

THE PERMANENCE OF THE DESIGN IN THE TRANSFORMATION OF THE URBAN LIMIT.

MESSINA: THE RING ROAD REINTERPRETS THE WALLS

Marina Arena^a, Francesco Cannata^a, Francesco Martinico^b, Maurizio Spina^b

^a Department of Engineering, University of Messina, IT

^b Department of Agriculture, Food and Environment, University of Catania, IT

HIGHLIGHTS

- The transformation of urban margins, usually defined by defensive walls, is a central point in the modernization process of cities between the nineteenth and early twentieth centuries.
- The case of Messina is particularly interesting because the definition of the urban margin is connected to the reconstruction, following the destruction caused by the earthquake of 1908.
- The Circumvallazione - Ring road - planned by the "Borzì Plan" represents an interesting device that resolves several critical elements of the new urban structure such as mobility, and the relationship with the surrounding landscape.

ABSTRACT

The goal of the paper is to reconstruct a framework of experiences on the concept of urban limit and on the theme of the transformation of the city walls into the road, and to include in this framework the experience of Messina, a particular case of transformation of the layout of the walls to two speeds:

one physiological, as happened in other situations,

the other accelerated by the destruction following the 1908 earthquake and the consequent reconstruction work

ARTICLE HISTORY

Received: October 23, 2024

Reviewed: December 18, 2024

Accepted: December 23, 2024

On line: December 27, 2024

KEYWORDS

Urban margins

Messina's Charles V walls

Ring Road of Messina

Borzì plan

Panoramic Road

1. THE CITY WALLS AND THE BIRTH OF THE MODERN CITY

From a functional and symbolic point of view, the loss of the urban limit is one of the events that characterize the transition between the modern and contemporary cities in Europe. The demolition of city walls has plastically sanctioned this change that involves not only regulatory and fiscal issues but also the need to define a new city lexicon capable of describing urban transformations. This change passed through various phases: from the reduction of the defensive function of the walls, to the new uses of the resulting "esplanades" that includes places for walking and for new buildings that will give rise to urban expansions. In some cases, the reinterpretation of the walls and the spaces made available is achieved through the creation of ring roads that thus become the elements for connecting the new urban layouts. In other cases, the demolition of the fortifications is motivated by operations of mere real estate speculation or by the need to provide cities with spaces for productive activities. This is the case of the destruction of the fortifications of Syracuse and the *Castello a Mare* in Palermo, demolished between 1922 and 1923 to allow the expansion of the port facilities (Magnano di San Lio, Pagello, 2004). Among the traumatic events that caused the destruction of urban fortifications, a historical precedent with unique characteristics took place in Catania, where the walls built under the ruling of Charles V played the role of a real embankment to the lava flow that reached the city in 1669. This disastrous event changed completely the relationship between the urban center and the surrounding agricultural areas (Pagnano, 1992). Also in this case, following the disappearance of the walls only partially buried by the lava flow, a ring road was built, today via Plebiscito, which represents the starting point of the phase of urban expansion of the subordinate city to the west of the historic center (Dato, 1983). In this historical context, the case of Messina also presents exceptional characteristics deriving from the traumatic destruction of a good part of its features due to the seismic event of 1908. In its urban transforma-

tions, elements can be found that make it comparable with other contemporary experiences, and the theme of the redrawing of the limit is certainly one of these. Messina is a particular case of transformation of the layout of the walls at two speeds: a physiological one, as happened in other realities, and the other accelerated by the destruction following the earthquake and the consequent reconstruction work. When the Borzì Plan was approved in 1911, the ring road inserted to close a circuit in the new road system represented, together with the chessboard of the Messina block (which, on a smaller scale, recalls that of Cerdà), one of the few real innovations from an urban planning point of view for this city.

2. THE LOSS OF THE URBAN LIMIT

After having given substance to the concept of *limes* in European cities for centuries, the defensive wall intended as a physical border – a fiscal, political, military and administrative demarcation line – suddenly manifests itself in its «cumbersome uselessness» (Zucconi, 2001: 23) becoming an infrastructure belonging to the past. In reality, it is a question of awareness and changes that includes different phases. Initially, the reconversion from military purposes to civil ones leads to the weakening of the barrier function, with the opening of gaps. The open spaces surrounding the walls are changed into *esplanades* for leisure. These changes are often the starting points for changing the *extra moenia* areas to developable areas, ready for the needs of urban expansion. From the mid-eighteenth century, and for about a century, in Italian cities the bastions are used as elevated walkways and where partially demolished they are converted into tree-lined *boulevards*. After this interlocutory phase, the most radical transformations took place from the mid-nineteenth century to the threshold of the Second World War, when the prevailing solution adopted was the complete demolition of the walls. Vienna with the *Ringerstrasse* is the best-known example but

not so easy to replicate. Only main capital cities with considerable spending capacity and a firm will to pursue a redesign process were able to equip these large open spaces left free by the demolished walls with services. In other cases the mending process was limited and only green spaces will be created in the large strips left empty. During this long process of transformation, while the city located beyond the walls begins to develop and consolidate, the disappearance of the walls gives rise to the problem of shaping the new urban organism rebalancing its parts and, above all, redefining the city limit, this time no longer through the physical thickness of an artifact but by establishing virtual boundaries. The perimeter of the new «open city» (Finotto, 2001) is transformed into a line that establishes the boundary of an urban regime and the applicability of the rules. Fiscal control and administrative demarcation lines will be «reintroduced in the form of a customs wall or a boundary of the inhabited center (the two terms will be synonymous in urban planning jargon): the new Pillars of Hercules of the contemporary city» (Zucconi, 2001: 28). A new urban lexicon is being stratified with more modern definitions such as *ring*, *circular road*, *périphérique boulevard*, *circonvallazione*, etc. In some cases, the functional aspect prevails and in others the aesthetic one, with the aim of describing the new external ring that redraws the foundation of the ancient walls. The Italian term "*circonvallazione*", like the Anglo-Saxon circular road, refers to a seventeenth-eighteenth century phase in which the aim was to create a new route around a walled "moat" with the aim of limiting the *intramoenia* transit of wagons and bulkier goods, for a type of route that, today, we would define as a ring road (Arena, 2018). The formation of the ring road, circular or semicircular, concerns in particular the cities with a radial development (Moscow, Vienna, Pest, Cologne, Milan, Florence and Bologna). This new infrastructure, that is configured as a peripheral ring, corresponds to the suture line between the historic city and the areas of expansion, and often coincides with the city walls. Between 1865 and 1910, in Bologna and Florence, on the area of the city walls and the rel-

ative ditches, the connecting avenues with all the radial roads were designed as tree-lined arteries with a constant section (Zucconi, 2001). The fate of the gates, often of a monumental nature, inserted in the walls is emblematic: the ancient role of crossing – and, therefore, of "emptiness" in the "fullness" of the walls – is transformed after the recovery, as they are often isolated as monuments at the center of the new public spaces, becoming the only tangible testimonies (therefore transforming into "fullnesses") of the ancient walls. But, with the fall of the city walls, it is the image of the city itself that is transformed into an often-formless whole that will rarely manage to configure itself as a still legible and identifiable urban organism.

