

In città vengono requisiti i beni ecclesiastici, come i conventi di Sant'Agostino (trasformato in carcere), San Domenico, San Francesco in Piazza della Maddalena, Santa Chiara, dello Spirito Santo, dei Padri Carmelitani all'Untoria, di Santa Teresa, San Giacomo, degli Agostiniani alla Consolazione, i quali vengono adibiti agli usi più disparati ed in alcuni casi abbandonati per lungo tempo<sup>11</sup>.

Per alcuni di essi avviene una trasformazione in edifici sede dell'Amministrazione francese, come nel caso del Convento delle Clarisse, dove viene insediata la Prefettura<sup>12</sup>.

L'arrivo del Prefetto Conte Guilbert Joseph Gaspard Chabrol de Volvic, porta Savona a vivere, tra il 1806 ed il 1812, una ripresa dal punto di vista economico con la formazione di una piccola borghesia<sup>13</sup>. Inoltre, vengono avviati grandiosi progetti di infrastrutture, come la strada per Acqui e collegamenti con gli altri centri costieri, mettendo fine all'isolamento secolare dei centri Liguri via terra<sup>14</sup>.

Il Prefetto, convinto del grande avvenire del porto savonese, idealizza di mettere in comunicazione lo scalo con il produttivo entroterra piemontese creando un canale navigabile transappenninico che parte da Savona, raggiunge il fiume Tanaro ad Alessandria collegandosi con il Po<sup>15</sup>. Secondo il pensiero di Chabrol, il canale lungo 91 km passa per Altare, Ferrania, Cairo e Bistagno<sup>16</sup>.

Le pendenze tra Savona ed Alessandria si risolvono attraverso un sistema di chiuse e canali intermedi, mentre sono previsti due grandi bacini, uno ad Altare e l'altro sopra Ferrania<sup>17</sup>.

Viene eseguito uno studio preliminare del 1807, trasmesso poi a Parigi dove incontra l'interesse dello stesso Napoleone così invia personalmente abili ingegneri che riconoscono la fattibilità dell'opera<sup>18</sup>. Il progetto rimane, però, solo sulla carta: a causa delle ingenti risorse necessarie, si conta che il valore dell'opera è di circa 25 milioni di franchi<sup>19</sup>.

Oltre a questo grandioso progetto, il Prefetto pone attenzione su alcune migliorie sui settori delle attività produttive, come ad esempio il ripristino delle fabbriche di mattoni alle Fornaci, il rimboscamento di foreste, lo sfruttamento delle miniere di lignite sul Cadibona e l'introduzione della coltivazione di barbabietola da zucchero<sup>20</sup>.

Vengono inoltre migliorate le strade di collegamento con l'entroterra, in particolare la viabilità verso la Val Bormida e l'alessandrino<sup>21</sup>.

Si tratta di interventi a scala territoriale poiché, l'intenzione di Chabrol, è quella di inserire Savona all'interno di una vasta area produttiva collegata alla Pianura Padana<sup>22</sup>.

---

<sup>11</sup> Marco Ricchebono, Carlo Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, Genova, SAGEP Editore, 1983, pg. 48.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Marco Ricchebono, Carlo Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, Genova, SAGEP Editore, 1983, pg. 47.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 403.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 46.

<sup>21</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 407.

<sup>22</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 46.

## ***Inquadramento storico savonese: post-Restaurazione***

La caduta di Napoleone ed il periodo della Restaurazione, portano Savona a seguire le vicende del Regno di Sardegna<sup>23</sup>.

La Liguria assume la denominazione di Ducato di Genova e viene divisa in tre intendenze generali e tre provincie: l'intendenza generale e provincia di Genova, l'intendenza generale e provincia di Ponente, con capoluogo Savona e l'intendenza generale e provincia di Levante con capoluogo La Spezia<sup>24</sup>.

Savona, anche se mantiene una posizione rilevante, subisce una modifica rispetto al ruolo prima ricoperto con i francesi, in particolar modo cala la sua centralità economica, perdendo ampie aree produttive dell'entroterra<sup>25</sup>.

Rimane comunque di grande importanza per tutta la prima metà del secolo essendo, di fatto, il capoluogo del Ponente ligure.

In campo economico, passato il governo francese con tanti progetti per il momento non attuati, si manifesta a Savona l'evidente impossibilità di proseguire tali progetti.

L'annessione al Regno di Sardegna fa capire che, il governo di Torino, quanto ad idee innovatrici, non può reggere il confronto con i francesi<sup>26</sup>. Questa situazione, anche a causa della scarsa attitudine dei Sabaudi in campo di scambi commerciali, porta per tutta la prima metà dell'Ottocento ad una situazione di stallo<sup>27</sup>.

Infatti, a causa di questa politica, viene affidato al Comune la gestione e la manutenzione del porto, lasciando allo Stato la sua proprietà<sup>28</sup>. Questa principale fonte di reddito per la città viene di fatto abbandonata alle sole misere forze del Comune, il quale spende, tra il 1817 ed il 1849, 749.921 lire<sup>29</sup>, a fronte di un sussidio statale di 4.000 lire annue<sup>30</sup>.

Solo qualche anno dopo la città riesce ad ottenere il riconoscimento dallo Stato di 348.000 lire<sup>31</sup> per il rifacimento delle calate e del fondale. Attraverso questo riconoscimento, il Governo classifica il porto di Savona come di prima classe, quindi amministrato e mantenuto direttamente dallo Stato<sup>32</sup>.

La crescita cittadina, dal punto di vista economico, parte nel 1840<sup>33</sup>, anno nel quale si instaura a Savona la fonderia Bourniquez: prima moderna industria di produzione della ghisa nella Liguria di Ponente<sup>34</sup>. A questa succederà, nel 1861<sup>35</sup>, l'industria siderurgica dei savoardi Tardy e Benech.

Tale crescita economica è sicuramente caratterizzata dall'ingresso nel Regno di capitali stranieri, in particolar modo francesi ed inglesi<sup>36</sup> che, grazie alla corrente di liberalismo economico, incoraggiato in prima battuta dal ministro Prospero Balbo<sup>37</sup>, già nei primi decenni

---

<sup>23</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 419.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> *Ivi*, pg. 439.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ivi*, pg. 443.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ivi*, pg. 448.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

<sup>37</sup> Prospero Balbo (Chieri 1762 - Torino 1837). Decurione di Torino nel 1782, riordina le finanze della città ed è tra i fondatori dell'Accademia delle scienze; ambasciatore a Parigi nel 1796, dopo l'occupazione francese del

dell'Ottocento<sup>38</sup>. La corrente del liberalismo, però, assume forma definitiva nel 1851<sup>39</sup> con Camillo Benso Conte di Cavour<sup>40</sup>.

Parallelamente a queste vicende, la forma urbana di Savona rimane sostanzialmente immutata, nonostante il sorgere di idee e fermenti di rinnovamento<sup>41</sup>.

---

Piemonte si rifugia a Barcellona e poi a Minorca, tornando a Torino nel 1799 per assumere la carica di controllore generale delle Finanze. Esule, dopo Marengo, a Bologna e a Firenze, rientra in patria nel 1806 e accetta da Napoleone la carica di rettore dell'università di Torino. Alla Restaurazione, dopo un breve periodo di disgrazia, è ambasciatore in Spagna (1816), e ministro dell'Interno (1819). Dopo il 1821 trascorse un periodo lontano dagli impegni politici, conservando la presidenza dell'Accademia delle scienze assunta nel 1816; ma nel 1831 Carlo Alberto lo vuole a capo della sezione di finanza del Consiglio di stato (si dimette nel 1834). Fonda la Cassa di risparmio di Torino (1827) e promuove l'istituzione della Cassa dei censi e prestiti (1795) per provvedere all'ammortamento del debito pubblico. Da Francesco Sirugo, *Balbo, Prospero, Treccani*, [https://www.treccani.it/enciclopedia/prospero-balbo\\_\(Dizionario-Biografico\)/#google\\_vignette](https://www.treccani.it/enciclopedia/prospero-balbo_(Dizionario-Biografico)/#google_vignette), (ultima consultazione 24 agosto 2025).

<sup>38</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 448.

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> Camillo Benso Conte di Cavour (Torino 1810-ivi 1861), uno dei grandi statisti europei della sua epoca, ispirato, nella sua azione di governo, dai principi della monarchia costituzionale e del liberalismo europeo. Le Cinque giornate di Milano lo spinsero a interessarsi ai problemi di politica estera, e nel celebre articolo L'ora suprema della monarchia sabauda esortò il sovrano ad assumere una coraggiosa iniziativa militare. Eletto deputato alle elezioni suppletive del 1848, battuto a quelle successive del 1849, si mostrò favorevole all'intervento in Toscana contro il partito rivoluzionario e ostile alla ripresa della guerra contro l'Austria. Dopo aver realizzato il proprio ideale libero-scambista con una serie di trattati commerciali (Francia, Belgio, Inghilterra), nel 1851 assunse anche il ministero delle Finanze; con un prestito all'estero e nuove tasse riuscì a risolvere il problema finanziario, svincolando il Piemonte dalla soggezione finanziaria ai Rothschild. Da questo momento ebbe inizio quella grande politica che doveva portare al compimento del Risorgimento italiano. Cavour diede quindi impulso al progresso economico e sociale del regno. Scopi di Cavour erano l'espansione del regno di Sardegna fino alla costituzione di un regno dell'Alta Italia, l'indipendenza dell'intera nazione italiana dall'Austria e una confederazione di Stati che comprendesse i regni del Settentrione, del Centro e del Mezzogiorno. Cavour attuò rapidamente quasi del tutto il libero scambio. La realizzazione del programma cavouriano procedette al prezzo di una battaglia costante contro i clericali e i conservatori – che Cavour riuscì a contenere sacrificando Rattazzi (1858) e agitando lo spettro del mazzinianesimo e del sovvertimento sociale – e contro i mazziniani e gli ultrademocratici. Questi, tuttavia, fornirono a Cavour le migliori armi per la propria azione e l'attentato di Felice Orsini contro Napoleone III contribuì a far presente all'imperatore l'urgenza di risolvere la questione italiana (convegno di Plombières, 1858). Ma Cavour ancora non aveva aderito all'idea unitario-nazionale e accettò la divisione della penisola in tre grossi Stati. Scoppiata la guerra con l'Austria (1859), sostenuta dalla Francia e dal regno sabauda, l'armistizio di Villafranca imposto da Napoleone III, con la cessione della Lombardia al Piemonte, mise in pericolo l'intero progetto di Cavour, che preferì dimettersi. Ma il movimento popolare per le annessioni dell'Italia centrale fornì a C., ritornato al potere nel genn. 1860, l'opportunità di risolvere radicalmente il problema. Annessi mediante plebiscito la Toscana e i ducati di Parma e Modena (11-12 marzo), e cedute alla Francia, previo plebiscito, Nizza e la Savoia (12-14 marzo), Cavour poté imporre il proprio piano diplomatico nell'impresa che Garibaldi stava per effettuare in Sicilia. Dopo le vittorie garibaldine di Calatafimi e di Palermo, per non lasciarsi sfuggire la direzione del movimento nazionale e sottrarre alle forze democratiche e repubblicane il successo della conquista del Mezzogiorno, fece invadere dall'esercito regio le Marche e l'Umbria, anche per impedire a Garibaldi di arrivare nella Roma papale. L'atteggiamento tenuto da Garibaldi nel colloquio di Teano diede partita vinta a Cavour; risolto il problema garibaldino, conclusi i plebisciti delle Due Sicilie (21-22 ott.), delle Marche e dell'Umbria (4 e 5 nov.), Cavour poteva a buon diritto trasformare giuridicamente il regno di Sardegna in regno d'Italia. Morì poco dopo la proclamazione (17 marzo 1861) del regno d'Italia, ancora, tuttavia, privo del Veneto e di Roma, proprio mentre erano iniziate le trattative da lui promosse per la soluzione del problema dei rapporti tra Stato e Chiesa, sulla base di quel principio di libertà religiosa che era stata la sorgente più intima del suo liberalismo. Da Ettore Passarin d'Entrevès, *Cavour, Camillo Benso Conte di*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour\\_\(Dizionario-Biografico\)/#google\\_vignette](https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour_(Dizionario-Biografico)/#google_vignette), (ultima consultazione 24 agosto 2025).

<sup>41</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 50.

## Inquadramento del contesto urbanistico cittadino

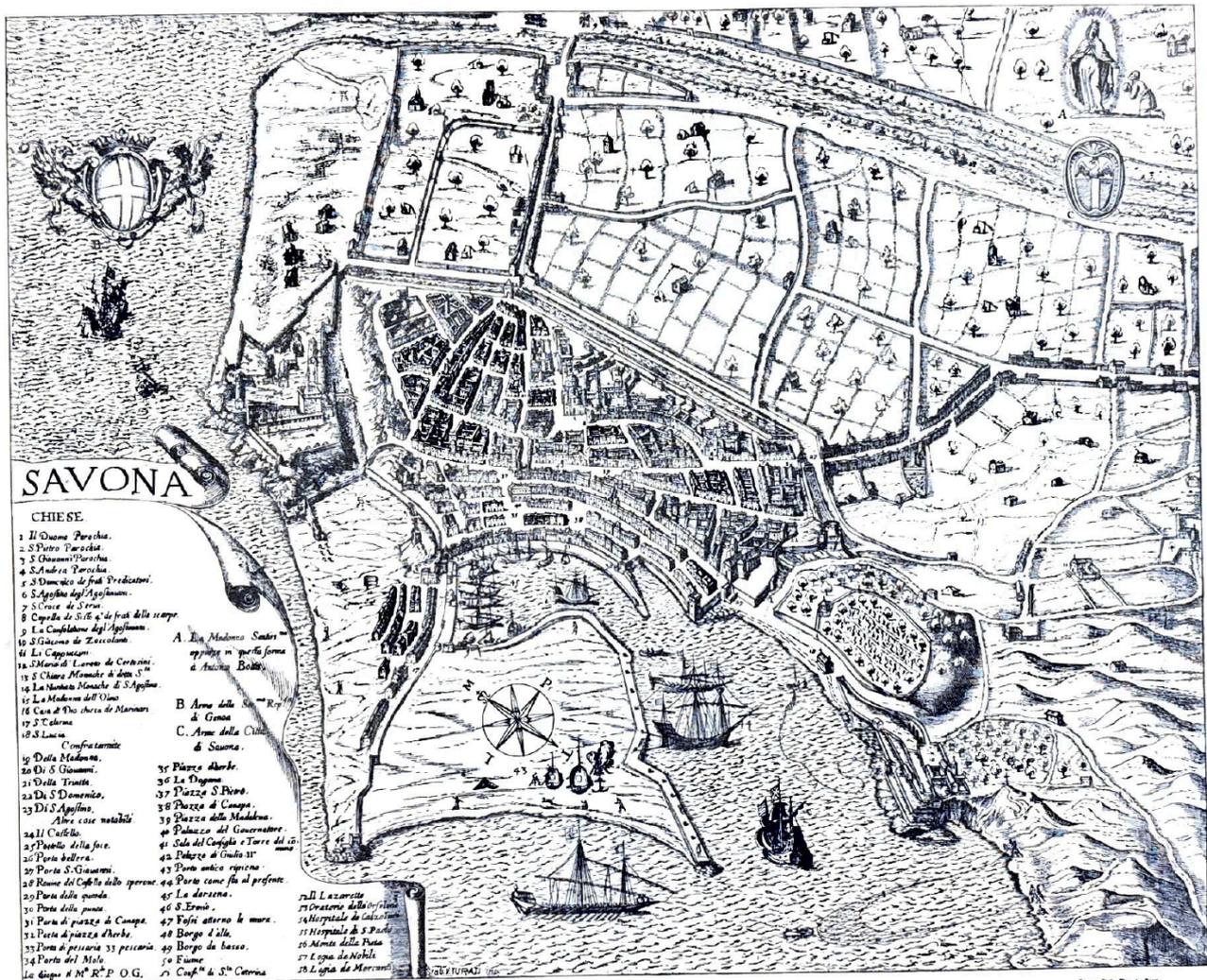


Figura 1 – Savona nel primo quarto del XVII sec. A cura di Orazio Grassi – Archivio di Stato di Savona, *Carte Antonj*, Busta nr. 7, Fascicolo nr. 350.

Dal punto di vista urbanistico, la città è ancora chiusa dalle antiche mura, risalenti al XI secolo<sup>42</sup> e dalle lizie (terrapieni addossate alle mura)<sup>43</sup>. La cerchia urbana, quindi, non differisce dall'inizio del XVI secolo (fig. 1) dove, le case e i palazzi dei ricchi, coesistevano con le abitazioni, spesso in stato di degrado, della maggior parte della popolazione<sup>44</sup>.

Lo storico Nicolò Cesare Garoni scrive, in riferimento alla città storica: «...case piccole, di meschine forme, ignobili e sudice, sparse di torri mozze, intersecate da calli strette e tortuose e lastricate di mattoni, delle quali, causa la loro struttura, erano banditi i raggi di sole e tra quali serpeva aere umido, freddo e stantio»<sup>45</sup>.

L'incremento di popolazione, che passa da 10.469 unità nel 1801 a 18.434 nel 1856<sup>46</sup>, anno del primo piano regolatore, viene totalmente assorbita dall'edilizia esistente. Si tratta di un fenomeno di sovra utilizzo delle case già presenti che si esaurirà solo con la crescita dei nuovi

<sup>42</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 20.

<sup>43</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 520.

<sup>44</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 9.

<sup>45</sup> Nicolò Cesare Garoni, *Guida storica, economica ed artistica della città di Savona*, Savona, Dai Tipi di Gio. Sambolino, 1874, pg. 11-12.

<sup>46</sup> M. Ricchebono, C. Valardo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 48.

quartieri in zona Letimbro negli anni settanta dell'Ottocento<sup>47</sup>. Gli edifici vengono trasformati internamente, accorpati tra loro regolarizzando i solai e in genere sopraelevati di uno o due piani, completando ed esasperando il processo di trasformazione del tipo edilizio a schiera col passaggio dall'uso unifamiliare a quello plurifamiliare a più appartamenti di affitto<sup>48</sup>. Considerando che la popolazione del comprensorio rimane immutata in questi anni, si desume che gran parte degli immigrati giunti in città sia originaria delle campagne: tale ceto è quello che va ad occupare le case del centro<sup>49</sup>.

A partire dagli anni venti dell'Ottocento, si inizia a progettare l'allargamento di alcune strade e l'esecuzione di nuovi selciati, a cui però non seguono successivi interventi<sup>50</sup>. In questo periodo si registra la pavimentazione di Via Pia, la via centrale del nucleo medievale, che dà l'avvio al progressivo rifacimento dei manti stradali delle vie urbane, accompagnate dall'ammodernamento della rete fognaria<sup>51</sup>. Anche la viabilità extraurbana viene curata maggiormente: i tracciati della Via al Santuario e della strada verso ponente vengono, infatti migliorati e viene completato, inoltre, il nuovo percorso della strada in direzione Albisola<sup>52</sup>.

Nei primi anni dell'Ottocento si registrano primi interventi di modernizzazione: oltre alle già citate migliorie in campo viabilità, si inizia quel processo di progressivo affrancamento dei ristretti limiti fisici della città antica, che porta alla demolizione delle mura urbane, ancora quasi integralmente conservate<sup>53</sup>. Nel 1825 sparisce il tratto antistante Sant'Agostino e la Quarda, addossato alla darsena; nel 1832 si demolisce, lasciando un terrapieno a quota più elevata rispetto al terreno esterno, il tratto rettilineo ovest, tra Porta San Giovanni e Porta Bellaria; nel 1837-38 la restante parte sud<sup>54</sup>. Dalla demolizione dei singoli tratti di mura nella porzione est della città, tra il 1833 ed il 1839 segue l'apertura di un pubblico passaggio alberato: la "Passeggiata delle Lizie" (corrispondente all'attuale Corso Italia)<sup>55</sup>. Tale via è ottenuta con la copertura del fossato tra le due antiche porte di accesso al nucleo medievale utilizzando, come sostegno, la parte bassa conservata delle mura, su cui vengono piantati in doppia fila 120 alberi<sup>56</sup>.

Nel 1840-41 viene completato un intervento simile, nella porzione a sud della città, collegando la fortezza del Priamar con la vasta Piazza del Molo, denominato "Passeggiata del Castello"<sup>57</sup>. Savona viene così delimitata parzialmente da lunghi rettifili alberati tendendo a separare, infatti, la città dalle campagne in maniera definitiva. Emerge, così, uno spirito di matrice neoclassica<sup>58</sup>.

La seconda metà nell'Ottocento, periodo di grande rinnovamento urbanistico della città, si apre con due grandi opere pubbliche: il nuovo ospedale e l'asilo infantile<sup>59</sup>. L'ospedale, chiamato San Paolo come il precedente, viene costruito tra il 1850 ed il 1857<sup>60</sup> su progetto di

---

<sup>47</sup> *Ibidem*.

<sup>48</sup> *Ibidem*.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 10.

<sup>51</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 48.

<sup>52</sup> *Ibidem*.

<sup>53</sup> *Ivi*, pg. 49

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 49.

<sup>57</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 49.

<sup>58</sup> *Ibidem*.

<sup>59</sup> Nello Cerisola, *Storia di Savona*, Genova, Editrice Liguria, 1983, pg. 500.

<sup>60</sup> *Ivi*, pg. 501.

Carlo Sada<sup>61</sup>. L'opera è finanziata totalmente dal Comune attraverso una convenzione tra l'Amministrazione comunale e l'Amministrazione degli Ospizi del Santuario, la quale prevedeva per l'ente di beneficenza l'uso gratuito del fabbricato mentre, il Comune, acquisiva i locali del Convento di San Giacomo<sup>62</sup>. Si tratta di un edificio imponente in stile neoclassico, quasi sovradimensionato per la città del tempo<sup>63</sup>, sorge sull'allora Stradone dell'Ospedale, attuale Corso Italia e prospiciente, con la facciata principale, su un'area dove è prevista una nuova piazza<sup>64</sup>. Inizialmente, l'asilo era inglobato nel nuovo ospedale ma, ben presto, visto il numero in costante crescita di bambini all'interno della struttura, nel 1871<sup>65</sup> viene edificato il nuovo asilo, sulla base dei disegni realizzati dell'architetto Giuseppe Cortese, occupando l'area dove, attualmente, sorge il Municipio, Piazza Pio IV<sup>66</sup>.

In contemporanea alla costruzione dell'ospedale, tra il 1850 e il 1853, il Comune avvia anche i lavori per il nuovo teatro<sup>67</sup> intitolato a Gabriello Chiabrera<sup>68</sup>, realizzato su disegno del messinese Carlo Falconeri<sup>69</sup> e sotto la direzione di Cortese. Questo imponente fabbricato

---

<sup>61</sup> Carlo Sada (Bellagio 1809 – Milano 1873) studia presso l'Accademia delle belle arti di Brera, dove si aggiudica premi nei concorsi di architettura nel 1827 e 1830 ma, soprattutto, assorbe l'impostazione del tardo neoclassicismo da Carlo Amati. Tappa importante della sua formazione è l'alunnato presso lo studio del bolognese Pelagio Palagi. L'incontro con Palagi segna la vera accelerazione nella carriera di Sada: il maestro lo portò con sé in occasione dell'incarico ricevuto da Carlo Alberto di Savoia per il progetto di riplasmazione della residenza dei Savoia-Carignano a Racconigi (1832), incarico che gli valse a Torino un ruolo di progettista e didatta fortemente integrato nelle politiche edilizie e negli orientamenti artistici del sovrano piemontese. A sua volta Sada mise a frutto le collaborazioni con Palagi nei cantieri per le tenute di Pollenzo (1835-37) e Racconigi (1844-48), intessendo rapporti personali e professionali che ne fecero uno dei progettisti più attivi nel Regno di Sardegna. Il 1841 rappresentò un anno di svolta sia per le mansioni sia per le commesse: Sada fu nominato architetto della Real Casa di Savoia per i palazzi regi, e incaricato dall'amministrazione cittadina del progetto di ampliamento del cimitero Monumentale di Torino. Da Elena Dellapiana, *Sada, Carlo*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-sada\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-sada_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 30 maggio 2025).

<sup>62</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 501.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Ibidem*.

<sup>65</sup> *Ivi*, pg. 503.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

<sup>68</sup> Gabriello Chiabrera (Savona 1552 – Savona 1638) poeta e drammaturgo, figlio di una famiglia della piccola nobiltà savonese, perde il padre poco prima della sua nascita e viene allevato dal fratello del padre. Vive a Roma la sua gioventù, dove lo zio esercitava una redditizia attività bancaria, la permanenza nella capitale papale gli permette di conoscere grandi letterari del suo tempo come Torquato Tasso. Entra in contatto con molte delle famiglie regnanti in Italia, in particolare con Carlo Emanuele I di Savoia al quale dedica alcune delle sue opere più importanti. Nicola Merola, *Chiabrera, Gabriello*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriello-chiabrera\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriello-chiabrera_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 13 giugno 2025).

<sup>69</sup> Carlo Falconeri (Messina 1806 – Roma 1891) architetto, nei primi anni dei suoi studi a Messina avvia fin da subito una ricca produzione teorica e critica, per lo più su temi architettonici e storico-artistici che porta avanti per tutta la sua vita. Nel 1830 si trasferisce a Roma per perfezionarsi negli studi architettonici e per esercitarsi nel disegnare le antichità classiche e i più celebrati monumenti del Cinquecento. Coinvolto nei moti rivoluzionari del 1848, con la restaurazione borbonica fu costretto a fuggire in Francia, e da lì passa in Liguria e in Piemonte, realizzando a detta dei biografi "parecchi edifizî pubblici e moltissimi privati anche in Genova e in Torino". Nel 1850 vince il concorso bandito dall'Accademia Albertina di Torino per il teatro lirico Gabriello Chiabrera di Savona, i cui lavori, iniziati nel novembre 1850 sotto la direzione dell'architetto savonese G. Cortese, vennero portati a termine nel 1853. Il prospetto del teatro è dominato da un imponente pronao a due ordini con frontone ad altorilievi, che introduce nell'atrio, scandito da colonne doriche, e nell'ampia e armoniosa sala, con forti colonne corinzie che delimitano il boccascena. Successivamente si stabilisce a Londra, dove pare abbia lavorato a Buckingham Palace. Rientra in Italia con l'unificazione nazionale dove il governo gli affida l'incarico di ispettore generale del genio civile, in qualità di ingegnere architetto, e lo nomina membro del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Gioacchino Barbera, *Falconeri, Carlo*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-falconeri\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-falconeri_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 13 giugno 2025).

prende il posto del vecchio Teatro Sacco, di dimensioni piuttosto modeste e non idoneo all'idea di grandiosità e di sviluppo urbano pensato dall'Amministrazione comunale<sup>70</sup>.

L'edificio, di dimensioni generose, degno di una città con ben più abitanti di Savona, è in stile neoclassico<sup>71</sup>. La facciata viene adornata da due ordini di colonne sovrapposte, doriche e ioniche, nel frontone viene posizionato un ricco bassorilievo rappresentante Gabriello Chiabrera che consegna il poema *Amadeide* a Carlo Emanuele I<sup>72</sup>. Sopra al frontone vi è una statua dell'Apollo Citaredo<sup>73</sup>.

All'inizio del terzo decennio dell'Ottocento la città viene ripensata urbanisticamente: un primo piano di rinnovamento, nel 1838<sup>74</sup>, che prevede la demolizione e ricostruzione di edifici in pessimo stato, porta, pochi anni dopo, nel 1845, alla formulazione del Regolamento d'Ornato<sup>75</sup>. Per quanto la maggior parte delle sue norme sono relative al regolamento di polizia urbana, l'ottica entro cui ci si muove è quella del controllo della scena urbana per garantirne la dignità degli interventi, attraverso la Commissione d'ornato<sup>76</sup>.

Il lungo iter di elaborazione del Regolamento è soggetto alle osservazioni del Ministero dei Lavori Pubblici, il quale ne subordina l'approvazione di un piano regolatore della città<sup>77</sup>.

Gli avvenimenti sopra citati portano alla consapevolezza della necessità di un piano regolatore<sup>78</sup>, in modo da determinare anche i nuovi tracciati viari e le zone in cui edificare i nuovi quartieri. Il merito di tale piano va agli abili amministratori dell'epoca perché si tratta di un'espansione controllata e programmata, che dona a Savona l'aspetto di una vera e propria città moderna, senza le storture che, purtroppo, si verificano soprattutto nei decenni del secondo dopoguerra quando, le espansioni, ancora maggiori, avvengono in maniera confusa e quasi senza controllo<sup>79</sup>.

