

108. Abitati in dipendenza da condizioni locali di morfologia e idrografia

ANDREA BISSANTI

Università degli Studi di Bari



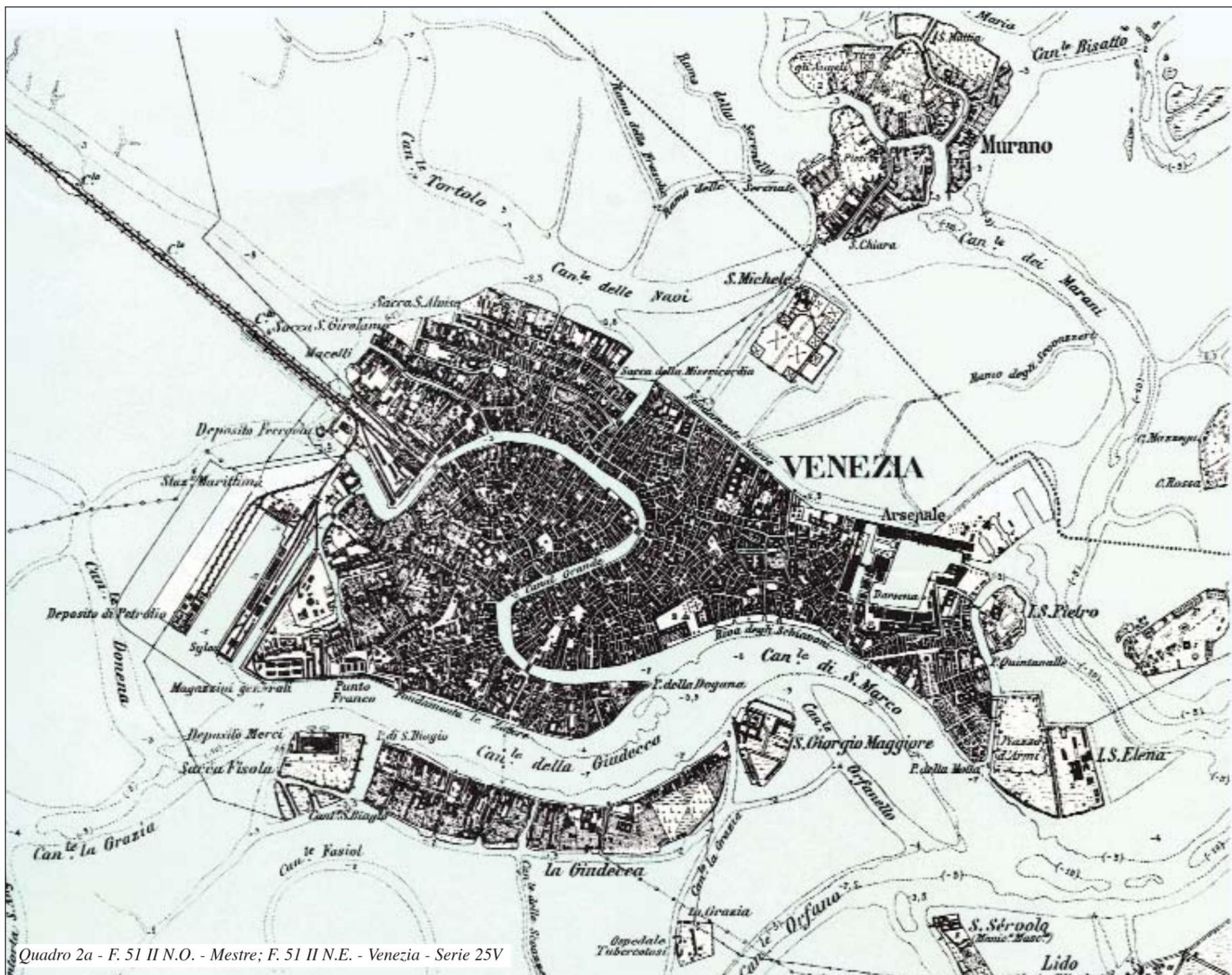
Quadro 1a - F. 82 II N.E. - Sestri Ponente; F. 82 II S.E. - Genova - Serie 25V



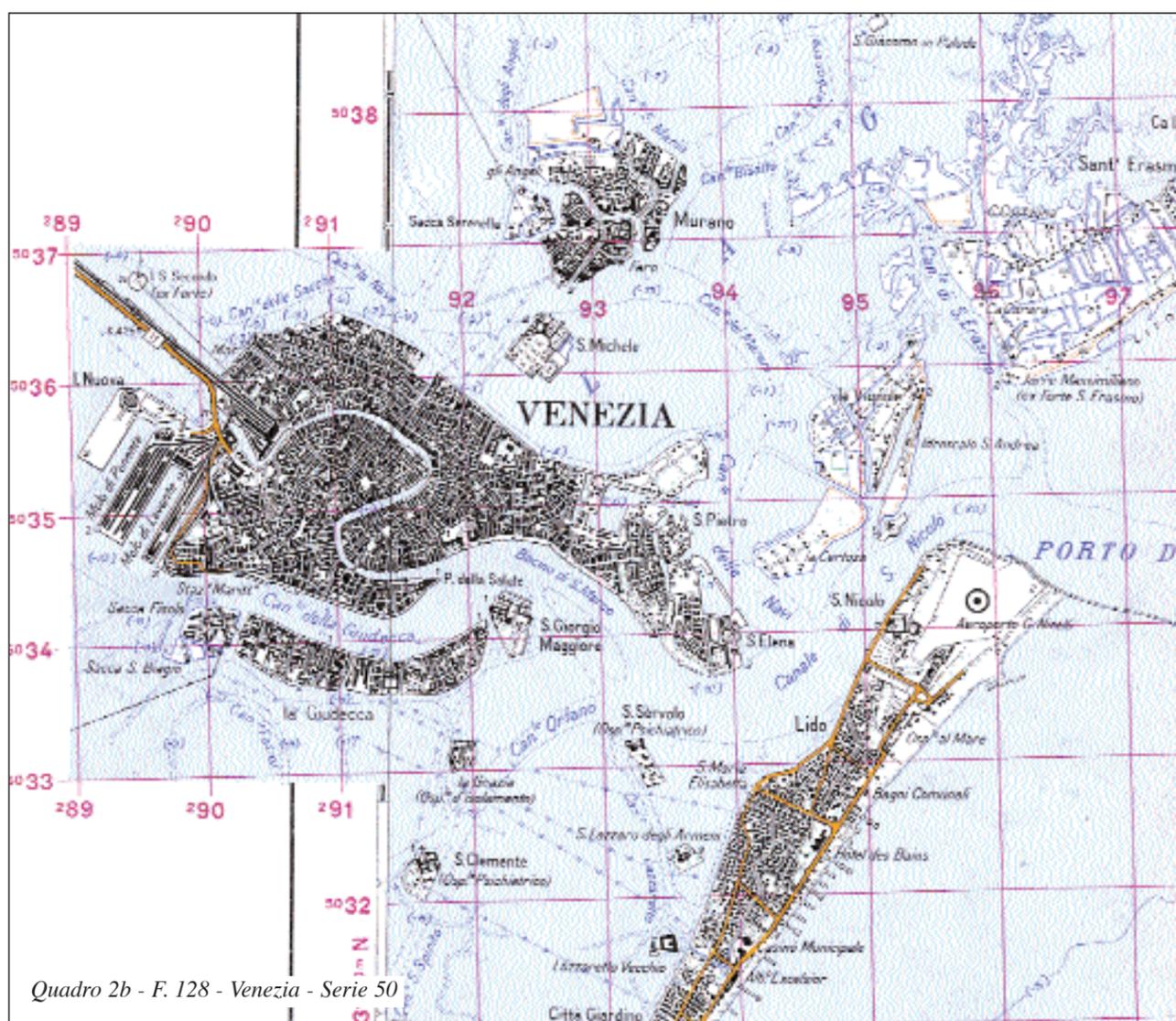
Quadro 1b - F. 82 - volo 2003 - serie 333 - fot. 1134