3. MESSINA AND THE INVENTION OF THE CIRCONVALLAZIONE

Messina has a history marked by several destructions and reconstructions due to seismic and war events, therefore it has its own uniqueness but, in the folds of its exceptional condition of a city "refounded" after the earthquake of 1908 it is possible to detect conditions similar to other Italian and European experiences regarding the question of the urban limit, and what the city walls represented for it.

The redesign of its hilly limit on the slopes of the Peloritani mountains, in the planning following the earthquake (as already mentioned, the Borzì Plan is from 1911) presents aspects that are worth investigating. The city walls had already been demolished for long stretches in the last decades of the 19th century and at the beginning of the 20th century they no longer marked the city limits. The «*strada di circonvallazione*» designed by Borzì was included in the new road system to close a circuit that starts from the Zaera torrent and reaches the Annunziata neighborhood. In addition to restoring the redefinition of the urban form, it creates a route capable of "unfolding" on the hilly area, adapting to its morphology, following – where possible – the route of the walls of Charles V, overlapping their foundation and

resting on the remains and, in some sections, following already existing routes.

It is a panoramic road with the aim of reaffirming the urban boundaries upstream of the rebuilt city and with the intent of regulating, through the strict rules of the Master Plan, the buildings that would be erected along it. In the northern part, where there was no development, detached villas were planned, devising a future a garden city. Setting a limit also meant preventing new constructions where the morphological and geological conditions of the land would not have allowed, both for anti-seismic and economic reasons, to intervene with excavations that were unthinkable for the means of the time.

The *Circonvallazione*, in addition to becoming the sign and the urban limit that gives shape to the new Messina – a city rethought with a size that doubles that of the nineteenth century – represents a technical artifice that creates an unprecedented space, assigning thickness and height to what has been defined as the «Messina step» (Di Sarcina, 2010). The city can now be experienced from a street level that did not exist before.

The new border road with its retaining walls underlines the passage from the valley floor to the first hills of the Peloritani, an "orographic difference in height" that the Borzi Plan has marked as the passage from the city lying on the plain and overlooking the sea, composed of the fusion of the area of the historic center with that of the Mosella neighbourhood, to the upper part of the city counterpointed by the historic hills (Ibid., 63).

The *Circonvallazione* is an "invention" that gives the city the possibility of building a new perception of itself and its landscape, opening up the usability of the hills no longer only from privileged points (and with exclusive access) of static perception (forts, churches, monasteries, etc.) but also to a dynamic perception "democratically" open to all thanks to this new road.

The strategic importance of the *Circonvallazione* is clarified in the Technical Report attached to the Borzi Plan, from which emerges the role that the new route will have for urban development, and not only for functional issues related to hygiene, urban traffic, residen-

tial accessibility, but also a new tourist function is considered for the enjoyment of the landscape. On the opportunity to "border" the city with a ring road, Borzi himself expressed himself as follows:

It is known that hygienists prefer open, ring-road-bounded towns to those enclosed by walls, because in these the healthy influence of the winds, directed to renew the miasmatic atmosphere, is more easily felt and the beneficial influence of sunlight is exerted, which corrects humidity and stimulates life (...)

(...) The ring-road has, for Messina, a great importance from an aesthetic point of view, since, running around the city (...) it will allow, due to its altimetric position, to enjoy the view of Messina, as well as the marvelous views of the port, the sea and the panorama offered by Calabria.

It will also be of great economic advantage, since, by allowing the development of the tram line, it will facilitate communications between the different points of the city and will stimulate the arrival of foreigners who will be able to enjoy the enchanting panorama that perhaps has no equal in the most beautiful cities in the world (Borzi, 1911: 24)

The new route, in addition to trying to solve health and hygiene aspects connected to the circulation of air and light, addresses the problem of collecting rainwater from the upstream part of the town and channeling it into the streams below:

The ring road, while solving the problem of the rainwater coming from the external part of the city, which collects and conveys into the underlying streams, and while contributing to the immediate reconstruction by offering many areas on which residential houses can be built, will certainly be one of the most beautiful and convenient arteries of the new city (Ibid., 81).

Furthermore, the same report indicates the reasons why the road will have a maximum width of 14 meters as well as the distance at

