MUNICIPIO DI BOLOGNA

RAPPORTO

DELL' OFFICIO TECNICO

ALLA ILLUSTRE GIUNTA

sull' accesso alla Stazione delle strade ferrate,

sul sistema delle comunicazioni esteriori
che lo intralciano,

e sulla nuova via da aprire all' uopo
nello interno della città.

BOLOGNA 1862.
REGIA TIPOGRAFIA.

I gravi inconvenienti avvenuti all' imboccatura di Porta Galliera, atteso il transito simultaneo dei carriaggi che ivi debbono fermarsi per le ispezioni di finanza e gabella, e quello degli accorrenti alla stazione delle strade ferrate (inconvenienti giustamente avvertiti dal pubblico e dai giornali) non potevano passare innosservati all' officio tecnico municipale; ed il sottoscritto reputerebbe mancare al proprio dovere se lasciasse più oltre di sottoporre all' esame dell' Autorità l' argomento, non piano, nè leggero, in conseguenza altresì delle idee esternate sulla nuova via per la stazione; idee che complicano il soggetto, e lo rendono più arduo, in guisa, da doversi riconoscere da ciò procedente il principale motivo per cui l' officio stesso non è, prima di ora, venuto a far presente il proprio avviso su quell' argomento, non essendogli dato di tornare a trattare l' altra importante materia che naturalmente vi si collega. (*)

Soprattutto è da mettere in sodo, che le adiacenze di Porta Galliera, a causa in specie degli interposti profondi letti dell' Aposa e del canale di Reno, non consentono l' apertura di un adito provvisorio, come potè farsi a Firenze, e come su quell' esempio vorrebbe qui tra noi proporsi; talchè pare che si appresentino progetti pressochè ineseguibili quelli suggeriti di ponti precari, travate ecc., espedienti che inoltre riuscirebbero sconci e poco sicuri, qualora non si profondessero somme vistose per lavori da disfare.

La Porta di Galliera bisogna quindi forzatamente che prosegua a dare accesso alla stazione; ed il meglio che può farsi per sbarazzarla degli ingombri che di continuo vi producono i veicoli provenienti dallo esterno, sembra (almeno finchè diverso partito non ne sovvenga) il rimuovervi l' attuale officio di *pesa*, e deviarvi il concorso di quei veicoli, col divietare ai medesimi lo ingresso per detta porta, la quale allora resterebbe libera per l' uso della stazione.

(*) Si abbia ragione al giorno in cui fu soscritto il presente rapporto — 30 dicembre 1861. —

In ciò conviene distinguere due còmpiti: lo immediato e precario, e lo stabile futuro, a giudizio dello scrivente. Per ambidue i còmpiti peraltro, è cosa essenziale e primaria rimuovere la *pesa* da dove sin quì ha esistito. Questa, per ora, non si potrebbe trasportare se non se a Porta Mascarella, perciocchè a tale Porta soltanto possono concorrere le vie esterne che oggi fan capo allo ingresso di città, il quale pur serve allo sfogo delle strade ferrate. Trasporto necessario, che d'altra parte non si saprebbe ravvisare a quali inconvenienti potesse dar luogo, e che forse potrebbe reputarsi non disadatto a ravvivare un canto quasi deserto di Bologna, ed a spandervi un poco di vita, per diversivo di un'affluenza altrove incomoda.

Venendo poi a parlare della deviazione dei veicoli (e da prima sotto l'aspetto precario) lo intento sembra che possa ottenersi istantaneamente coll'apporre una lieve barriera al di qua del nuovo ponte o cavalcavia, di recente costrutto sopra la ferrata, e precisamente alla imboccatura verso levante; la quale barriera segreghi, e quasi sbarri, l'adito di Galliera a que' pesanti veicoli che si dirigessero a questa porta dallo esterno. Ad eccezione de' cocchi padronali, de' biroccini, delle cavalcature (che, in ore diverse da quelle in cui coincidono le corse del vapore, potrebbero avere ingresso tuttavia per Galliera, passando pel vuoto lasciato dalla barriera predetta) tutti gli altri carichi comuni, ed i grossi veicoli, dovrebbero essere diretti, intanto, per la strada di circonvallazione summenzionata alla Porta di Mascarella. È ben inteso che, a governo della proposta barriera provvisoria, dovrebbe porsi una guardia, sussidiata da forza militare, per l'esatto adempimento di regole disciplinari, che sarebbero da emanarsi dal Municipio, d'accordo col Governo, anche rispetto alla ingerenza che questo può avere circa al divergere della strada nazionale ferrarese.