La tavola in questa edizione dell'Atlante conserva lo stesso titolo che aveva avuto nella prima (del 1922, dove compariva con il numero 65) e nella seconda (datata 1948, con il numero 69). Ma non è solo una questione di titolo: rispetto alla prima edizione, quella del Marinelli, il corpo principale della tavola, ben 23 su 27 quadri, resta immutato nella seconda, curata da Roberto Almagià, Aldo Sestini e Livio Trevisan, i quali aggiungono nove tipi; il commento viene anche conservato pressoché identico, salvo aggiunte e qualche variazione.

Rispettivamente, più di ottanta e di cinquant'anni separano i giorni nostri da quelle due edizioni. È interessante osservare i cambiamenti intervenuti nelle diverse località in un arco di tempo così lungo e constatare come la cartografia non solo registri efficacemente il mutare delle forme materiali, ma sia anche segno e indicatore dei modi, profondamente diversi nel tempo, sia di realizzare sul territorio, sia di intendere concettualmente, le relazioni fra abitati e condizioni locali di morfologia e idrografia.



Quadro 2a - F. 51 II N.O. - Mestre; F. 51 II N.E. - Venezia - Serie 25V



Quadro 2b - F. 128 - Venezia - Serie 50

Ciò che si evince complessivamente dalle relative cartografie e/o dall'osservazione della foto aerea è che oggi l'influenza della morfologia e dell'idrografia appare molto più limitata, perché le attuali capacità economiche e tecnologiche consentono spesso (anche se non di rado squilibrando il sistema territoriale e deturpando il paesaggio) di superarle o di risentirne molto meno: un esempio altamente visibile è costituito da Genova, riportato dal Marinelli nella tavola 48 (**quadro 1a**) fra i tipi dei porti artificiali, che in pre-

senza di condizioni morfologiche difficili e di scarsità di superfici idonee, ha costruito il suo aeroporto sul mare e alterato profondamente la linea di costa. Oggi (**quadro 1b**), con l'espandersi della struttura portuale fino a S. Pier d'Arena e soprattutto con la costruzione dell'aeroporto nel tratto di mare prospiciente a Cornigliano Ligure, ha superato i vincoli delle condizioni morfologiche.

Le condizioni sono in generale tanto cambiate che in diversi casi lo stato di partenza appare capovolto, e quelle che inizialmente si configuravano come nette barriere, oggi appaiono ampiamente aggirate e/o ridimensionate, anche se le forme dell'abitato conservano, spesso con evidenza, l'originaria impronta e della morfologia e dell'idrografia.

In sostanza, l'influenza delle condizioni fisiche, evidentissima nelle carte del 1922, si attenua nell'edizione successiva e ancora più attenuata appare oggi. Per questi motivi si è ritenuto di conservare in questa tavola quasi tutti i tipi (18 su 23) che le due edizioni precedenti condividono, e vedere come risulti cartograficamente leggibile un tale processo di attenuazione dei condizionamenti, in base all'estensione e alla forma che le aree edificate hanno assunto nel periodo in esame, ovvero dal 1922 a oggi.

Certo, le varietà di situazioni non consentono generalizzazioni spinte: ad esempio, nel caso di Venezia e Chioggia, oltre ai forti vincoli dell'idrografia e della morfologia si sono imposti vincoli di

carattere culturale ed ecologico, per cui la differenza consiste soprattutto in un'occupazione delle poche superfici libere (**quadri 2a** e **2b**). La comparazione delle due situazioni non evidenzia variazioni clamorose, ma appunto l'edificazione dei pochi spazi liberi. Si osservi in particolare Murano, citata dal Marinelli come «isola lagunare non occupata totalmente dal caseggiato» (**2a**) e ora ben più edificata rispetto al 1922 (**2b**). Nel caso di Portoferraio (**quadri 3a** e **3b**) l'abitato si è largamente diffuso, orientato dalle rotabili, su