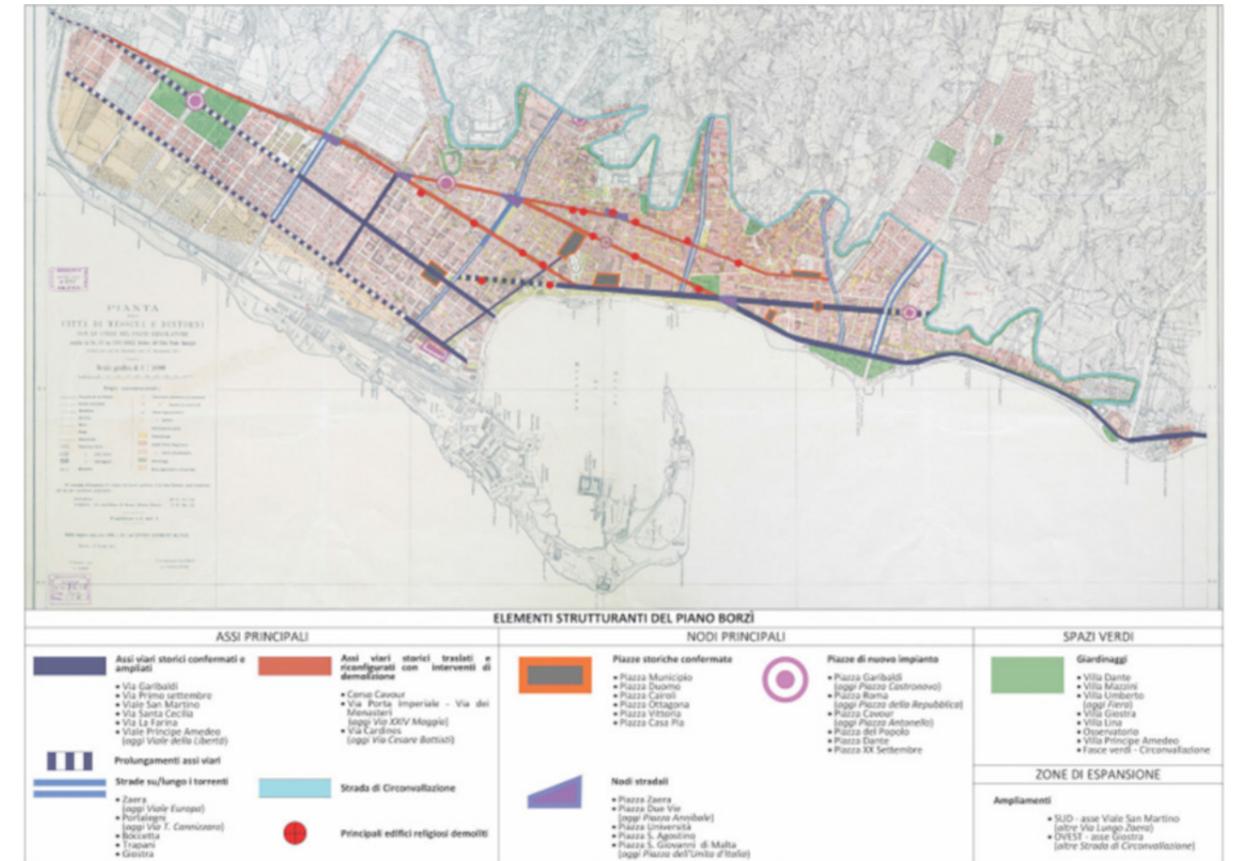


Figure 1: Structuring elements of the Borzi Plan. Source: Elaboration by M. Arena and G. Angileri - 2018

which the new houses will have to be built:

Economic reasons, especially those dependent on the expense that the transverse slope of the countryside would give rise to in some sections, did not allow for a height greater than 13.50 meters to be proposed.

Moreover, it was deemed appropriate – as has been done in other cities – to oblige owners to set back buildings on the mountain side by 6 metres, and this to allow for the construction of villas. Furthermore, to avoid the panoramic views being intercepted by the houses downstream, it was deemed necessary to establish that these should be distant from the edge of the road as necessary so that their chimneys do not exceed the road level (...) (Ibid.).

(...) The road in question was designed with a width of 14 m. in order to make

transit easy and the tram system possible, and also because, if it were necessary in the future to further expand the town, it would already have the minimum width corresponding to the maximum height of the buildings.

(...) the limitation to 14 meters was imposed by the altimetric conditions of the land, which – otherwise – would have made copious and costly earth movements necessary (Ibid. 24).

In short, the *Circonvallazione* is not conceived as just any road. It contains important significances and functions, for example by marking the hilly border of the city and acting as a containment of the urban expansion towards the mountain, and by imposing respect for the heights of the buildings constructed below the street level. With respect to the relationship with the walls, if it is true that the new

infrastructure creates conflicts in intercepting some sections (such as for the necessary perforation at the height of the Sacratio di Cris- to Re), in other cases the old wall becomes its support. We must also consider the function linked to the urban greenery which, through long strips of "gardening areas", also gives it the guise of a park road, a solution that was very popular at the time and extremely relevant today. Finally, it is worth highlighting the idea, then not realized, that the *Circonvallazione* could accommodate a tram line. It is a road that creates a proper urban landscape, maintaining a dialogue with the entire system designed by Borzì becoming its *fil rouge*. It is a line that connects two important newly built squares (Piazza Castronovo and Piazza del Popolo) which play the role of main connection nodes of the circuit created by the *Circonvallazione*: towards the north, in the Ogliastrì neighborhood, where the road is intercepted by the end of Corso Garibaldi and, on the opposite side towards the south, where it borders Piazza del Popolo (Fig. 1).

Among the preparatory studies for the final draft of the reconstruction plan, the drawings for Piazza Garibaldi (now Piazza Castronovo) give back the idea of a circular porticoed square conceived as the head and scenographic conclusion of the long axis of Via Garibaldi in its northern stretch, whose connection with the *Circonvallazione* was to take place through a double-ramp staircase that, at the level of the *Circonvallazione*, included a semicircular square (never built) dedicated to Montorsoli. The need to create a visual fulcrum at the northern end of the city had already emerged in the proposal for the arrangement of the square put forward decades earlier by the architect from Messina Leone Savoja, among whose most important works we remember the Gran Camposanto (1865-1872), the church of Santa Chiara (1856) and the Palazzo del Priorato (1877). The choreographic solution for closing Via Ferdinanda (later Via Garibaldi) proposed by Leone Savoja should have enhanced the slope of the Ogliastrì neighborhood as a scenic front, proposing a waterfall and the crossing of the Tremonti hills, connecting it with the provincial road in the direction of Palermo (Basile, 1885). The need to

find a design solution capable of exploiting the hilly level of the city by providing solutions to overcome its different heights is already present in this idea.

Borzì's project for the difference in height of Ogliastrì with the monumental ramps will not be realized, while for the opening of the construction sites of Piazza Castronovo it will be necessary to wait until 1952 with the project by Filippo Rovigo which envisaged the four porticoed buildings in a semi-circle.

The sloping area that marks the different levels between Piazza Castronovo and the *Circonvallazione*, and which should have hosted the perspective fulcrum of Corso Garibaldi, is now destined for the "Gino Prudente" garden, a green space that grew almost spontaneously starting in the 1950s when it became the preferred location for the "Festa degli Alberi". Confirming the centrality of the square in the new urban layout, Filippo Rovigo, again in 1957, created the Teatro dei Dodicimila, set up for the events of "August in Messina", with the collaboration of the sculptor and designer Francesco Finocchiaro in the only year in which the event was not located in Piazza Municipio.

Although not immediately connected to the *Circonvallazione*, but very close, the other node associated with it is Piazza del Popolo (now Piazza Francesco Lo Sardo). Created with the aim of preserving the memory of the urban complexity prior to the earthquake, in this case the Borzì Plan takes up some important historical axes and manages to design a public urban space whose quality is also expressed by the portico solution adopted. The design of this square is by Giuseppe Mallandrino and dates back to 1917, with a subsequent integration relating to the façade developed in 1923, at the request of the authorities, by Ernesto Basile.

The variations introduced to the original project by Basile are essentially two: the first replaces the giant order of columns on a high pedestal on each span with two orders of rusticated pilasters; the second eliminates three central spans in the upstream part, consisting of nine spans (is. 155), which in the first project was contin-



Figure 2: Messina: Shrine of Cristo Re and the Ring Road (*Circonvallazione*) - Aerial photo toward the seafront. Source: photo by D. Passaro, 2016

uous and which only provided for the public passage on the ground floor towards the square in front of the church of the Holy Spirit (Manganaro, 2014)

Another essential urban device for the functioning of the "ring road system" is that of the stairways. The design care in dealing with the differences in height is of a particular level in the area of the historic center, there are about 25 points of ascent, concentrated mostly in the part of the historic center, which become the "stitching points" (Di Sarcina, 2010: 64) that hold the edges of the two urban levels, producing a suggestive urban landscape. The stairways are created through various typologies, the prominent example is the stairway of via Gonfalone. These elements of vertical distribution as Di Sarcina writes:

(...) connect the lower part of the city with the Circonvallazione road, observing the

planimetric layout they give the concrete impression of the weaving of stitches to keep together the edges of the two urban levels, the connection of which occurs directly, with the exception of the section close to the Caperrina hill, where there is an intermediate level reachable by a set of nine stairways, some of which are valuable for the articulation of the ramps, such as those that connect via XXIV Maggio with the streets Rocca Guelfonia and Santa Eustochia. The nine stairways in question affect a section between the Palazzo della Cultura and via San Giovanni Bosco, not by chance underlying the section of Circonvallazione of greatest landscape value as it is closest to the city, and from which it is possible to see the historic centre in relation to the background of the port and the Calabrian coast (Ibid.).