Conseguentemente, nel 1852 vengono incaricati gli architetti Giuseppe Cortese<sup>80</sup> e Giuseppe Galleano<sup>81</sup> per la redazione del piano regolatore, che viene approvato nel 1856<sup>82</sup>: data che segna l'inizio dell'espansione urbana.

Il piano si limita a tracciare uno schema di strade secondo un sistema a maglie ortogonali che individuano una serie di isolati di dimensioni variabili, ma irregolari ai margini perché devono adeguarsi ai diversi allineamenti di strade e case già esistenti<sup>83</sup>.

Il nodo più spinoso rimane, ancora, quello del posizionamento della stazione<sup>84</sup>: già nel 1850 Savona esamina la possibilità di un collegamento ferroviario con Torino ma, visto lo scarso interesse da parte dello Stato, viene chiesto all'amministrazione locale di trovare autonomamente i fondi e la società concessionaria all'intervento.

---

<sup>70</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 504.

<sup>71</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 504.

<sup>72</sup> *Ibidem*.

<sup>73</sup> *Ibidem*.

<sup>74</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 50.

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> *Ibidem*.

<sup>78</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 10.

<sup>79</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 522.

<sup>80</sup> Giuseppe Cortese, architetto Civico, dirige i lavori dell'ospedale San Paolo, progettato da Carlo Sada e del teatro Chiabrera, su progetto invece di Carlo Falconeri, M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 49.

<sup>81</sup> Giuseppe Galleano, architetto civico, progetta i nuovi magazzini del sale in darsena, oltre che vari arredi urbani per la città e partecipa ai primi progetti per il nuovo ospedale, N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, i pg. 49.

<sup>82</sup> *Ivi*, pg. 11.

<sup>83</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 51.

<sup>84</sup> *Ivi* pg. 52.

Solo nel 1864, grazie all'impresa Guastalla che anticipa la cauzione, si possono avviare i lavori, che saranno conclusi nel 1874<sup>85</sup>. Nel frattempo, mentre sono ancora in corso i lavori per la linea di Torino, il 1868<sup>86</sup>, vede l'arrivo della ferrovia da Genova.

L'exasperante lentezza con la quale giunge la ferrovia permette, però, la risoluzione del dibattito sulla locazione della stazione ferroviaria: mentre, nel 1852, si era già immaginato l'arrivo dell'infrastruttura al porto, si discute, ancora, su quale sponda del torrente Letimbro l'avrebbe ospitata<sup>87</sup>. Solo nel 1863<sup>88</sup> viene scelta, definitivamente, la sponda sinistra, caratterizzata da terreni appena acquisiti dal Marchese De Mari per l'impostazione espansionistica della città.

L'anno successivo, l'ingegnere civico Carlo Tissoni<sup>89</sup> e l'architetto Giuseppe Frumento, ottengono l'incarico di redigere un nuovo piano con l'obiettivo di adeguare la posizione della stazione a quello ormai obsoleto del 1856<sup>90</sup>. Il nuovo piano regolatore risulta, così, maggiormente funzionale. Con la riduzione della dimensione dei singoli isolati esso permette sia il miglioramento della viabilità, poiché presenti più strade, sia l'incremento del numero di edifici<sup>91</sup>. Sulla superficie piana compresa tra il vecchio agglomerato urbano ed il Letimbro, la nuova città viene disposta a scacchiera riproducendo l'aspetto topografico di Torino, separando la parte antica da un ampio corso rettilineo<sup>92</sup>. Ciò porta al risultato della cosiddetta "Variante Corsi", dal nome del Sindaco dell'epoca<sup>93</sup>. Con la locazione della stazione, il Comune non perde tempo: atterra le mura, colma i fossati e acquisisce i terreni per la sistemazione della piazza e della strada di accesso alla stazione e per l'ampliamento della città<sup>94</sup>. L'amministrazione acquisisce dal Marchese De Mari, all'incirca 55.351 mq tra gli attuali Corso Mazzini e Via Vigerio, lasciando al Marchese la zona del palazzo De Mari divenendo, in un primo momento, un grande polmone verde<sup>95</sup>.

L'incremento edilizio di questi decenni trova una motivazione nella straordinaria crescita economica cittadina che, nonostante le dimensioni ancora ridotte, si avvia a diventare uno dei più attivi centri industriali italiani<sup>96</sup>. Oltre alle già citate imprese siderurgiche Servettaz e Tardy e Benech si affiancano rapidamente industrie relative ad altri settori, come la Bormioli per la produzione di materiali refrattari, la vetreria Viglienzoni, la Silvestre-Allemand dei canditi e varie imprese di cantieristica navale come Migliardi e Venè, Solimano e Calamaro<sup>97</sup>.

Tutte queste industrie sono principalmente localizzate tra il porto e la fortezza del Priamar. Tale notevole crescita porta alla necessità di ampliare lo spazio disponibile, infatti, tra il 1880 ed il 1885 viene scavata la nuova Darsena Vittorio Emanuele II che raddoppia gli spazi e la potenzialità del porto<sup>98</sup>. Grazie a questa operazione vengono delocalizzate alcune industrie in zona foce Letimbro, permettendo il prolungamento di Corso Principe Amedeo al mare e la creazione dei relativi giardini pubblici<sup>99</sup>. Con l'avvio della costruzione del quartiere foce

---

<sup>85</sup> *Ibidem*.

<sup>86</sup> *Ibidem*.

<sup>87</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 14.

<sup>88</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 53.

<sup>89</sup> Carlo Tissoni, ingegnere civico per la città di Savona, da *Ivi*, pg. 55.

<sup>90</sup> Marco Ricchebono, Carlo Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, Genova, SAGEP Editore, 1983 pg. 53.

<sup>91</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 12.

<sup>92</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 524.

<sup>93</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 12.

<sup>94</sup> *Ibidem*.

<sup>95</sup> *Ivi*, pg. 13.

<sup>96</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 55.

<sup>97</sup> *Ibidem*.

<sup>98</sup> *Ibidem*.

<sup>99</sup> *Ibidem*.

l'Amministrazione si pone il problema di come collegare la stazione con il porto, oltre quella porzione di vecchio centro storico limitrofo all'ospedale nuovo, caratterizzato da stretti carrugi<sup>100</sup>. Si arriva alla soluzione di un piano di risanamento della porzione di città, individuando due nuove strade incrociate ad angolo al centro dell'area: una (Via Caboto) in direzione nord-sud verso il Duomo e un'altra (Via Pietro Giuria) che partiva da Piazza Giulio II (la piazza antistante al nuovo ospedale) arrivando all'antica Via Riario<sup>101</sup>. Il fine igienico viene raggiunto attraverso l'operazione di diradamento edilizio, eliminando interi isolati<sup>102</sup>.

Il progetto viene affidato, nel 1870, all'ingegnere civico Tissoni, attraverso il quale egli prolunga la strada est-ovest fino a Piazza Caricamento prevendendo un mercato coperto a lato di essa mentre, l'incrocio tra le due vie viene risolto attraverso una piazzetta porticata<sup>103</sup>. I lavori iniziano nel 1872, ma vengono completati solo ad inizio '900<sup>104</sup>.

Rilevante, infine, è anche la questione dell'illuminazione pubblica, problema che accompagna la città per tutto l'Ottocento e che viene risolto solo all'inizio del secolo successivo attraverso l'adozione dell'illuminazione elettrica<sup>105</sup>. I primi a portare l'illuminazione sono stati i francesi ad inizio secolo, inserendo le lampade ad olio nei punti principali della città. Nel 1805 sono in funzione 15 lanterne, che, nel 1814<sup>106</sup>, aumentano a 26. Per vari anni il numero di lanterne rimane costante a causa della disastrosa condizione economica del Comune<sup>107</sup>. Si deve aspettare solo il 1860 per arrivare ad una illuminazione a gas quando, l'Amministrazione, affida all'ing. Chevillet una concessione trentennale per la sua gestione<sup>108</sup>.

---

<sup>100</sup> *Ivi*, pg. 57.

<sup>101</sup> *Ibidem*.

<sup>102</sup> *Ibidem*.

<sup>103</sup> *Ivi*, pg. 58.

<sup>104</sup> *Ibidem*.

<sup>105</sup> N. Cerisola, *Storia di Savona*, pg. 509.

<sup>106</sup> *Ivi*, pg. 510.

<sup>107</sup> *Ibidem*.

<sup>108</sup> *Ivi*, pg. 511.



Figura 2 – Planimetria della Città di Savona, 1892 - Archivio di Stato di Savona, *Carte Antonj*, Busta nr. 7, Fascicolo nr. 360.

Nella planimetria (fig. 2) sono indicate le principali opere pubbliche trattate all'interno del capitolo, con il nr. 1 si indica il nuovo Ospedale San Paolo, con il nr. 2 il Teatro Gabriello Chiabrera, con il nr. 3 il risanamento di Via Pietro Giuria, mentre con il nr. 4 il prolungamento di Corso Principe Amedeo ed il relativo giardino pubblico.

## Capitolo 2

### Le fondamenta della tesi: concetti base

#### 2.1. Ferrovia

##### **Introduzione**

La ferrovia è, per eccellenza, l'infrastruttura principe dell'Ottocento, la si considera un elemento rivoluzionario che ha trasformato radicalmente i sistemi di trasporto, l'economia, la società e persino l'organizzazione territoriale dei paesi europei<sup>109</sup>. È proprio in questo secolo che la Rivoluzione Industriale trova nella rete ferroviaria uno dei suoi principali strumenti di crescita e diffusione<sup>110</sup>. Essa ha i primi sviluppi in Inghilterra la patria della Rivoluzione Industriale, intorno al 1825<sup>111</sup> con l'inaugurazione della linea Stockton–Darlington, destinata al trasporto di carbone. Pochi anni dopo, nel 1830<sup>112</sup>, si sviluppa la tratta Liverpool–Manchester, destinata, invece, al trasporto di passeggeri e merci.

Nel giro di pochi decenni, la rete ferroviaria si espande vertiginosamente in tutta Europa, modificando profondamente gli assetti sociali, politici e industriali del continente. In Francia, già nel 1828<sup>113</sup> si inaugura il primo tratto ferroviario: la S. Etienne – Lione mentre, nel 1842<sup>114</sup>, il governo francese approva una legge fondamentale che delinea lo sviluppo di una rete “a raggiera” con epicentro Parigi, andando a sviluppare un modello centralizzato e funzionale alle esigenze dello Stato.

In Germania, invece, essendo allora ancora un mosaico di Stati sovrani, la ferrovia diviene uno strumento decisivo per rafforzare i legami economici e politici tra i diversi Stati: la prima linea, la Norimberga–Fürth, nel 1835, viene seguita da una rapida espansione favorita della Prussia, che comprende l'importanza dell'infrastruttura per unificare i frammentati territori tedeschi<sup>115</sup>. Già nel 1849, il Regno di Prussia conta oltre 2.000 km di linee ferroviarie<sup>116</sup>.

Anche nei Paesi Bassi, in Belgio ed in Austria si assiste a una forte crescita delle infrastrutture ferroviarie, con una pianificazione spesso influenzata dalle strategie militari e dalle necessità industriali<sup>117</sup>. Il Belgio, in particolare, è uno dei primi paesi continentali ad adottare un piano statale per lo sviluppo ferroviario: nel 1835 inaugurava la prima linea tra Bruxelles e Malines, diventando un esempio di successo europeo nella pianificazione pubblica delle infrastrutture<sup>118</sup>. Mentre in Austria, la prima locomotiva parte da Vienna nel 1848 diretta a Wagram, già nel 1855 possiede una rete di 910 Km<sup>119</sup>.

In Spagna, la prima tratta ferroviaria è la Barcellona – Mataro, lunga 28 Km mentre, nel 1855, possiede 818 Km di ferrovia<sup>120</sup>.

Le ferrovie diventano rapidamente strumenti di potere e modernizzazione, utilizzate dai governi per consolidare l'autorità statale, stimolare l'economia interna, rafforzare la difesa militare e

---

<sup>109</sup> Carlo Maria Cipolla, *Uomini, Tecniche, Economia*, Milano, Feltrinelli, 1989, pg. 35.

<sup>110</sup> *Ibidem*.

<sup>111</sup> Alberto Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia, Marsilio Editori, 1986, pg. 81.

<sup>112</sup> A. Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, pg. 10.

<sup>113</sup> *Ivi* pg. 12.

<sup>114</sup> *Ibidem*.

<sup>115</sup> *Ibidem*.

<sup>116</sup> *Ibidem*.

<sup>117</sup> A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, pg. 78.

<sup>118</sup> A. Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, pg. 10.

<sup>119</sup> *Ivi* pg. 12.

<sup>120</sup> *Ibidem*.

accelerare i processi di industrializzazione<sup>121</sup>. Si tratta, infatti, di un'epoca in cui i trasporti avvengono prevalentemente su strada, grazie al traino di animali da tiro, o via fiume<sup>122</sup>. La ferrovia rivoluziona, quindi, i tempi e i costi degli spostamenti, abbreviando le distanze tra città e contribuendo alla nascita di una nuova geografia economica, più interconnessa e dinamica<sup>123</sup>.

Non meno rilevante è l'influenza delle ferrovie sul piano culturale e sociale: per la prima volta, ampie fasce della popolazione possono viaggiare in tempi rapidi, alimentando lo scambio di idee, persone e merci<sup>124</sup>. I nuovi orari ferroviari imposero una sincronizzazione del tempo su scala nazionale, trasformando la percezione stessa della distanza e del ritmo di vita quotidiano<sup>125</sup>.

In questo scenario dinamico e in rapida evoluzione, anche la penisola italiana, ancora politicamente frammentata, comincia a dotarsi di infrastrutture ferroviarie. La storia ferroviaria italiana dell'Ottocento può essere suddivisa in tre principali fasi, ciascuna delle quali riflette i cambiamenti politici, economici e tecnici del Paese<sup>126</sup>.

Già in epoca preunitaria, alcuni Stati della penisola italiana comprendono l'importanza strategica delle ferrovie, infatti, la prima fase la si colloca tra il 1839 ed il 1860<sup>127</sup>.

Il primo tratto ferroviario costruito nella penisola italiana è la linea Napoli – Portici, inaugurata il 3 ottobre 1839<sup>128</sup> dal Regno delle Due Sicilie. La tratta, lunga circa 7 km, era parte di un più ampio progetto che mirava a collegare Napoli con Salerno e, in prospettiva, doveva anche collegare la capitale con Manfredonia, attraverso un complesso attraversamento degli Appennini<sup>129</sup>. Si tratta, quindi, del primo stato preunitario a dotarsi di una linea ferrata.

Anche gli altri Stati preunitari: come il Regno di Sardegna, il Granducato di Toscana, lo Stato Pontificio e il Lombardo-Veneto, sotto però dominazione austriaca, avviano, con tempi e modalità differenti, la costruzione di tratti ferroviari, spesso scollegati tra loro e pensati più per collegare le capitali con i porti o le zone minerarie che per creare una rete coerente<sup>130</sup>. In particolare, nel Lombardo-Veneto, sotto il dominio austriaco, la ferrovia fu utilizzata anche come strumento di controllo militare, da parte del potere centrale austriaco<sup>131</sup>.

La nuova tecnologia arriva comunque pochissimo tempo dopo la costruzione della Napoli-Portici, infatti, nel 1840<sup>132</sup> viene inaugurata la tratta Milano-Monza, lunga 12,7 km. A questa prima "rapidità" corrisponde però una successiva lentezza da parte del potere Asburgico, infatti, alla fine del 1859 la rete complessiva conta solo 522 km di ferrovie<sup>133</sup>. La motivazione principale la si ritrova nella pratica di assorbire le imprese di trasporti non appena si notavano profitti, portando una immediata decadenza delle imprese stesse<sup>134</sup>.

Il Granducato di Toscana sviluppa principalmente tratte che colleghino la capitale, Firenze, con i porti. Il primo tratto ferroviario è la Firenze-Livorno, i lavori sono stati molto lunghi, infatti, a

---

<sup>121</sup> C. M. Cipolla, *Uomini, Tecniche, Economia*, pg. 37.

<sup>122</sup> *Ibidem*.

<sup>123</sup> *Ivi* pg. 38.

<sup>124</sup> A. Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, pg. 12.

<sup>125</sup> *Ibidem*.

<sup>126</sup> Paolo Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, in "Studi e ricerche socio-territoriali", a. I, n. 1, Napoli, 2011, pg. 101.

<sup>127</sup> *Ivi*, pg. 103.

<sup>128</sup> *Ibidem*.

<sup>129</sup> *Ivi* pg. 108.

<sup>130</sup> *Ivi* pg. 106.

<sup>131</sup> A. Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, pg. 27.

<sup>132</sup> *Ivi* pg. 29.

<sup>133</sup> *Ivi* pg. 85.

<sup>134</sup> *Ivi* pg. 29.

fronte di un inizio del cantiere nel 1841, viene terminata nel 1848<sup>135</sup>. Dieci anni dopo lo sviluppo della rete ferroviaria in Toscana è di 257 km<sup>136</sup>.

Nello Stato Pontificio si accoglie la novità tecnologica del treno con grande freddezza; infatti, in un primo momento viene visto come una «macchina infernale che viola le leggi della natura sulle velocità»<sup>137</sup>. Questo atteggiamento di chiusura è dovuto principalmente alla scarsa sicurezza dei primi mezzi, infatti, appena lo sviluppo tecnologico avanza, lo Stato Pontificio non esita ad introdurre la ferrovia sul proprio territorio<sup>138</sup>. La prima linea è la Roma-Frascati, inaugurata nel 1856<sup>139</sup>, lo Stato nel 1859 possiede 101 km<sup>140</sup> di strade ferrate.

Il Regno di Sardegna non è stato il primo in ordine temporale ad interessarsi di ferrovie, ma riesce a dare un grande impulso che lo rendono lo Stato con l'estensione più ampia<sup>141</sup>.

Il Conte di Cavour<sup>142</sup> ha grande interesse in tutto ciò che può rendere il suo Stato più prospero e sviluppato, mettendo subito in primo piano l'importanza della ferrovia per collegare i centri più importanti dello Stato<sup>143</sup>. La prima linea, voluta da varie imprese genovesi, è la Genova-Torino, iniziata a costruire nel 1846 e terminata nel 1855<sup>144</sup>. In contemporanea vengono realizzate molte altre tratte, collegando i principali centri del Regno, si arriva, infatti, nel 1859 a 850 km<sup>145</sup>.

Successivamente all'Unità d'Italia, nel 1861, uno dei problemi più urgenti che il nuovo governo si trova ad affrontare è proprio la frammentazione e l'inadeguatezza della rete ferroviaria esistente<sup>146</sup>. I diversi tratti costruiti dai vari Stati preunitari non erano né compatibili tra loro né chiaramente integrati in un sistema nazionale<sup>147</sup>. Inoltre, la distribuzione era estremamente disomogenea: al Nord erano presenti circa 1.374 km di ferrovie, mentre il Centro e il Sud ne contavano solo 462 km<sup>148</sup>. Complessivamente, nel 1860, l'Italia disponeva di meno di 2.000 km di linee ferroviarie, a fronte dei 16.000 km in Inghilterra, 9.300 in Francia, 1.500 in Belgio e 2.000 in Svizzera<sup>149</sup>. Per questo motivo, la prima questione su cui il nuovo governo italiano pone attenzione, è il tema della costruzione di ferrovie, le quali sono «tanto esaltate come fattore unificante della penisola»<sup>150</sup>.

---

<sup>135</sup> *Ivi* pg. 41.

<sup>136</sup> *Ivi* pg. 85.

<sup>137</sup> *Ivi* pg. 49.

<sup>138</sup> *Ibidem*.

<sup>139</sup> *Ivi* pr. 51.

<sup>140</sup> *Ivi* pg. 85.

<sup>141</sup> *Ivi* pg. 63.

<sup>142</sup> Camillo Benso Conte di Cavour (Torino 1810 – 1861) ha fatto il suo ingresso in politica nel 1847, fondando il giornale *Il Risorgimento*. Deputato (1848, 1849), è stato più volte ministro (1850, 1851) e presidente del consiglio (1852). Nel 1860 assume il pieno controllo diplomatico dell'impresa garibaldina, che controbilancia con le annessioni e i successivi plebisciti, cosa che gli consente poi di far prevalere il suo punto di vista (unitario ma monarchico) e di attuare la trasformazione giuridica del Regno di Sardegna nel Regno d'Italia, facendo proclamare Vittorio Emanuele II re d'Italia (1861). Francesco Lemmi, *Cavour, Camillo Benso Conte di*, Treccani <https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour/> (ultima consultazione 03 luglio 2025).

<sup>143</sup> *Ivi* pg. 64.

<sup>144</sup> *Ivi* pg. 67.

<sup>145</sup> *Ivi* pg. 85.

<sup>146</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, pg. 110.

<sup>147</sup> *Ibidem*.

<sup>148</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 417.

<sup>149</sup> A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, pg. 88.

<sup>150</sup> Paolo Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, Bari, Laterza, 1992 pg. 414.

Si ritiene indispensabile realizzare, il prima possibile, circa 6.000 km di ferrovia, per i quali si deve stanziare circa 1.500 milioni di lire (circa il triplo delle entrate annue dello Stato)<sup>151</sup>. Le difficoltà tecniche ed economiche sono, purtroppo, enormi.

In questo periodo, tra il 1860 e il 1865<sup>152</sup>, si può collocare la seconda fase dello sviluppo ferroviario italiano durante l'Ottocento: vengono edificati, infatti, 450 km all'anno di strade ferrate arrivando, nel 1870, a quasi 8.000 km, più del triplo di quelle esistenti nel 1860<sup>153</sup>. Solo così si giunge, nel 1885, a 12.000 km<sup>154</sup>. Lo sforzo è tale che si può ritenere parzialmente definita la rete fondamentale per il collegamento della penisola<sup>155</sup>.

La costruzione della rete ferroviaria contribuisce anche a un progressivo avvicinamento tra le diverse regioni, rendendo più comodi e veloci gli scambi commerciali, la circolazione delle persone, dei beni e delle idee<sup>156</sup>. Tuttavia, l'Italia rimane ancora indietro rispetto ai principali paesi europei, sia per estensione della rete che per qualità del servizio<sup>157</sup>.

La terza ed ultima fase avviene tra il 1866 ed il 1905 circa, anni in cui si vede terminare il processo di costruzione di linee ferroviarie, arrivando a una estensione di 14.650 km<sup>158</sup>. Questa fase prende il nome di "periodo delle Convenzioni"<sup>159</sup> poiché, il Governo italiano, mostra grandi difficoltà nella gestione delle tratte. Il governo, non disponendo di risorse sufficienti per controllare e amministrare direttamente l'intera rete, decide di affidare la gestione a concessionari privati, stipulando convenzioni con alcune grandi società ferroviarie, tra cui la Rete Adriatica, la Rete Mediterranea e la Rete Sicula.

Tuttavia, la gestione privata non sempre risulta efficiente, e spesso si rivela più attenta al profitto che al servizio pubblico. Inizialmente il Governo, nel 1865 affida la costruzione e l'esercizio ferroviario a tre società: le Strade Ferrate Alta Italia, le Strade Ferrate Romane e le Strade Ferrate Meridionali, dando a ciascuna sovvenzioni<sup>160</sup>. Questo sistema entra a breve in crisi, a causa della svalutazione della Lira a seguito della Terza Guerra d'Indipendenza<sup>161</sup>. Inoltre, le diseguaglianze territoriali, i problemi di sicurezza, l'inadeguatezza del materiale rotabile e le tariffe elevate portano a crescenti critiche e pressioni politiche<sup>162</sup>. Questo contesto porta, infine, nel 1905, alla nazionalizzazione delle ferrovie e alla nascita delle Ferrovie dello Stato<sup>163</sup>.

Durante l'Ottocento, in Europa si sviluppano, invece, due modelli di gestione ferroviaria: il modello statale e il modello privato. Nel modello statale, adottato ad esempio dal Belgio e in parte dalla Francia, lo Stato assume un ruolo attivo nella pianificazione, nel finanziamento e spesso anche nella gestione diretta della rete ferroviaria<sup>164</sup>. Il Belgio è uno dei primi paesi a costruire direttamente le linee principali, lasciando ai privati solo le secondarie, in un sistema integrato e coordinato<sup>165</sup>.

---

<sup>151</sup> A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, pg. 90.

<sup>152</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, pg. 103.

<sup>153</sup> A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, pg. 91.

<sup>154</sup> *Ibidem*.

<sup>155</sup> *Ibidem*.

<sup>156</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, pg. 111.

<sup>157</sup> *Ibidem*.

<sup>158</sup> A. Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, pg. 91.

<sup>159</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, pg. 103.

<sup>160</sup> *Ivi* pg. 112.

<sup>161</sup> *Ibidem*.

<sup>162</sup> *Ibidem*.

<sup>163</sup> *Ivi*, pg. 113.

<sup>164</sup> A. Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, pg. 280.

<sup>165</sup> *Ibidem*.

In Francia, con la “Legge ferroviaria del 1842”<sup>166</sup>, si opta, invece, per un sistema misto: il governo stabilisce le linee fondamentali e fornisce garanzie finanziarie, ma la costruzione e la gestione sono affidate a grandi compagnie private.

Il modello privato, adottato in particolare in Gran Bretagna, inizialmente è estremamente dinamico: centinaia di compagnie ferroviarie si svilupparono in concorrenza tra loro, con una crescita esplosiva della rete<sup>167</sup>. Tuttavia, la mancanza di coordinamento porta presto a problemi di interoperabilità, sovrapposizioni e scarsa standardizzazione<sup>168</sup>.

Al contrario, in paesi come la Prussia e l’Impero austriaco, si assiste a un progressivo passaggio al controllo pubblico. In Germania, la crescente influenza della Prussia porta alla nazionalizzazione di molte linee a partire dal 1879, con l’obiettivo di favorire l’integrazione economica e politica<sup>169</sup>.

La diffusione delle ferrovie in Europa nel XIX secolo non si limita a rivoluzionare i trasporti: esse cambiano profondamente la geografia urbana, influenzando la forma, la struttura e la funzione delle città<sup>170</sup>.

Le stazioni ferroviarie sono spesso costruite ai margini dei centri storici, ma finiscono rapidamente per attrarre intorno a sé nuovi quartieri, industrie e strutture alberghiere. In molte città europee, le aree adiacenti alle stazioni diventano nuove centralità urbane<sup>171</sup>.

Un caso emblematico è Parigi, dove si costruiscono numerose grandi stazioni, come Gare du Nord, Gare de Lyon, Gare Saint-Lazare, tra gli anni Quaranta e Sessanta dell’Ottocento<sup>172</sup>. Analogamente, Berlino, Vienna, Torino, Milano e Barcellona vivono una forte crescita centrata sull’infrastruttura ferroviaria<sup>173</sup>.

Le ferrovie rendono possibile la pendolarità su scala metropolitana, anticipando le dinamiche del XX secolo<sup>174</sup>. Inoltre, contribuiscono alla standardizzazione architettonica: molte stazioni vengono progettate secondo modelli ripetibili, portando a un’omogeneizzazione degli spazi urbani legati alla ferrovia in tutto il continente<sup>175</sup>.

---

<sup>166</sup> *Ibidem.*

<sup>167</sup> *Ivi* pg. 282.

<sup>168</sup> *Ibidem.*

<sup>169</sup> *Ibidem.*

<sup>170</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell’Ottocento postunitario*, pg. 115.

<sup>171</sup> G. Zucconi, *La città dell’Ottocento*, pg. 16.

<sup>172</sup> *Ivi* pg. 140.

<sup>173</sup> *Ivi* pg. 139.

<sup>174</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell’Ottocento postunitario*, pg. 109.

<sup>175</sup> *Ibidem.*

## Il caso savonese



Figura 3 – Vista sulla Stazione Letimbro e sulla sua Piazza antistante, allora chiamata Piazza Principe Umberto. N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 56.

La ferrovia arriva a Savona, proveniente da Voltri, il 19 maggio 1868<sup>176</sup>, nel culmine del terzo periodo riguardante lo sviluppo ferroviario italiano nell'Ottocento, una fase storica cruciale che vede l'espansione delle linee ferroviarie su tutto il territorio nazionale, a sostegno della nascente unità politica ed economica del Regno d'Italia<sup>177</sup>. Il grande promotore di tale operazione è il già citato Pietro Paleocapa, il cui obiettivo era ampliare e collegare la città rivierasca con la vicina Genova, ma anche e soprattutto, di rafforzare il legame commerciale con Torino, allora capitale economica del Piemonte e punto nevralgico della politica industriale italiana<sup>178</sup>. La visione di Paleocapa era quella di trasformare Savona in un crocevia efficiente tra le rotte marittime e le reti ferroviarie terrestri<sup>179</sup>.