Siffatto temperamento provvisorio, che sembra facile ad attuarsi, dovrebbe inoltre riguardarsi quale inizio al provvedimento stabile, inteso a segregare in perpetuo l'adito alla stazione dall'usato concorso delle strade esterne. Ad evitare siffatta concomitanza di servizio, è da credere che principalmente si fondi l'idea di coloro che proposero una nuova porta rimpetto alla detta stazione, accompagnata da apposita strada di accesso alla medesima, per lasciare poi Galliera libera ai consueti convegni. Ma volendo combinare tale idea, certo meritevole di considerazione, colle circostanze tutte a cui fa d'uopo avere riguardo nello effettuare la nuova opera, e specialmente alla condizione del recapito interno, in punto che sia centrale e bene rispondente ai bisogni presenti e futuri della città, credo che non si tarderà a riconoscere quel progetto

non abbastanza plausibile e previdente. Talchè reputasi non recare onta ad alcuno, se dovere di ministero ne spinge ad esternare francamente l'avviso, che sin di presente l'amministrazione comunale parrebbe che facesse bene, anzichè male, a non favorire troppo quella proposta. Difatti, poichè lo scopo che raccomanda quell'idea ed il relativo progetto, è il tenere distinto l'accesso alla stazione da qualunque altra strada ordinaria fuori le mura, facile è dimostrare come questo scopo, più convenientemente, ampiamente ed economicamente si ottenga col divertire alquanto il concorso di quelle vie, piuttosto che soffrire falsato lo ingresso massimo di una città ragguardevole, e sconvolto tutto lo interno suo ordinamento con opere ingenti, di ardua esecuzione e impari effetto, e con direzione incongrua e mal rispondente al centro ed ai primari sbocchi.

Quindi il rimedio stabile per sbarazzare Galliera dallo impedimento che le procurano il concorso delle strade ordinarie, a detrimento degli accorrenti alla stazione, sembra, a nostro avviso, dovere essere quello di divertire stabilmente detto concorso.

Oggi a Porta Galliera sboccano quattro strade importanti:

1. La nazionale ferrarese;
2. La provinciale detta di S. Giorgio che procede da Corticella;
3. La comunale detta di Saliceto.
4. La comunale dell'Arcoveggio.

Le prime tre concorrono in un medesimo punto alla *Zucca*; l'ultima comunica più in alto colla postale a *Casabianca*. Tutte procedono unite pel nunvo cavalcavia della ferrata, assai ampio ed elevato. É chiaro, sino per la semplice ispezione oculare, che qualora la rampa verso mezzodì di esso cavalcavia, invece di restare dirizzata (come oggi) a Porta Galliera, fosse incurvata tra le case esistenti all'oriente della via, si verrebbe facilmente a riuscire nella strada preaccennata di circonvallazione. Alla barriera precaria succederebbe quindi la deviazione stabile, nè la interruzione che ne conseguiterebbe recheria pregiudizio o bruttura, qualmente ci riserbiamo di dimostrare.

Con un 150 metri di nuovo piano, tra le case enunciate, le comunicazioni esteriori della plaga di territorio che ne occupa, sono pertanto condotte nella ripetuta strada di circonvallazione; ed innanzi ad un lieve flesso di questa, è facile desumere dal tipo (qui aggiunto) come ci troviamo rimpetto a via Berlina. Tale rispondenza dista dal cavalcavia della ferrata circa 350 metri; ed a tanto misurerebbe la divergenza che nella *condizione attuale di luogo*, converrebbe subire per entrare in città, mediante un nuovo accesso, al tutto devoluto all'uso delle strade esterne e territoriali, distratte stabilmente da Porta Galliera.