The lift system designed by Borzì represents

another valuable element of connection with the ring road inserted in a complex pedestrian, vehicular and visual system, whose landscape vocation and urban role have been progressively spoiled.

4. CONCLUSIONS

Regarding events that can transform cities destroyed by an earthquake, there is the fear of the reiteration of the catastrophe that leads to using the new skills acquired by society in the meantime: new rules, technologies and materials, to become, today we would say, resilient. For this reason, in analyzing the event that led to the refoundation of Messina, we should reflect on why philologically more attentive reconstructive solutions to the city of the past were not used and instead the use of the cultural and technological innovation of the time

was deemed necessary. The syncretic attitude of the 1911 master plan takes shape according to the choice to rebuild where it was and how it was, considering instances of emergency, need for security and need for memory. Accordingly the plan was capable of mediating between exception and rule, accommodating instances of modernity (orthogonal grid, expansion lines, military and industrial zones, extension of road axes) in place even before 1908.

Messina is not built on a tabula rasa but is rather the result of a particular work of synthesis carried out by Borzi in the configuration of a new layout capable of maintaining points of balance between the permanence of the old system, new layouts and orographic conformation of the place, pursuing a form of historical continuity as he has always declared he wanted to guarantee. All this was developed in eighteen months, starting from the direct survey of the urban morphology because the



Figure 3: Aerial view of Messina from the Strait with the Shrine of Cristo Re e the Ring Road (Circumvallazione). Source: photo by D. Passaro, 2016

cartography of Messina had been lost under the rubble.

In the relationship between the anti-seismic grid and the genius loci, the choices made through the variations introduced with the use of the orthogonal grid and the axes interspersed with nodes relevant to the functioning of the entire system. Looking at what we could define as the landscapes of the limit, the waterfront and the countryfront, many doubts remain on the choices made on the seafront of the city. On the contrary, the choice to build a ring road has proven to be more in dialogue with the balance of the place. A century later, the ring road continues to perform its fundamental function of easing vehicular traffic directed towards the center. It is an infrastructure serving the built-up that has pervasively occupied the hills surrounding Messina, and also a road connecting some important motorway junctions. Over time, however, its role as a "frame road" imagined in 1911 has disappeared. That ordering sign that was crucial for the identifiability of the urban form was first

swallowed up and then overtaken by building expansion, thus losing its role of containment and measure. The construction carried out without respecting heights, together with the saturation of the areas below street level, have substantially undermined the original idea, leaving only a few points where the *Circumvallazione* retains its characteristic of a panoramic road, such as the Cristo Re viewpoint, a spot very popular with tourists, since it gives the possibility of enjoying the view of the city and the Strait of Messina (Figs. 2, 3).

The period following the one that is the subject of this contribution was characterized by a progressive decline in the quality of city planning. The urban planning carried out after WWII, with rare exceptions, was strongly influenced by speculation and illegal buildings, the devastating effects of which have only recently begun to be countered by the new environmental awareness (De Lucia, 1989). The case of the Messina Circumvallazione can represent a useful stimulus to improve the approach to urban planning.

LA PERMANENZA DEL SEGNO NELLA TRASFORMAZIONE DEL LIMITE URBANO.

MESSINA: LA CIRCONVALLAZIONE REINTERPRETA LE MURA

1. LE MURA URBANE E LA NASCITA DELLA CITTÀ MODERNA

Da un punto di vista funzionale e simbolico, la perdita del limite urbano è uno degli eventi connotanti della transizione tra età moderna e contemporanea in Europa. L'abbattimento delle mura ha sancito plasticamente questo passaggio contraddistinto non solo da questioni normative e fiscali ma anche dall'esigenza di definire un nuovo vocabolario in grado di descrivere le trasformazioni urbane. Un cambiamento maturato attraverso varie fasi: dalla riduzione della funzione difensiva delle mura, al nuovo utilizzo delle "spianate" per il passeggio e per l'edificazione che darà il via agli ampliamenti urbani. In alcuni casi, la reinterpretazione delle mura e degli spazi resi disponibili si compie attraverso la realizzazione delle strade di circonvallazione che divengono, così, gli elementi di raccordo e di riordino dei nuovi assetti urbani. In altri casi, la demolizione delle fortificazioni è motivata da operazioni di mera speculazione immobiliare o dalla necessità di dotare le città di spazi per attività produttive. È il caso della distruzione delle fortificazioni di Siracusa e del Castello a Mare di Palermo, demolito tra il 1922 e il 1923 per consentire l'ampliamento delle strutture portuali (Magnano di San Lio, Pagello 2004). Tra gli eventi traumatici che hanno causato la distruzione delle fortificazioni urbane un precedente storico con caratteristiche uniche è quello della città di Catania, dove le mura di Carlo V svolsero un ruolo di vero e proprio argine alla colata lavica che raggiunse la città nel 1669, stravolgendo totalmente la relazione tra il centro urbano e le aree agricole di margine (Pagnano, 1992). Anche in questo caso, a seguito della scomparsa delle mura solo in parte sepolte dalla colata lavica, venne realizzata una strada di circonvallazione, oggi via Plebiscito, che rappresenta il punto di partenza della fase

dell'espansione urbana della città subalterna a occidente del centro storico (Dato, 1983). In questo quadro storico, anche il caso di Messina si presenta con caratteri di eccezionalità derivanti dalla cancellazione traumatica di buona parte dei suoi connotati a causa dell'evento sismico del 1908 ma nelle sue trasformazioni urbanistiche sono, comunque, rintracciabili elementi che la rendono raffrontabile con altre esperienze coeve, e il tema del ridisegno del limite è sicuramente uno di questi. Quello di Messina è un particolare caso di trasformazione del tracciato delle mura a due velocità: una fisiologica, come avvenuto in altre realtà, e l'altra accelerata dalla distruzione seguita al terremoto e alla conseguente opera di ricostruzione. Quando nel 1911 verrà approvato il Piano Borzì, la strada di circonvallazione inserita a chiusura di un circuito nel nuovo sistema viario rappresenterà, insieme alla scacchiera dell'*isolato messinese* (che, a una scala più piccola, ricorda quello di Cerdà), una delle poche vere novità dal punto di vista urbanistico per questa città.