L'inaugurazione si svolge con grande solennità ma, la stazione di Savona, non è ancora un edificio strutturato: esiste solo un modesto fabbricato provvisorio in legno, lungo circa venti metri e largo otto che assolve alle funzioni basilari ma senza alcuna pretesa architettonica. (fig. 4). Questa struttura, seppur spartana, rappresenta l'inizio simbolico di una nuova era per la mobilità savonese.

<sup>176</sup> Giovanni Gallotti, *Via Paleocapa*, Quaderni di Storia Locale, Savona, 2004, pg. 12.

<sup>177</sup> P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, pg. 103.

<sup>178</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 53.

<sup>179</sup> *Ibidem*.

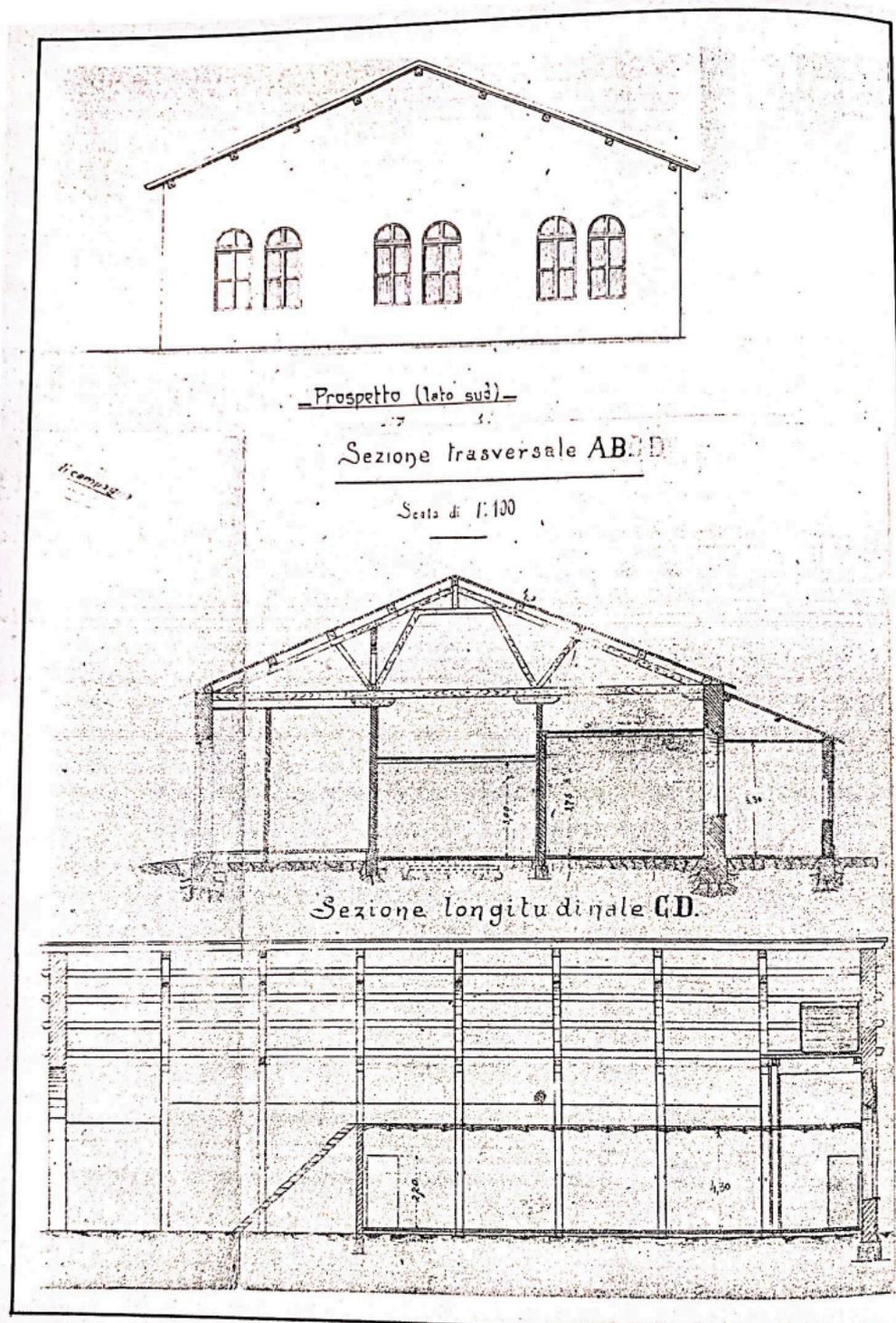


Figura 4 – Progetto della prima stazione di Savona, in particolare prospetto e sezioni trasversale e longitudinale. Da Franco Rebagliati, Mario Siri, *Savona Letimbro: Album della stazione (1868-1924)*, Pinerolo, Alzani Editore, 1992 pg. 50.

Per dodici anni, l'edificio ligneo rimane l'unica testimonianza fisica della presenza ferroviaria in città, fino a quando, nei primi mesi del 1880<sup>180</sup>, il Ministero dei Lavori Pubblici, approva il progetto definitivo (fig. 5), più consona al ruolo crescente di Savona nel panorama regionale e nazionale. Il contratto per la costruzione viene stipulato tra le Ferrovie dell'Alta Italia e l'impresa

<sup>180</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie III, Cartella 430, Fascicolo 1.

Paolo Rapazzini il 28 febbraio 1880<sup>181</sup>. Nel maggio 1882<sup>182</sup> viene completata la parte centrale del nuovo edificio e, contestualmente, si procede con la demolizione della vecchia stazione in legno, che aveva accompagnato i primi anni della ferrovia a Savona.

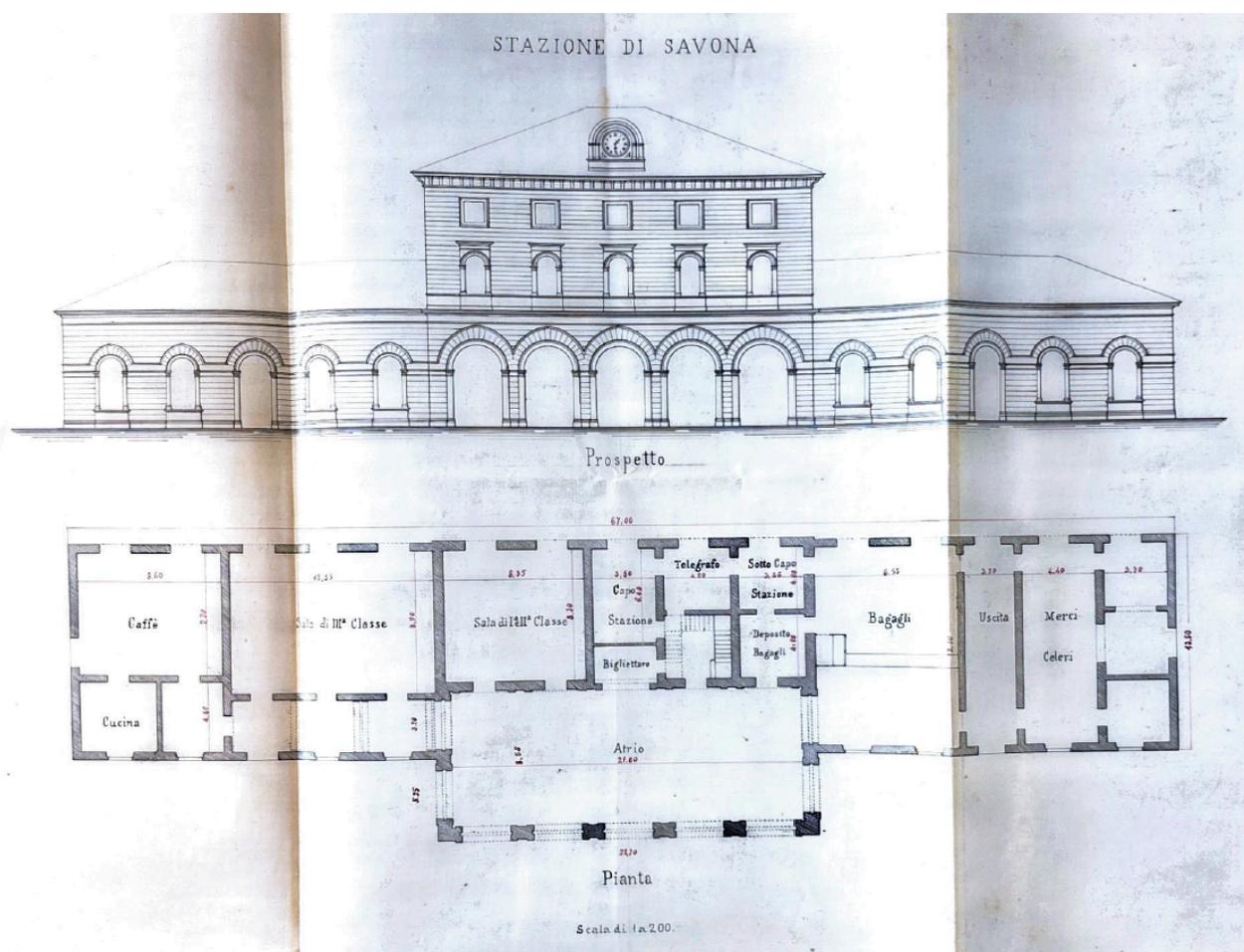


Figura 5 – Prospetto principale e pianta della Stazione di Savona (Archivio di Stato di Savona, Lavori Pubblici, Serie III, Cartella 430, Classe 3, Fascicolo 6).

Nel maggio del 1883<sup>183</sup>, la stazione viene ufficialmente aperta al pubblico nella sua interezza nonostante manchino ancora le arcate della grande tettoia, che verranno terminate nel mese di agosto dello stesso anno<sup>184</sup>. Le eleganti colonne in ferro e ghisa, realizzate dalla rinomata fonderia Tardy e Benech<sup>185</sup>, conferiscono al complesso un tocco di raffinatezza e monumentalità, segno di una progettualità attenta non solo alla funzionalità ma anche al decoro urbano. Purtroppo, la grande tettoia, tanto ammirata quanto amata dai savonesi,

<sup>181</sup> La Liguria Occidentale, Gazzetta del Circondario di Savona, a. V, nr. 91, sabato 17 aprile 1880.

<sup>182</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, Quaderni di Storia Locale, pg. 14.

<sup>183</sup> *Ibidem*.

<sup>184</sup> Liguria Occidentale, Gazzetta del Circondario di Savona, a. VI, nr. 106, martedì 1° maggio 1883.

<sup>185</sup> Giuseppe Tardy e Stefano Benech sono due savoirdi che nel 1860 trovano a Savona il punto perfetto per costruire una fonderia, grazie a questa attività il porto di Savona cresce e diviene parte fondamentale del triangolo industriale, da Antonella Frassinelli, *Stabilimento di Savona*, SIUSA – Sistema Informatico Unificato per le Soprintendenze Archivistiche, <https://siusaarchivi.cultura.gov.it/cgi-bin/pagina.pl> (ultima consultazione 13 giugno 2025).

viene smantellata nel 1940 per motivi bellici<sup>186</sup>, una scelta che suscita ampio disappunto tra la cittadinanza<sup>187</sup>, privata così di un simbolo architettonico distintivo e identitario (fig. 6).

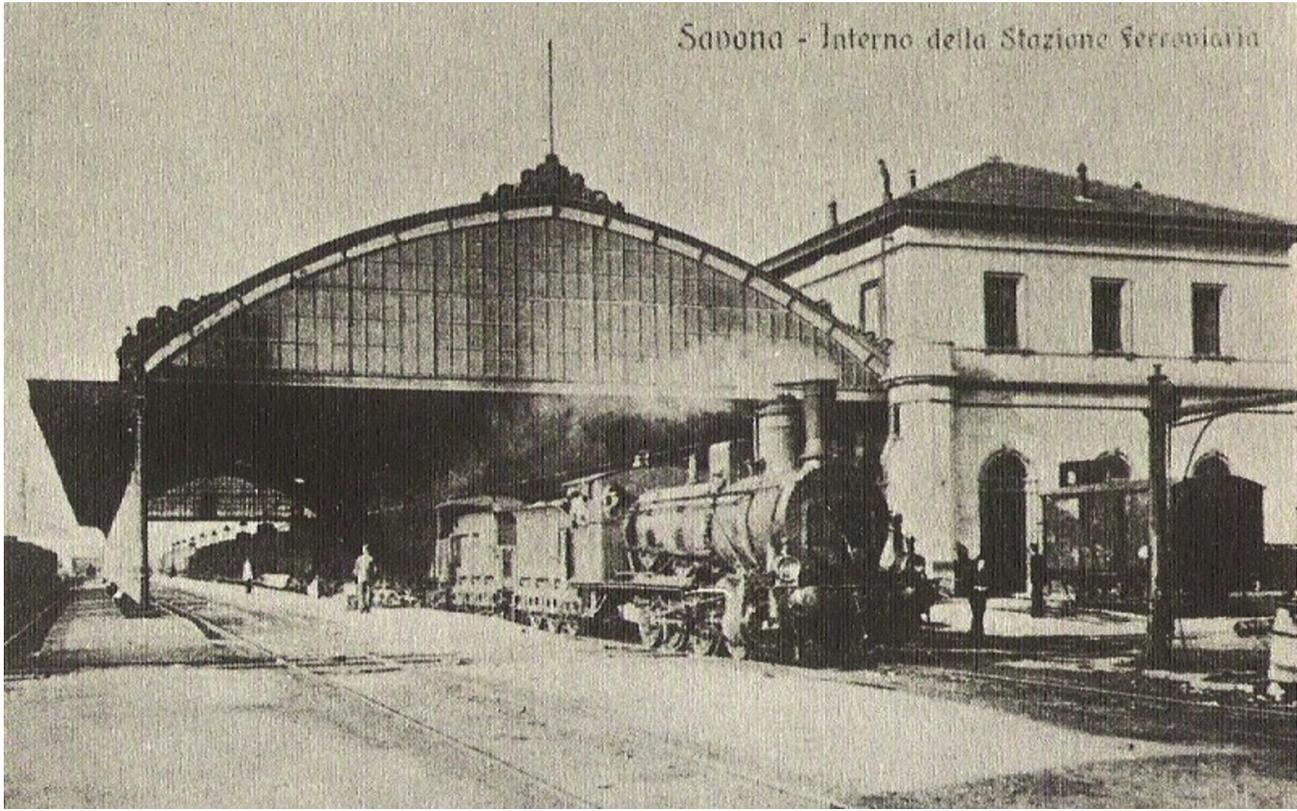


Figura 6 – Savona, interno della Stazione Ferroviaria. Particolare della grande tettoia poi demolita nel 1940. N. Cerisola, Savona tra Ottocento e Novecento, pg. 58.

La stazione Letimbro continua a funzionare regolarmente fino al 1977, anno in cui entra in funzione il nuovo impianto ferroviario in regione Mongrifone<sup>188</sup>, più moderno e meglio integrato con le nuove esigenze logistiche della città e del traffico ferroviario.

La storica stazione, ormai superata, vede l'abbattimento tra il febbraio e il marzo 1980, in un intervento giudicato dalla maggioranza della popolazione come avventato e sbagliato, Via Paleocapa perde per sempre l'adeguato fondale che l'aveva accompagnata fin dalle sue origini<sup>189</sup>. In fig. 6 si ha un'immagine storica di Via Paleocapa: la foto è stata scattata dall'incrocio tra la via e Corso Principe Amedeo, attuale Corso Italia, verso la Piazza Umberto I. E' possibile notare come la via sia chiusa prospetticamente dal fabbricato della Stazione Letimbro. Nella foto si ha quindi il senso di completezza della via stessa, o meglio, si ha la destinazione per la quale questo asse è stato pensato.

---

<sup>186</sup> *Ivi*, pg. 15.

<sup>187</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 16.

<sup>188</sup> *Ivi*, pg. 17.

<sup>189</sup> *Ibidem*.



Figura 7 – Savona – Via Paleocapa, vista dalla via verso la stazione Letimbro, da G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 12.

## 2.2. Espansione della città

### *Sviluppo demografico*

Durante l'Ottocento, anche grazie alle innovazioni in campo medico, igienico e tecnologico, ritroviamo un considerevole aumento della popolazione, sia in termini di diminuzione della mortalità infantile che dalle prime immigrazioni interne: il popolo emigra dalle campagne alle città, dove sorgono le industrie<sup>190</sup>. Miglioramenti nella nutrizione, nei servizi sanitari e nella prevenzione delle epidemie permettono un'espansione demografica senza precedenti.

Questa dinamica segna una trasformazione profonda dell'assetto territoriale e urbano. Le grandi città europee, come Londra, Parigi, Berlino e Vienna, conoscono un'espansione esplosiva, spesso incontrollata, che pone il problema urgente della gestione dello spazio urbano, dell'igiene pubblica e della viabilità<sup>191</sup>. In risposta, si sviluppa gradualmente l'idea di una pianificazione razionale delle città, che ha trovato espressione nei piani regolatori urbani, una delle principali innovazioni dell'ingegneria e dell'amministrazione urbana del XIX secolo.

Nel periodo tra il 1850 e il 1914, i nuovi flussi e surplus demografici tendono a concentrarsi attorno ai grandi centri ferroviari, industriali e portuali, quindi, tendenzialmente, attorno ai centri politico-amministrativo storici<sup>192</sup>. Questo periodo sancisce la prima travolgente fase di espansione mentre, il cinquantennio precedente, rappresenta lo stadio di avvio per le

<sup>190</sup> Guido Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Bari, Laterza, 2001 pg. 9.

<sup>191</sup> *Ivi* pg. 8.

<sup>192</sup> *Ivi* pg. 14.

metropoli in formazione<sup>193</sup>. Si sviluppa, quindi, un nuovo modo di guardare la città, che passa dall'essere un'entità ferma a una in movimento, se risulta sovraffollata può essere espansa, se si dimostra malata viene sottoposta a terapie<sup>194</sup>.

In Italia, nel 1861, all'alba dell'unità nazionale, sono undici<sup>195</sup> le città italiane che superano i 100.000 abitanti: ciò è frutto di una tradizione urbana causata dall'accentramento dei cittadini dei precedenti stati preunitari e non si ha, quindi, una situazione di arretratezza nei confronti dei grandi stati europei<sup>196</sup>. Nei decenni successivi, però, non si nota un notevole aumento demografico in altre città<sup>197</sup>. Solo cinquant'anni dopo, vi è l'aggiunta di ulteriori tre<sup>198</sup>.

Quello soggetto a cambiamento, però, è l'aumento dei centri minori<sup>199</sup>, ovvero tutte quelle città tra i 20.000 e i 50.000 abitanti, che passano da sessantasei a centoquaranta tra il 1861 e il 1911 e di quelli tra i 50.000 e i 100.000 da dodici a trentatré nello stesso lasso di tempo<sup>200</sup>. La causa principale è il processo di urbanizzazione di quei centri che passano dall'essere agricoli ad industriali<sup>201</sup>.

A Savona, città che possiamo far rientrare tra tali centri minori, dove l'industria era ancora in stato primitivo e fungeva solo da centro funzionario e da porto per l'intorno prevalentemente agricolo, passa da 10.649 abitanti nel 1801 a 18.434 nel 1856<sup>202</sup>. Si tratta, principalmente, di abitanti delle campagne che giungono in città per attività di tipo cantieristico navale<sup>203</sup>.

La popolazione continua a crescere: nel 1901 si contano 38.648 unità che passano poi da 50.169 nel 1911 ai 60.621 nel 1931<sup>204</sup>, si consideri che è circa il numero degli abitanti attuali.

L'aumento demografico mette, però, in risalto l'insufficienza del patrimonio urbanistico ereditato: l'inadeguatezza degli impianti urbani e dei servizi essenziali è evidente, in tante città sono addirittura primitivi, specialmente al sud<sup>205</sup>. Tale inadeguatezza la si riscontra, principalmente nelle infrastrutture, risultando inadatte o superate nelle città, primitive o addirittura inesistenti nelle campagne<sup>206</sup>. Una conferma di questa arretratezza tecnico-organizzativa è data dal fatto che, le maggiori innovazioni introdotte nei servizi e nelle attrezzature urbane, sono dovute ad iniziative di capitali stranieri di Nazioni già industrializzate<sup>207</sup>. Esempi di ciò sono le linee tranviere, le società per l'illuminazione e per il riscaldamento a gas ed in alcuni casi, gli acquedotti<sup>208</sup>.

---

<sup>193</sup> *Ivi* pg. 15.

<sup>194</sup> *Ibidem*.

<sup>195</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 428.

<sup>196</sup> *Ibidem*.

<sup>197</sup> *Ivi* pg. 429.

<sup>198</sup> *Ibidem*.

<sup>199</sup> *Ivi*, pg. 429.

<sup>200</sup> *Ibidem*.

<sup>201</sup> *Ivi*, pg. 428.

<sup>202</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 48.

<sup>203</sup> *Ibidem*.

<sup>204</sup> *Ivi*, pg. 62.

<sup>205</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 430.

<sup>206</sup> *Ibidem*.

<sup>207</sup> *Ibidem*.

<sup>208</sup> *Ibidem*.

## **Regolamenti edilizi e piani regolatori**

Nel corso del XIX secolo, l'Europa è interessata da un'intensa trasformazione urbana determinata dal rapido processo di industrializzazione e dalla crescita demografica. Questo fenomeno, che porta a un'espansione spesso disordinata delle città, rende evidente la necessità di strumenti normativi in grado di regolare lo sviluppo edilizio e pianificare l'organizzazione della città moderna. È in questo contesto che si collocano i primi regolamenti edilizi e i piani regolatori, i quali, seppur ancora embrionali rispetto agli standard odierni, rappresentano un passo fondamentale verso la modernizzazione della gestione del territorio cittadino<sup>209</sup>.

I regolamenti edilizi si sviluppano inizialmente come raccolte di norme tecniche e igienico-sanitarie atte a prevenire i rischi derivanti dalla densità abitativa crescente: incendi, epidemie ed instabilità strutturale. Essi fissano limiti all'altezza degli edifici, stabiliscono distanze minime tra fabbricati, impongono regole per l'illuminazione naturale e la ventilazione, e disciplinano lo smaltimento delle acque reflue<sup>210</sup>.

Esemplare è il caso di Parigi dove, nel corso dell'Ottocento, sono stati emanati vari regolamenti edilizi volti a migliorare la salubrità e l'ordine della città<sup>211</sup>. In ambito britannico, il Metropolitan Building Act del 1844 e le sue successive revisioni introducono norme più severe per la costruzione edilizia a Londra, rispondendo alle precarie condizioni igieniche dei quartieri popolari<sup>212</sup>.

Parallelamente ai regolamenti, prendono forma i primi piani regolatori urbani, concepiti per fornire una visione organica dello sviluppo cittadino. Questi strumenti, seppur ancora lontani da una pianificazione sistematica, iniziano a delineare l'organizzazione degli spazi pubblici e privati, le principali direttrici viarie, le funzioni urbane e le zone residenziali<sup>213</sup>. Il caso paradigmatico è rappresentato dal Piano Haussmann tra il 1853 ed il 1870<sup>214</sup>, attuato dal prefetto Georges-Eugène Haussmann<sup>215</sup>, che trasforma radicalmente la città di Parigi. Il piano prevede l'apertura di grandi boulevard, la demolizione dei quartieri medievali degradati, la creazione di spazi verdi e la razionalizzazione del traffico urbano<sup>216</sup>. Questo modello ispirò numerose altre città europee.

In Spagna, il Piano urbanistico dell'ingegnere Ildefonso Cerdà<sup>217</sup> per Barcellona<sup>218</sup>, elaborato nel 1859, rappresenta uno dei primi esempi di pianificazione urbana fondata su principi

---

<sup>209</sup> Pasquale Villani, *La città europea nell'età industriale*, in Pietro Rossi (a cura di), *Modelli di città strutture e funzioni politiche*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1987, pg. 453.

<sup>210</sup> Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Venezia, Marsilio Editore, 1966, pg. 57.

<sup>211</sup> P. Villani, *La città europea nell'età industriale...* pg. 454.

<sup>212</sup> Luca Marescotti, *Urbanistica fondamenti e teoria*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2008, pg. 127.

<sup>213</sup> *Ibidem*.

<sup>214</sup> G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, pg. 71

<sup>215</sup> Georges-Eugene Haussmann (Parigi, 27 marzo 1809 – Parigi, 11 gennaio 1891) è stato un politico e urbanistico francese, si deve a lui il grande piano urbanistico che trasformò Parigi tra il 1852 e 1870 sotto Napoleone III. Da *Haussmann, Georges-Eugene*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/georges-eugene-haussmann/> (ultima consultazione 15 giugno 2025).

<sup>216</sup> L. Marescotti, *Urbanistica fondamenti e teoria*, pg. 129.

<sup>217</sup> Ildefonso Cerdà (Barcellona 1815-1876) Laureato in ingegneria civile a Madrid, dal 1849 si dedicò allo studio dei problemi urbani, elaborando una sua teoria della urbanizzazione, uno dei primi tentativi di fondazione dell'urbanistica come scienza, che si avvalga del contributo imprescindibile di discipline quali la storia, l'economia, la statistica. Autore del piano di riforma e ampliamento di Barcellona (1859), pubblicò *Teoría general de la urbanización* (1867). Elaborò anche una teoria generale sulla ruralizzazione. Fabrizio Cortesi, Mario Salfi, *Cerdà, Ildefonso*, <https://www.treccani.it/enciclopedia/ildefonso-cerda/> (ultima consultazione 09 luglio 2025).

<sup>218</sup> *Ivi*, pg. 67.

scientifici e razionali: l'impianto a maglia ortogonale, la previsione di spazi aperti e l'equilibrata distribuzione delle funzioni urbane lo rendono un progetto all'avanguardia<sup>219</sup>.

Tuttavia, nonostante l'importanza storica di tali innovazioni, è necessario evidenziare anche i limiti dei primi strumenti di pianificazione. In molti casi, i grandi progetti urbani rispondono più a esigenze di controllo sociale, prestigio politico o speculazione immobiliare che a un effettivo miglioramento delle condizioni di vita delle classi popolari<sup>220</sup>. Inoltre, la pianificazione tende a privilegiare i quartieri centrali e borghesi mentre, le periferie operaie, rimangono spesso escluse da interventi significativi<sup>221</sup>.

In sintesi, la seconda metà dell'Ottocento rappresenta una fase di transizione fondamentale: si pongono le basi teoriche e pratiche della moderna urbanistica europea, anticipando gli sviluppi normativi e progettuali del XX secolo e affermando il principio della città come organismo da governare, regolare e progettare consapevolmente<sup>222</sup>.

Le prime leggi italiane riguardo i piani regolatori risalgono al 1865 e al 1885<sup>223</sup>, quando ancora non vi è una grande conoscenza sull'importanza di questo strumento. Esse dividono<sup>224</sup> tra il piano regolatore di sistemazione interna e quello di ampliamento, retti da norme diversissime. A partire dagli anni Settanta dell'Ottocento, numerose città iniziano a dotarsi di un regolamento edilizio che tende ad integrare e adattare le normative vigenti locali con il Codice civile, ciò porta a una progressiva normalizzazione e unificazione delle procedure<sup>225</sup>. Solo dopo il 1880 si manifesta un importante bisogno di espandere la città oltre ai confini consolidati, questo conduce ad affrontare temi come la pianificazione urbanistica e quindi alla redazione di piani regolatori di allineamento interno e di ampliamento<sup>226</sup>.

I piani di allineamento puntano al risanamento igienico-ambientale, alla canalizzazione idrica e fognaria e all'apertura di nuove vie di comunicazione per il nascente traffico, mentre i piani di espansione regolano lo sviluppo della città verso la campagna.

Fogne e acquedotto non sono gli unici servizi sotterranei che vengono perfezionati in questi ultimi decenni: si inizia a sviluppare anche una rete per il gas, usato per i lampioni mentre, l'utilizzo a scopo domestico, dovrà aspettare l'inizio del Novecento<sup>227</sup>. Una situazione simile si ha anche per quanto riguarda l'uso dell'elettricità, sia per l'illuminazione che per il trasporto pubblico, come tram e prime linee metropolitane<sup>228</sup>.

Successivamente all'unità d'Italia, i primi congressi di ingegneri esprimono la necessità di organizzare, su basi scientifiche, la conoscenza del territorio in vista di una futura trasformazione<sup>229</sup>.

Il primo passo per cambiare la città è conoscerla: si avviano, così, indagini catastali e della cartografia nazionale, strumenti fondamentali per gli ingegneri.

La città viene vista come un ostacolo per la modernizzazione accelerata mentre, la campagna, con i suoi spazi aperti, diviene lo spazio per i nuovi quartieri oltre le mura storiche. In questo

---

<sup>219</sup> L. Marescotti, *Urbanistica fondamenti e teoria*, pg. 126.

<sup>220</sup> *Ivi*, pg. 130.