In tale nuovo ingresso di città si potrebbe riporre l'officio di pesa, precariamente istituito a Porta Mascarella, quando anche non si trovasse conveniente di lasciarlo ivi. Intanto si apprende che il nuovo accesso, facendosi adito tra la Montagnola e gli Opifici Manservisi, imboccherebbe in retta linea in via *Berlina*, opportunissimamente sollevandola dallo squallore in che oggi giace. Presa per norma la notevole larghezza di questa, la nuova via potrebbe avere, sino al largo di *piazza reppubblicana* un lungo tronco rettilineo, in tutto e per tutto soddisfacente. Dopo che, se s' interna nella via denominata delle *Case di S. Martino* e quindi prosegue per via *Cavaliera* al centro, battendo (per due quinti circa della totale lunghezza) un sentiero non ampio ovunque abbastanza, c' incontriamo nel difetto capitale di Bologna, di cui non va immune in più punti la stessa via di Galliera. Ma allo scopo di surrogare questa strada, parrebbe che la dichiarata direzione non potesse desiderarsi migliore, essendo segnata da una di quelle seguenze di vie che, per la essenziale pianta della città, sono destinate a divenire sue arterie secondarie. Perciò in essa seguenza la correzione dei tronchi più prossimi al centro fu già iniziata, il continuarla torna utile ad altri rispetti, e bene può presagirsi sin d'ora che di simile continuazione si conoscerà ogni dì più il bisogno. Insomma l'adito accennato da via Berlina e via Cavaliera (se fidanza non ne illude) pare doversi riconoscere tra quelli che in un futuro, di soverchio non lontano, siano per richiamare maggiormente l'attenzione di Bologna; ed essere tale da poterlo anche di presente ravvisare in piena consonanza coll' intimo ordinamento della città, e col suo miglioramento ed incremento avvenire. Sarebbe inutile cercare di ciò mostrare di vantaggio quando la semplice vista della mappa il manifesta.

Il nuovo adito bensì, per quanto opportuno, non può non valutarsi di notevole dispendio. anco eseguendolo da prima in parte e senza ricercatezza. Una porta urbana, tuttochè modesta, colle necessarie attinenze in quel sito, che richiede il passaggio almeno di un canale, bene profondo, ed una via che non è troppo facile sistemare, neppure con opere di terra nel primo suo tronco, non possono non essere opere sussidiarie di momento. Ma nel mandarle ad effetto consentono di essere differite, non occorre compierle tutte di subito, ed anco si possono finire un poco alla volta. Per ciò poi che risguardano il concetto totale del piano, riflettendo bene nella materia, si conoscerà per fermo essere opere in certo qual modo imposte dalle circostanze di luogo, ed idonee ad evitare sconci di gran rilievo, ed a conseguire intenti altronde forse inconciliabili.

Più in genere preoccupandoci quindi delle obiezioni che probabilmente non mancheranno a quanto abbiamo accennato, tra le altre è da

prevedere che si affacci quella del brusco divergere del cammino esteriore dal cavalcavia alla presunta nuova porta. Ma oltrechè la divergenza risulta di breve tratto (350 m.), forse ella è inevitabile. Tale si chiarisce all'uopo di proseguire ad approfittare di quel cavalcavia, che nulla costa all' erario comunale, e che non converrebbe (almeno di subito) pensare a tramutare con non tenue dispendio. Tale la convalida il riflesso, che in sito molto discosto, e diverso dall' odierno, il dispendio crescerebbe di molto, attesi gli artifizi di alzamento a cui il luogo imporrebbe di dovere da lungi ricorrere, per guadagnare l' altezza necessaria al nuovo cavalcavia, giusta le esigenze del vapore. Certo l'andamento più proprio, in pianta, delle strade esterne sarebbe quello che divergesse dalla Zucca alla casa N. 28, e da questa entrasse per la nuova porta in fondo di Via Berlina. Ma tacendo della spesa di deviazione, tra mezzo cari terreni pel tratto almeno di 800 metri, può ritenersi quasi per indubitato, che in simile direzione riescirebbe assai difficile (e sicuramente vizioso e di sgradevole effetto) lo stabilire un nuovo *soprappassaggio* sulla ferrata. Solo potendoci contentare di un *passaggio a livello*, differente dovrebbe essere la deviazione dalla testè dichiarata.

Non piaccia bensì di grazia troppo fermarsi sulla dispiacevole necessità della notata divergenza dall' attuale cavalcavia. Aperte le strade ferrate, le ordinarie, di qualunque classe, decadono naturalmente d'importanza, non possono più dar lustro al paese, per modo che occorra ricercare in esse decoro ed appariscenza. Addivengono conseguentemente comunicazioni secondarie, oggetto di puro comodo per gli usi giornalieri e minuti delle popolazioni, e come a dire, l' adito familiare della casa. Onde che, quando appunto per conseguire simile maggiore comodità, (cioè il sussidio del cavalcavia, difficilissimo in altro punto diverso dall' attuale) si è astretti a subire breve divergenza di cammino, il difetto può dirsi, non che tollerabile, pressochè giustificato e legittimato.