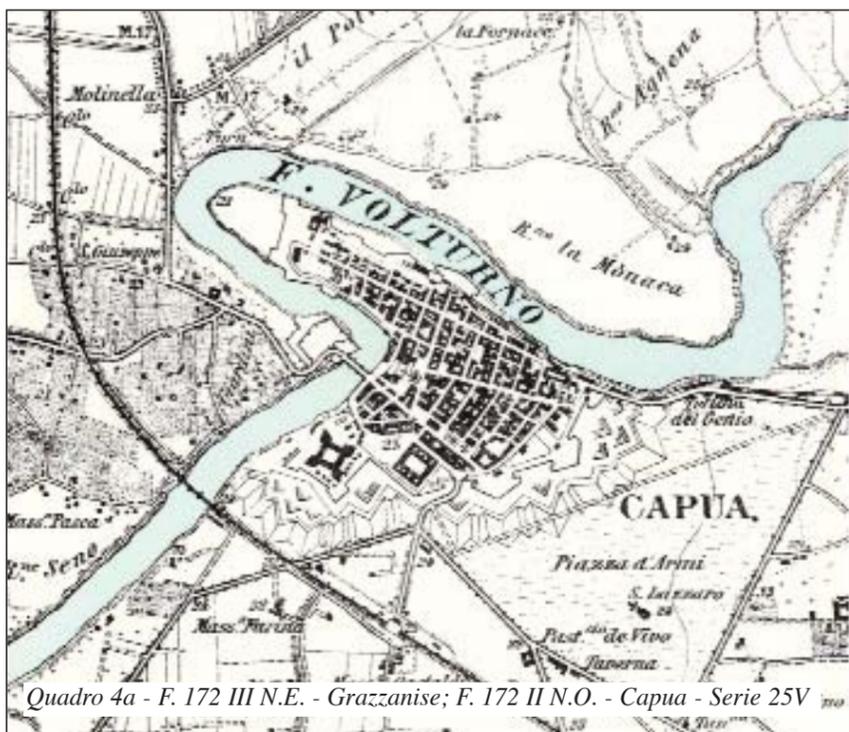


Quadro 3a - F. 126 II N.O. - Portoferraio - Serie 25V

tutto il promontorio, verso l'interno in direzione sud-ovest e verso la parte meridionale della Rada. Il centro principale dell'Isola d'Elba è ubicato su un promontorio della costa settentrionale. Fu eretto a forte e base navale nel Cinquecento, ad opera di Cosimo dei Medici, per resistere agli attacchi dei Turchi; dopo l'Unità d'Italia assunse una funzione industriale e commerciale, testimoniata nella carta del 1922 (3a), venuta meno a seguito della seconda guerra mondiale. L'espansione successiva dell'abitato (3b) ha ricevuto nuovo impulso dal turismo. Capua (quadri 4a e 4b) conserva la forma originaria del centro storico per vincoli di morfologia e idrografia, ma anche di tipo antropico (il lobo peninsulare sul fiume Volturno a nord e le antiche mura a sud). Cinta a sud da bastioni cinquecenteschi, conserva abbastanza bene l'impianto originario (4a); l'abitato attualmente mostra un'espansione in destra del Volturno, verso ovest e, scavalcando il castello e i bastioni, in direzione sud e sud-est (4b). Anche Lucignano (quadri 5a e 5b) è un bell'esempio di permanenza di forma nonostante l'espansione dell'abitato. Il centro di Lucignano, di antica origine etrusco-romana, si erge sulla Valdichiana a 392 m s.l.m. ed è caratterizzato



Quadro 3b - F. 316 Sez. II - Portoferraio; F. 317 Sez. III - Rio Marina - Serie 25



Quadro 4a - F. 172 III N.E. - Grazzanise; F. 172 II N.O. - Capua - Serie 25V

dalla pianta ellittica medioevale (5a). Oggi si espande quasi a raggiera lungo le pendici della collina, fra gli oliveti (5b). Allo stesso modo San Miniato (quadri 6a e 6b): la cittadina si snoda seguendo i crinali di tre contrafforti collinari (6a); la forma dell'abitato si conserva tuttora abbastanza netta, in quanto le propaggini che serpeggiano lungo le pendici non ne alterano l'aspetto caratteristico. La crescita più evidente si è verificata nella pianura, con la gemmazione di San Miniato Basso (6b).

In riferimento sia a questo centro sia a Siena poi (quadri 7a e 7b), lo stesso Marinelli osserva come «nei colli subappenninici, [...] se non altro per la natura e le forme del suolo [...] si scelsero per abitare i dossi e le creste dei rilievi, anche se ristretti [...] per i borghi e i villaggi ne risultarono quindi sviluppi lineari, spesso con diramazioni caratteristiche, che ricordano i consueti schemi orografici». Ciò resta tuttora evidente al di là delle anche forti differenze,



Quadro 4b - F. 172 - volo 2002 - serie 79 - fot. 1548



Quadro 5a - F. 121 I.N.O. - Monte San Savino - Serie 25V



Quadro 5b - F. 298 Sez. III - Sinalunga - Serie 25



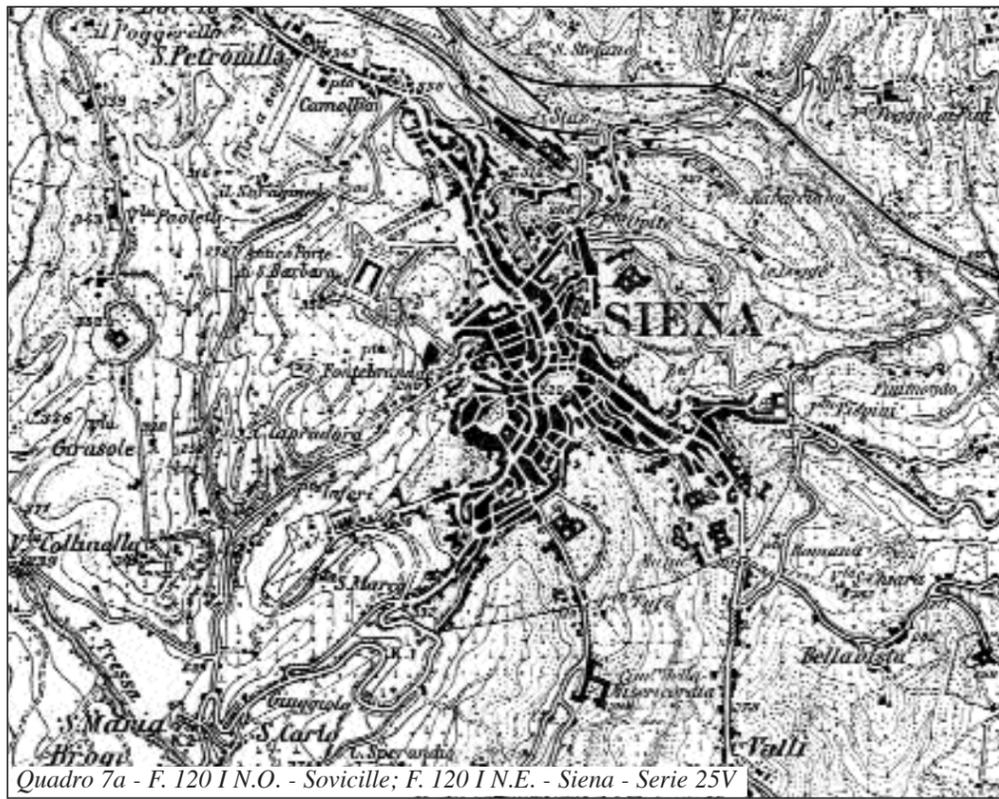
Quadro 6b - F. 274 Sez. II - San Miniato - Serie 25