<sup>221</sup> *Ibidem*.

<sup>222</sup> *Ibidem*.

<sup>223</sup> Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1931 pg. 144.

<sup>224</sup> *Ibidem*.

<sup>225</sup> Paolo Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 431.

<sup>226</sup> *Ibidem*.

<sup>227</sup> G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, pg. 79.

<sup>228</sup> *Ibidem*.

<sup>229</sup> Guido Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, Roma, Carocci, 2022 pg. 55.

contesto viene redatta la legge del 1865 sull'esproprio per pubblica utilità che aiuterà a definire i piani di ampliamento<sup>230</sup>.

Nella maggioranza dei casi, i piani previsti con la legge del 1865<sup>231</sup> si riconducono tutti ad allargamenti stradali che non hanno grande impatto nell'assetto urbanistico. I primi ampliamenti verso il cosiddetto "circondario esterno"<sup>232</sup>, quindi oltre le mura, sono semplici assi di collegamento verso nuovi servizi, come ospedali, ospizi, cimiteri e carceri.

L'espressione "piano regolatore", che oggi si riferisce ad uno schema per la generalità del territorio comunale, indicava, allora, il programma dei lavori pubblici e delle espropriazioni nell'arco dei successivi venticinque anni<sup>233</sup>.

Nel contesto italiano del XIX secolo, le città di Torino e Genova rappresentano due casi emblematici ma differenti nell'evoluzione dei regolamenti edilizi e nella progressiva introduzione della pianificazione urbana. Entrambe sono interessate da processi di trasformazione legati allo sviluppo industriale e alla modernizzazione dello Stato, ma adottano strategie urbanistiche differenti, influenzate dalla loro struttura storica, dalla posizione geografica e dal ruolo politico<sup>234</sup>.

Torino, capitale del Regno di Sardegna fino al 1861, avvia una regolamentazione edilizia già nella prima metà del secolo, coerente con l'ideale di città ordinata e razionale tipico del classicismo sabaudo<sup>235</sup>. Già a partire dal 1838 si può parlare di una disciplina organica dell'edilizia urbana, culminata con il Regolamento edilizio del 1851<sup>236</sup>: esso stabilisce criteri per le facciate, le altezze dei fabbricati, le distanze tra gli edifici e i rapporti con la viabilità. Questo regolamento costituisce un riferimento per lo sviluppo urbano della città anche dopo l'unificazione italiana.

A differenza di Torino, Genova affronta la modernizzazione urbana in maniera più frammentaria, condizionata dalla conformazione morfologica complessa del suo territorio, stretto tra il mare e i rilievi dell'entroterra<sup>237</sup>. Qui, la regolamentazione edilizia assume forma più compiuta soltanto nella seconda metà dell'Ottocento. Il Regolamento edilizio del 1869<sup>238</sup> rappresenta il primo tentativo organico di gestione dell'espansione urbana, affrontando questioni cruciali quali la densità abitativa, la sicurezza degli edifici e la sanità pubblica. Tuttavia, il vero salto verso una pianificazione di tipo moderno avviene con il Piano regolatore del 1903, redatto da Gamba, che chiude idealmente il secolo aprendo una nuova stagione urbanistica per la città<sup>239</sup>.

Un elemento comune tra le due città è l'applicazione, seppur con tempi e modalità differenti, della legge Lanza del 1865<sup>240</sup>: essa impone, ai comuni italiani, la redazione di un piano regolatore. Torino risponde più tempestivamente mentre, Genova, a causa delle difficoltà topografiche e delle resistenze politiche, si muove con maggiore lentezza<sup>241</sup>. In entrambi i casi,

---

<sup>230</sup> Guido Zucconi, *La città contesa – dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855 – 1942)*, Milano, Jaca Book, 1989 pg. 25.

<sup>231</sup> G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, pg. 144.

<sup>232</sup> *Ivi*, pg. 148.

<sup>233</sup> G. Zucconi, *La città contesa – dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855 – 1942)*, pg. 26.

<sup>234</sup> L. Marescotti, *Urbanistica fondamenti e teoria*, pg. 126.

<sup>235</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 521.

<sup>236</sup> *Ibidem*.

<sup>237</sup> Doria, Giorgio. *Le trasformazioni di Genova: urbanistica e società tra Ottocento e Novecento*, Torino, Einaudi, 1981, pg. 41.

<sup>238</sup> *Ivi*, pg. 42.

<sup>239</sup> *Ivi*, pg. 44.

<sup>240</sup> L. Marescotti, *Urbanistica fondamenti e teoria*, pg. 117.

<sup>241</sup> *Ibidem*.

tuttavia, l'Ottocento segna il passaggio da una gestione empirica dello spazio urbano a un approccio più tecnico, normato e razionale.

## 2.3. Igienismo

### **Introduzione**

Nel corso dell'Ottocento, una serie di trasformazioni sociali conducono ad importanti riflessioni riguardanti la sanità pubblica. In primo luogo, una considerevole crescita demografica si lega ad un fenomeno di urbanizzazione portando, in città, una notevole mole di persone.<sup>242</sup> Nel corso dell'Ottocento, infatti, la popolazione europea raddoppia: gli individui residenti nei centri urbani passano da 19 a 115 milioni.<sup>243</sup> Tra gli anni 70 e 80 dell'Ottocento, le città raggiungono la saturazione a livello demografico<sup>244</sup> e le amministrazioni locali sono costrette a individuare soluzioni per il miglioramento delle condizioni igieniche urbane.<sup>245</sup> In tale ricerca, vengono coinvolti medici e biologi portavoce delle ricerche di Louis Pasteur<sup>246</sup> e Robert Koch<sup>247</sup> in ambito microbiologico che mettono in relazione le malattie tipiche del periodo (tubercolosi e colera) con la scoperta dei batteri<sup>248</sup>. Appare chiaro, quindi, il nesso tra lo sviluppo della malattia e le condizioni di disagio e di degrado urbano che ne hanno favorito sviluppo e diffusione<sup>249</sup>. Le nuove scoperte mediche rendono ormai obsolete le quarantene e i cordoni sanitari, che sono stati, per centinaia di anni, le uniche armi a disposizione dei medici contro epidemie e malattie infettive<sup>250</sup>.

Le nuove conoscenze mediche si riflettono anche sulla progettazione urbana, permettendo di agire sugli effetti negativi derivanti dal sovraffollamento e alla coesistenza di funzioni incompatibili tra loro<sup>251</sup>. Ne è un esempio il colera: scoperta da Pasteur la sua origine batterica, si tratta di una malattia che stagna in quegli agglomerati urbani mancanti di sistemi di afflusso e deflusso delle acque<sup>252</sup>. A questo punto, infatti, viene compreso quanto sia fondamentale fornire alle abitazioni un funzionale sistema fognario.

Vengono introdotte terminologie medico e chirurgico, le opere di ordinaria amministrazione come rettifiche o allargamenti stradali vengono chiamati, infatti, “sventramenti” mentre, demolizioni e ricostruzioni comprendenti nuovi servizi a rete assumono il nome di “risanamenti” o “sanificazioni”<sup>253</sup>. La città viene quindi comparata ad un corpo umano poiché, ad ogni patologia, corrisponde una cura<sup>254</sup>.

---

<sup>242</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 21-23.

<sup>243</sup> *Ivi*, pg. 23.

<sup>244</sup> *Ivi*, pg. 35.

<sup>245</sup> *Ibidem*.

<sup>246</sup> Louis Pasteur, (Dôle 1822 - Villeneuve l'Étang, Seine-et-Oise, 1895) Chimico e biologo francese è considerato il padre della microbiologia, a lui si devono sia la scoperta della fermentazione sia l'introduzione delle vaccinazioni e dei metodi di sterilizzazione, *Pasteur, Louis*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/louis-pasteur/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).

<sup>247</sup> Robert Koch, (Clausthal, Hannover, 1843 - Baden-Baden 1910) Medico e batteriologo tedesco, tra le ricerche più memorabili vi è la scoperta (1882) del bacillo della tubercolosi. *Koch, Robert*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/robert-koch/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).

<sup>248</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 20.

<sup>249</sup> *Ivi*, pg. 24.

<sup>250</sup> Guido Zucconi, *La cultura igienista nella formazione dell'urbanistica* in «Urbanistica», n. 86, 1987 pg. 26.

<sup>251</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, Roma, Carocci, 2022 pg. 35.

<sup>252</sup> G. Zucconi, *La città contesa – dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855 – 1942)*, pg. 31.

<sup>253</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 57.

<sup>254</sup> *Ibidem*.

Il medico igienista e l'ingegnere sanitario lavorano in sinergia, suddividendosi precisamente i compiti: il primo opera nel campo della prevenzione attraverso lo studio e la messa in pratica delle norme mentre, il secondo, si occupa di “risanare” mediante progetti e scala urbana<sup>255</sup>. Dall'unione tra la medicina e l'ingegneria si delinea, dunque, la figura dell'ingegnere sanitario, nel cui ruolo confluiscono competenze di idraulica, edilizia, topografia, ingegneria stradale, studio della viabilità e dei servizi<sup>256</sup>. Il primo strumento operativo dell'Ingegnere igienista è l'indagine conoscitiva, che diventa indispensabile nell'elaborazione del progetto esecutivo<sup>257</sup>. Diviene fondamentale la raccolta dei dati, il cui scopo è quello di reperire e organizzare quante più informazioni possibili sull'area d'intervento<sup>258</sup>, ma il ruolo centrale lo assume la statistica: uno strumento funzionale per la fase progettuale<sup>259</sup>. Grazie ad un procedimento sistematico, l'indagine statistica raccoglie una serie di dati, anche relativi a luoghi diversi, che possono essere relazionati tra loro<sup>260</sup>. A completamento della statistica, è fondamentale la cartografia, che si riconduce alle topografie sanitarie comparse già in Francia nel 1780<sup>261</sup>. Essa contestualizza i dati della statistica in un territorio. La fase successiva, si interessa degli aspetti riguardanti la specifica area di interesse progettuale, andando a raccogliere informazioni di tipo qualitativo. Ciò si concretizza attraverso sopralluoghi “in situ”, dove vengono raccolti campioni, facendo comunque attenzione alle zone più nascoste, come il sottosuolo<sup>262</sup>. Si afferma, quindi, l'idea che prima di intervenire sull'assetto della città in superficie serva adeguare quella sotterranea, attraverso impianti idrici e fognari<sup>263</sup>. A livello pratico, ciò dimostra che, attraverso le analisi scientifiche e statistiche, è possibile studiare la composizione del terreno, analizzando l'acqua e i pozzi neri<sup>264</sup>. Grazie a questi approfondimenti, si sfiduciano i centri di segregazione, quali lazzaretti, ospedali e carceri<sup>265</sup>, guardando con grande interesse l'espansione della città verso i territori fuori le mura. Viene a crearsi, quindi, una netta spaccatura tra le due parti della città: da una parte, il vecchio e malsano centro storico mentre, dall'altra, i quartieri nuovi seguono già i dettami dell'igienismo<sup>266</sup>. L'igiene inizia, dunque, ad affiancarsi alle tematiche di tutti i campi, a partire dall'abitazione del privato fino alla scala urbana divenendo, poi, una disciplina: l'ingegneria sanitaria<sup>267</sup>.

---

<sup>255</sup> *Ibidem*.

<sup>256</sup> Andrea Giuntini, *Gli ingegneri sanitari e l'utopia igienista* in Andrea Giuntini, Michela Minesso, *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 1999 pg. 120.

<sup>257</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 45

<sup>258</sup> *Ibidem*.

<sup>259</sup> *Ivi*, pg. 79-82.

<sup>260</sup> *Ibidem*.

<sup>261</sup> *Ibidem*.

<sup>262</sup> *Ivi*, pg. 64-65.

<sup>263</sup> *Ivi*, pg. 117-124.

<sup>264</sup> *Ivi*, pg. 64-65.

<sup>265</sup> *Ivi*, 2022 pg. 42.

<sup>266</sup> *Ivi*, pg. 52.

<sup>267</sup> G. Zucconi, *La cultura igienista nella formazione dell'urbanistica* in «Urbanistica», pg. 28.

## Legislazione del movimento igienista

Il movimento igienista pone le sue radici nel periodo tra il 1870 ed il 1890<sup>268</sup>. Le figure emergenti sono, sicuramente, Agostino Bertani<sup>269</sup> medico e parlamentare, autore della legge riforma sanitaria del 1888 e Mario Panizza<sup>270</sup>, allievo di Bertani. Altro esponente di grande importanza è Luigi Pagliani<sup>271</sup>, primo responsabile della direzione della Sanità Pubblica. A suo nome fanno capo progetti di risanamento di città, bonifiche del territorio e le prime concrete applicazioni delle idee igieniste<sup>272</sup>. Le grandi novità all'interno del movimento igienista sono due leggi: la Legge per il risanamento di Napoli e Il Codice d'igiene e sanità pubblica. Entrambe sono approvate successivamente la grave l'epidemia di colera del 1884-85, che portò a 7.000 casi solo nella città di Napoli<sup>273</sup>. Nel 1885 viene istituita la Direzione generale della sanità pubblica presso il Ministero degli Affari interni, il cui presidente è, inizialmente, Gaetano Pini<sup>274</sup>, ma immediatamente sostituito da Luigi Pagliani. In questo contesto viene sviluppata la legge di Napoli del 1885. Attraverso la sua promulgazione, i principi teorici igienisti vengono introdotti nelle leggi ingegneristiche<sup>275</sup>, costituendo il primo passo per quello che gli igienisti definiscono lo "Stato sanitario"<sup>276</sup>.

La vera innovazione si riscontra nel fatto che, per la prima volta, una legge mette in relazione gli interventi urbanistici con le condizioni igienico-ambientali della città<sup>277</sup>. Tale legge avvia una serie di proposte finalizzate al risanamento urbano, come l'apertura di nuovi assi viari<sup>278</sup>, la demolizione e ricostruzione di edifici in aree malsane<sup>279</sup> e l'adeguamento delle reti fognarie ed idriche<sup>280</sup>. Il testo legislativo è, inoltre, molto rilevante e lo si può dedurre consultando il dibattito igienista del tempo: esso non si riferisce solamente al Comune di Napoli, ma a tutto il territorio nazionale<sup>281</sup>. Viene esplicitato, appunto, nell'articolo 18 che "ai comuni che ne faranno richiesta nel termine di un anno dalla pubblicazione della presente legge, potranno

---

<sup>268</sup> G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, pg. 74.

<sup>269</sup> Agostino Bertani, (Milano 1812 - Roma 1886) si laureò in medicina e chirurgia all'università di Pavia da Bruno Di Porto, *Bertani, Agostino*, Treccani <https://www.treccani.it/enciclopedia/agostino-bertani/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).

<sup>270</sup> Mario Panizza (Moglia (Mantova), 28 aprile 1847 – Roma, 1° agosto 1911), garibaldino, combatte nelle battaglie di Bazzeca e Mentana. Si laurea a Bologna nel 1869 in medicina. Viene eletto nel 1890 consigliere comunale e nominato quindi assessore all'igiene del Comune di Roma, dotò la capitale di un regolamento sanitario preso a modello da altre città italiane. Membro del Consiglio superiore di sanità, nel 1892 fece parte della commissione istituita da Giolitti per la discussione di una legge sui manicomi. Da Matteo Fioriani, *Mario Panizza*, ASPI – archivio storico della psicologia italiana <https://www.aspi.unimib.it/collections/entity/detail/382/> (ultima consultazione 30 maggio 2025).

<sup>271</sup> Luigi Pagliani nasce a Genola il 1847, si laurea in medicina e chirurgia all'Università di Torino nel 1870 diventa uno dei principali protagonisti dell'utopia igienista. Morì a Torino nel 1932. Da Paola Zocchi, *Pagliani, Luigi*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-pagliani\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-pagliani_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 7 maggio 2025).

<sup>272</sup> Carla Giovannini, *Risanare la città – l'utopia igienista di fine Ottocento*, Milano, Franco Angeli, 1996 pg. 18-19.

<sup>273</sup> G. Zucconi, *La città contesa – dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855 – 1942)*, pg. 36.

<sup>274</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 133.

<sup>275</sup> *Ivi*, pg. 158.

<sup>276</sup> *Ivi*, pg. 156.

<sup>277</sup> Giuseppe De Luca, *La «metafora sanitaria» nella costruzione della città moderna in Italia* in «Storia Urbana», a. XV, n. 57, 1991 pg. 51.

<sup>278</sup> Art. 13 della Legge n. 2892, 15 gennaio 1885. Per il risanamento della città di Napoli in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 14, 19 gennaio 1885, pg. 250. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1885/01/19/14/sg/> (ultima consultazione il 7 maggio 2025).

<sup>279</sup> *Ibidem*.

<sup>280</sup> *Ibidem*.

<sup>281</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 156.

essere estese per decreto Regio, udito il Consiglio di Stato, tutte o parti delle disposizioni contenute negli articoli 12, 13, 15, 16 e 17, qualora le condizioni d'insalubrità delle abitazioni o della fognatura e delle acque ne facessero manifesto il bisogno. La richiesta dovrà essere accompagnata dalla proposta delle opere necessario al risanamento”<sup>282</sup>.

La legge di Napoli permette, quindi, uno slancio alle politiche d'intervento sulla sanità pubblica, non solo sul caso partenopeo, ma sull'intera Nazione, sottolineando l'emergenza sanitaria e ponendo le basi per l'approvazione di leggi successive<sup>283</sup>.

La legge in questione non rimane, dunque, un caso isolato: già nel 1877<sup>284</sup> esisteva un progetto legislativo, curato dal medico Agostino Bertani, nel quale ci si concentrava sulla relazione tra le condizioni di povertà e malnutrizione dei lavoratori ed il proliferarsi delle malattie<sup>285</sup>. Una apposita commissione mette in relazione gli studi del Bertani con la legge del 1865, rilevandone alcune inefficienze<sup>286</sup>. Di conseguenza, si procede alla stesura di un nuovo regolamento sanitario, riferendosi anche ad altri paesi, come Francia, Inghilterra e Germania<sup>287</sup>. Il tema chiave è la necessità di figure professionali localizzate sul territorio<sup>288</sup>. In quel momento, infatti, i Consigli sanitari erano composti esclusivamente da medici mentre, la nuova legge, prevede di far partecipare ingegneri, chimici, farmacisti ed esperti amministrativi<sup>289</sup>. Il compimento di questa riforma si avrà soltanto nel 1888 quando, il nuovo primo ministro, Francesco Crispi<sup>290</sup> chiama, a Roma, Pagliani, vista la scomparsa di Bertani nel 1886<sup>291</sup>. In quell'anno viene approvata la legge “Sull'ordinamento dell'amministrazione e dell'assistenza sanitaria del Regno”, meglio nota come Codice d'igiene<sup>292</sup>. Ciò porta a due grandi novità: la prima sulla sfera personale, ovvero la vaccinazione mentre, una seconda, ad una scala estesa, riguardante la vita in un ambiente salubre<sup>293</sup>. Da questa seconda parte derivano i processi di risanamento urbano, per il quale è fondamentale formare del personale specializzato<sup>294</sup>. In particolare, si formula il concetto di “piramide sanitaria”<sup>295</sup> istituendo, quindi, un Consiglio superiore di sanità presieduto dal Ministro dell'interno<sup>296</sup> e composto da

---

<sup>282</sup> Legge n. 2892, 15 gennaio 1885. Per il risanamento della città di Napoli in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 14, 19 gennaio 1885, pg. 250. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1885/01/19/14/sg/> (ultima consultazione il 7 maggio 2025).

<sup>283</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 158-160.

<sup>284</sup> *Ivi*, pg. 153.

<sup>285</sup> *Ibidem*.

<sup>286</sup> Legge n. 2248, 20 marzo 1865. Allegato C. Legge sulla sanità pubblica in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 113, 11 dicembre 1865, pp. 1-2. Da: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1865/05/11/113/sg/pdf> (ultima consultazione il 5 maggio 2025).

<sup>287</sup> Giorgio Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo* in «Storia Urbana», a. XIII, n. 47, 1989 pg. 53.

<sup>288</sup> *Ibidem*.

<sup>289</sup> *Ibidem*.

<sup>290</sup> Francesco Crispi, nato a Ribera il 1818, Avvocato e patriota, ebbe un ruolo decisivo nel convincere Garibaldi a compiere la spedizione dei Mille. Proclamata l'Unità d'Italia, abbandonò le posizioni repubblicane, aderendo alla monarchia. Divenuto presidente del Consiglio (1887-91), sostenne la Triplice Alleanza (con Germania e Austria) in chiave antifrancese e promosse l'espansione coloniale. Morì a Napoli nel 1901. *Crispi, Francesco*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-crispi/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).

<sup>291</sup> G. Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo*, pg. 53.

<sup>292</sup> Legge n. 5849, 22 dicembre 1888. Sull'ordinamento dell'amministrazione e dell'assistenza sanitaria del Regno in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 301, 24 dicembre 1888, pp. 5997-6004. Disponibile online: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1888/12/24/301/sg/pdf> (ultima consultazione il 5 maggio 2025).

<sup>293</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 148.

<sup>294</sup> *Ibidem*.

<sup>295</sup> *Ivi*, pg. 152.

<sup>296</sup> Legge n. 5849, 22 dicembre 1888. Sull'ordinamento dell'amministrazione e dell'assistenza sanitaria del Regno in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 301, 24 dicembre 1888, pg. 5997.

varie figure professionali: ingegneri, veterinari, farmacisti, medici e amministratori. A esso rispondono i Consigli provinciali, ognuno dei quali possiede un Prefetto e un medico provinciale<sup>297</sup>. Chiudono la piramide i Comuni, ai quali è assegnato un medico ufficiale sanitario ciascuno<sup>298</sup>. La legge, inoltre, si sofferma sul concetto di medico-ingegnere sanitario, il quale ha la responsabilità di stabilire quali interventi di risanamento debbano svolgersi, oltre ai tempi e le modalità<sup>299</sup>. L'oggetto dell'intervento legislativo è, principalmente, il risanamento di realtà urbane lasciando, in secondo piano, le realtà rurali: a queste, infatti, viene semplicemente prescritto un miglioramento delle condizioni igieniche personali<sup>300</sup>. L'ultimo passo del processo legislativo si raggiunge con il Testo unico nel 1889<sup>301</sup>: esso si concentra sul ruolo dell'amministrazione comunale e provinciale rivedendone compiti e competenze<sup>302</sup>. Ai Comuni, quindi, spetta una posizione da intermediari tra il territorio e lo Stato<sup>303</sup>.

## 2.4. Il dibattito demolitori-conservatori

### *Le tesi italiane ed europee*

Durante l'Ottocento, l'Europa è attraversata, come già spiegato in precedenza, da profondi cambiamenti economici, sociali e tecnologici, legati soprattutto all'industrializzazione, all'espansione delle reti ferroviarie e all'incremento demografico. Questi processi hanno un impatto diretto e spesso dirompente sulle città storiche, mettendo in discussione il tradizionale tessuto urbano formatosi nel corso dei secoli precedenti.

Nel corso di questo secolo, il concetto stesso di conservazione urbana è ancora in fase embrionale. Nelle principali capitali europee, Parigi, Vienna, Londra, si avviano grandi interventi di ristrutturazione urbana, ispirati da esigenze di igiene, mobilità e controllo sociale, che portano spesso alla demolizione di interi quartieri storici.

Tuttavia, accanto a questi processi di modernizzazione radicale, cominciano ad emergere le prime sensibilità verso la necessità di tutelare il patrimonio architettonico e urbano<sup>304</sup>. In particolare, negli ambienti intellettuali e accademici si sviluppano riflessioni sulla conservazione dell'identità storica delle città. Personalità come John Ruskin<sup>305</sup> e Eugène

---

<sup>297</sup> *Ibidem.*

<sup>298</sup> *Ibidem.*

<sup>299</sup> G. De Luca, *La «metafora sanitaria» nella costruzione della città moderna in Italia*, pg. 58.

<sup>300</sup> *Ivi*, pg. 56.

<sup>301</sup> G. Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, pg. 181.

<sup>302</sup> *Ibidem.*

<sup>303</sup> *Ibidem.*

<sup>304</sup> Gianluigi de Martino, *La ricaduta del pensiero di Ruskin sulla cultura italiana del XIX e XX secolo*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019 pg. 142.

<sup>305</sup> John Ruskin (Londra 1819-Brantwood 1900) figlio di un ricco mercante di sherry, più che gli studi, compiuti in maniera irregolare, fondamentali sono stati i molti viaggi, l'osservazione attenta della natura, dei monumenti e delle opere d'arte, l'assidua lettura dei classici. Terminati gli studi a Oxford nel 1842, in un accurato studio su Turner, apparso in *Modern painters*, svolge una calda difesa dell'arte del pittore che per John incarna l'artista ideale. In Italia nel 1845 continua a lavorare ai suoi *Modern painters* (il secondo volume uscì nel 1846) studiando i Bellini e la scuola veneziana, il Beato Angelico e la pittura toscana del primo Rinascimento, e interessandosi ancora di scultura e architettura. Lo studio dei pregi dell'architettura gotica lo aveva condotto a meditare sulla morale degli uomini che l'avevano creata: da critico estetico egli si mutò così in critico della società. Si dedica gli ultimi quarant'anni della sua vita a esporre le proprie teorie su problemi sociali e industriali. Le vedute di Ruskin rivoluzionarono non solo l'estetica inglese ma anche quella europea. Mario Praz, *Ruskin, John*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/john-ruskin\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/john-ruskin_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 10 luglio 2025).

Viollet-le-Duc<sup>306</sup> pongono, seppur da prospettive diverse, le basi teoriche della moderna conservazione architettonica<sup>307</sup>.

Ruskin sostiene che in architettura è impossibile restaurare, perché «esso significa la più totale distruzione alla fine della quale non resta neppure un resto autentico da raccogliere»<sup>308</sup>: il suo pensiero è quello di preservare gli edifici antichi nella loro autenticità<sup>309</sup>. In Italia questa tesi ha grandi ripercussioni in campo teorico sui temi di conservazione dei monumenti, si privilegiano, quindi, interventi di manutenzione e di conservazione piuttosto che di restauro<sup>310</sup>.

Viollet-le-Duc, invece, promuove un restauro definito stilistico, volto a riportare l'edificio a una supposta forma ideale, lui stesso afferma, nella voce restauro del suo celebre dizionario dell'architettura che «restaurare un edificio non è conservarlo, ripararlo o rifarlo, è ripristinarlo in uno stato di completezza che può non essere mai esistito in un dato tempo»<sup>311</sup>.

A livello urbano, queste riflessioni portano a una maggiore attenzione verso i centri storici, anche se spesso ancora in funzione più estetica che funzionalmente conservativa<sup>312</sup>.

Va comunque notato che, nell'Ottocento, il concetto di tessuto urbano come insieme organico di spazi, edifici e relazioni sociali non è ancora pienamente elaborato<sup>313</sup>. Le prime normative urbanistiche, come le leggi edilizie municipali, hanno perlopiù scopi regolatori e igienico-sanitari, più che conservativi in senso stretto<sup>314</sup>.

Solo verso la fine del secolo, anche grazie al consolidarsi degli studi storici e archeologici, la conservazione del tessuto urbano inizia ad essere vista come parte integrante della tutela del patrimonio culturale<sup>315</sup>. In questo senso, le città storiche cominciano ad essere percepite non solo come contenitori di monumenti, ma come organismi storici complessi, meritevoli di salvaguardia nella loro interezza<sup>316</sup>.

In Italia, durante la fase più fortunata dell'egemonia della destra liberale, contraddistinta dall'acquisizione del Veneto, del Friuli e al definitivo spostamento della capitale a Roma,

---

<sup>306</sup> Eugène Viollet-le-Duc (Parigi 1814 - Losanna 1879), massimo rappresentante di quel movimento, di origine romantica, che portò in Francia, attraverso l'appassionato studio dell'arte medievale, al restauro degli antichi monumenti, sovente con criteri di ripristino e di completamento che spesso distruggevano opere di epoche posteriori di grande valore. Assistente, poi successore di Mérimée nell'incarico di ispettore generale dei monumenti nazionali e antichità storiche, il nome di Viollet-le-Duc è legato ai restauri delle cattedrali di Vézelay, Amiens, Chartres, Laon, della Sainte-Chapelle, di Notre-Dame di Parigi, della Cité di Carcassonne. I suoi scritti (*Dictionnaire raisonné de l'architecture française du 11<sup>me</sup> au 16<sup>me</sup> siècle*, 1854-68; *Dictionnaire raisonné du mobilier français de l'époque carlovingienne à la Renaissance*, 1858-75; *Entretiens sur l'architecture*, 1863-72) hanno esercitato una notevole influenza non solo sui contemporanei ma anche per la formazione della moderna architettura razionalista. Soprattutto nei suoi *Entretiens*, legati all'esperienza di insegnamento all'École des beaux-arts (1863), apprezzati da architetti come Perret, Berlage, Horta, Wright e Le Corbusier, si ritrovano infatti alcuni principi basilari dell'architettura moderna: l'impiego dei nuovi materiali accompagnato dal progresso del calcolo matematico, il ruolo di ossatura portante, l'interdipendenza della struttura e della decorazione. Uwe Bennert, *Viollet le Duc, Eugene*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/eugene-emmanuel-viollet-le-duc\\_\(Enciclopedia-dell'-Arte-Medievale\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/eugene-emmanuel-viollet-le-duc_(Enciclopedia-dell'-Arte-Medievale)/) (ultima consultazione 10 luglio 2025).