Solo coloro poi i quali non si sono fatti chiara idea, per anco, dello stragrande rivolgimento, che, a tutti rispetti, hanno prodotto e più produrranno le strade ferrate, potrebbero stare un momento in forse sul punto che è di suprema importanza e capitale nella disputa. Il decidere, cioè, se nel conflitto (per le circostanze di luogo indeclinabile) o di dovere pregiudicare (se non anche sconciare) l' ingresso massimo, solenne di città monumentale ed artistica, qual'è Bologna, *ovvero* di viziare alquanto (ed a comodo e non senza profitto e ragione) un adito secondario familiare, abbia da avere questo su quell' ingresso la prevalenza. A tale, secondo me, si riduce alla somma il punto culminante di questione, per chi seriamente rifletta sulla cosa, spogliandosi delle prevenzioni dell' uso, dell' abitudine, delle idee comuni. Dalla soluzione di siffatto problema

pare in sostanza dipendere la deliberazione che sia ora di più grave momento per l'avvenire materiale di Bologna: o l'accordo armonico della sua pianta, disposto ad ogni miglioramento avvenire; od il conquasso del suo intimo ordinamento, con imprevidenza, di cui i secoli futuri a buon diritto ci dovrebbero chiedere ragione. Qui, per non dilungarci, ci terremo paghi, intanto, a simile enunciazione, per fermo non esagerata, fidati alla perspicacia di chi debbe giudicarci, e riserbando al seguito, ove occorra, maggiori schiarimenti.

Rispetto poi all'altra obiezione che potrebbe farsi, intorno al disgustoso effetto che si volesse supporre ingenerato, in chiunque, col brusco volgere sul cavalcavia, rimpetto ed in vista dell'antica porta, basti per ora avvertire, che ci stimeremmo in grado di dimostrare che se questo è dura necessità, non al certo riuscirebbe fonte di sconcezza, nè mancherebbe di ripiego, e di ripiego atto a tutto palliare, facendo persino comparire naturale ciò che fosse l'effetto del maggiore artifizio.

Del resto vuolsi anco avvertire che per risparmiare in sulle prime, od almeno di subito, la spesa pel nuovo adito di Berlina, mal saprebbe reputarsi quali gravi inconvenienti si frapponessero a ciò, che per porta e via Mascarella potessero, frattanto, conseguirsi i medesimi esposti intenti. Come è da notare che questa porta permetterebbe diversa deviazione delle strade esteriori, dalla *Zucca* e *Casabianca*, non difficile ad attuarsi per ogni rispetto, e di non grave dispendio, se non fosse che ad essa sarebbe, quasi necessariamente, legato un *passaggio a livello* sulla strada ferrata. Per questa ragione, e per altre, lasciamo di estenderci, per ora, su tale secondario partito; il quale però manifestamente addita, come proprio non sia assoluta ed urgente necessità l'aggravio del nuovo ingresso in via Berlina. In verità motivi non mancano per riguardarlo eziandio come un perfezionamento, un complemento e quale portato di lata considerazione di tutte circostanze, cui si potrebbe forse lasciare che tempo ed opportunità provvedessero o dessero pieno effetto.

Oltre di che non è da dimenticare essere quel nuovo ingresso conseguente al proposito di segregare a rigore, e del tutto, Porta Galliera dalle comunicazioni estranee alla stazione. Laddove (fermo sempre il concetto di divergere la rampa del cavalcavia in vista della porta medesima), la mercè di quanto or ora sarà detto, può comprendersi, che per ripiego, e temporariamente, non sarebbe, come oggi, fatale e causa di gravi sconcerti, se la intercettazione non si operasse di subito assoluta e rigorosa, per modo da esigere proprio incontanente l'apertura di altra porta urbana. In vasto spazio non sembra difficile e strano arguire, che intralci di veicoli e persone non avvengano: affrettandoci bensì di

tosto osservare, che questo si avverte, non già all'intento di esimerci dal compiere, a tempo debito, la totale separazione; ma per mostrare che può aversi anche agio di procrastinare alquanto opera di gran lena.