2. LA PERDITA DEL LIMITE URBANO

Dopo aver dato corpo per secoli al concetto di *limes* nelle città europee, la cinta difensiva intesa come confine fisico – linea di demarcazione fiscale, politica militare e amministrativa – all'improvviso si manifesta nella sua «ingombrante inutilità» (Zucconi, 2001: 23) divenendo un'opera appartenente al passato. In realtà, si tratta di una presa di coscienza e di cambiamenti che attraversano fasi diverse. Inizialmente la riconversione a scopi civili e non più militari porta all'indebolimento della funzione di barriera con l'apertura di varchi e a trasformare la spianata che circonda le mura in *esplanade* per il *loisir*,

cambiamenti questi che predispongono le aree *extra moenia* alla possibile edificazione per le necessità di ampliamento urbano. Dalla metà del Settecento, e per circa un secolo, nelle città italiane gli spalti si utilizzano come camminamenti sopraelevati e laddove parzialmente demoliti vengono riconvertiti in "stradoni" alberati. Dopo questa fase interlocutoria le trasformazioni più radicali avverranno dalla metà dell'Ottocento fino alle soglie del secondo conflitto mondiale e la soluzione prevalentemente adottata sarà quella dell'abbattimento delle mura. Vienna con la *Ringerstrasse* è l'esempio più noto e non così semplice da replicare, infatti, solo le grandi capitali con notevole capacità di spesa e ferma volontà di riprogettazione potranno attrezzare con servizi le grandi aree lasciate libere dalle mura, negli altri casi il processo di ricucitura sarà limitato e nelle larghe fasce rimaste vuote si realizzeranno spazi verdi. Durante questo lungo processo di trasformazione, mentre inizia a svilupparsi e ad assestarsi la città collocata al di là delle mura, proprio dalla sparizione della cinta muraria scaturisce il problema della forma del nuovo organismo urbano nel riequilibrio delle sue parti e, soprattutto, della ridefinizione del limite della città, questa volta non più attraverso lo spessore fisico di un manufatto ma stabilendo confini anche virtuali. Il perimetro della nuova «città aperta» (Finotto, 2001) si trasforma in una linea che sancisce il confine di un regime urbano e l'applicabilità delle norme. Il controllo fiscale e le linee di demarcazione amministrativa verranno «reintrodotti sotto forma di cinta daziaria o di confine del centro abitato (i due termini saranno sinonimi nel gergo urbanistico): nuove colonne d'Ercole della città contemporanea» (Zucconi, 2001: 28). Va stratificandosi un nuovo lessico urbano – in cui entrano più moderne definizioni come *ring*, *circular road*, *buolevard périphérique*, *circonvallazione*, ecc. – dove in alcuni casi prevale l'aspetto funzionale e in altri quello estetico, con lo scopo di descrivere l'inedito anello esterno che ridisegna il sedime delle antiche mura. Il termine "circonvallazione", come quello anglosassone *circular road*, rimanda a una fase sei-settecentesca in cui l'obiettivo era quello di creare un nuovo percorso attorno a un "val-

lo" murato con lo scopo di limitare il transito *inframoenia* dei carri e delle merci più ingombranti, per una tipologia di percorso che, oggi, definiremmo come tangenziale (Arena, 2018). La formazione della circonvallazione, circolare o semicircolare, riguarda in particolare le città a sviluppo radiale (Mosca, Vienna, Pest, Colonia, Milano, Firenze e Bologna), questa nuova infrastruttura che si configura come anello periferico corrisponde alla linea di sutura tra la città storica e le aree di espansione, e spesso coincide, o mantiene molti tratti in comune, con la cinta muraria. Tra il 1865 e il 1910, a Bologna e Firenze sull'area della cinta muraria, e delle relative fosse, sono stati progettati i viali di raccordo con tutte le strade radiali e come sequenza di arterie alberate con sezione costante (Zucconi, 2001). Il destino delle porte, spesso dal carattere monumentale, inserite nelle mura è emblematico: l'antico ruolo di attraversamento – e, quindi, di "vuoto" nel "pieno" delle mura – si trasforma dopo il recupero e, spesso (nel loro isolamento in quanto monumenti al centro dei nuovi spazi pubblici) divengono le uniche testimonianze tangibili (quindi trasformandosi in "pieni") delle antiche mura. Ma, con la caduta delle cinte murarie, è l'immagine stessa della città a trasformarsi in un insieme spesso privo di forma che raramente riuscirà a configurarsi come organismo urbano ancora leggibile e identificabile.

3. MESSINA E L'INVENZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE

Messina ha una storia segnata da distruzioni e ricostruzioni a causa di eventi sismici e bellici, possiede quindi una sua unicità ma, nelle pieghe della sua condizione eccezionale di città "rifondata" dopo il terremoto del 1908, riguardo alla questione del limite urbano, e di ciò che per essa ha rappresentato la cinta muraria, è possibile rilevare condizioni similari ad altre esperienze italiane ed europee. Il ridisegno del suo limite collinare alle pendici dei monti Peloritani, nella pianificazione seguita al sisma (come già ricordato, il Piano Borzì è del 1911) presenta degli aspetti sui

quali vale la pena indagare. La cinta muraria era già stata demolita per lunghi tratti negli ultimi decenni del XIX secolo e agli inizi del Novecento già non segnava più i confini della città. La «strada di circonvallazione» ideata dal Borzì – e inserita nel nuovo sistema viario a chiusura di un circuito che parte dal torrente Zaera e arriva all'Annunziata – oltre a restituire la ridefinizione di una forma urbana, crea un percorso in grado di «svolgersi» adagiandosi sull'area collinare assecondandola nella morfologia, di seguire – laddove possibile – il tracciato delle mura di Carlo V sovrapponendosi al loro sedime e poggiandosi sulle permanenze e, in alcuni tratti, seguire percorsi già esistenti.

Si tratta di una strada panoramica con l'obiettivo di ribadire i confini urbani a monte della città ricostruita e con l'intento di disciplinare, attraverso le rigide regole del Piano, le costruzioni che sarebbero state edificate lungo di essa, soprattutto nella parte a nord dove non vi era alcun tipo di edificato ed erano previsti i cosiddetti villini, nell'ottica di un'area urbana che era stata pensata per un futuro da città-giardino. Fissare un limite significava anche evitare alle nuove edificazioni di inoltrarsi dove le condizioni morfologiche e geologiche dei terreni non avrebbero consentito per motivi antisismici, ma anche economici, di intervenire con sbancamenti impensabili per i mezzi dell'epoca.

La Circonvallazione, oltre a divenire il segno e il limite urbano che restituisce forma alla nuova Messina – una città ripensata con una dimensione che raddoppia quella ottocentesca – rappresenta un artificio tecnico che crea uno spazio inedito, assegnando spessore e altezza a quello che è stato definito il «gradino di Messina» (Di Sarcina, 2010). La città può, adesso, essere vissuta da un piano stradale che prima non esisteva.

La nuova strada-confine con i suoi muri di sostegno sottolinea il passaggio dal piano vallivo ai primi piani collinari dei Peloritani, un «dislivello orografico» che con l'attuazione del Piano Borzì è andato a segnalare il passaggio dalla città distesa in pianura e affacciata sul mare composta dalla fusione dell'area del centro storico con quella della Mosella e la parte alta della città contrappuntata dai colli storici

(Ivi, 63).