<sup>307</sup> G. de Martino, *La ricaduta del pensiero di Ruskin sulla cultura italiana del XIX e XX secolo*, pg. 142.

<sup>308</sup> *Ibidem*.

<sup>309</sup> *Ibidem*.

<sup>310</sup> *Ivi* pg. 143.

<sup>311</sup> Eugenio Vassallo, *Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879)*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019 pg. 74.

<sup>312</sup> Andrea Pane, *Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019 pg. 293.

<sup>313</sup> *Ibidem*.

<sup>314</sup> *Ibidem*.

<sup>315</sup> *Ivi* pg. 294.

<sup>316</sup> *Ibidem*.

vengono messi in atto una serie di provvedimenti legislativi in materia di tutela artistica visto che, nei primi cinque anni di Unità Nazionale, si era limitato ad ereditare il grande patrimonio dei singoli Stati Preunitari<sup>317</sup>. Nel 1867 viene creata la Giunta delle Belle Arti e nel 1872, la Giunta Consultiva di Storia, Archeologia e Paleografia. La struttura centrale del servizio di tutela comincia, quindi, ad acquisire una fisionomia ben definita, con caratteristiche e competenze ben precise<sup>318</sup>.

Nel 1868<sup>319</sup> viene approvato il Regolamento delle Belle Arti<sup>320</sup>: esso si suddivide in sette articoli, i quali vanno a disciplinare l'intero operato della Giunta che si configura come un vero e proprio organismo competente a latere dal Ministero della Pubblica Istruzione<sup>321</sup>.

Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, il dibattito sulla tutela e sul restauro vede un ampliamento del proprio orizzonte di interesse: dal singolo monumento passa ad interi tessuti urbani<sup>322</sup>. Le sue origini sono varie, ma è indubbio che, tale riflessione, avvenga in un periodo di grandi trasformazioni a livello urbano, in cui sono coinvolte le città europee.

L'ascesa della borghesia, figlia della rivoluzione industriale, porta il progressivo abbandono delle campagne in favore delle città producendo, infatti, un repentino incremento delle iniziative di rinnovamento e ampliamento urbano, comune a quasi tutte le città italiane<sup>323</sup>. Primo fra tutti, il modello urbanistico: per quanto nessuna città possa assimilarsi con Parigi, per dimensioni e grandiosità delle opere, le grandi trasformazioni avviate l'indomani dell'Unità adottano quasi sempre soluzioni affini a quelle già sperimentate a metà del secolo dal barone Haussmann nella capitale francese<sup>324</sup>. Il risultato è quello che grandi porzioni di città vengono demolite per far spazio a rettili e grandi assi viari, determinati dall'applicazione di rigidi schemi geometrici del tutto indifferenti al tessuto preesistente<sup>325</sup>. Le nuove strade, tracciate sulla carta, vengono impostate su poli come piazze, stazioni o i pochi monumenti ritenuti degni di conservazione, che finiscono per essere isolati dal loro contesto<sup>326</sup>.

Tali operazioni, già allora definite con il termine "sventramenti", derivante dal vocabolario medico, sono sostenute da motivazioni diverse. Nel primo ventennio successivo all'Unità prevale la volontà politica di definire un'immagine urbana comune, con la finalità di uniformare le peculiarità dei vari stati preunitari<sup>327</sup>. Intorno a metà degli anni Ottanta dell'Ottocento, si diffondono le tesi igienistiche. Gli interventi nei tessuti urbani antichi vengono giustificati con l'intento di portare aria e luce nei quartieri malsani, ritenuti focolai di epidemie<sup>328</sup>. Il termine di "risanamento" diviene, quindi, espressione corrente nella cultura urbanistica italiana. L'episodio del colera a Napoli nel 1884 produce una delle più grandi opere di rinnovamento

---

<sup>317</sup> Mario Bencivenni, Riccardo Dalla Negra, Paola Grifoni, *Monumenti e istituzioni I – La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860-1880*, Firenze, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici per le province di Firenze e Pistoia, 1987 pg. 189.

<sup>318</sup> *Ivi*, pg. 190.

<sup>319</sup> *Ivi*, pg. 191.

<sup>320</sup> Regolamento delle Belle Arti, da Normattiva, il portale della legge vigente, *Regio Decreto 29 novembre 1868, n. 4757*, <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:regio.decreto:1868-11-29;4757> (ultima consultazione 15 giugno 2025).

<sup>321</sup> M. Bencivenni, R. Dalla Negra, P. Grifoni, *Monumenti e istituzioni I – La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860-1880*, pg. 191.

<sup>322</sup> A. Pane, *Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio*, pg. 293.

<sup>323</sup> *Ivi*, pg. 294.

<sup>324</sup> *Ibidem*.

<sup>325</sup> *Ibidem*.

<sup>326</sup> *Ibidem*.

<sup>327</sup> *Ibidem*.

<sup>328</sup> *Ivi*, pg. 295.

urbano dell'epoca, anche se si rivela un sostanziale fallimento<sup>329</sup>. È proprio in questo periodo che si sviluppa, in Italia, una prima forma di tutela degli ambienti antichi: la rapida perdita di un patrimonio fino ad allora quasi ignoto o ritenuto di scarso interesse, genera riflessioni da parte di letterati, studiosi e cultori d'arte, che conducono ad una consapevolezza del valore del contesto urbano in rapporto al singolo monumento<sup>330</sup>. Nascono, quindi, le Commissioni conservatrici, istituite in quasi tutte le città italiane dopo il 1866<sup>331</sup>, e le Associazioni artistiche, attraverso le quali viene avviata una prima ricognizione e catalogazione del patrimonio cittadino, con l'obiettivo di scongiurarne la distruzione<sup>332</sup>. All'interno di tale contesto è possibile ricorrere alla tesi del diradamento realizzata da Gustavo Giovannoni<sup>333</sup>: benché la pubblicazione dei suoi studi avviene nel 1913<sup>334</sup> questi si riferiscono al tema dei risanamenti, che partono alla fine dell'Ottocento ma che risultano attuali fino al periodo fascista. Giovannoni così definisce la tesi del diradamento: «Non unità regolare di nuove vie la caratterizza, ma allargamento irregolare; demolizione qua e là di case o di un gruppo di case e creazione in lor vece di una piazzetta e di un giardino in essa, piccolo polmone nel vecchio quartiere»<sup>335</sup>. Questo permette il mantenimento del carattere edilizio originario e la contestuale penetrazione di luce ed aria nei quartieri caratterizzati da case vecchie troppo strette tra loro<sup>336</sup>. In altre parole, il metodo si concretizza nella demolizione di piccoli tratti staccati, lasciando aree libere e ricostruendo poco o nulla, riducendo l'introduzione di nuovi elementi in difformità con i caratteri edilizi originari, quasi sempre in contrasto con la preesistenza<sup>337</sup>. Questo permette la coesistenza tra vantaggi igienici e il mantenimento dei caratteri artistici<sup>338</sup>.

---

<sup>329</sup> *Ibidem*.

<sup>330</sup> *Ibidem*.

<sup>331</sup> M. Bencivenni, R. Dalla Negra, P. Grifoni, *Monumenti e istituzioni I – La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860-1880*, pg. 210.

<sup>332</sup> A. Pane, *Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio*, pg. 295.

<sup>333</sup> Gustavo Giovannoni (Roma 1873 – Roma 1947) Dopo aver compiuto gli studi liceali e frequentato il biennio fisico-matematico, consegue la laurea in ingegneria nel 1895, presso la Scuola di applicazioni di Roma. Nell'anno successivo ottiene il diploma presso la Scuola superiore di igiene pubblica. Nel 1916 viene nominato membro del Consiglio superiore di antichità e belle arti: questa funzione di superconsulente ministeriale gli permette di esaminare una grande quantità di progetti collocati all'intersezione di problemi e di scale diversi, distribuiti sull'intero territorio nazionale. Da questo osservatorio egli può infatti spaziare, per quaranta anni, dai temi del restauro architettonico a quelli più legati alla dimensione urbana, dalle questioni proprie dello storico a quelle del progettista. Rilevante anche il suo impegno in materia di piani urbanistici, in relazione ai problemi di Roma e soprattutto del suo centro antico. Da Guido Zucconi, *Giovannoni, Gustavo*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/gustavo-giovannoni\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/gustavo-giovannoni_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 17 giugno 2025).

<sup>334</sup> G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, pg. 248.

<sup>335</sup> *Ivi*, pg. 249.

<sup>336</sup> *Ibidem*.

<sup>337</sup> Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1931 pg. 249.

<sup>338</sup> Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1931 pg. 249.

## Capitolo 3

### Via Paleocapa: genesi del primo tratto

#### **Introduzione**

Nel corso dell'Ottocento, l'Europa attraversa una fase di straordinaria trasformazione urbana, trainata dalla Rivoluzione Industriale, dalla modernizzazione dei trasporti e da una crescente pressione demografica dovuta all'aumento naturale della popolazione e ai massicci fenomeni migratori interni. Le città, da centri storicamente racchiusi entro limiti consolidati, spesso corrispondenti alle antiche mura medievali, iniziano a espandersi in direzione delle campagne, dando origine a nuovi quartieri, talora pianificati, talora cresciuti in modo più spontaneo<sup>339</sup>. In Italia, vi sono due fasi di rivalutazione sul sistema fortificato di difesa cittadino, la prima tra il 1750 ed il 1860<sup>340</sup>, nella quale si comprende l'ormai inutilità di questi sistemi di difesa, in particolare a causa delle nuove tecnologie di guerra, che portano al ripensare questi tracciati come passaggi alberati sopraelevati, l'esempio principe è sicuramente Lucca<sup>341</sup>. La seconda fase, invece, è collocabile tra il 1860 ed il 1930<sup>342</sup>, nella quale le antiche mura vengono viste come un limite netto, che non permettono alla città di espandersi, si avvia, così, una campagna di demolizioni. Inizialmente la cinta fortificata viene distrutta perché è l'unica operazione di svecchiamento e di abbellimento che non necessita di alcuna preparazione tecnico-progettuale né di manodopera specializzata<sup>343</sup>. La ragione di fondo è rendere i terreni attorno al nucleo storico facilmente sfruttabili per l'edilizia, portando la distruzione del contatto tra città e campagna, talvolta mediata solo da viali alberati di circonvallazione<sup>344</sup>. La demolizione delle mura segna, quindi, in modo spettacolare, il passaggio tra l'età moderna e contemporanea<sup>345</sup>. L'arrivo della ferrovia rappresenta, in molti casi, un momento di svolta urbanistica: il tracciato dei binari impone nuove logiche di accessibilità e collegamento, mentre la presenza della stazione agisce come polo generatore di nuovi insediamenti residenziali, commerciali e industriali<sup>346</sup>. I quartieri sorti intorno alle stazioni si configurano non solo come luoghi di scambio e transito, ma come nuovi centri di vita urbana, destinati a ridefinire profondamente la struttura della città storica<sup>347</sup>. In molte realtà, la ferrovia diventa la nuova cerniera urbana oppure, al contrario, una linea di frattura tra centro e periferia, determinando spesso effetti ambivalenti sul piano sociale e spaziale<sup>348</sup>.

In Italia, come nel resto d'Europa, l'espansione edilizia ottocentesca assume caratteri diversi a seconda del contesto. A Torino, prima capitale del Regno d'Italia e nodo ferroviario cruciale, la costruzione della stazione di Porta Nuova, nel 1868<sup>349</sup>, catalizza la crescita verso sud-est, con la nascita di quartieri operai e residenziali che accompagnano lo sviluppo industriale, in particolare l'area di Via Nizza con il quartiere di San Salvario<sup>350</sup>.

---

<sup>339</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 431.

<sup>340</sup> G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, pg. 26.

<sup>341</sup> *Ibidem*.

<sup>342</sup> *Ivi* pg. 28.

<sup>343</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 431.

<sup>344</sup> *Ibidem*.

<sup>345</sup> G. Zucconi, *La città dell'Ottocento*, pg. 23.

<sup>346</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 431.

<sup>347</sup> *Ibidem*.

<sup>348</sup> *Ibidem*.

<sup>349</sup> *Ivi* pg. 527.

<sup>350</sup> *Ibidem*.

Milano, con l'apertura della stazione centrale nel 1864<sup>351</sup>, vede espandersi rapidamente le zone a nord e nord-ovest, favorendo un processo di trasformazione urbana in cui si integrano nuove strade, insediamenti borghesi e aree produttive<sup>352</sup>. Genova, città portuale e industriale, conosce invece un'espansione più frammentata, anche a causa di una geografia difficile, ma altrettanto significativa: l'area intorno alla stazione Principe e alla rete ferroviaria interna si trasforma in un complesso sistema di quartieri misti, che ospitano abitazioni popolari, magazzini e officine legate alle attività portuali<sup>353</sup>.

Tali espansioni sono spesso promosse da iniziative pubbliche e private, sostenute da regolamenti edilizi, leggi sanitarie e primi strumenti urbanistici, come i piani regolatori d'allineamento e di ampliamento urbano, che cercano di rispondere alle esigenze igieniche e funzionali dei nuovi quartieri<sup>354</sup>.

### ***Primi pensieri alla realizzazione dell'opera***

Via Paleocapa viene pensata come strada di collegamento tra la stazione ed il centro cittadino di allora, ossia Via Pia, il fulcro della città medievale. Segue una strada già esistente, il Vico del Mulino, che collegava la già citata Via Pia con il torrente Letimbro.

Il nome per questo nuovo tracciato, che già in origine era pensato come porticato, viene deciso nella seduta del Consiglio Comunale del 27 novembre 1861<sup>355</sup> e confermato in quella del 20 marzo 1867<sup>356</sup>. La via viene intitolata a Pietro Paleocapa<sup>357</sup>, grande sostenitore del collegamento ferroviario della città di Savona con il resto del Regno.

### ***Piani regolatori savonesi***

Il progetto parte con il primo Piano Regolatore, preparato fin dal 1852 e approvato con Decreto Reale il 23 novembre 1856<sup>358</sup> (figura 7). Esso prevede l'espansione della città tra l'attuale Via Manzoni e il torrente Letimbro, attraverso un sistema di strade ortogonali che si allineano con il fronte dell'ospedale San Paolo (attualmente su Corso Italia) appena costruito<sup>359</sup>. Tale sistema permette di individuare una serie di isolati con dimensioni variabili, ma irregolari ai margini, poiché, essi, devono adattarsi ai diversi allineamenti di strade e case preesistenti<sup>360</sup>. I nuovi quartieri si accostano semplicemente alla città esistente, intervenendo nella fascia compresa tra la Passeggiata delle Lizie (che si prevede di abbassare solo nel caso in cui vengano erette

---

<sup>351</sup> *Ivi* pg. 499.

<sup>352</sup> *Ibidem*.

<sup>353</sup> *Ivi* pg. 537.

<sup>354</sup> *Ivi* pg. 435.

<sup>355</sup> ASSV *Comune di Savona*, Registro 90 (256), pagina 110, numero 8.

<sup>356</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Registro 94 (476), pagina 92, numero 42.

<sup>357</sup> Pietro Paleocapa nasce a Nese (BG) l'11 novembre 1788, dopo alcuni incarichi ricoperti con la Repubblica di Venezia, durante i quali conobbe Re Carlo Alberto, divenne sostenitore dell'unità d'Italia e si trasferì a Torino. Fu per nove anni Ministro dei Lavori Pubblici e fece costruire una prima vasta rete di ferrovie in Piemonte. Si spegne a Torino il 13 febbraio del 1869. Da Alberto Maria Ghisalberti, *Paleocapa, Pietro*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-paleocapa\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-paleocapa_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 30 aprile 2025).

<sup>358</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 7.

<sup>359</sup> L'Ospedale fu progettato dall'architetto Carlo Sada e poi costruito tra il 1847 ed il 1856 da M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 51.

<sup>360</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 51.

nuove costruzioni) e sull'area retrostante il Duomo limitandosi, però, a demolire i muri che delimitano gli orti, al fine di aprire spazi pubblici<sup>361</sup>.

In fig. 8 si può notare come la città di Savona sia ancora caratterizzata dal nucleo storico, esso si basa su un'arteria principale, Via Pia, che taglia di netto l'antico centro medievale. Inoltre, si nota come la città di allora sia tipologicamente un borgo marinaro tipico ligure, oltre alla già citata via principale, si ha la caratteristica di avere case addossate le une alle altre, lasciando una piccola viabilità secondaria tra gli isolati, i tipici carrugi. Nell'immagine che va a rappresentare il Piano Regolatore si osserva come i progettisti vanno semplicemente a disegnare uno schema di strade ortogonali senza tenere conto degli edifici preesistenti e senza trovare un sistema di raccordo tra il nucleo storico e il quartiere di espansione.

Tale Piano Regolatore presenta una grande lacuna: non prevede la stazione ferroviaria, la quale doveva ancora essere posizionata dal Governo. In quegli anni ci sono molte discussioni al riguardo, tra chi voleva la stazione a sinistra del Letimbro, dove poi viene costruita, chi invece sulla sponda destra e chi sulla banchina del porto<sup>362</sup>. Nel febbraio del 1863 il Governo decide di localizzare la stazione sulla sponda sinistra del torrente Letimbro, nella località chiamata Trincee<sup>363</sup>, questa decisione porta l'amministrazione comunale a revisionare il Piano Regolatore del 1856, per aggiornarlo e adattarlo alle nuove condizioni<sup>364</sup>.

---

<sup>361</sup> *Ibidem*.

<sup>362</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 7.

<sup>363</sup> In realtà all'arrivo del primo treno, il 19 maggio 1868, esisteva solo una modesta baracca di legno. Per vedere la stazione in muratura si dovrà aspettare la primavera del 1883, da *Ivi*, pg. 14.

<sup>364</sup> *Ivi*, pg. 7.



Figura 8 - Piano regolatore del 1856 da ASSV, Lavori Pubblici, Serie III, Cartella 317 Classe 1, Fascicolo 3.

La Variante Corsi, (figura 10), che prende il nome del Sindaco dell'epoca, Luigi Corsi<sup>365</sup>, viene approvata il 5 luglio del 1865<sup>366</sup> ed è redatta dall'ingegnere civico Carlo Tissoni e dall'architetto civico Giuseppe Frumento.

La fig. 10, che come già preannunciato, rappresenta la Variante al Piano Regolatore. Essa prende in esame lo spazio tra la vecchia Via Nizza e la parte inferiore dell'allora Borgo Superiore, corrispondente all'attuale zona di Via Torino. I progettisti qua delineano in dettaglio lo schema viabilistico, disegnano lo spazio occupato dalla Piazza Paleocapa e da Piazza Umberto I, andando a definire la posizione di Via Paleocapa, centrandola con la Stazione Letimbro. Inoltre, viene indicato il portico, elemento caratteristico della via e si arriva a delineare il raccordo con il centro storico.

Nel nuovo piano, la scacchiera già delineata nel Piano del 1856 viene spostata e adeguata alla posizione della stazione, inoltre, il reticolo stradale si infittisce, in modo da massimizzare il profitto conseguente l'edificazione<sup>367</sup>. In questa fase, viene abbandonata l'ipotesi di destinare parte dei terreni alla costruzione di edilizia per le classi lavoratrici, si intuisce, infatti, che vista la posizione favorevole tra il centro storico e la stazione, le case possono essere meglio vendute alle classi abbienti<sup>368</sup>. La strada che consente il diretto collegamento tra centro e stazione si apre su due ampie piazze porticate e ugualmente porticata è prevista la strada<sup>369</sup>. Rispetto al piano del 1856, la desiderata integrazione tra vecchio e nuovo viene realizzata cancellando la fascia alberata della Passeggiata delle Lizie e proseguendo la strada dalla stazione fino all'incrocio con Via Pia<sup>370</sup>. Gli isolati, rigorosamente uniformati al Regolamento d'Ornato, si vestono di decorazioni, in genere neorinascimentali ed è singolare che le stesse vengono riproposte sulle strette facciate del centro storico<sup>371</sup>.

Il percorso della Passeggiata delle Lizie, che collegava l'ospedale con il teatro Chiabrera<sup>372</sup>, viene abbandonato in favore del tracciato di Corso Principe Amedeo, attuale Corso Italia, che si allinea al reticolo precedentemente descritto.

Il modello di riferimento per la Variante Corsi è principalmente Torino<sup>373</sup>, allora il punto di riferimento economico e politico per Savona. Torino aveva subito notevoli trasformazioni e alcuni degli artefici di questi mutamenti hanno instaurato stretti rapporti con i professionisti

---

<sup>365</sup> Luigi Corsi nasce a Savona il 15 febbraio del 1815, da una famiglia nobile, partecipa alla Prima Guerra d'Indipendenza, con il corpo volontari liguri nelle battaglie di Giotto e Custoza. Di professione avvocato, fu eletto Sindaco per la prima volta nel 1861 e vi rimane fino al 1874. Viene nominato Senatore del 1876 e rieletto Sindaco nel 1894, carica che decide di rimettere per non ricoprire due incarichi. Si spegne a Savona l'8 dicembre del 1897. Da *Luigi Corsi*, Camera dei Deputati – Archivio Storico, <https://storia.camera.it/deputato/luigi-corsi-18150210> (ultima consultazione 30 maggio 2025).

<sup>366</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV Cartella 140, Classe 9, Fascicolo 11.

<sup>367</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 7.

<sup>368</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 53.

<sup>369</sup> *Ibidem*.

<sup>370</sup> *Ibidem*.

<sup>371</sup> *Ibidem*.

<sup>372</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 8.

<sup>373</sup> *Ibidem*.

savonesi, come per esempio Ferdinando Bonsignore<sup>374</sup> con Giuseppe Cortese, il già citato architetto civico, e con Carlo Sada, progettista del nuovo ospedale San Paolo<sup>375</sup>.

L'influenza torinese, la si nota nell'impianto urbanistico dei nuovi quartieri della piana del Letimbro, in particolare dall'operato di Ferdinando Bonsignore nel piano urbanistico di Torino fuori le mura, spingendo l'architetto Cortese alla delineazione del rigido impianto viario nel piano regolatore del 1856<sup>376</sup>. Bonsignore, infatti, già durante l'occupazione napoleonica di Torino, nel 1809 redige il "Plan général démonstratif pour l'aplanissement des Terrains des fortifications démolies aux alentours de la ville de Turin", che prevede la demolizione delle fortificazioni e la conseguente espansione della città attraverso uno schema di vie ortogonali<sup>377</sup>.

Oltre alla Variante Corsi, di particolare interesse è anche il Regolamento d'Ornato<sup>378</sup> (fig. 11), che disciplinava le nuove costruzioni. In particolare, l'art. 7, disciplinava i fabbricati che si sarebbero affacciati sulla Via Paleocapa. Questo articolo imponeva che lungo il fronte esterno doveva essere posto un portico, con larghezza non minore di 7m, con arcate di uguali dimensioni<sup>379</sup>.



Figura 9 – Via Paleocapa vista da Piazza Umberto I, da G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 25.

<sup>374</sup> Ferdinando Bonsignore, (Torino 1760 – Torino 1843) allievo nel 1782 dell'Accademia torinese di pittura e scultura, nel 1783 si recò a Roma dove frequentò l'Accademia di Francia e studiò architettura. Nominato nel 1797 accademico e professore nell'Accademia di Belle Arti di Firenze, ritornò definitivamente a Torino l'anno successivo e qui ebbe il titolo di architetto disegnatore di sua maestà. A partire dal 1805, diviene professore di architettura civile nell'università di Torino. Partecipa in qualità di consulente a vari interventi, come Foro Napoleone a Milano o al Teatro Carlo Felice a Genova, ma la sua opera più importante è la Gran Madre di Dio a Torino, per commemorare il ritorno di Vittorio Emanuele I. Da Nino Carboneri, *Bonsignore, Ferdinando*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/ferdinando-bonsignore\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/ferdinando-bonsignore_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 30 maggio 2025).

<sup>375</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 15.

<sup>376</sup> Gaetano Sanguinetti, *Architettura dell'800 a Savona*, Sabazia: quaderni di storia, arte e archeologia, n. 12, 1992 pg. 21.

<sup>377</sup> Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Roma, Laterza Editore, 1983, pg. 109.

<sup>378</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV Cartella 141, Classe 10, Fascicolo 10.

<sup>379</sup> *Ibidem*.

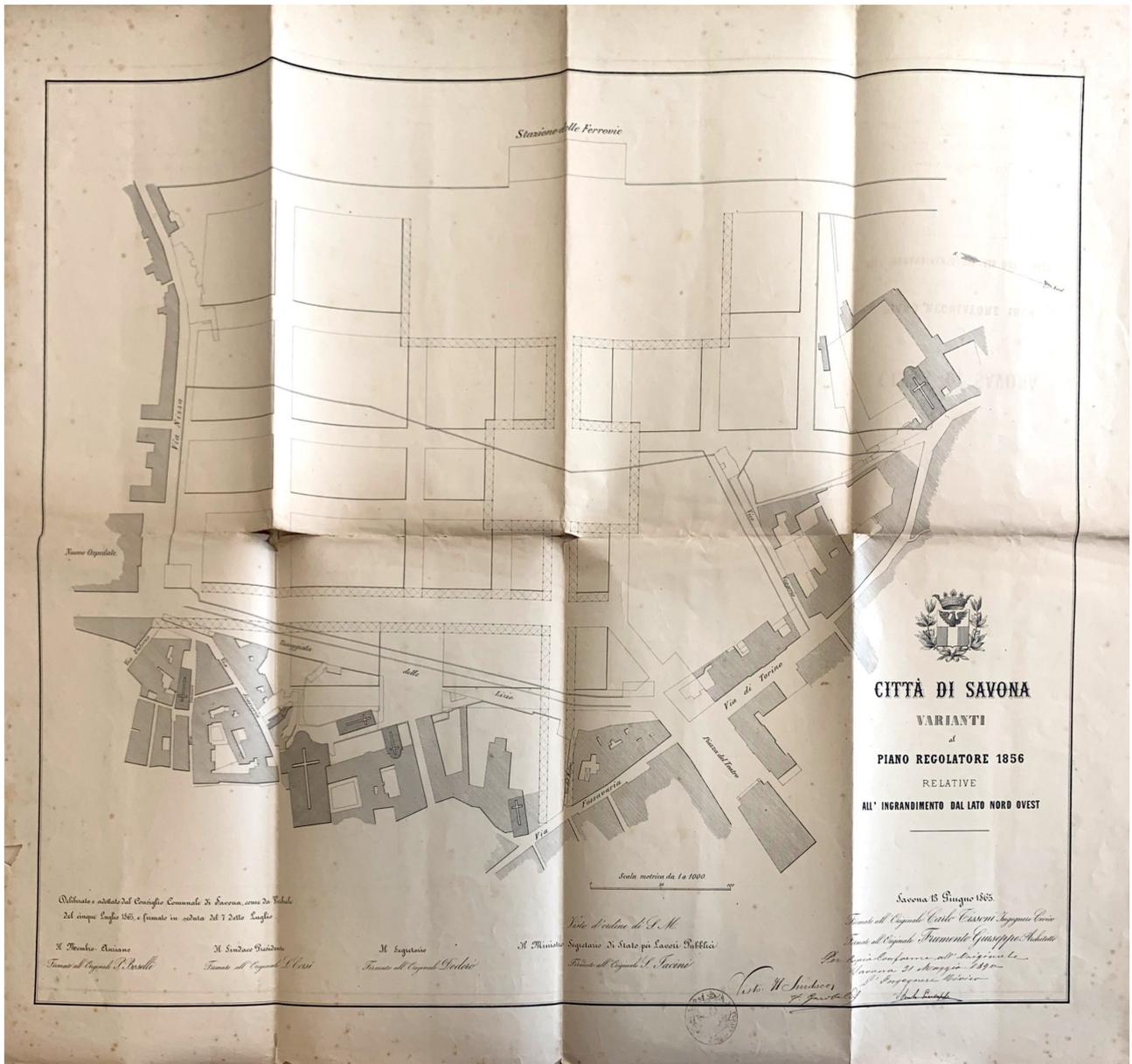


Figura 10 – Varianti al Piano Regolatore del 1856 relative all'ingrandimento del lato Nord Ovest (Archivio di Savona, Lavori Pubblici, Serie III, Cartella 317 Classe 1, Fascicolo 3.).