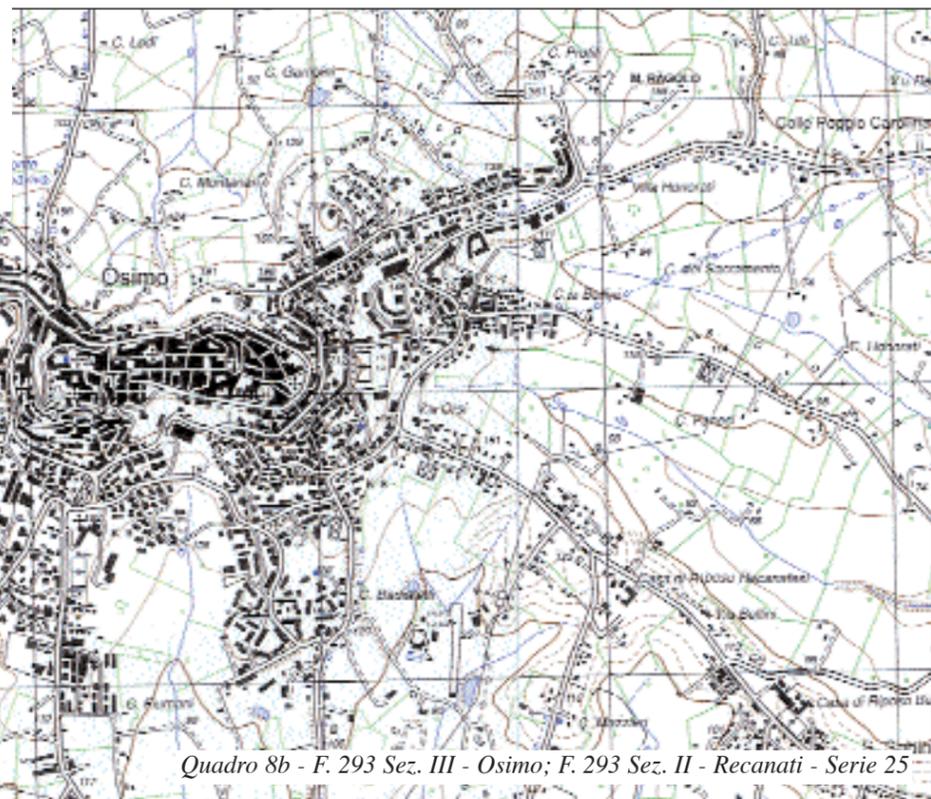
Quadro 6a - F. 105 II S.E. - Empoli - Serie 25V



Quadro 7b - F. 296 Sez. I - Siena; 297 Sez. IV - Pianella - Serie 25



Quadro 7a - F. 120 I.N.O. - Sovicille; F. 120 I.N.E. - Siena - Serie 25V



Quadro 8b - F. 293 Sez. III - Osimo; F. 293 Sez. II - Recanati - Serie 25



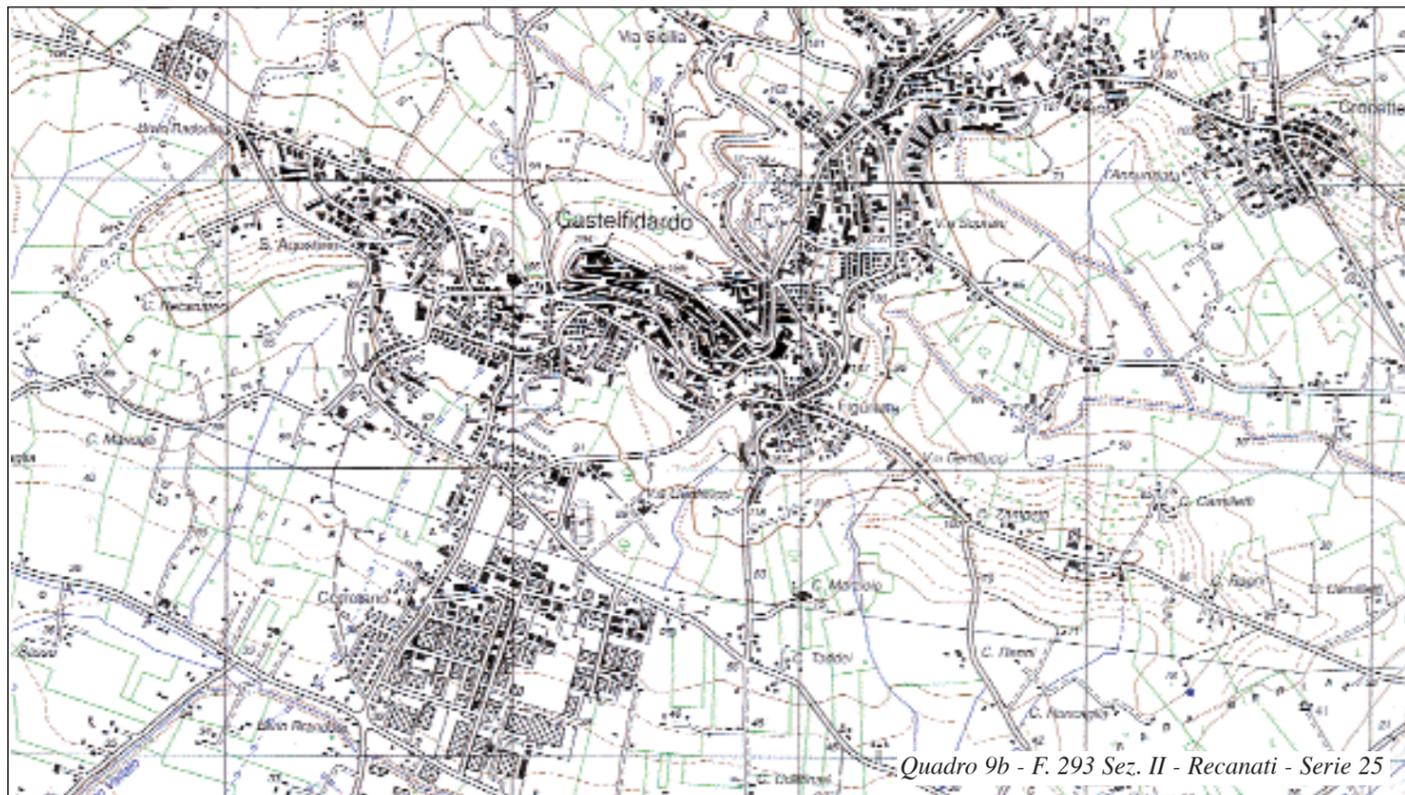
Quadro 8a - F. 118 III N.O. - Osimo - Serie 25V



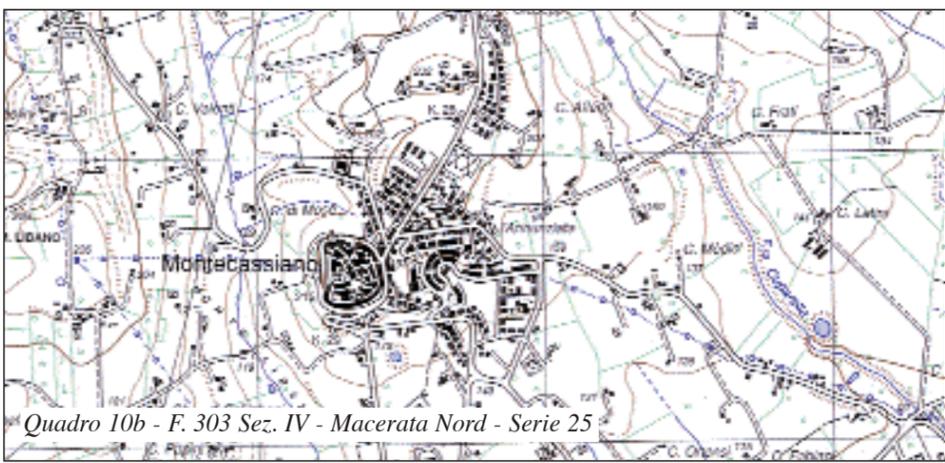
Quadro 9a - F. 118 III N.O. -
Osimo - Serie 25V