Quella della Circonvallazione è una «invenzione» che regala alla città la possibilità di costruire una percezione inedita di sé stessa e del suo paesaggio, aprendone la fruibilità collinare non più solo da punti privilegiati (e ad accesso esclusivo) di percezione statica (forti, chiese, monasteri, ecc.) ma anche a una percezione dinamica «democraticamente» aperta a tutti grazie a questo nuovo nastro stradale. La rilevanza strategica della Circonvallazione viene chiarita nella Relazione tecnica allegata al Piano Borzì, da cui emerge il ruolo che il nuovo tracciato avrà per lo sviluppo urbano, e non solo per questioni funzionali legate all'igiene, alla viabilità urbana, all'accessibilità residenziale, ma si pensa anche a una nuova funzione turistica per la godibilità del paesaggio. Sull'opportunità di «conterminare» la città con una strada di circonvallazione così lo stesso Borzì si esprimeva:

È noto come ai centri abitati, chiusi da muro di cinta, gli igienisti preferiscano quelli aperti, conterminati da strada di circonvallazione, perché in questi più facilmente si fa sentire l'influenza salutare dei venti destinati a rinnovare l'atmosfera miasmatica e si esercita la benefica influenza della luce solare che corregge l'umidità e stimola la vita (...)

(...) La strada di circonvallazione ha, per Messina, una grande importanza dal lato estetico, inquantoché, svolgendosi a cavaliere della città (...) consentirà per la sua posizione altimetrica di godere la veduta di Messina, nonché le meravigliose visuali del porto, del mare e del panorama offerto dalla Calabria.

Sarà inoltre di grande vantaggio economico, inquantoché, permettendo lo sviluppo della linea tranviaria, agevolerà le comunicazioni fra i diversi punti della città e stimolerà la venuta dei forestieri quali vi potranno godere l'incantevole panorama che forse non ha l'uguale nelle più belle città del mondo (Borzì, 1911: 24)

Il nuovo tracciato, oltre a cercare di risolvere questioni legate ad aspetti igienico-sanitari connessi alla circolazione di aria e luce, si oc-

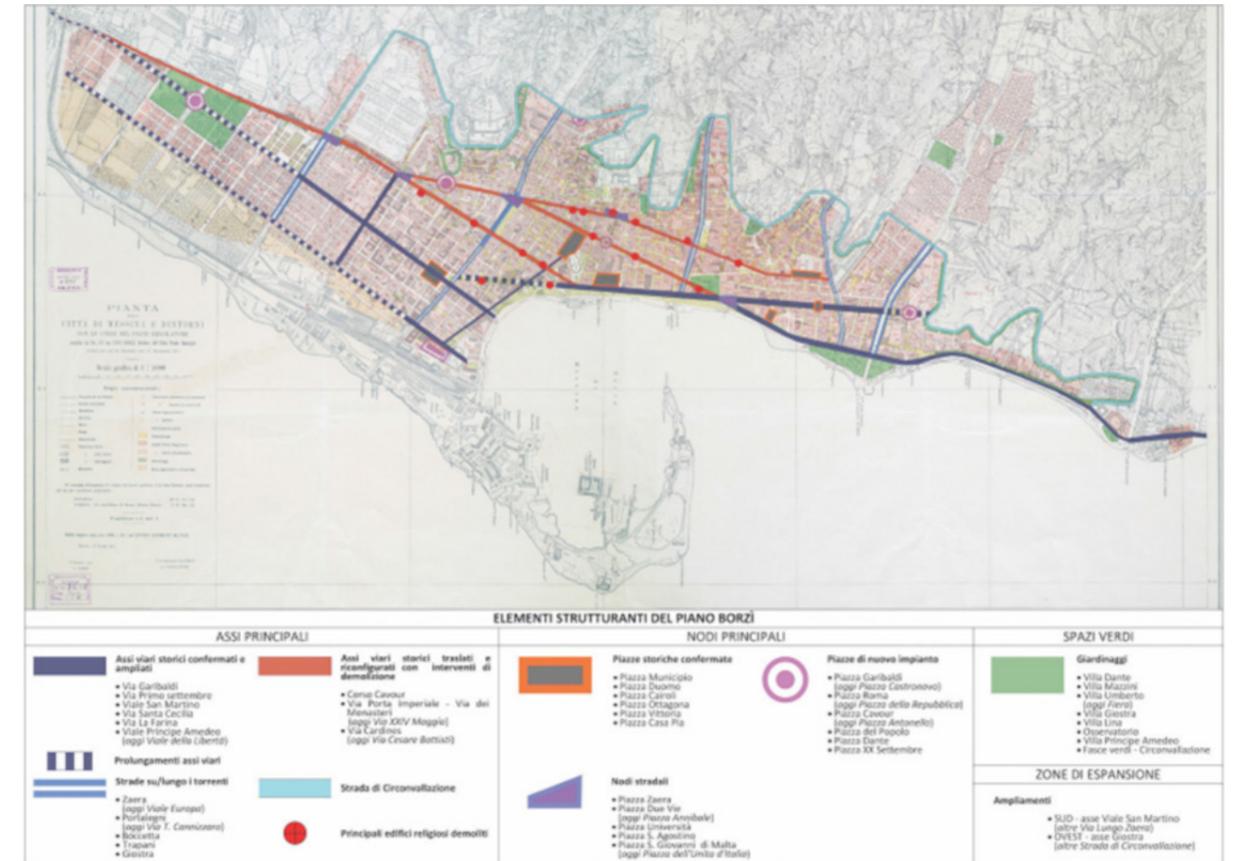


Figura 1: Elementi strutturanti del Piano Borzì. Fonte: Elaborazione di M. Arena and G. Angileri - 2018

cupa del problema della raccolta delle acque pluviali provenienti dalla parte a monte dell'abitato convogliandole nei torrenti sottostanti:

La strada di circonvallazione, mentre risolve la questione delle pluviali provenienti dalla parte esterna della città, che raccoglie e convoglia nei torrenti sottostanti, e mentre contribuisce all'immediata ricostruzione offrendo molti terreni sui quali potranno sorgere case di civile abitazione, sarà certamente una delle più belle e comode arterie della nuova città (Ivi, 81).

Inoltre, è la stessa relazione a indicare i motivi per cui la strada avrà una larghezza massima di 14 metri nonché distanza a cui dovranno sorgere le nuove abitazioni:

Ragioni economiche, specialmente dipendenti dalla spesa cui darebbe luogo l'accli-

vità trasversale della campagna in alcuni tratti, non consentirono di proporre un'altezza superiore a metri 13,50.

Peraltro si è creduto opportuno – come è stato fatto in altre città – di obbligare i proprietari ad arretrare di 6 metri gli edifici dal lato monte, e ciò per permettere la costruzione di villini. Inoltre per evitare che le vedute panoramiche rimanessero intercettate dalle case a valle, si è creduto necessario stabilire che queste debbano distare dal margine del margine della strada quanto occorre perché i rispettivi comignoli non sorpassino il piano stradale (...) (Ivi).