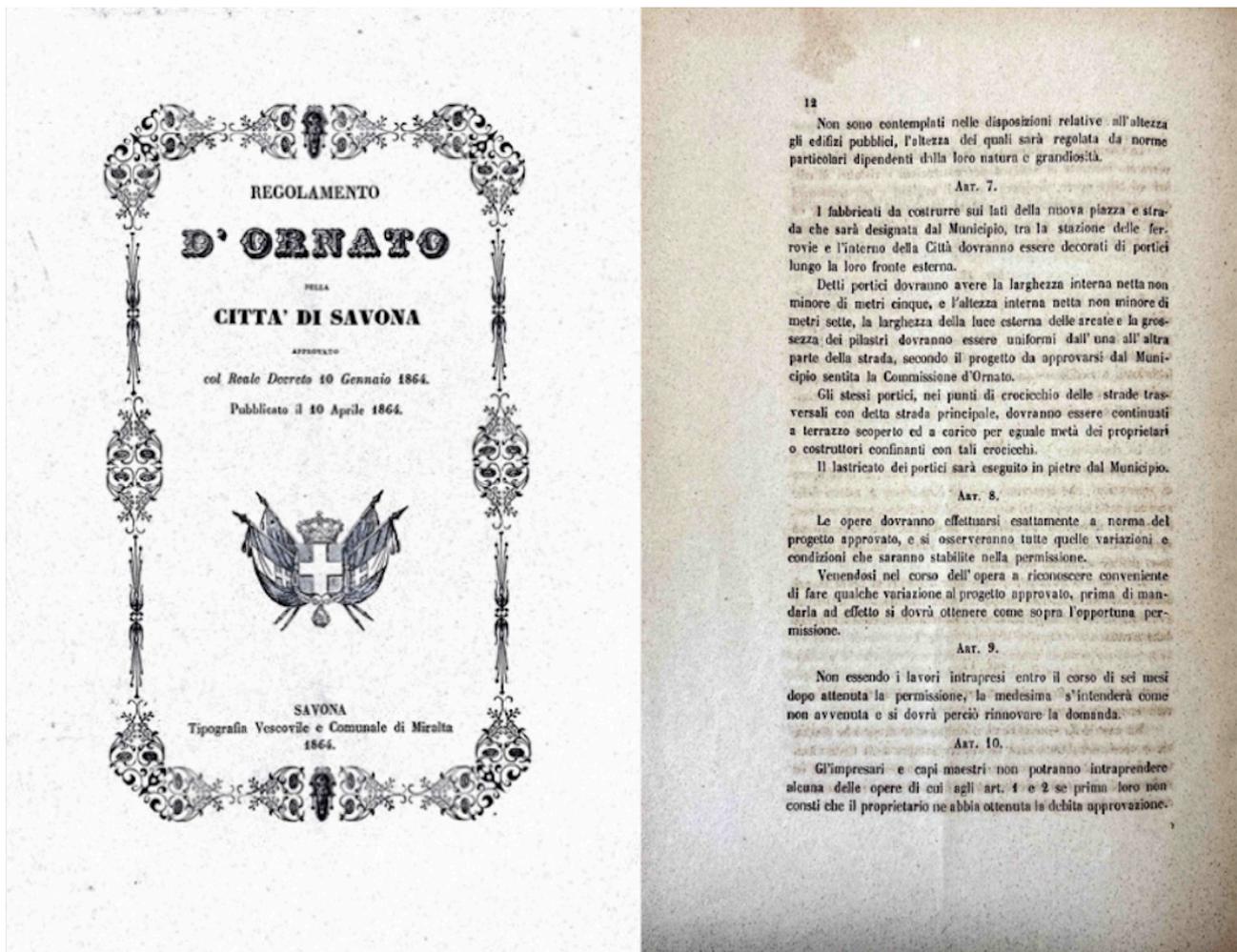


Figura 11 – Copertina del Regolamento d’Ornato della città di Savona, stampato dalla Tipografia Vescovile e Comunale Miratta (Archivio di Stato di Savona, Lavori Pubblici, Serie IV Cartella 141, Classe 10, Fascicolo 10).

### **Trattative per l’acquisto dei terreni**

La prima fase per l’attuazione della Variante Corsi è l’acquisto dei terreni, cioè di quella parte di città che si trova dal torrente Letimbro fino a Via Pia. Gran parte di questi terreni, allora occupati da orti e giardini, erano di proprietà<sup>380</sup> del Marchese Marcello De Mari<sup>381</sup>.

Il Marchese cede alla città di Savona 55.351,35 mq di terreno, a lire 0,50 il mq, per il prezzo complessivo di 35.509.783,77 lire<sup>382</sup>. Dalla vendita rimane esclusa un’area che, oggi, è ubicata tra le vie Paleocapa, Au Fossu e Corso Italia, sulla quale sarebbe poi sorto, ad opera del Marchese, un edificio: l’attuale palazzo De Mari.

<sup>380</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 10.

<sup>381</sup> Marcello De Mari, Genova (08 agosto 1837 - 18 maggio 1913), è stato Senatore il 27 ottobre 1890 da Archivio Patrimonio Senato <https://patrimonio.archivio.senato.it/repertorio-senatori-regno/senatore/IT-SEN-SEN0001-000763/de-mari-marcello> (ultima consultazione 30 aprile 2025).

<sup>382</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 53.

L'atto di vendita al Comune viene stipulato il 21 maggio 1864 dal Notaio Muzio<sup>383</sup>. L'importo di 50.000 lire viene versato al Marchese alla stipula dell'atto mentre, il rimanente, in cinque anni, in rate semestrali, con interesse scalare semplice del 5 per cento<sup>384</sup>.

Oltre al Marchese De Mari, insistevano altri proprietari sulle aeree che poi saranno occupate da Via Paleocapa. L'ospedale San Paolo possedeva un vasto terreno che occupava gran parte dell'attuale Piazza del Popolo (allora chiamata Piazza Principe Umberto), esso confinava con un piccolo orto di proprietà di Luigi Astengo, corrispondente all'attuale sbocco di Via Paleocapa su Piazza del Popolo<sup>385</sup>.

Vi è, poi, la proprietà dell'opera Pia Bonfiglio tra il lato nord-est di Piazza del Popolo e di Piazza Mameli, il terreno Macchioli, all'incrocio tra le Vie Boselli Monti e Vegerio, la proprietà dei Conti Naselli<sup>386</sup>, tra le Vie Rella Astengo, Montenotte, Piazza Mameli e Piazza del Popolo ed infine il terreno di Carlo Astengo sul lato nord di Piazza del Popolo.

La Giunta Municipale, il 7 maggio 1878 incarica il Sindaco Luigi Corsi e l'Assessore Tisconi, delle trattative per l'acquisto dei terreni rimanenti<sup>387</sup>.

A seguito, l'amministrazione comunale sistema i terreni e traccia le nuove strade sulle quali impostare le costruzioni e gli allineamenti dei nuovi edifici; essi seguiranno il regolamento d'Ornato, approvato con Decreto Reale del 10 gennaio 1864<sup>388</sup>. Tale decreto, stabilisce che i palazzi di Via Paleocapa devono essere decorati da portici nella loro fronte esterna, con arcate di larghezza 5 metri e altezza 7<sup>389</sup>. Nei punti di intersezione tra Via Paleocapa e le strade laterali, i portici avrebbero dovuto continuare a terrazzo scoperto, costruiti a carico dei proprietari confinanti, ciascuno per la propria metà<sup>390</sup>. Solo l'intersezione tra gli incroci principali dell'espansione cittadina, Via Paleocapa e Corso Principe Amedeo (attuale Corso Italia), era prevista libera da cavalcavia<sup>391</sup>.

Per fissare il tracciato preciso di Via Paleocapa, occorre conoscere l'esatta posizione della stazione in muratura, in maniera da allineare, sul fronte di questa, il percorso della nuova strada porticata. All'epoca, la stazione era ancora rappresentata da una misera baracca di legno<sup>392</sup>. La Giunta Comunale di Savona chiede, il 13 marzo del 1868, all'ufficio tecnico governativo, la comunicazione del piano definitivo della stazione<sup>393</sup>. La costruzione della stazione in muratura si chiude nel 1883<sup>394</sup>.

---

<sup>383</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Volume 165 (559) ex 1701, pagina 37, numero 12.

<sup>384</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Cartella 314, Fascicolo 16.

<sup>385</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 11.

<sup>386</sup> La proprietà Naselli fu acquistata dal Comune nell'agosto del 1868, per 5,50 lire al mq. Il verbale della seduta del Consiglio Comunale, con la decisione in merito, ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Registri 105 (491) pagina 337, numero 847.

<sup>387</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Registri 105 (491), pagina 337 numero 847.

<sup>388</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 12.

<sup>389</sup> *Ibidem*.

<sup>390</sup> *Ibidem*.

<sup>391</sup> *Ibidem*.

<sup>392</sup> *Ibidem*.

<sup>393</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Registri 105 (491), pagina 299, numero 730.

<sup>394</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 14.

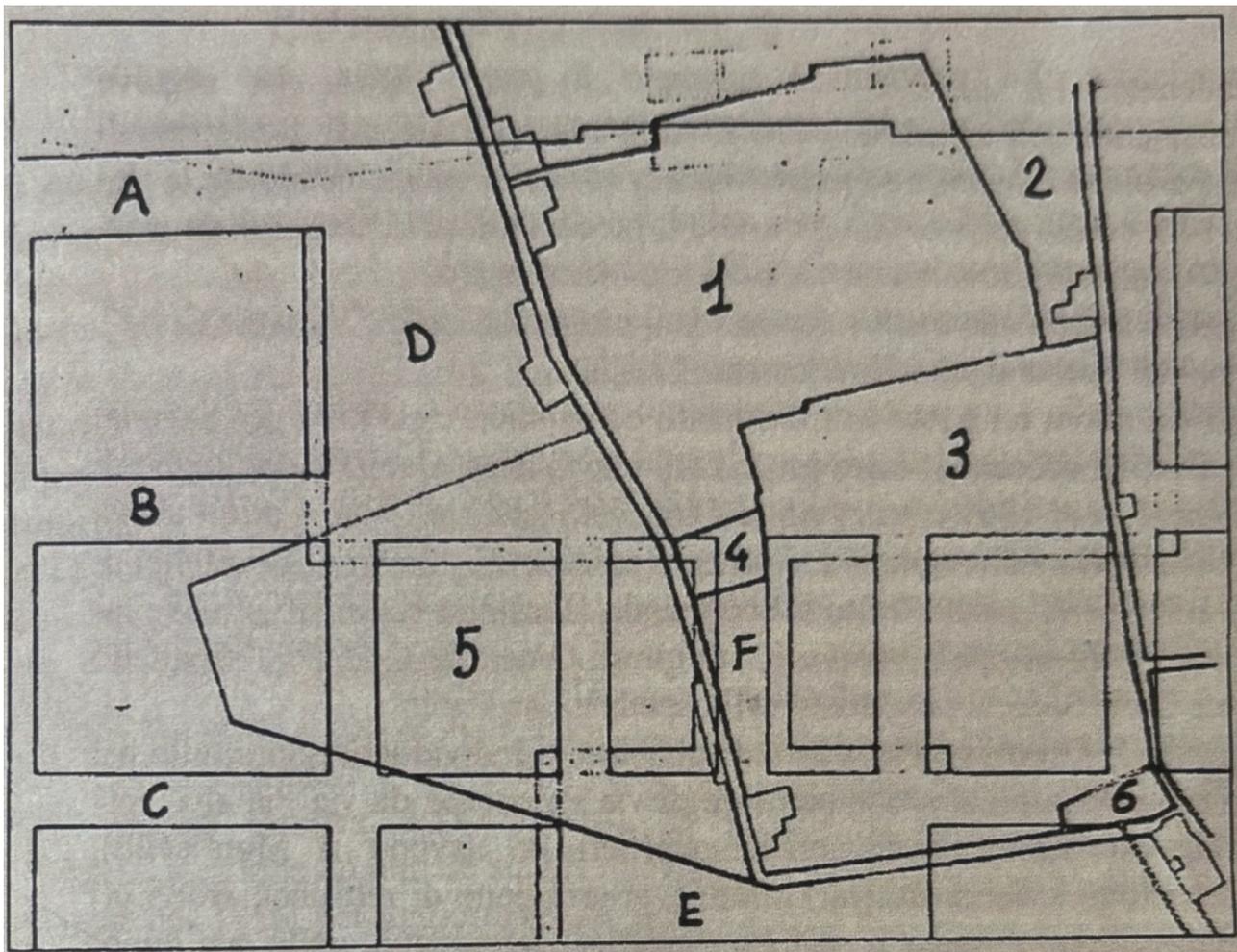


Figura 12 – Planimetria indicante le proprietà acquisite dal Comune. In lettere troviamo: (A) Via Venti Settembre, (B) Via Giudobono, (C) Via Montenotte, (D) Piazza del Popolo, (E) Piazza Mameli, (F) Via Paleocapa; mentre in numeri le proprietà: (1) Ospedale San Paolo, (2) Carlo Astengo, (3) Opera Pia Bonfiglio, (4) Luigi Astengo, (5) Naselli, (6) Macchioli. Da G. Gallotti, Via Paleocapa, pg. 11.

### ***Costruzione edifici***

Trattandosi di un'espansione della città verso nuovi spazi, non possiamo trovare un inizio ed una fine lavori dell'intervento, ma solo le date di costruzione dei nuovi palazzi.

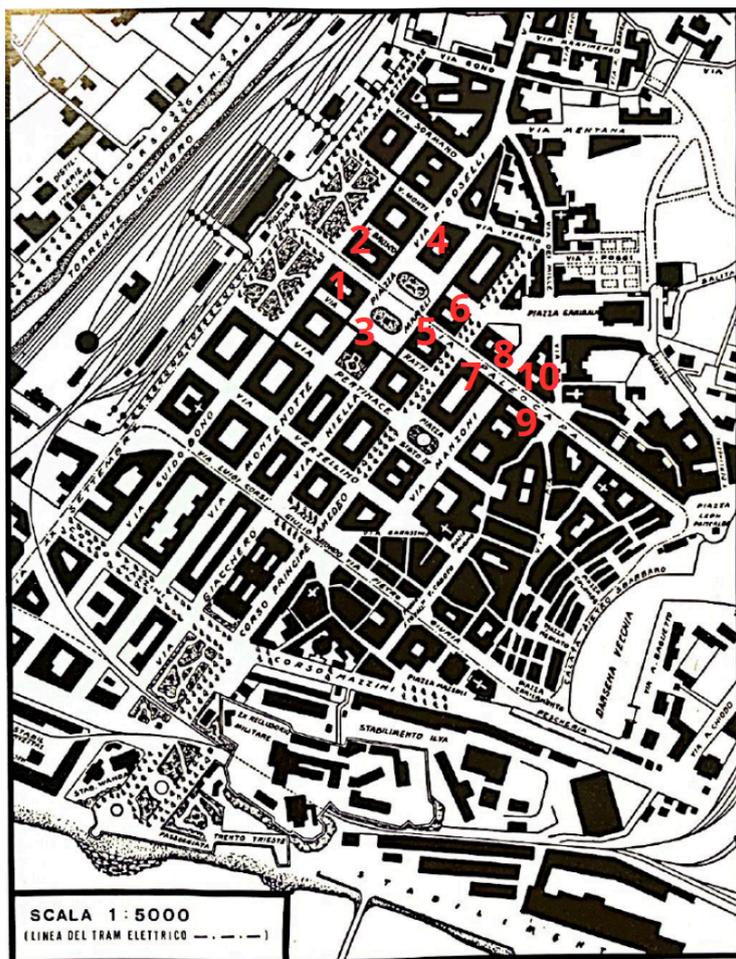


Figura 13 – Pianta della Città di Savona, metà anni Venti. Con indicazione dei palazzi costruiti a seguito della Variante Corsi. ASSV, *Carte Antonj*, Busta nr. 3, Fascicolo nr. 197.



8. Il primo edificio costruito, è il Palazzo Marcello De Mari (fig. 14), all'angolo tra Via Paleocapa e Corso Italia, progettato nel 1867 dell'architetto Giuseppe Cortese<sup>395</sup>. L'area su cui sorge non è compresa nella vendita al Comune di Savona dei terreni del Marchese De Mari; infatti, la proprietà rimane immutata ma vi è l'obbligo, stabilito nell'atto di vendita, di costruirvi un fabbricato<sup>396</sup>. Si tratta di un edificio neorinascimentale, con facciate riccamente decorate.

Figura 14 – Palazzo Marcello De Mari. Immagine autoprodotta.

<sup>395</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 344, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>396</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 52.



6. Successivamente, viene edificato il Palazzo Angelo Tissoni (fig. 15), posto sull'isolato tra Via Paleocapa, Corso Italia, Via Battisti e Piazza Mameli, tra il 1868 ed il 1869<sup>397</sup>. Nel 1869 è stato presentato un complesso progetto di decorazione ad affresco della facciata ma mai portato a termine, di fatto la facciata oggi è liscia e priva di elementi decorativi<sup>398</sup>.

Figura 15 – Palazzo Angelo Tissoni. immagine autoprodotta.



5. Viene costruito, poi, il Palazzo Angelo Sassi che si trova tra Via Paleocapa, Corso Italia, Via Ratti e Piazza Mameli, tra il 1869 ed il 1870<sup>399</sup> (fig. 16), su progetto dell'ingegner Carlo Tissoni. Si caratterizza per il bugnato al piano porticato e per le sottili linee lungo le facciate. Dopo la sua ultimazione scoppia la polemica con l'amministrazione comunale, essendo che vengono costruite due torri in sommità<sup>400</sup>.

Figura 16 – Palazzo Angelo Sassi. Immagine autoprodotta.

<sup>397</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 345, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>398</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 48.

<sup>399</sup> *Ibidem*.

<sup>400</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 49.



7. Negli stessi anni della costruzione precedente, viene edificato anche il Palazzo Anselmi, Falco, Grimaldi e Tissoni (fig. 17), posto lungo Via Paleocapa e Via Manzoni che sorge, appunto, tra il 1869 ed il 1870<sup>401</sup>.

Figura 17 – Palazzo Anseli, Falco, Grimaldi e Tissoni. Immagine autoprodotta.



10. Posteriormente, è costruito il Palazzo Angelo Carlevarini e Felice Ciarlo (fig. 18) che si trova tra Via Paleocapa, Au Fossu e Via Mistrangelo, tra il 1871 e il 1872<sup>402</sup>.

Figura 18 – Palazzo Angelo Carlevarini e Felice Ciarlo. Immagine autoprodotta.

---

<sup>401</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 344, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>402</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 345, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.



3. Palazzo della Banca d'Italia (fig. 19), situato in Piazza Mameli e edificato tra il 1871 ed il 1875 su progetto dell'ingegner Carlo Tissoni<sup>403</sup>. Si tratta di un edificio neorinascimentale, caratterizzato dal bugnato al piano porticato, venne alzato di un piano nel 1951<sup>404</sup>.

Figura 19 – Palazzo della Banca d'Italia. Immagine autoprodotta.



2. Il Palazzo fratelli Astengo, Vincenzo Fontana, Giacomo Lavini e Girolamo Aonzo (fig. 20), che occupa l'isolato tra Via Paleocapa, Piazza del Popolo, Via Brusco e Piazza Mameli, viene costruito tra il 1874 ed il 1875<sup>405</sup>: esso presenta decorazioni neorinascimentali.

Figura 20 – Palazzo fratelli Astengo, Vincenzo Fontana, Giacomo Lavini e Girolamo Aonzo. Immagine autoprodotta.



1. Nello stesso periodo si ha l'edificazione del Palazzo Geremia Becco (fig. 21), situato nell'isolato tra Via Paleocapa, Piazza del Popolo, Via Rella e Piazza Mameli, nel 1874<sup>406</sup>.

Figura 21 – Palazzo Geremia Becco. Immagine autoprodotta.

<sup>403</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 344, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>404</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 46.

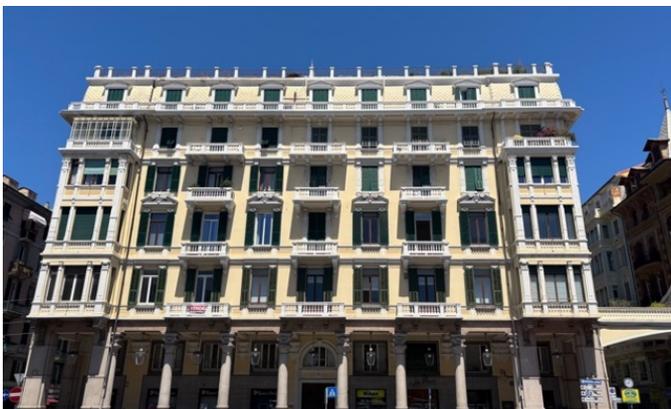
<sup>405</sup> *Ibidem*.

<sup>406</sup> *Ibidem*.



9. Successivamente, si ha la costruzione del Palazzo Vincenzo Fontana e Nicolò Giuria (fig. 22), ubicato tra Via Manzoni ed il largo Franco Varaldo, tra il 1879 ed il 1880<sup>407</sup>. Comprende un corpo di fabbrica a quattro piani più mezzanino ed uno più basso, due piani più mezzanino.

Figura 22 – Palazzo Vincenzo Fontana e Nicolò Giuria. Immagine autoprodotta.



4. L'ultimo edificio costruito è il Palazzo Aonzo, Massa, nel 1921<sup>408</sup> (fig. 23), noto anche come Palazzo dell'ENEL, per la presenza, al suo interno, degli uffici dell'ente. Situato tra Piazza Mameli, Via Boselli, Largo Vergerio e Via Sauro, dove vi era il grande giardino che circondava la Villa De Mari. La sua facciata è in stile neorinascimentale, come del resto lo sono quasi tutte le facciate della via.

Figura 23 – Palazzo Aonzo Massa. Immagine autoprodotta.

---

<sup>407</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie III, Cartella 344, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>408</sup> *Ibidem*.

## Capitolo 4

### Via Paleocapa: il prolungamento al mare

#### **Introduzione**

Nel corso dell'Ottocento, la rapida industrializzazione e la crescita demografica portano le grandi città italiane a dover affrontare profonde trasformazioni urbanistiche, spesso caratterizzate da operazioni di sventramento del tessuto urbano preesistente. Tale termine, mutuato dal linguaggio medico, viene utilizzato per indicare l'abbattimento di interi isolati o quartieri storici per far spazio a nuove strade, piazze e infrastrutture più funzionali alle esigenze della modernità. Questi interventi hanno molteplici motivazioni: migliorare le condizioni igienico-sanitarie tramite strade più larghe e sistemi di aerazione e illuminazione, facilitare la mobilità con il traffico crescente e nuovi mezzi di trasporto come tram e ferrovie urbane.

A Torino, prima capitale del Regno d'Italia, l'intervento di Via Pietro Micca rappresenta un caso emblematico di sventramento ottocentesco. Questa importante arteria viene tracciata all'interno del centro storico, partendo dalla demolizione di parte delle vecchie mura cittadine e di numerosi edifici medievali, per collegare Piazza Castello a Piazza Solferino<sup>409</sup>. La strada, larga e rettilinea, è concepita per migliorare la circolazione e per favorire il passaggio dei mezzi di trasporto<sup>410</sup>. La realizzazione di Via Pietro Micca rappresenta un chiaro segnale della volontà di Torino di modernizzarsi; tuttavia, provoca anche la perdita di parti significative del patrimonio storico, scatenando polemiche tra conservatori e fautori della modernità<sup>411</sup>. L'intervento si inserisce nel più ampio quadro delle trasformazioni urbanistiche della città che, con la demolizione delle mura e la costruzione di nuovi quartieri operai, vive una transizione dalla città d'antico regime a metropoli industriale<sup>412</sup>. A Genova, uno degli esempi più significativi di sventramento ottocentesco, è costituito da Corso XX Settembre, la cui progettazione inizia dopo l'epidemia del colera nel 1884<sup>413</sup>. Questa lunga arteria, che taglia diagonalmente il centro storico, nasce proprio dall'esigenza di aprire un asse di comunicazione principale che metta in collegamento il porto con la stazione ferroviaria di Genova Principe e le nuove aree industriali in espansione<sup>414</sup>. La realizzazione di Corso XX Settembre comporta la demolizione di una vasta porzione del tessuto urbano medievale, con la scomparsa di strette viuzze e cortili<sup>415</sup>. L'asse, progettato secondo criteri di funzionalità e larghezza, è finalizzato a migliorare il deflusso del traffico commerciale e passeggeri, ma rende visibile anche una netta cesura tra il passato storico e la città moderna<sup>416</sup>. Il tracciato, infatti, isola alcuni monumenti importanti, come la chiesa di Sant'Agostino, che si trovano ora incastonati tra nuovi edifici in stile ottocentesco, privi di connessioni col tessuto antico circostante<sup>417</sup>. Corso XX Settembre rappresenta anche un simbolo della tensione tra necessità di sviluppo urbano e la tutela del patrimonio, tema che accompagna tutte le grandi città italiane nella fase postunitaria, e che a Genova è particolarmente accentuato dalla conformazione geografica complessa e dalla rilevanza del porto come motore economico<sup>418</sup>. Milano vive un'esperienza simile con l'apertura di nuove

---

<sup>409</sup> P. Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, pg. 531.

<sup>410</sup> *Ibidem*.

<sup>411</sup> *Ibidem*.

<sup>412</sup> *Ibidem*.

<sup>413</sup> *Ivi*, pg. 541.

<sup>414</sup> *Ibidem*.

<sup>415</sup> *Ibidem*.

<sup>416</sup> *Ivi* pg. 452.

<sup>417</sup> *Ibidem*.

<sup>418</sup> *Ibidem*.

arterie come Via Dante, tracciata nel centro storico e caratterizzata da uno stile più monumentale<sup>419</sup>. Come a Torino e Genova, l'intervento comporta la demolizione di vecchie abitazioni e l'apertura di una via ampia e rettilinea, simbolo del passaggio a una città industriale e moderna. L'inserimento di grandi piazze, come Piazza della Repubblica e Piazza della Scala, accompagna questo processo di "pulizia" urbanistica, seppur non privo di critiche da parte degli intellettuali che vedevano nel tessuto storico un patrimonio da salvaguardare<sup>420</sup>.

### **Contesto storico-urbanistico del prolungamento**



Figura 24 – Pianta di Savona 1880 da Archivio di Stato di Savona, *Carte Antonj*, Busta nr. 7, Fascicolo nr. 375.

Savona nel 1880 (fig. 24), si presenta con il piano di variante del 1865 quasi del tutto completato: il percorso di Via Paleocapa dalla stazione fino all'incrocio con Via Pia è già ben delimitato dagli edifici. È possibile notare che, la Piazza Paleocapa, delimitata su tre lati da costruzioni, sia sostanzialmente conclusa. All'epoca non erano ancora previsti edifici sull'area del marchese De Mari. Piazza Umberto, invece, è solo abbozzata: mancano infatti i due palazzi laterali che la delimitano. I lavori del primo tratto non erano ancora conclusi e ciononostante, nel 1872 già si comincia a parlare del prolungamento di Via Paleocapa fino alla Torretta Leon

<sup>419</sup> *Ivi* pg. 512.

<sup>420</sup> *Ibidem*.

Pancaldo<sup>421</sup> ma, i lavori, iniziano solamente nel 1891, quasi vent'anni dopo<sup>422</sup>. Il progetto si prefigge fin da subito dell'obiettivo di accentuare il ruolo rappresentativo del rettilineo della stazione, ripetendo l'operazione immobiliare e commerciale che già si è attuata con la costruzione del primo tratto<sup>423</sup>. Via Paleocapa si avvia, dunque, a diventare la via principale di Savona e non a caso, agli albori di questo progetto, i commercianti di Via Pia protestano, timorosi di perdere il predominio a livello commerciale<sup>424</sup>. Dal punto di vista edilizio, l'affacciata sul nuovo tratto di via rimane fedele a quella del primo tratto: stessi moduli dimensionali, prospetti di pregio con modanature a forte rilievo ed il porticato destinato a favorire il passaggio della borghesia<sup>425</sup>. L'ingegner civico Tissoni, il progettista dell'opera, evidenzia: «la torre Leon Pancaldo, per buona sorte, si trova pressoché sull'asse del prolungamento, concorrendo a rendere più bello il divisato prolungamento»<sup>426</sup>.

Unitamente al progetto di Via Paleocapa, si pensava di collegare alla strada porticata, Via Famagosta (allora chiamata Via Genova), con un tracciato che attraversava la collina del Monticello, il tutto con la finalità di migliorare l'accesso alla città ai provenienti da Genova<sup>427</sup>.