Quadro 10a - F. 117 II S.E. -
Montecassiano - Serie 25V



Quadro 9b - F. 293 Sez. II - Recanati - Serie 25



Quadro 10b - F. 303 Sez. IV - Macerata Nord - Serie 25



Quadro 11a - F. 39 II N.O. - Pramaggiore;
F. 39 II N.E. - Portogruaro - Serie 25V

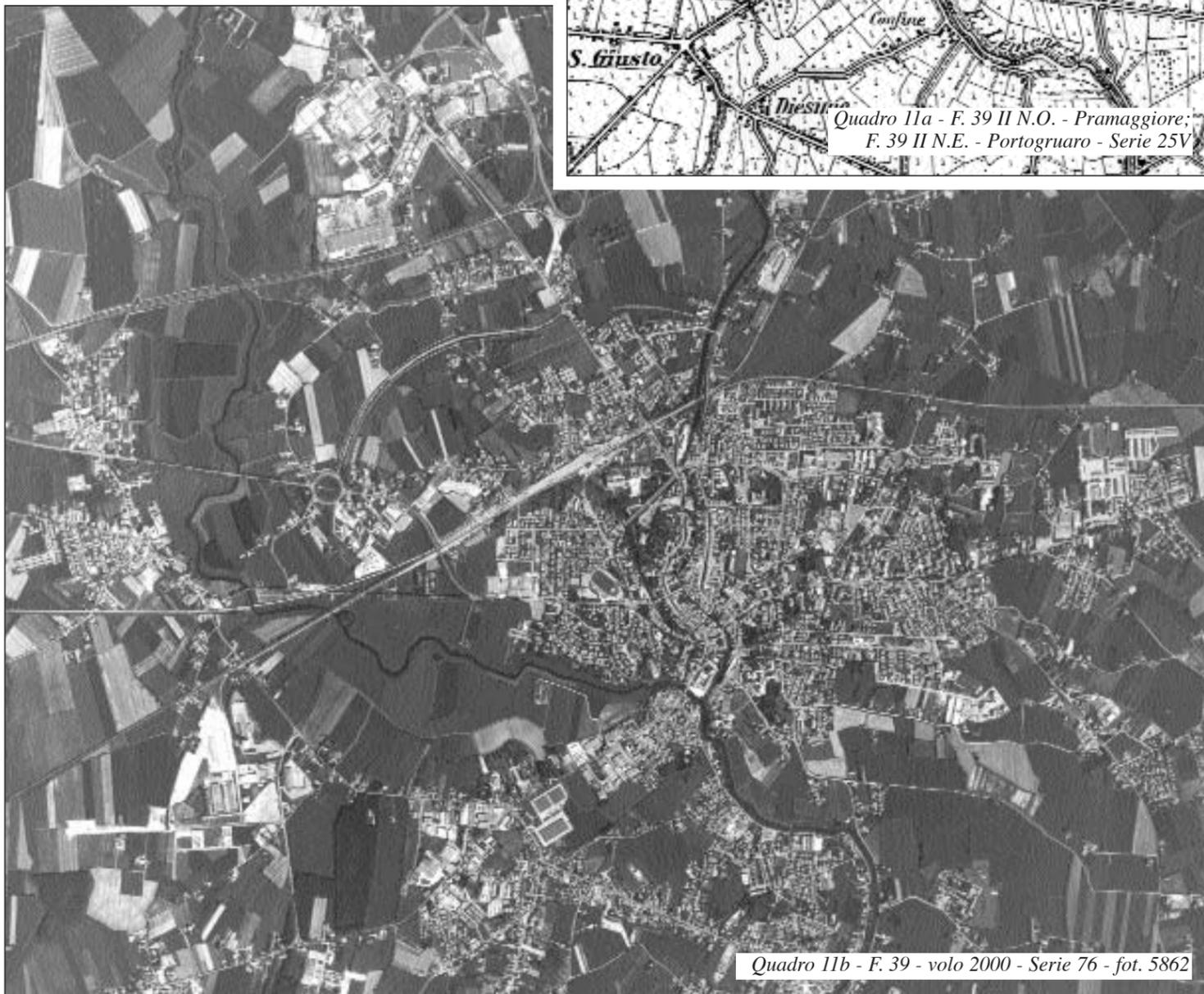
Castelfidardo (**quadri 9a e 9b**), sulle ultime propaggini della dorsale che divide le vallate dell'Aspio e del Musone, il confronto diacronico fra le due immagini evidenzia una crescita urbana disseminata, guidata soprattutto dai principali assi viari.

La Strada Statale 361 e le pendenze più lievi hanno orientato la crescita di Montecassiano (**quadri 10a e 10b**) verso NE ed E, mentre nelle altre direzioni il limite del vecchio centro abitato rimane intatto.

Portogruaro e Codigoro sono presentati nella prima edizione come esempio di centri ubicati lungo canali lagunari, assimilabili a «riviere» e altresì a «stradali», il cui particolare sviluppo è da porsi in relazione con la limitatezza dello spazio disponibile. La prima appare oggi ampiamente estesa su entrambe le sponde del Lemene, che scorre in direzione longitudinale, spesso fino a congiungersi con le sue propaggini agli insediamenti minori più vicini; la seconda mostra un'espansione soprattutto in direzione est, confermando il limite di espansione a ovest.

L'abitato di Portogruaro (**quadri 11a e 11b**), che negli anni Venti si sviluppava lungo le due strade principali che affiancano il fiume Lemene (**11a**), oggi mostra evidente il venir meno della funzione di collegamento e di attrazione fluviale svolta in passato (rilevata dal Marinelli), espandendosi soprattutto fra la strada ferrata e la strada statale n. 14 (**11b**).

Codigoro (**quadri 12a e 12b**), un centro agricolo sorto e sviluppatosi soltanto sulla sinistra del Po di Volano, come osservava il Marinelli (**12a**), continua ad avere nel corso d'acqua un forte freno alla sua espansione edilizia, contenuta pure dalle strade che lo fiancheggiano (**12b**).