(...) La strada in discorso venne progettata con larghezza di m. 14 allo scopo di rendervi facile il transito e possibile l'impianto tranviario, ed anche perché, ove occorresse in avvenire ampliare ancora il centro abitato, essa avrebbe già la lar-

ghezza minima corrispondente all'altezza massima ai fabbricati.

(...) la limitazione a 14 metri è stata imposta dalle condizioni altimetriche del terreno, le quali – altrimenti – avrebbero resi necessari movimenti di terra copiosi e onerosi (Ivi, 24).

Insomma, la Circonvallazione non è concepita come una strada qualunque. Essa accoglie in sé importanti significati e funzioni, ad esempio segnando il confine collinare della città e fungendo da contenimento dell'espansione urbana verso monte, e imponendo il rispetto delle altezze agli edifici costruiti sotto il suo piano stradale. Rispetto al rapporto con le mura, se è vero che la nuova infrastruttura nell'intercettare alcuni tratti crea dei conflitti (come per la necessaria perforazione all'altezza del Sacro di Cristo Re), in altri casi la vecchia cinta ne diviene il sostegno. Va poi considerata la funzione legata al verde urbano che, attraverso lunghe strisce di "aree di giardinaggio", le conferisce anche la veste di strada parco, soluzione molto in voga all'epoca e oggi estremamente attuale. Infine, è da porre in evidenza l'idea, poi non realizzata, che la Circonvallazione potesse accogliere una linea tranviaria.

È una strada che crea paesaggio, *paesaggio urbano*, e che nel mantenere un dialogo con l'intero sistema progettato dal Borzì ne diviene il *fil rouge*. Viene a costituirsi una linea che collega due importanti *piazze di nuovo impianto* (piazza Castronovo e piazza del Popolo) che in questo sistema rivestono il ruolo di nodi principali di raccordo del circuito creato dalla Circonvallazione: verso nord, a Ogliastri, dove la strada viene intercettata dalla testata conclusiva del corso Garibaldi e, dalla parte opposta verso sud, dove lambisce piazza del Popolo (Fig. 1).

Tra gli studi propedeutici alla stesura definitiva del piano di ricostruzione, i disegni per piazza Garibaldi (oggi piazza Castronovo) restituiscono l'idea di una piazza circolare porticata concepita come testata e conclusione scenografica del lungo asse di via Garibaldi nella sua conclusione a nord, il cui collegamento con la Circonvallazione sarebbe dovuto avvenire attraverso una scalinata a doppia

rampa che, alla quota della Circonvallazione, prevedeva una piazza semicircolare (mai realizzata) intitolata al Montorsoli. La necessità di creare un fulcro visivo alla chiusura a nord della città era già emersa nella proposta di sistemazione della piazza avanzata decenni prima dall'architetto messinese Leone Savoja, tra le cui opere più importanti ricordiamo il Gran Camposanto (1865-1872), la chiesa di Santa Chiara (1856) e il Palazzo del Priorato (1877). La soluzione coreografica di chiusura della via Ferdinando (poi via Garibaldi) proposta da Leone Savoja avrebbe dovuto valorizzare come fronte scenico il pendio di Ogliastri, immaginando una cascata d'acqua e studiando l'attraversamento delle colline di Tremonti, collegandola con la strada provinciale in direzione Palermo (Basile 1885). È già presente in questa idea l'esigenza di trovare un dispositivo progettuale in grado di sfruttare il livello collinare della città predisponendo soluzioni per il superamento delle sue differenti quote. Il progetto di Borzì del dislivello di Ogliastri con le rampe monumentali non verrà realizzato, mentre per l'apertura dei cantieri di piazza Castronovo bisognerà aspettare il 1952 con il progetto di Filippo Rovigo che prevedeva i quattro edifici porticati ad emiciclo. L'area in pendio che segna le differenti quote tra piazza Castronovo e la Circonvallazione, e che avrebbe dovuto accogliere il fulcro prospettico del corso Garibaldi, è oggi destinata alla villetta Gino Prudente, spazio verde cresciuto quasi in maniera spontanea a partire dagli anni Cinquanta quando sarebbe divenuto il luogo d'elezione per lo svolgimento della Festa degli alberi. A conferma della centralità della piazza nel nuovo assetto urbano, sempre Filippo Rovigo, nel 1957, realizzerà il Teatro dei Dodicimila, allestito per gli eventi dell'agosto messinese, con la collaborazione dello scultore e disegnatore Francesco Finocchiaro nell'unico anno in cui non venne montato in piazza Municipio.

Pur se non immediatamente connesso alla Circonvallazione, ma molto prossimo, l'altro nodo collegato al suo circuito, è quello di piazza del Popolo (oggi piazza Francesco Lo Sardo). Realizzato con l'obiettivo di conservare memoria della complessità urbana precedente al terremoto, in questo caso il Piano Borzì riprende



Figure 2: Messina: Shrine of Cristo Re and the Ring Road (Circonvallazione) - Aerial photo toward the seafront. Source: photo by D. Passaro, 2016

alcuni assi storici importanti e riesce a disegnare uno spazio pubblico di scala urbana la cui qualità si manifesta anche attraverso la presenza della soluzione dei portici. Il progetto di questa piazza è di Giuseppe Mallandrino e risale al 1917, con una successiva integrazione relativa al prospetto avanzata nel 1923, su richiesta delle autorità, da Ernesto Basile.

Le variazioni apportate al progetto originario dal modello del Basile risultano sostanzialmente due; la prima sostituisce su ogni campata l'ordine gigante delle colonne su alto piedistallo con due ordini di paraste bugnate; la seconda elimina tre campate centrali nella parte a monte, costituita da nove campate (is. 155), che nel primo progetto era continua e che prevedeva solo il passaggio pubblico al piano terra verso la piazza antistante la chiesa dello Spirito Santo (Manganaro, 2014)

Altro dispositivo urbano essenziale ai fini del funzionamento del "sistema circonvallazione" è quello delle scalinate. La cura progettuale nell'affrontare le differenze di quota è di particolare livello nell'area del centro storico, sono circa 25 i punti di risalita, concentrati per lo più nella parte del centro storico, che divengono i «punti di sutura» (Di Sarcina, 2010: 64) che tengono i lembi delle due quote urbane restituendo un paesaggio urbano suggestivo. Le scalinate sono realizzate attraverso varie tipologie, dove l'esempio di spicco è la risalita della scalinata di via Gonfalone. Questi elementi di distribuzione verticale come scrive Di Sarcina:

(...) collegano la parte bassa della città con la strada di Circonvallazione e osservando la disposizione planimetrica danno l'impressione concreta della tessitura di punti di sutura a tenere uniti i lembi delle due quote urbane, il cui collegamento avviene

in unica soluzione ad eccezione del tratto prossimo al colle della Caperrina, dove è presente una quota intermedia raggiungibile da un insieme di nove scalinate, alcune delle quali pregevoli per articolazione delle rampe, come quelle che collegano via XXIV Maggio con le vie Rocca Guelfonia e Santa Eustochia. Le nove scalinate in questione interessano un tratto compreso tra il Palazzo della Cultura e la via San Giovanni Bosco, non a caso sottostanti il tratto di Circonvallazione di maggior pregio paesaggistico in quanto più a ridosso della città, e dal quale è possibile la vista del centro storico in rapporto allo sfondo del porto e della costa calabra (Ivi).