Un progetto di massima, realizzato dall'ingegnere civico Carlo Tissoni, viene approvato nella seduta del Consiglio Comunale del 6 dicembre 1882<sup>428</sup>, la spesa prevista era di 1.193.500 lire<sup>429</sup>, una somma ingente per il bilancio comunale dell'epoca<sup>430</sup>.

Il prolungamento di Via Paleocapa suscita pareri contrastanti in città, tra i favorevoli si affermava: «Sarebbe bello per il forastiero che arriva a Savona dalla stazione del Letimbro, lo avere di primo aspetto, la veduta del mare» mentre, i contrari, ribattevano: «Questa è mera illusione, giacché la torre Leon Pancaldo e i moli della nuova darsena, guasterebbero assai la supposta veduta; e poi fosse anche questa reale completa, sarebbe equo compenso alla gravissima spesa, una veduta che il forastiero può avere in più altri punti della città con maggior ampiezza e soddisfazione»<sup>431</sup>. In una lettera l'assessore Gandullia scrive al senatore Luigi Corsi, il primo maggio 1887, riguardo la sempre più crescente possibilità di prolungare la Via Paleocapa fino alla Torretta: «C'era la possibilità di piantare il piccone per togliere un ammasso di case malsane e percolanti»<sup>432</sup>. Nella seduta del Consiglio Comunale del 3 marzo 1886<sup>433</sup>, si determina di chiedere l'applicazione della Legge Napoli del 1885 anche per i lavori di Via Paleocapa e Via Genova, questo permetteva di poter espropriare per esigenze di tipo igienico sanitario ad un costo più sostenibile per l'amministrazione. Il Consiglio Comunale di Savona, il

---

<sup>421</sup> Anticamente chiamata Torre della Quarda, è citata per la prima volta in un documento del 1392 e faceva parte della cinta muraria a protezione della città, in una posizione strategica per la difesa sia dell'adiacente porta della Quarda sia del porto. La torre è oggi dedicata a Leon Pancaldo, navigatore savonese che accompagnò Ferdinando Magellano durante la sua circumnavigazione intorno al mondo, da Torre Leon Pancaldo <https://www.visitsavona.com/it/cosa-vedere-a-savona/torri-fortezze/torre-leon-pancaldo> (ultimo accesso 30 aprile 2025).

<sup>422</sup> M. Ricchebono, C.Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 57.

<sup>423</sup> *Ivi*, pg. 58.

<sup>424</sup> *Ibidem*.

<sup>425</sup> *Ivi*, pg. 59.

<sup>426</sup> *Ibidem*.

<sup>427</sup> G.Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 24.

<sup>428</sup> *Ibidem*.

<sup>429</sup> *Ibidem*.

<sup>430</sup> In particolare, erano previste 774.100 lire per Via Paleocapa, 302.700 lire per Via Genova e 116.700 lire per lavori in Via Monticello da *Ivi*, pg. 25.

<sup>431</sup> "La Liguria Occidentale, Gazzetta del Circondario di Savona", a. VI, nr. 355, giovedì 19 dicembre 1883, pg. 6.

<sup>432</sup> M. Ricchebono, C. Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, pg. 60.

<sup>433</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Registri 100 (483), pagina 796, numero 607.

22 ottobre 1887<sup>434</sup>, decreta, però, che, l'applicazione di essa, è limitata al solo prolungamento di Via Paleocapa e questo segna l'abbandono del progetto di Via Genova.



Figura 25 – Via Paleocapa e Torre Leon Pancaldo, da G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 36.

### ***Primi passi verso la realizzazione del prolungamento***

Il Comune di Savona pubblica l'elenco degli espropriati per il prolungamento di Via Paleocapa nelle giornate del 20 febbraio e del 31 marzo 1889<sup>435</sup>: la prima vede l'espropriazione delle proprietà tra Piazza Leon Pancaldo e Via Monticello, compilato dall'ingegnere civico Carlo Tissoni in data 20 dicembre 1888 e vidimato dal prefetto Munucchi mentre, la seconda, il tratto tra Via Pia e Via Monticello, compilato in data 16 marzo 1889 e vidimato dal sottoprefetto di Savona<sup>436</sup>. Si accende un grande dibattito tra i savonesi sull'affidamento dei lavori, tra un'unica o più imprese. Tale tema viene affrontato anche dalla classe politica durante il Consiglio Comunale del 22 maggio 1889<sup>437</sup>, presieduto dal Sindaco Brignoni. La discussione verte sulla composizione di una Commissione, formata dai membri più competenti ed importanti che andrà a valutare il progetto e la situazione economica del Comune. A favore di una Commissione, vi è la Giunta che reputa la questione ampiamente difficoltosa poiché si tratta di una spesa importante, due milioni, di cui quasi uno in prestito<sup>438</sup>, e non la si può sottovalutare. Oggetto di valutazione, oltre a ciò, è anche l'assegnazione dei lavori: affidarli ad un'unica impresa oppure suddividere il tratto in più lotti, venduti separatamente. Al termine

<sup>434</sup> ASSV, *Comune di Savona*, Serie III, Registri 101 (484), pagina 496, numero 87.

<sup>435</sup> G.Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 25.

<sup>436</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 115, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 6.

<sup>437</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 97, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>438</sup> *Ibidem*.

della seduta il Sindaco prosegue mettendo ai voti le proposte. Viene deciso che la Commissione sarà a tre membri (vengono votati i Consiglieri Ponzone, Berlingieri e Gozo), la quale dovrà studiare il progetto assieme alla Giunta. L'incarico della Commissione è quello di determinare la convenienza all'amministrazione del modello del lotto unico: veniva concessa a un'unica impresa l'esecuzione di tutti i lavori e la successiva vendita dei lotti oppure il modello a lotti separati, dove la via veniva suddivisa e ogni sua parte affidata ad imprese differenti, con la possibilità di mantenere in capo al Comune la vendita dei lotti fabbricabili. Infine, viene lasciata facoltà alla Commissione la consultazione per un parere tecnico esterno.

### **La relazione Bruno sui beni culturali**

Il Regio Ispettore degli Scavi e Monumenti della Città di Savona, Agostino Bruno<sup>439</sup>, il 15 agosto 1889<sup>440</sup>, stila un elenco dei beni storici e artistici<sup>441</sup> individuando otto edifici di interesse che sarebbero stati demoliti: cinque in Via Quarda Superiore, due in Via Monticello ed un edificio in Via Pia. Sui due fabbricati in Via Monticello, il palazzo degli ex Preti della Missione e il Seminario Vescovile, Bruno annota che nella parte inferiore del primo «esiste un portico con stipiti in marmo assai pregevoli, non va demolita»<sup>442</sup>, mentre nel secondo «la Cappella al pianterreno è dipinta dal Brusco, ma non è lavoro di pregio»<sup>443</sup>, lascia quindi la possibilità della demolizione. Il Comune, su precisa indicazione dell'Ispettore, viene incaricato di mantenere «serrature e griglie dei secoli XV e XVI che per la loro specialità meriterebbero d'esser conservate»<sup>444</sup>, provvede al trasporto e alla conservazione degli oggetti più interessanti in un apposito locale con la finalità di istituire un piccolo museo locale attinente alle arti dell'architettura e dell'edilizia, la Giunta Comunale recepisce tali indicazioni mercoledì 29 luglio 1891<sup>445</sup>. Per quanto riguarda, invece, il profondo scavo sulla collina del Monticello, l'Ispettore richiede attenzione poiché, nel 1852, uno scavo per lavori in quella zona ha portato alla luce uno scheletro umano involto nello stato tufaceo, che può far dedurre nuovi ritrovamenti della preistoria locale<sup>446</sup>. La relazione Bruno cerca di «salvare» alcuni manufatti ma, contemporaneamente, sacrifica opere d'arte di valore alla nuova edilizia cittadina<sup>447</sup>.

---

<sup>439</sup> Svolge anche il ruolo di segretario generale per la Società Storica Savonese. Invia al Ministero della Pubblica Istruzione ed al Municipio di Savona le disposizioni sulla conservazione del patrimonio archeologico per l'ampliamento della Via Paleocapa, da raccolta atti della Società Storica Savonese, Archivio di Storia Patria Savonese (02-SS-1889-90).

<sup>440</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 62.

<sup>441</sup> Il quadro delle principali opere d'arte e d'antichità esistenti nelle fabbriche da demolirsi per il compimento della Via Paleocapa, in Società Storica Savonese, Archivio di Storia Patria Savonese, <https://www.storiapatriasavona.it/storiapatria/wp-content/uploads/2021/02/02-SSS-1889-90.pdf> (ultima consultazione 31 maggio 2025).

<sup>442</sup> *Ibidem*.

<sup>443</sup> *Ibidem*.

<sup>444</sup> *Ibidem*.

<sup>445</sup> ASSV, *Lavori pubblici*, Serie IV, Cartella 98, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>446</sup> Dalla seduta del 10 settembre 1889, in atti della Società Storica Savonese, Archivio di Storia Patria Savonese <https://www.storiapatriasavona.it/storiapatria/wp-content/uploads/2021/02/02-SSS-1889-90.pdf> (ultima consultazione 31 maggio 2025).

<sup>447</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 65.

ALLEGATO

XIV

QUADRO

## QUADRO

DELLE

### PRINCIPALI OPERE D'ARTE E D'ANTICHITÀ

ESISTENTI NELLE FABBRICHE DA DEMOLIRSI PER IL COMPIMENTO

#### DELLA VIA PALEOCAPA

DELLE PRINCIPALI OPERE D'ARTE E D'ANTICHITÀ.

XV

DESCRIZIONE DELLE OPERE D'ARTE E D'ANTICHITÀ	CONDIZIONE IN CUI SI TROVANO	ANNOTAZIONI
STIPITE in pietra nera del portico della casa, lavorato a bassorilievo con ornati e figure.	In buono stato	Non è certo se per il raccordamento della casa colla nuova via sia necessaria la demolizione del portico
STIPITE come sopra della porta del magazzino stiguo al portico.	Idem	idem.
BASSORILIEVO in marmo sopra il portico della casa, rappresentante la Madonna col bambino, con due santi e due guerrieri recanti ciascuno un insegna.	In buono stato	
STIPITE in pietra nera sulla porta del magazzino, di pochissimo valore artistico.	In cattivo stato	
STIPITE in pietra nera del portico della casa, lavorato come sopra.	In buono stato	
STIPITE in pietra nera sul portico della casa, lavorato come ai numeri precedenti.	In discreto stato	

XVI

QUADRO

N. PROGRESSIVO	INDICAZIONE DELLA VIA o STRADA	N. CIVICO DELLE FABBRICHE	DESCRIZIONE DEI CASEGGIATI DOVE SI TROVANO LE OPERE PROPRIETARI ATTUALI ORIGINE E PROVENIENZA DELLA PROPRIETÀ
1	Via Quanda Superiore	11	Casa di quattro piani, oltre il terreno, ora sede del R. Istituto tecnico-nautico, di proprietà degli eredi del Conte Marcello Naselli Feo, al quale pervenne dal Cav. Marcello Pico Carlo, giusta testamento del 3 agosto 1853; rogato Polleri. Il Marcello Pico l'ebbe in eredità da suo padre Pico Cav. Carlo, del quale era figlio unico.
2	Idem	13	Casa di quattro piani, oltre il terreno, di proprietà del Municipio di Savona, che ne fece acquisto da Falco Camilla vedova Verando con atto 24 agosto 1889, rogato Murio notaio. La Verando l'ebbe in eredità da suo marito, che l'acquistò dalle sorelle Santoni con atto 17 febbraio 1882, rogato Tommaso Onorio Polleri notaio.
3	Idem	15	Casa di quattro piani, oltre il terreno, di proprietà del Municipio di Savona, che ne fece acquisto da Zino fratelli fu Domenico con verbale 27 agosto 1889.
4	Idem	17	Casa di tre piani e sottotetto, oltre il terreno, pervenuta al Municipio di Savona dal fu Cav. Giuseppe Cortese con atto 20 settembre 1888, rogato Ferro notaio. Detta casa apparteneva prima del 1797 all'Abate Solimano Marco Domenico fu Saverio. Con atto 16 agosto detto anno 1797 not. Giuria, passò al sig. Angelo Cortese a titolo di vitalizio; quindi, per ragioni di successione, pervenne a Giuseppe Cortese di lui figlio; e successivamente, per ragioni eguali, alla vedova di lui, Maria Robatto e minori; e da quella all'uno di questi, che fu il Cav. Giuseppe sopraindicato.
5	Idem	34	Casa di quattro piani, oltre il terreno, pervenuta al Municipio da Ricci Nicolò con contratto 25 febbraio 1889, rogato Viglino notaio. Nel secolo scorso lo stabile appartenne al Monastero di S. Chiara; soppresso questo ed assegnato al Comune sotto il governo ligure, venne dal Comune stesso venduto all'asta pubblica al sig. Cortese Gio. Batta fu Agostino; da questi, per testamento del 6 aprile 1822, rogato Bonelli notaio, passò a Cortese Carlo di lui figlio e successivamente a Ricci prete Vincenzo fu Gio. Batta ed agli eredi del medesimo.

Figura 26 – Quadro delle principali opere d'arte e d'antichità esistenti nelle fabbriche da demolirsi per il compimento della Via Paleocapa. Dalla seduta del 10 settembre 1889, in atti della Società Storica Savonese, *Archivio di Storia Patria Savonese* <https://www.storiapatriasavona.it/storiapatria/wp-content/uploads/2021/02/02-SSS-1889-90.pdf> (ultima consultazione 31 maggio 2025).

DESCRIZIONE DELLE OPERE D'ARTE E D'ANTICHITÀ	CONDIZIONE IN CUI SI TROVANO	ANNOTAZIONI
Busto marmoreo del Varni, rappresentante Pio IX.	In buono stato	La parte inferiore, dove esiste un portico con stipi in marmo assai pregevoli, non va demolita.
Dieci quadri mitologici operati dal Brusco, esistenti nel refettorio del Collegio.	Idem	
LAPIDE murata nell'andito a pianterreno, riferentesi al Vescovo Domenico Gentile (1782) è del tenore seguente:  DOMINICO GENTILI GENUENSIS VIRO PATRICIO EPISCOPO SAVONIS AMANTISSIMO QUOD PROVIDENTIA SUA CLERICIS INITIANDIS AEDES AMPLIORI OPERE CULTU SPLENDIDIORI A SOLO RESTITUENDAS CURAVERIT IANUAM SACELLUM COTINACULUM SUA IMPENSA EXOMAVERIT ANTISTITI OPTIMO PIO MUNIFICO IV. VIRI CURATORES POSUERE ANNO R. S. CIDECCCLXXXII	In buono stato	
La Cappella a pianterreno è dipinta dal Brusco, ma non è lavoro di pregio.		

N. PROGRESSIVO	INDICAZIONE DELLA VIA o STRADA	N. CIVICO DELLE FABBRICHE	DESCRIZIONE DEI CASEGGIATI DOVE SI TROVANO LE OPERE PROPRIETARI ATTUALI ORIGINE E PROVENIENZA DELLA PROPRIETÀ
8	Via Pia <i>(antica via Fessurario)</i>	13	Fabbricato di tre piani, oltre il terreno, in cui risiede la tipografia Micalta. Appartiene al sig. Assereto Marchese Giovanni. Prima del 1818 era in proprietà degli eredi del fu Giacomo Antonio Solimani; passò in seguito al Conte Zerbino fu Bartolomeo e nel 1837 a Zerbini Conte Cesare di Gerolamo di lui figlio, indi alle costui figlie Camilla e Livia, per atto di successione 27 giugno 1888, dalle quali pervenne all'Assereto per acquisto fattone.

DESCRIZIONE DELLE OPERE D'ARTE E D'ANTICHITÀ	CONDIZIONE IN CUI SI TROVANO	ANNOTAZIONI
STIPITE marmoreo a colonne con sopra due leoni recanti uno stemma nel portico d'ingresso. In fondo a questo, una vasca con Nettuno ed il delfino, egualmente in marmo. Nella scala che mette ai piani superiori sono diverse colonne in marmo che sorreggono l'arcata delle finestre. Negli appartamenti trovasi qualche pittura del Brusco. In quello occupato dalla stamperia Micalta si riscontrano sei busti marmorei entro nicchie, rappresentanti figure diverse. Salotto con ai lati quattro quadri (affreschi) mitologici rappresentanti: <i>Adone e Venere - Satiro - Piride I Giganti.</i> Altra pittura nel soffitto rappresentante: <i>La Notte.</i> In una stanza attigua v'ha il soffitto dipinto maestrevolmente a cassettoni, con ornati agli angoli.	In buono stato	Non è ancora ben certo se verrà demolito in tutto od in parte.  Osservazione generale  <i>In tutti i fabbricati da demolirsi si rinviengono terrature e griglie dei secoli XV e XVI che per lo loro specialità meriterebbero d'essere conservate, per iniziare un museo locale dell'arti attinenti all'architettura e all'edilizia nei secoli passati. Al Municipio savonese spetta l'utile ed interessante compito.</i>
Savona 15 agosto 1889.		
IL SEGRETARIO GENERALE A. BRUNO R. Ispettore degli scavi e monumenti della città di Savona.		

Figura 27 – Quadro delle principali opere d'arte e d'antichità esistenti nelle fabbriche da demolirsi per il compimento della Via Paleocapa. Da Ibidem.

### **Determinazione della ditta**

Il Consiglio Comunale, nella seduta straordinaria di sabato 19 ottobre 1889<sup>448</sup>, procede con l'apertura delle buste per l'affidamento del prolungamento di Via Paleocapa, Via Genova e il raccordo di Via Monticello. Il Sindaco Brignoni informa che sono state presentate quattro offerte: ditta Rapazzini Paolo e compagnia L. 89.592,60, ditta Boggio fratelli e compagnia L. 50.000,00, ditta Debenedetti Dalmazzo L. 42.349,56 e ditta Maciachini Ingegnere Augusto e soci L.71.979,00<sup>449</sup>.

A tale riguardo, il Sindaco mette a votazione le varie offerte e si ha il seguente risultato: proposta Rapazzini Paolo e compagnia tutti voti favorevoli. Il Consiglio delibera: «Ritenuto che la proposta della ditta Rapazzini Paolo e compagnia corrisponderebbe meglio all'interesse del Comune, a preferenza della altre; ritenuto altresì la necessità e l'urgenza di provvedere specialmente nell'interesse igienico della città, giusta il R.D 3 maggio 1888 e nei termini del medesimo»<sup>450</sup>.

Per la realizzazione dell'opera, il Consiglio Comunale, nella seduta di mercoledì 23 ottobre 1889, approva «il prestito di L. 800.000 all'art. 35 del bilancio 1890, per il prolungamento a mare di Via Paleocapa e apertura di Via Genova e di Via Monticello, riconfermando lo stanziamento di L. 1.000.000 all'art. 96 della parte passiva per tale scopo»<sup>451</sup>.

Nei mesi successivi, le ditte Machiachini e Boggio presenteranno ricorsi circa la loro esclusione dall'appalto. Le polemiche cesseranno a seguito del Consiglio Comunale del 30 novembre 1889<sup>452</sup>, giudicando infondate le accuse di plagio del progetto da parte della ditta Rapazzini.

### **Coinvolgimento Ing. Ferrante**

Dopo qualche mese di studi, unitamente all'Ufficio d'Arte comunale, la Commissione decide di chiedere un parere ad un tecnico esterno, come poi deliberato della seduta della Giunta Municipale del 28 febbraio 1890<sup>453</sup>, nella quale si afferma che sono già avviate le trattative di affido dell'appalto alla ditta Rapazzini e C. Purtroppo, però, appare ancora poco chiaro come procedere «nella parte che riguarda la vendita delle aree fabbricabili e la ricostruzione dei caseggiati, non aparendo ancora bene dimostrato dal lato tecnico e dal lato finanziario se sia più utile pel Comune appigliarsi al sistema del lotto unico già adottato, o a quello dei lotti multipli»<sup>454</sup> si conclude infine «di affidare incarico ad uno speciale ingegnere di studiare la pratica sotto i suoi differenti aspetti e riferire in merito»<sup>455</sup>.

Il Sindaco Garibaldi nella Giunta Municipale del 12 marzo 1890<sup>456</sup> fa riferimento ad una recente "gita" a Torino dove ha chiesto di ingegneri esperti in materia che potessero essere interessati al ruolo ricercato. Dopo brevi consultazioni, la Giunta unanime affida l'incarico all'ingegnere Giovanni Battista Ferrante<sup>457</sup>.

---

<sup>448</sup> ASSV, *Lavori pubblici*, Serie IV, Cartella 96, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>449</sup> *Ibidem*.

<sup>450</sup> ASSV, *Lavori pubblici*, Serie IV, Cartella 95, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 5.

<sup>451</sup> *Ibidem*.

<sup>452</sup> *Ibidem*.

<sup>453</sup> *Ibidem*.

<sup>454</sup> *Ibidem*.

<sup>455</sup> *Ibidem*.

<sup>456</sup> *Ibidem*.

<sup>457</sup> Giovanni Battista Ferrante nasce a Torino nel 1834, frequenta la facoltà di ingegneria a Torino, laureandosi l'11 agosto del 1855. Si dedicò soprattutto alla progettazione, al restauro di edifici e all'ingegneria idraulica, effettuando anche numerose perizie giudiziarie ed arbitrati; fu inoltre presidente o membro di giuria in numerosi

La relazione dell'ingegnere, datata 17 giugno 1890<sup>458</sup>, successiva al sopralluogo del 14 aprile, comunicato al Sindaco in una lettera in data 26 marzo 1890<sup>459</sup> e lo studio della corposa documentazione fornita dall'Ufficio d'Arte, risponde punto dopo punto ai quesiti posti dalla Commissione, che si possono riassumere tra: la possibilità di scindere i progetti di Via Paleocapa e Via Genova, se concedere ad un'unica impresa l'esecuzione dei lavori di demolizione, sterro, fognatura, pavimentazione, muri di sostegno nonché le aree latitanti per la costruzione dei fabbricati. Vi si domanda, inoltre, se sia preferibile la concessione dei lavori di sterro e di demolizione per l'apertura della sede stradale a un'impresa e riservare le aree al Municipio, per farne la successiva vendita a lotti separati. A tal riguardo, segue il dubbio relativo alle gravi difficoltà che possano riscontrare il lotto unico o il sistema divisorio dei lotti di apertura delle vie da quelli di costruzione delle sedi latitanti<sup>460</sup>.

L'ingegnere spiega che, la difficoltà nell'aprire queste due nuove vie di comunicazione, è che si deve squarciare profondamente il terreno su cui poggia il vecchio quartiere, nello specifico «la via Paleocapa, verso la metà, riesce a circa dieci metri sotto il suolo attuale, la via Genova, che tuttavia è tenuta più alta, si abbassa in qualche luogo fino a quindici metri sotto il suolo compreso nell'area stradale, a più di venti»<sup>461</sup>. Viste queste importanti profondità, Ferrante consiglia di prediligere (vista anche l'urgenza) i lavori per Via Paleocapa, in quanto ritenuti più economici e di avviare, in un secondo momento, Via Genova<sup>462</sup>. Sul tema dell'affidamento a un'unica o a più imprese, nella relazione si affrontano i pro e i contro di entrambe le soluzioni, vi si predilige l'affidamento a più ditte in quanto sono poche le imprese abbastanza grosse da supportare un lavoro così importante e quindi si creerebbe un monopolio, oltre che alla questione della possibilità di subappalti<sup>463</sup>.

L'ingegnere consiglia di non suddividere l'intero progetto a lotti, ma di affidare ad un'unica impresa lo sterro, le demolizioni e la costruzione dei muri di sostegno alla strada<sup>464</sup>. Vi sono solo due porzioni che possono essere separate, quella in corrispondenza delle vie Quarda (verso la fine della via) poiché non necessitano di sterro, «in conseguenza bisogna concludere che tutta la demolizione e tutto lo sterro occorrenti alla formazione di via Paleocapa, eccetto ciò che riguarda i due piccoli isolati delle vie Quarda, debbono per economia del lavoro essere affidati ad una sola impresa»<sup>465</sup>. Apre comunque alla possibilità di affidare alcune opere, come quelle di pavimentazione del suolo stradale e creazione della rete fognaria, in quanto serve un periodo di assestamento dei terreni e che il suolo stradale potrà essere lasciato con uno strato di ghiaia finché non verranno edificate le nuove costruzioni<sup>466</sup>.

La Giunta Comunale, nella seduta del 25 giugno 1890<sup>467</sup> approva, in gran parte, i consigli dell'ingegner Ferrante ma decide di non accettare quello sulla vendita totale dei lotti

---

concorsi. Socio fondatore nel 1864 della Società degli ingegneri ed industriali, ne diviene anche presidente. Nel 1883 viene nominato dal sindaco di Torino a far parte della commissione per lo studio del risanamento dell'area su cui sarebbe poi sorta la via Diagonale (oggi Via Pietro Micca). Molto attivo sia nei restauri di vari edifici torinesi e sia nella pubblicazione di articoli e testi tecnici. Decede a Torino il 27 aprile 1913. Da Bruno Signorelli, *Ferrante, Giovan Battista*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/giovanni-battista-ferrante\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/giovanni-battista-ferrante_(Dizionario-Biografico)/) (ultimo accesso 1° maggio 2025).

<sup>458</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 95, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>459</sup> *Ibidem*.

<sup>460</sup> *Ibidem*.

<sup>461</sup> *Ibidem*.

<sup>462</sup> *Ibidem*.

<sup>463</sup> *Ibidem*.

<sup>464</sup> *Ibidem*.

<sup>465</sup> *Ibidem*.

<sup>466</sup> *Ibidem*.

<sup>467</sup> *Ibidem*.

fabbricabili ad un'unica impresa, preferendo un sistema "misto", ovvero lasciare all'impresa la costruzione della nuova viabilità, ma di lasciare al Municipio la facoltà di vendere i lotti fabbricabili, in quanto «né si pensi che la spesa della demolizione sarebbe un maggior gravame per il comune. Imperoché tale spesa verrebbe bastamente compensata dal maggior prezzo della vendita delle aree fabbricabili»<sup>468</sup>.

In riferimento a quanto deliberato dalla Giunta il 25 giugno 1890, risponde l'ufficio tecnico municipale<sup>469</sup> in data 26 luglio. Viene esplicitato che vi sono due soluzioni riguardanti il sistema dei lotti separati: la prima, nonché la più conveniente, presuppone di lasciare al Comune lo spianamento dell'area in cui verrà costruita la nuova sede stradale, lasciando ai privati le demolizioni dei lotti latitanti per le edificazioni. Questo permetterebbe di riutilizzare una parte dei materiali provenienti dalle demolizioni per il nuovo edificio. Il parere dell'ingegnere è, però, discordante: per l'apertura della strada è necessario scavare in trincea e per evitare frane, la demolizione deve essere protratta fino a tre metri dal ciglio della scarpata<sup>470</sup>.

La seconda, invece, consiste nello spianare, a spese comunali, tutta l'area espropriata, cioè la zona stradale e le zone laterali. Questa soluzione è più onerosa per il Municipio: essa rende più costoso il riutilizzo dei materiali di demolizione poiché, mentre la sola apertura della strada manterrà una parte degli edifici latitanti in piedi e quindi la possibilità di stoccare lì i materiali demoliti, con questa opzione si dovrà trasportare in un'altra area i materiali di risulta. Si aumenteranno, così, i tempi di trasporto ma, al contempo, si potrà ottenere il vantaggio di avere l'intera zona spianata, eliminando difficoltà tecniche di costruzione<sup>471</sup>.

Viene dunque approvato il progetto definitivo di Tissoni nella seduta del Consiglio Comunale del 13 marzo 1890<sup>472</sup> (fig. 28 e 29), mentre nella seduta di venerdì 12 dicembre 1890<sup>473</sup>, facente seguito a quelle in data 2 e 5 dicembre<sup>474</sup>, delibera di eseguire la prosecuzione di Via Paleocapa mentre, per il momento, il lavoro di apertura di Via Genova, viene sospeso. Per il prolungamento di Via Paleocapa, viene scelta l'opzione che prevede le demolizioni e lo sgombrò delle aree per la zona stradale e di quelle destinate alla fabbricazione procedendo, poi, alla vendita successiva di queste a lotti separati, tramite asta pubblica<sup>475</sup>.

Con il Consiglio Comunale avvenuto in data 19 gennaio 1891, viene approvato il definitivo capitolato d'appalto per l'esecuzione dei lavori<sup>476</sup>.