Quadro 11b - F. 39 - volo 2000 - Serie 76 - fot. 5862



Quadro 12a - F. 77 IV S.E. - Mezzogoro -
F. 77 III N.E. - Codigoro - Serie 25V



Quadro 12b - F. 187 - Codigoro - Serie 50

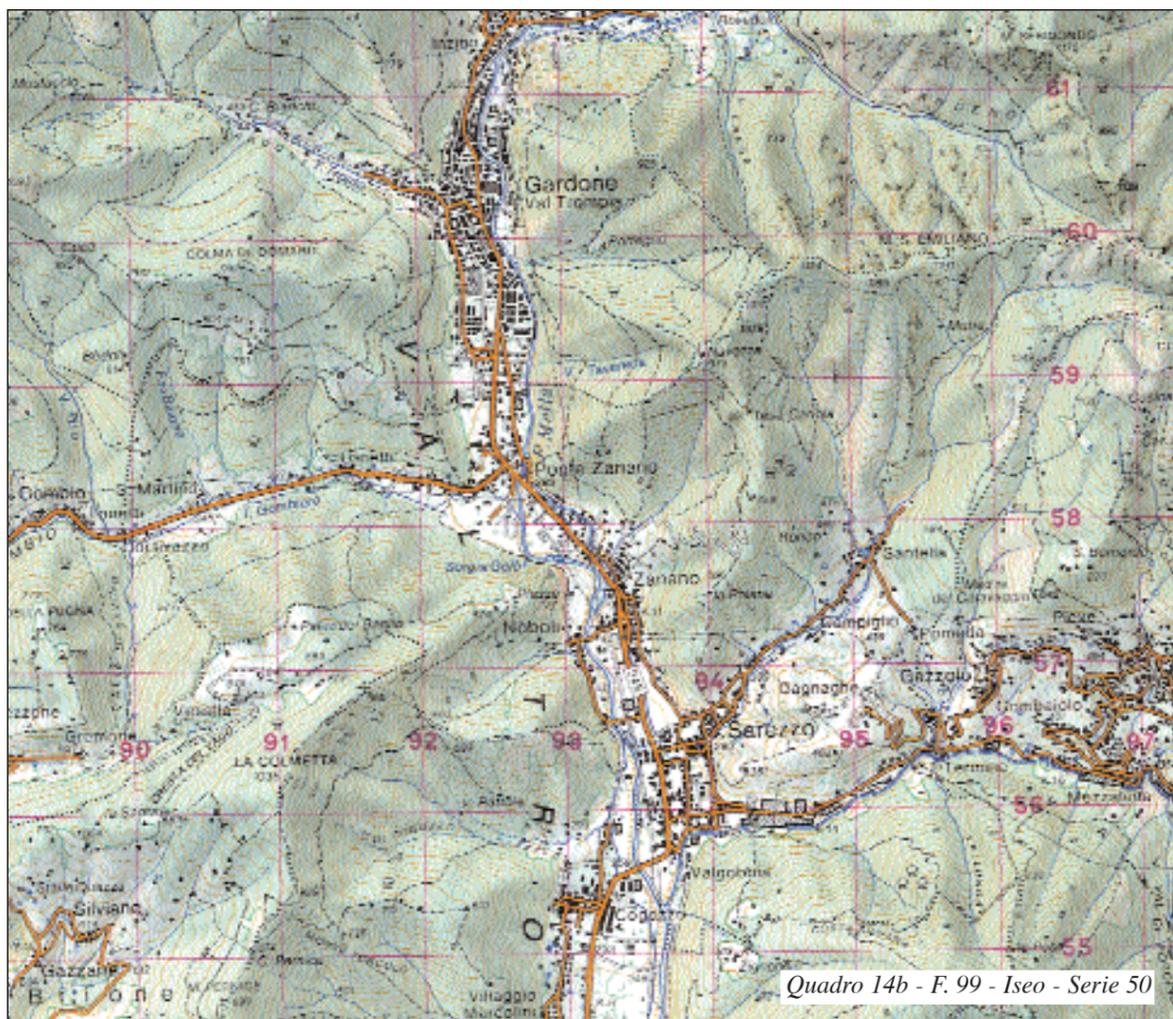
Nell'Italia meridionale gli abitati risalgono i rilievi (il caso degli insediamenti lungo le pendici del Vesuvio è ben noto: si vedano ad esempio i **quadri 13a e 13b**, relativi al territorio di Torre Annunziata), ma i rilievi e i solchi idrografici restano un vincolo poderoso, e l'insediamento accentrato riesce a estendersi soltanto nei ristretti spazi pianeggianti delle valli fluviali. Il centro abitato nel quadro del 1922 si presenta ben individuato lungo la costa (**13a**). Oggi si è espanso in



Quadro 13b - F. 185 - volo 2003 - serie 107A - fot. 4417



Quadro 14a - F. 34 III S.E. - Gardone Val Trompia - Serie 25V



Quadro 14b - F. 99 - Iseo - Serie 50

modo evidente anche verso l'interno, risalendo le pendici e saldandosi anche con centri contermini (**13b**).

Allo stesso modo si è sviluppato Gardone Val Trompia (**quadri 14a e 14b**). Il centro abitato continua a risentire, nella sua forma, della confluenza di due corsi d'acqua e di due valli (**14a**). Nella sua espansione, occupa oggi anche la sponda sinistra del Mella, estendendosi lungo il fiume verso sud e verso nord (**14b**).

Altri interessanti esempi di cambiamenti e conservazione



Quadro 13b - F. 184 II N.E. - Vesuvio; F. 184 I S.E. - Pomigliano d'Arco - Serie 25V



Quadro 15a - F. 254 IV S.O. - Messina - Serie 25V



Quadro 15b - F. 254 - volo 1995 - serie 69 - fot. 90

si possono riscontrare nei quadri di seguito descritti.

Quadri 15a e 15b. Tratto costiero a nord di Messina, compreso fra la località Pace a nord e Salvatore dei Greci a sud. Nel 1922 l'abitato segue strettamente soprattutto la linea di costa (15a), mentre attualmente quelle che si configuravano come esili propaggini verso l'interno si presentano molto più robuste e diffuse (15b).

Quadri 16a e 16b. Nizza Monferrato. L'abitato, originariamente indirizzato soprattutto dall'idrografia (16a), attualmente si espande seguendo piuttosto le rotabili (16b).

Quadri 17a e 17b. Bolzano. L'effetto combinato dell'idrografia e della morfologia si può agevolmente leggere nella forma e nell'ampliamento dell'abitato, inizialmente (17a) e oggi, con espansione soprattutto verso ovest, dove le quote aumentano più lentamente (17b).

Quadri 18a e 18b. Cuneo. Il confronto fra ieri (18a) e oggi testimonia un sostanziale adeguamento al fattore principale qui dato dall'idrografia, con l'abitato che continua a espandersi soprattutto in direzione sud-ovest (18b).

Quadri 19a e 19b. Valmontone. Nell'area diffusamente edificata di oggi (19b) può risultare perfino difficile riconoscere a prima vista il raccolto abitato del 1922 (19a).