Il sistema di risalita ideato dal Borzì rappresenta un altro elemento pregevole di raccordo con la Circonvallazione inserito in un complesso sistema pedonale, carrabile e visuale, la cui vocazione paesaggistica e il cui ruolo ur-

bano sono andati progressivamente compromettendosi.

4. CONCLUSIONI

A proposito degli eventi che possono trasformare le città, quando è il terremoto a distruggere esiste la paura della reiterazione della catastrofe che induce a servirsi delle nuove competenze nel frattempo acquisite dalla società: nuove regole, tecnologie e materiali, per divenire, oggi diremmo, resilienti. Per questo, nell'analizzare l'evento che ha portato alla rifondazione di Messina, bisognerebbe riflettere sul perché non siano state utilizzate soluzioni ricostruttive filologicamente più attente alla città del passato e sia stato invece ritenuto necessario l'impiego dell'innovazione culturale e tecnologica dell'epoca.

Nella scelta di ricostruire dov'era e com'era tra emergenza, esigenza di sicurezza e neces-



Figure 3: Aerial view of Messina from the Strait with the Shirine of Cristo Re and the Ring Road (Circonvallazione). Source: photo by D. Passaro, 2016

sità di memoria, assume consistenza l'attitudine sincretica del piano regolatore del 1911, in grado di mediare tra eccezione e regola e di accogliere istanze di modernità (maglia ortogonale, direttrici d'espansione, zone militari e industriali, prolungamento di assi stradali) in atto ancora prima del 1908.

Messina non viene costruita su una tabula rasa ma è frutto, piuttosto, di un particolare lavoro di sintesi portato avanti da Borzì nella configurazione di un nuovo assetto capace di mantenere punti di equilibrio tra permanenze del vecchio impianto, nuovi assetti e conformazione orografica del luogo, perseguendo una forma di continuità storica come sempre ha dichiarato di voler garantire. Tutto questo elaborato in diciotto mesi, partendo dal rilievo diretto della morfologia urbana perché la cartografia di Messina era andata perduta sotto le macerie.

Nel rapporto tra maglia antisismica e genius loci emergono le scelte operate attraverso le variazioni introdotte con l'utilizzo della scacchiera e degli assi con le interpunzioni di alcuni nodi rilevanti per il funzionamento dell'intero sistema. E se riguardo quelli che potremmo definire i paesaggi del limite, il *waterfront* e il *countryfront*, le linee d'acqua e il ciglio collinare, sulle scelte operate sull'affaccio a mare della città permangono molti dubbi, più dialogante con l'equilibrio del luogo si è rilevata la scelta di costruire una strada di circonvallazione.

A distanza di un secolo, la Circonvallazione continua a svolgere la sua fondamentale fun-

zione di alleggerimento del traffico veicolare diretto verso il centro, di infrastruttura a servizio dell'edificazione che ha occupato in maniera pervasiva le colline che cingono Messina, e anche di strada di collegamento con alcuni importanti svincoli autostradali. Nel tempo, però, il suo ruolo di "strada cornice" immaginato nel 1911 è venuto meno. Quel segno ordinatore determinante per l'identificabilità della forma urbana è stato prima fagocitato e poi scavalcato dall'espansione edilizia perdendo così il suo ruolo di contenimento e misura. L'edificazione eseguita senza il rispetto delle altezze insieme alla saturazione delle aree al di sotto del livello stradale ne hanno sostanzialmente intaccato l'idea originale destinando solo a pochi punti in cui la Circonvallazione conserva la sua caratteristica di strada panoramica, come il belvedere di Cristo Re molto frequentato anche dai turisti, la possibilità di godere del panorama sulla città e sullo Stretto di Messina (Figg. 2, 3).

La stagione successiva a quella oggetto di questo contributo si è caratterizzata per un progressivo decadimento della qualità della progettazione delle città. I piani urbanistici realizzati nel secondo dopoguerra, tranne rare eccezioni sono stati fortemente condizionati dalla speculazione e dall'abusivismo i cui effetti devastanti solo recentemente cominciano a essere contrastati dalla nuova coscienza ambientale (De Lucia, 1989). Il caso della Circonvallazione di Messina può rappresentare un utile stimolo per migliorare l'approccio alla progettazione urbana.

ATTRIBUTIONS

All the parts of this paper have been discussed and approved by all the authors.

However, the § 1 is by F. Martinico; the § 2 is by M. Spina; the § 3 is by M. Arena; the § 4 is by F. Cannata.

REFERENCES

Arena, M. (2018). *Messina tracce di DNA. Paure, necessità, disegno: la rifondazione urbana post 1908*, in *L'altra Messina: una città di carta. Tracce di DNA restituite dai documenti dell'ufficio speciale delle espropriazioni*, A. Arena, M. Arena, O. Fiandaca, F. Passalacqua, Roma: Aracne.

Basile, M. (1885). *Commemorazione. Leone Savoja*, Messina: Tipografia D'Amico.

Borzi, L. (1911). *Piano regolatore della città di Messina*.

Dato G. (1983) *La Città di Catania. Forma e Struttura 1693 1833*, Roma: Officina Edizioni

De Lucia V. (1989) *Se questa è una città*, Roma: Editori Riuniti.

Di Sarcina, F. (2010). *Segni della ricostruzione post terremoto: la nuova circonvallazione e il gradino di Messina*, in *Il sisma dalla conoscenza all'intervento. L'esperienza di Messina*, a cura di G. Falsone, Bologna: Pàtron editore, pp. 61-64.

Finotto, F. (2001). *La città aperta. Storia delle teorie urbanistiche moderne*, Venezia: Marsilio Editori.

Magnano di San Lio E., Pagello E. (a cura di) (2004) *Difese da Difendere, Atlante delle città murate di Sicilia e Malta*, Palermo: Fondazione Culturale "Salvatore Sciascia".

Manganaro, M. (2014). *L'immagine, la voce, il segno. Una piazza a più nomi*, in «Rivista-R(e)-Generation», Trimestrale dell'Ordine degli Architetti PPC della provincia di Messina, n. 10.

Pagnano G. (1992) *Il Disegno delle Difese. L'eruzione del 1669 e il riassetto delle fortificazioni di Catania*, Catania: Cuecm.

Zucconi, G. (2001). *La città dell'Ottocento*, Bari: Editori Laterza.