---

<sup>468</sup> *Ibidem.*

<sup>469</sup> *Ibidem.*

<sup>470</sup> *Ibidem.*

<sup>471</sup> *Ibidem.*

<sup>472</sup> *Ibidem.*

<sup>473</sup> *Ibidem.*

<sup>474</sup> *Ibidem.*

<sup>475</sup> *Ibidem.*

<sup>476</sup> Archivio di Stato di Savona, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 117, Categoria 10, Classe 6, Fascicolo 1.

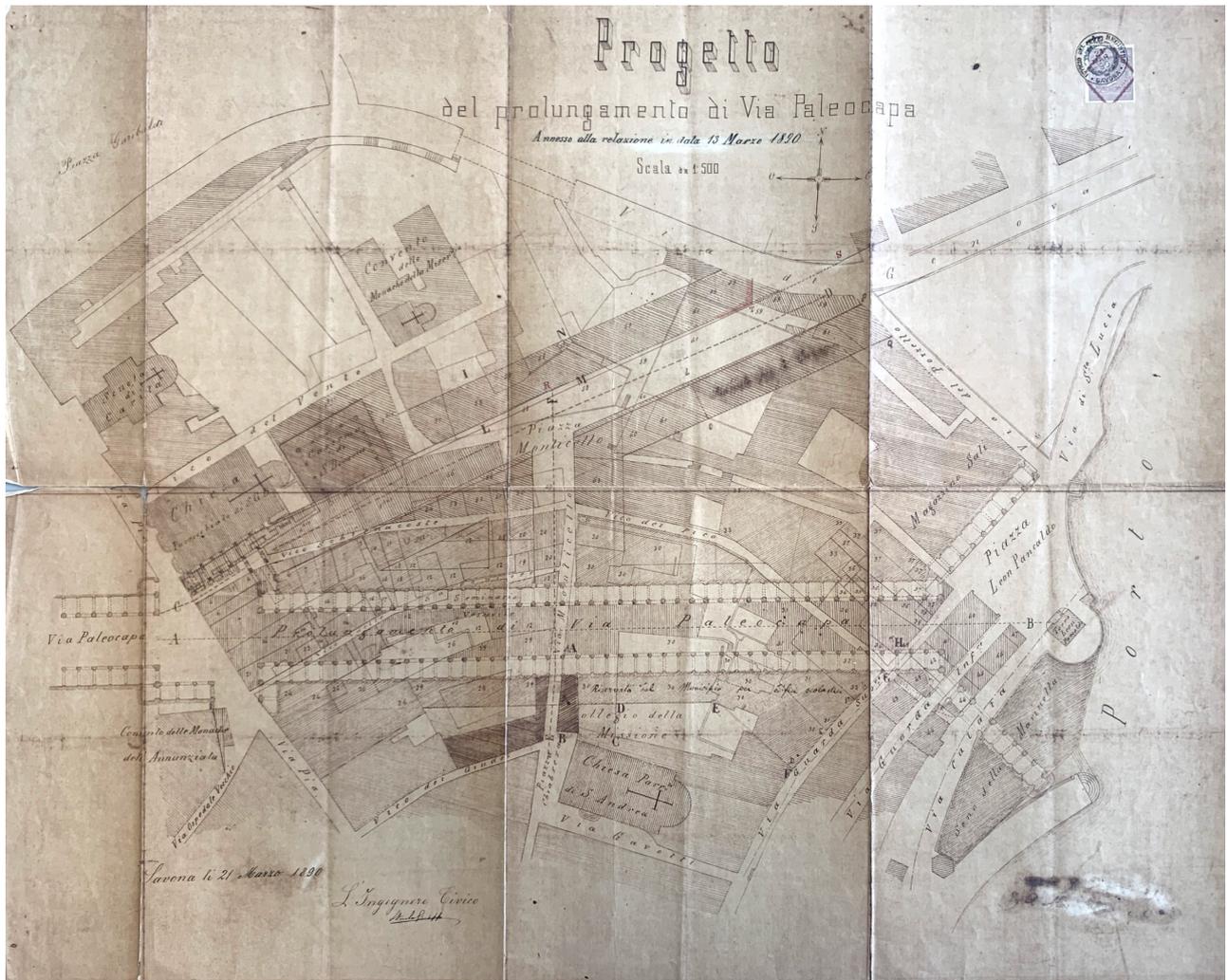


Figura 28 – Progetto del prolungamento di Via Paleocapa da ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 97, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

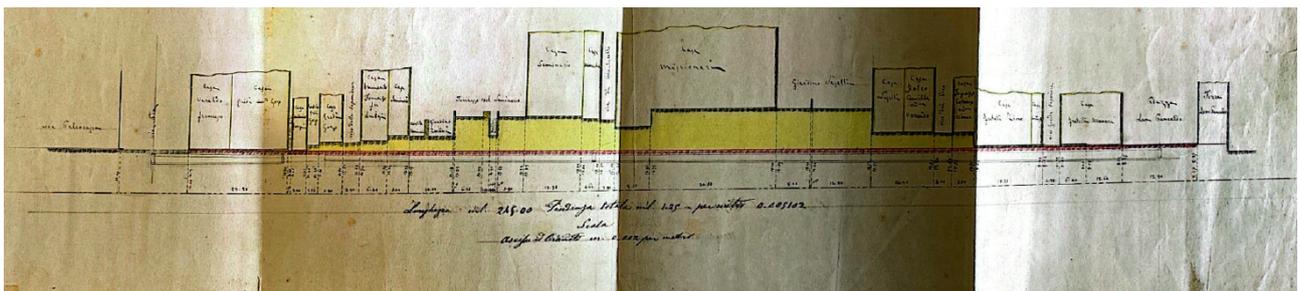


Figura 29 – Sezione territoriale di Via Paleocapa da ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV Cartella 115, Cartella 115, Categoria 10, Classe 6, Fascicolo 1.

## Inizio e fine lavori



Figura 30 – Particolare dei lavori di sbancamento della Collina del Monticello da N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 61.

Il 27 aprile 1891<sup>477</sup>, mediante atto amministrativo, si ha la determinazione dell'affidamento dei lavori alla ditta Rapazzini, contestualmente il Sindaco Gio Batta Cassinis chiede all'ingegner Tissoni di sorvegliare il proseguimento dei lavori<sup>478</sup>. Pochi giorni dopo viene dato il primo colpo di piccone per lo sbancamento della collina del Monticello, partendo dal lato di Via Pia, il primo maggio del 1891, questa data viene comunicata direttamente dal titolare dell'impresa, Paolo Rapazzini, con propria nota del 23 maggio 1891<sup>479</sup>.

La maggior parte delle macerie viene venduta dall'impresa esecutrice dei lavori, la Paolo Rapazzini, che non può, però, essere riutilizzata per la costruzione di nuovi edifici<sup>480</sup>. Per smaltire queste macerie, viene utilizzato un ingegnoso sistema, si procede quindi ad installare una linea di rotaie per il trasporto su vagonetti<sup>481</sup>. In data 20 luglio 1891<sup>482</sup> viene richiesto alla Prefettura il permesso di installare questa linea di vagonetti su rotaie, di tipo Decauville<sup>483</sup>, che percorre Via Paleocapa dalla zona di sbancamento alla Piazza della Stazione, per poi svoltare in Via XX Settembre, fino al raggiungimento della foce ove, i detriti, sono depositati nell'area nord del vecchio cimitero (locazione attuale della Chiesa del Sacro Cuore) ed utilizzati per il

<sup>477</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 97, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>478</sup> *Ibidem*.

<sup>479</sup> *Ibidem*.

<sup>480</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 65.

<sup>481</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 29.

<sup>482</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 98, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>483</sup> N. Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, pg. 65.

livellamento del terreno per la costruzione dell'ultimo tratto di Corso Colombo<sup>484</sup>. Al fine di scongiurare eventuali danni da questa operazione di trasporto, viene richiesto un deposito cauzionale dalla Prefettura e conseguentemente, la cauzione viene presentata dalla ditta l'11 agosto 1891<sup>485</sup>.

Terminati i lavori di sbancamento, nel 1898<sup>486</sup> ed aperto il tracciato della nuova strada che raggiungeva la Piazza Leon Pancaldo, tutta l'area ricavata viene suddivisa in tredici lotti<sup>487</sup>: sette sul lato di Via Pia e sei sul lato opposto. Il primo lotto si trova all'angolo tra Via Pia e Via Paleocapa ed il settimo, tra Via Pia e l'attuale Via Gramsci. L'ottavo lotto è posto accanto all'odierno grattacielo ed il tredicesimo localizzato tra Via Paleocapa e la Salita Schienacoste. A fine lavori, la ditta Rapazzini chiede la restituzione della caparra di L. 3300, depositate per la concessione dell'impianto dei binari per il trasporto dei detriti. Il Consiglio Comunale, nella seduta del 16 febbraio 1894<sup>488</sup>, rilascia il nulla osta necessario.



Figura 31 – Ultimo tratto di Via Paleocapa, prima che venisse costruito il Palazzo dei Pavoni, 1900. Da G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 27.

<sup>484</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pr. 29.

<sup>485</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 98, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>486</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 100, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

<sup>487</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 29.

<sup>488</sup> ASSV, *Lavori Pubblici*, Serie IV, Cartella 98, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.

## Vendita dei lotti

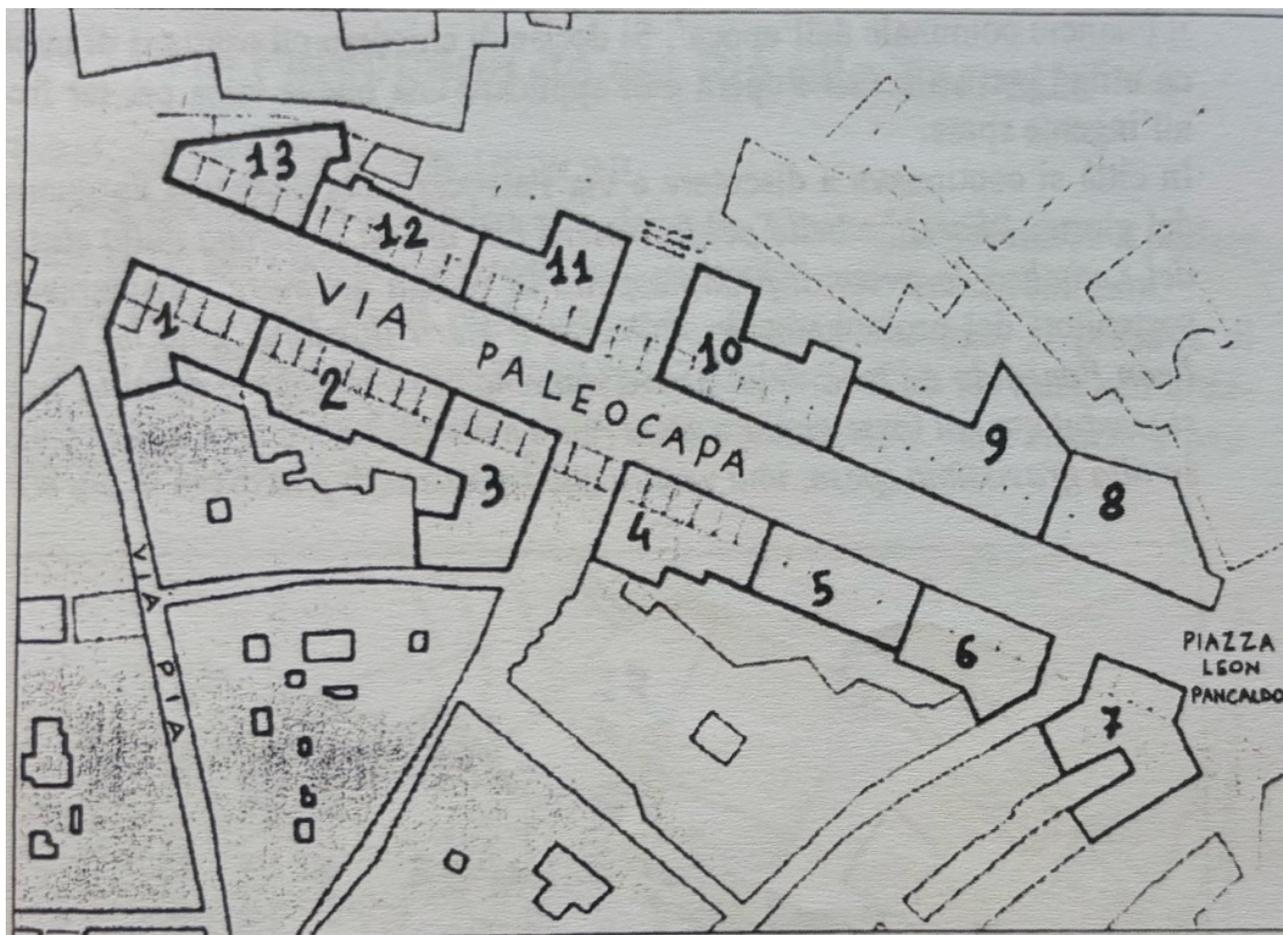


Figura 32 – Planimetria del prolungamento di Via Paleocapa, divisione dei lotti. Da G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 27.

I tredici lotti vengono venduti con asta pubblica ai privati costruttori<sup>489</sup>. Tra il 1893 e il 1906 sorgono gli edifici lungo il prolungamento.

<sup>489</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie IV, Cartella 104, Categoria 10, Classe 1, Fascicolo 3.



Il lotto uno è venduto per la costruzione del Palazzo Francesco Varaldo<sup>490</sup> (fig. 33), nel marzo del 1894. Si tratta di un edificio con caratteri neorinascimentali, fortemente caratterizzato dalla facciata decorata da fasce in pietra alternati bianco e verde, tipico di molti edifici religiosi locali.

Figura 33 – Palazzo Francesco Varaldo. Immagine autoprodotta.



Negli stessi anni si costruisce il Palazzo Andrea Astengo, Angelo Caroggio e Natale Gallino<sup>491</sup> (fig. 34), sul lotto otto. L'area viene venduta il sette febbraio 1893 e l'edificio terminato il primo ottobre 1894. Si tratta di un fabbricato neorinascimentale, caratterizzato da sottili righe sulle sue facciate.

Figura 34 – Palazzo Andrea Astengo, Angelo Caroggio e Natale Gallino. Immagine autoprodotta.

---

<sup>490</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie IV, Cartella 139, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.

<sup>491</sup> *Ibidem*.



Successivamente, viene edificato il Palazzo Giuseppe Astengo, Angela, Maria e Giuseppe Becchi, Calcagno e l'ingegner Alessandro Martinengo<sup>492</sup> (fig. 35), sul lotto sette. Il terreno viene acquistato il trenta dicembre 1892 e i lavori iniziati nel marzo 1893, terminati, poi, il primo novembre del 1894<sup>493</sup>. Esso appartiene al movimento liberty ed è stato progettato dall'ingegner Martinengo. La sua caratteristica principale è la sua torretta, conclusa da una loggia con cupola.

Figura 35 – Palazzo Giuseppe Astengo, Angela, Maria e Giuseppe Becchi, Francesco e Vittorio Calcagno e Alessandro Martinengo. Immagine autoprodotta.



Viene poi venduta l'area per il Palazzo Monsignor Giuseppe Bertolotti e Pietro Calabria, occupante i lotti undici, dodici e tredici<sup>494</sup> (fig. 36). Il lotto tredici viene venduto il ventisei luglio 1893 a Pietro Calabria e il palazzo costruito entro il primo marzo 1896. I lotti undici e dodici vengono venduti al Monsignor Bertolotti il quattro maggio 1897. L'edificio è poi completato il quindici giugno 1899, dall'Ingegnere Nicolò Campora.

Figura 36 – Palazzo Monsignor Giuseppe Bertolotti e Pietro Calabria. Immagine autoprodotta.

---

<sup>492</sup> *Ibidem.*

<sup>493</sup> *Ibidem.*

<sup>494</sup> *Ibidem.*



Figura 37-38 – Palazzo delle Funivie. Immagine autoprodotta.

Viene costruito, poi, il Palazzo delle Funivie<sup>495</sup> (fig. 37-38), sui lotti due e tre. Essi sono acquistati dal Cavalier Giovanni Bertolotti e costruiti entro il settembre 1903. L'edificio è una casa in linea, formata da un corso centrale in aggetto e da due corpi laterali simmetrici. È noto come il Palazzo “delle Funivie” perché, per molti anni, è stato ospite della sede dell'ente gestore delle funivie tra Savona e San Giuseppe di Cairo, i cosiddetti “vagonetti”<sup>496</sup>. Come nel caso del Palazzo Varaldo, anche qua si notano in una porzione di edificio la decorazione a fasce alternate bianche e verdi.

---

<sup>495</sup> *Ibidem.*

<sup>496</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 62.



Si procede, poi, con l'edificazione del Palazzo Tissoni, Scotto e Sillano <sup>497</sup> (fig. 39), sul lotto dieci, venduto il trentun dicembre 1898, i lavori sono iniziati nel febbraio 1899 e terminati il venti maggio 1901.

Figura 39 – Palazzo Tissoni, Scotto e Milano. Immagine autoprodotta.

---

<sup>497</sup> ASSV, *Edilità ed Ornato*, Serie IV, Cartella 139, Categoria 10, Classe 10, Fascicolo 3.



Viene costruito il Palazzo Angelo Viglienzoni<sup>498</sup> (fig. 40), sul lotto nove. L'area viene venduta il due settembre 1899 ed è stato terminato entro il primo gennaio del 1902.

Figura 40 – Palazzo Angelo Viglienzoni. Immagine autoprodotta.



41 – Palazzo Carlo e Domenico Astengo, Adolfo Gaibissi, Riccardo Poggi e Francesco Zino. Immagine autoprodotta.

In ultimo, viene costruito il Palazzo Carlo e Domenico Astengo, Adolfo Gaibissi, Riccardo Poggi e Francesco Zino<sup>499</sup> (fig. 41), sui lotti quattro, cinque, e sei, iniziato i primi mesi del 1905 e terminato entro il dicembre 1906, su progetto dell'Ingegnere Alessandro Martinengo. È conosciuto anche come il Palazzo dei Pavoni per la presenza, al primo piano, di una fascia di piastrelle e ceramiche che raffigurano pavoni dai colori vivaci. Un'altra fascia di piastrelle ceramiche, con girasoli color giallo si trova in alto, sotto al cornicione. Il fabbricato, di tipologia liberty, è uno dei primi edifici in cemento armato di Savona, avendo pilastri di tale materiale e tamponatura in muratura tradizionale<sup>500</sup>.

<sup>498</sup> *Ibidem*.

<sup>499</sup> *Ibidem*.

<sup>500</sup> G. Gallotti, *Via Paleocapa*, pg. 60.

Con la costruzione dell'ultimo palazzo si conclude, quindi, il prolungamento di Via Paleocapa nel suo secondo tratto. Nel 1909 Savona si presenta come in fig. 42, la variante del 1865 è terminata, permettendo, così, il compimento della piazza antistante la stazione. Il progetto del prolungamento di Via Paleocapa, inoltre, è finalmente giunto al termine, permettendo, quindi, un più pratico collegamento tra stazione, centro storico e porto cittadino. Si conclude, dunque, un periodo di grandi trasformazioni urbane, durate più di cinquant'anni, che portano Savona ad essere una città moderna, ben collegata con i centri maggiori del nord-ovest, ma soprattutto torna a vivere una fase di splendore dopo oltre cinquecento anni.



Figura 42 – Pianta di Savona nel 1909 da ASSV, *Carte Antonj*, Busta nr. 3, Fascicolo nr. 195.

## BIBLIOGRAFIA

- “La Liguria Occidentale, Gazzetta del Circondario di Savona”, a. V, nr. 91, sabato 17 aprile 1880.
- “La Liguria Occidentale, Gazzetta del Circondario di Savona”, a. VI, nr. 106, martedì 1° maggio 1883.
- Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino, Unione Tipografica – Editrice Torinese, 1931.
- Antonio Crispo, *Le ferrovie italiane storia politica ed economica*, Milano, Dott. A. Giuffrè Editore, 1940.
- Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Venezia, Marsilio Editore, 1966.
- Doria, Giorgio. *Le trasformazioni di Genova: urbanistica e società tra Ottocento e Novecento*, Torino, Einaudi, 1981.
- Nello Cerisola, *Storia di Savona*, Genova, Editrice Liguria, 1982.
- Marco Ricchebono, Carlo Varaldo, *Le città della Liguria: Savona*, Genova, SAGEP Editore, 1983.
- Nello Cerisola, *Storia di Savona*, Genova, Editrice Liguria, 1983.
- Vera Comoli Mandracci, *Torino*, Roma, Laterza Editore, 1983.
- Nello Cerisola, *Savona tra Ottocento e Novecento*, Genova, Editrice Liguria, 1986.
- Alberto Mioni, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia, Marsilio Editori, 1986.
- Mario Bencivenni, Riccardo Dalla Negra, Paola Grifoni, *Monumenti e istituzioni I – La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860-1880*, Firenze, Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici per le province di Firenze e Pistoia, 1987.
- Pasquale Villani, *La città europea nell'età industriale*, in Pietro Rossi (a cura di), *Modelli di città strutture e funzioni politiche*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1987.
- Carlo Maria Cipolla, *Uomini, Tecniche, Economia*, Milano, Feltrinelli, 1989.
- Guido Zucconi, *La città contesa – dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1855 – 1942)*, Milano, Jaca Book, 1989.
- Giorgio Piccinato, *Igiene e urbanistica in Italia nella seconda metà del XIX secolo* in «Storia Urbana», a. XIII, n. 47, 1989, pg. 47-66.
- Giuseppe De Luca, *La «metafora sanitaria» nella costruzione della città moderna in Italia* in «Storia Urbana», a. XV, n. 57, 1991, pg. 43-62.
- Gaetano Sanguinetti, *Architettura dell'800 a Savona*, Sabazia: quaderni di storia, arte e archeologia, n. 12, 1992.
- Paolo Sica, *Storia dell'Urbanistica II*, Bari, Laterza, 1992.
- Franco Rebagliati, Mario Siri, *Savona Letimbro: Album della stazione (1868-1924)*, Pinerolo, Alzani Editore, 1992.
- Carla Giovannini, *Risanare la città – l'utopia igienista di fine Ottocento*, Milano, Franco Angeli, 1996.
- Guido Zucconi, *Gustavo Giovannoni dal capitelletto alla città*, Milano, Jaca Book, 1997;

- Andrea Giuntini, *Gli ingegneri sanitari e l'utopia igienista* in Andrea Giuntini, Michela Minesso, *Gli ingegneri in Italia tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 1999;
- Guido Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Bari, Laterza, 2001.
- Giovanni Gallotti, *Via Paleocapa*, Quaderni di Storia Locale, Savona, 2004.
- Luca Marescotti, *Urbanistica fondamentali e teoria*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2008.
- Paolo Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, in "Studi e ricerche socio-territoriali", a. I, n. 1, Napoli, 2011, pg. 99-122.
- Andrea Pane, *Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019.
- Eugenio Vassallo, *Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879)*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019.
- Gianluigi de Martino, *La ricaduta del pensiero di Ruskin sulla cultura italiana del XIX e XX secolo*, in Stella Casiello (a cura di), *La cultura del restauro, teorie e fondatori*, Venezia, Masilio Editore, 2019.
- Guido Zucconi, *La città degli igienisti. Riforme e utopie sanitarie nell'Italia umbertina*, Roma, Carocci, 2022.

## SITOGRAFIA

- Bruno Di Porto, *Bertani, Agostino*, Treccani <https://www.treccani.it/enciclopedia/agostino-bertani/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).
- Paola Zocchi, *Pagliani, Luigi*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-pagliani\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-pagliani_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 7 maggio 2025). Bruno Signorelli, *Ferrante, Giovan Battista*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/giovanni-battista-ferrante\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/giovanni-battista-ferrante_(Dizionario-Biografico)/) (ultimo accesso 1° maggio 2025).
- Alberto Maria Ghisalberti, *Paleocapa, Pietro*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-paleocapa\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-paleocapa_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 30 aprile 2025).
- *Luigi Corsi*, Camera dei Deputati – Archivio Storico, <https://storia.camera.it/deputato/luigi-corsi-18150210> (ultima consultazione 30 maggio 2025).
- Archivio Patrimonio Senato <https://patrimonio.archivio.senato.it/repertorio-senatori-regno/senatore/IT-SEN-SEN0001-000763/de-mari-marcello> (ultima consultazione 30 aprile 2025).
- Torre Leon Pancaldo <https://www.visitsavona.com/it/cosa-vedere-a-savona/torri-fortezze/torre-leon-pancaldo> (ultimo accesso 30 aprile 2025).
- Legge n. 2248, 20 marzo 1865. Allegato C. Legge sulla sanità pubblica in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 113, 11 dicembre 1865, pp. 1-2. Da: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1865/05/11/113/sg/pdf> (ultima consultazione il 5 maggio 2025);
- Legge n. 5849, 22 dicembre 1888. Sull'ordinamento dell'amministrazione e dell'assistenza sanitaria del Regno in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 301, 24 dicembre 1888, pp. 5997-6004. Disponibile online: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1888/12/24/301/sg/pdf> (ultima consultazione il 5 maggio 2025);
- Legge n. 2892, 15 gennaio 1885. Per il risanamento della città di Napoli in «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», n. 14,19 gennaio 1885, pg. 250. <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1885/01/19/14/sg/> (ultima consultazione il 7 maggio 2025);
- *Crispi, Francesco*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-crispi/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).
- *Koch, Robert*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/robert-koch/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).
- *Pasteur, Louis*, Treccani, <https://www.treccani.it/enciclopedia/louis-pasteur/> (ultima consultazione 7 maggio 2025).

- Società Storica Savonese, Archivio di Storia Patria Savonese, <https://www.storiapatriasavona.it/storiapatria/wp-content/uploads/2021/02/02-SSS-1889-90.pdf> (ultima consultazione 31 maggio 2025).
- Elena Dellapiana, *Sada, Carlo*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-sada\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-sada_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 30 maggio 2025).
- Gioacchino Barbera, *Falconeri, Carlo*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-falconieri\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-falconieri_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 13 giugno 2025).
- Nicola Merola, *Chiabrera, Gabriello*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriello-chiabrera\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriello-chiabrera_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 13 giugno 2025).
- Antonella Frassinelli, *Stabilimento di Savona*, SIUSA – Sistema Informatico Unificato per le Soprintendenze Archivistiche, <https://siusaarchivi.cultura.gov.it/cgibin/pagina.pl> (ultima consultazione 13 giugno 2025).
- Matteo Fioriani, *Mario Panizza*, ASPI – archivio storico della psicologia italiana <https://www.aspi.unimib.it/collections/entity/detail/382/> (ultima consultazione 30 maggio 2025).
- MUSA, *Musei Civici Savonesi, La fortezza Priamar: la storia*, <https://musa.savona.it/priamar/> (ultimo accesso 15 giugno 2025).
- Guido Zucconi, *Giovannoni, Gustavo*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/gustavo-giovannoni\\_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/gustavo-giovannoni_(Dizionario-Biografico)/) (ultima consultazione 17 giugno 2025).
- Francesco Lemmi, *Cavour, Camillo Benso Conte di*, Treccani <https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour/> (ultima consultazione 03 luglio 2025).
- Fabrizio Cortesi, *Mario Salfi, Cerdà, Ildefonso*, <https://www.treccani.it/enciclopedia/ildefonso-cerda/> (ultima consultazione 09 luglio 2025).
- Uwe Bennert, *Viollet le Duc, Eugene*, Treccani [https://www.treccani.it/enciclopedia/eugene-emmanuel-viollet-le-duc\\_\(Enciclopedia-dell-Arte-Medievale\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/eugene-emmanuel-viollet-le-duc_(Enciclopedia-dell-Arte-Medievale)/) (ultima consultazione 10 luglio 2025).
- Mario Praz, *Ruskin, John*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/john-ruskin\\_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/john-ruskin_(Enciclopedia-Italiana)/) (ultima consultazione 10 luglio 2025).
- Massimo Salvadori, *Napoleone Buonaparte*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/napoleone-bonaparte\\_\(Enciclopedia-dei-ragazzi\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/napoleone-bonaparte_(Enciclopedia-dei-ragazzi)/) (ultima consultazione 23 agosto 2025).
- Francesco Sirugo, *Balbo, Prospero*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/prospero-balbo\\_\(Dizionario-Biografico\)/#google\\_vignette](https://www.treccani.it/enciclopedia/prospero-balbo_(Dizionario-Biografico)/#google_vignette), (ultima consultazione 24 agosto 2025).
- Ettore Passarin d'Entrevès, *Cavour, Camillo Benso Conte di*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour\\_\(Dizionario-Biografico\)/#google\\_vignette](https://www.treccani.it/enciclopedia/camillo-benso-conte-di-cavour_(Dizionario-Biografico)/#google_vignette), (ultima consultazione 24 agosto 2025).