Quadri 20a e 20b. Bormio. Qui la morfologia e le quote conservano evidente il loro peso, pur in presenza di un'espansione dell'abitato principale.



Quadro 16a - F. 69 II N.E. - Nizza Monferrato - Serie 25V



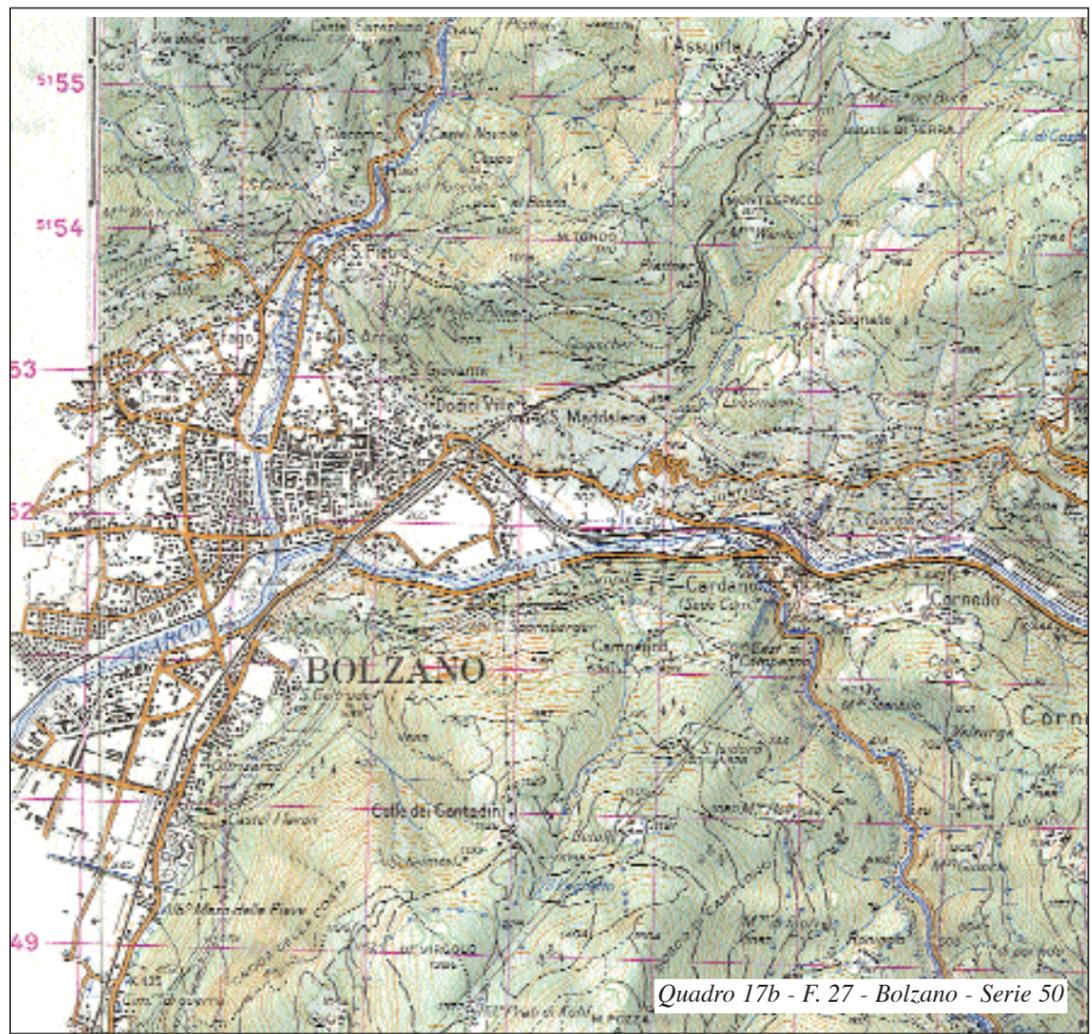
Quadro 16b - F. 69 - volo 2003 - serie 217 - fot. 9580

BIBLIOGRAFIA

- BEAUJEU-GARNIER J., CHABOT G., *Trattato di Geografia urbana*, Padova, Marsilio, 1970.
- GAMBI L., "L'evoluzione storica delle città in Italia finì agli inizi del nostro secolo: eventi urbanistici e loro rapporti con gli eventi demografici", in Società Italiana di Demografia Storica, *La demografia storica delle città italiane*, Bologna, CLUEB, 1982, pp. 21-46.
- LICHTENBERGER E., *Geografia dello spazio urbano*, Milano, UNICOPLI, 1993.
- ZUNICA M., *Lo spazio costiero italiano. Dinamiche fisiche ed umane*, Roma, Levi, 1987.



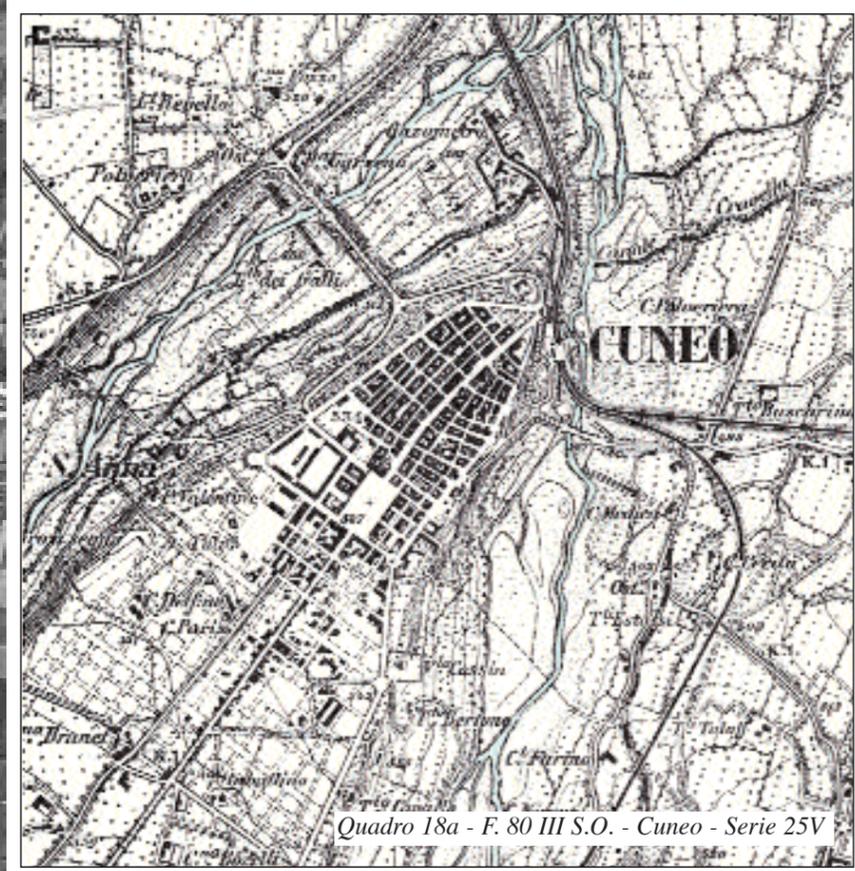
Quadro 17a - F. 10 I S.E. - Bolzano Nord - F. 10 II N.E. - Bolzano - Serie 25V



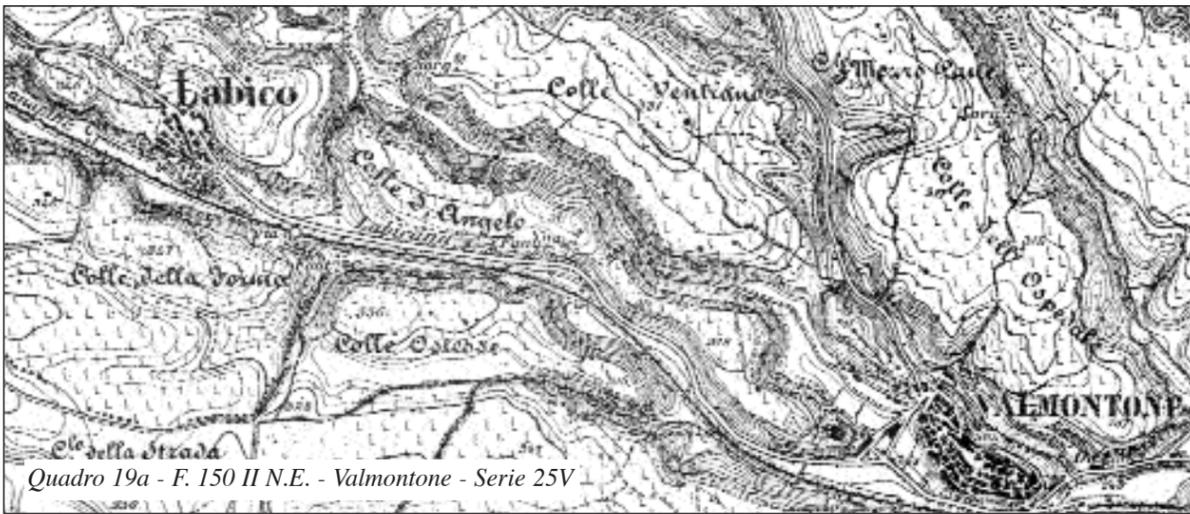
Quadro 17b - F. 27 - Bolzano - Serie 50



Quadro 18b - F. 80 - volo 2003 - serie 264 - fot. 6147

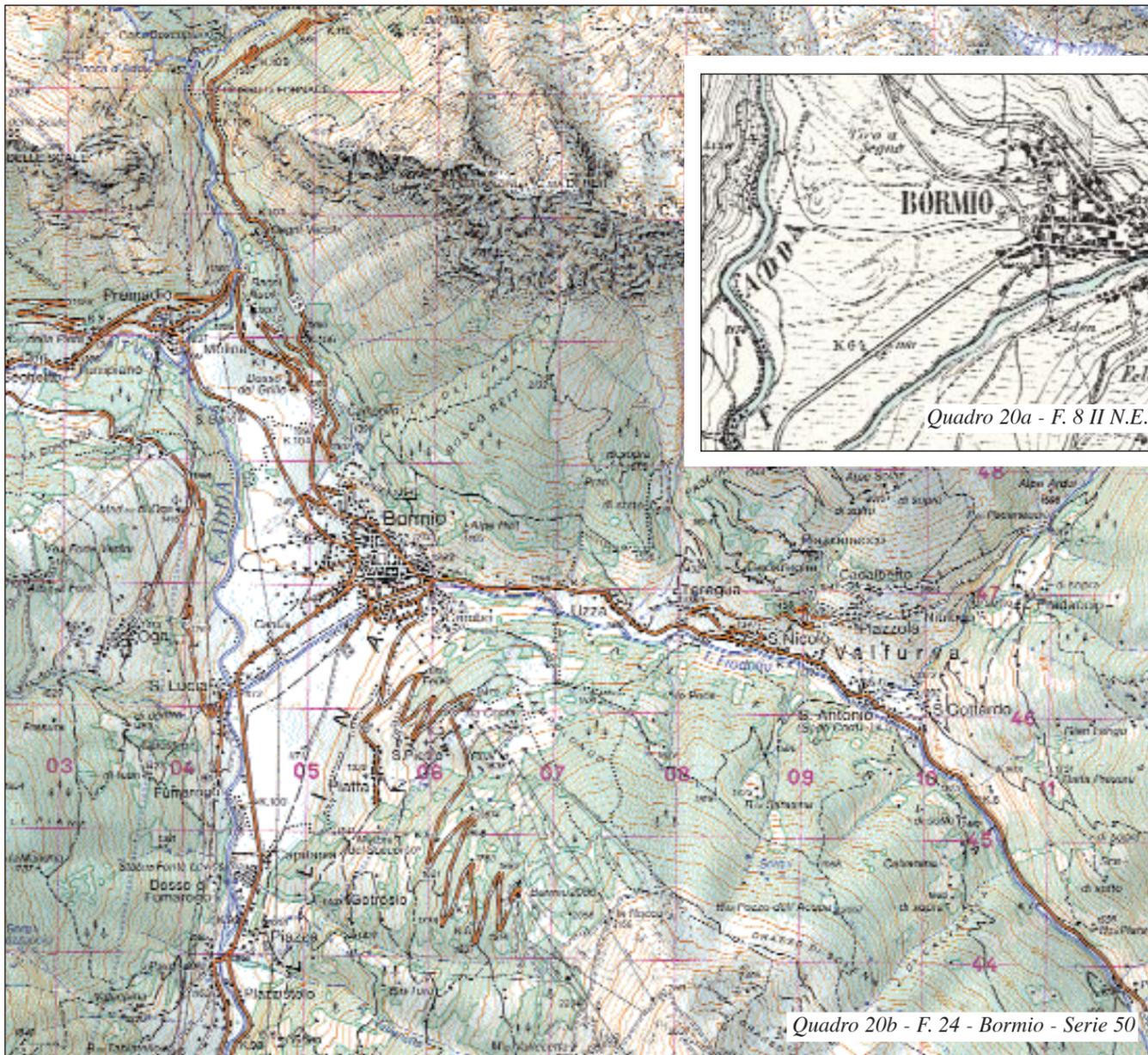


Quadro 18a - F. 80 III S.O. - Cuneo - Serie 25V



Quadro 19a - F. 150 II N.E. - Valmontone - Serie 25V

Quadro 19b - F. 150 - volo 2003 - serie 2 - fot. 3864



Quadro 20a - F. 8 II N.E. - Bormio - Serie 25V

Quadro 20b - F. 24 - Bormio - Serie 50