A qualunque caso peraltro, la deviazione delle strade esteriori a Galliera è il cardine su cui si aggira il presente progetto, e con tal mezzo debbe tenersi per massima, che tutte le comunicazioni territoriali, oggi affluenti a quella porta, possano da ultimo restarne distolte. La sarebbe quindi naturalmente esonerata dello intero concorso esteriore dei veicoli e viandanti, intercettato affatto l'adito *diretto* che oggi esiste dal cavalcavia. Ciò facilmente si conseguisce, col proseguire (non importa qui dire sotto qual forma, e con quali sussidi e finimenti) il muro di cinta della stazione sino alle case contigue lungo la via di circonvallazione. Nè alcuno si sgomenti di grazia per siffatto espediente, che nello stato odierno del luogo può apparire così esorbitante. Dopo la costruzione del ricordato cavalcavia sulla ferrata, gli approcci di Porta Galliera sono venuti odiosi ed irregolari quanto mai. Il luogo deve cambiare di faccia; può agevolmente cambiare; è necessario che cambi, dandogli aspetto di ampio piazzale tra le mura urbane e le suddette di cinta. Per livellare questo piazzale, dalla soglia della stazione allo interno della città, è forza abbassare notevolmente il suolo, massimamente nel dorso, ossia punto suo culminante, ora battuto dalla via maestra ferrarese. E tale abbassamento ecco che, con facili artifici, contribuisce a far perdere di vista la sommità del cavalcavia, e torna opportunissimo allo scopo di segregare, ed in sostanza ed in apparenza, l'adito alla stazione delle strade ferrate, riducendolo vasto, agiato e decoroso, quale conviensi. Si parla in sequela di scandagli fatti, e nulla osta perchè non ottengano successo in pratica, senza straordinari lavori e spesa ingente. Occorre solo un poco di fiducia, e soprattutto evitare ogni precipitato giudizio.

In conseguenza per altro di tutto quanto abbiamo sin qui espresso non s'intende di riferirsi esclusivamente ed invariabilmente alle idee di primo concetto dell'officio tecnico, che mirava a rendere la via interna di Galliera (da S. Maria Maggiore alla porta) acconcia a servire per strada della stazione, allargandola solo dal lato che guarda ponente, come è noto, per atti anteriori, all'Autorità (*). Fermo il proposito, fin da principio esternato, sostenuto, e che omai anche il pubblico sembra che cominci ad apprezzare, della *indeclinabile* imboccatura per S. Pietro

(*) Memoria con lettera del 26 novembre 1860 N. 114, che abbraccia l'ordinamento delle primarie arterie di Bologna, partendo dal piano di massima, già compilato, per l'allargamento delle Vie *Mercato di mezzo e Vetturini*.

e Cantone de' Fiori, ampliando il primo tronco di via Malcontenti, è da sapere che, richiamata l'attenzione dello scrivente (*) sul desiderio di seguire una linea continuatamente retta, dalla piazza del Nettuno alle mura, lo scrivente stesso è lieto di potere annunciare, che un' indagine primordiale ha dimostrato, non solo la fattibilità, ma la convenienza forsanco, di simile modificazione, senza incontrare ostacoli assai valutabili o troppo notevoli sacrifizi. Talchè preludiando al risultamento degli studi che vanno a farsi, gode di dichiarare, a simile ultimo partito sentirsi egli omai tratto a dare il suo assenso definitivo, non che l'appoggio e la dimostrazione che gli competono e si accinge a procurargli.

Per la qual cosa piacerà udire che la linea diritta, tra Cantone dei Fiori e le mura, rasentando la scarpata occidentale della Montagnola, e procurando a questo passeggio un nuovo adito, che potrebbe forse anco cercarsi di modellare su quello incantevole del Pincio a Roma, viene a coincidere presso al diruto torrione che poco dista ad oriente dell' attuale Porta di Galliera. Viene così a dare posto ad un altro corpo di fabbrica, che, conformato alle fogge corrette e migliorate di quell' ingresso (senza tutto manomettere e devastare, senza pascere fantasie irrealizzabili, ma sì forzando il vecchio a concorrere a sgravio di spesa, a grandezza di opera, a maggiore decoro, tratto dal luogo un saggio partito, non preconcetto ipoteticamente) se giudizio non falla, sembra che tutto contribuisca a persuadere, il cassero di Galliera (ben si noti, ammodernato) ed il corrispondente, dall' altro lato della Montagnola, essere atti a formare le moli, quasi diremmo, colossali, di grandiosissima barriera, a tre compartimenti, che apra l'adito alla nuova strada, tutta retta sino alla Piazza del Nettuno, ed all' attuale di Galliera stessa lasciata intatta.

A ponente di questessa gli orti Garagnani, acquistati (e sarebbe bene pensarci fin d'ora) e spartiti dal Comune in aree rettangolari per strade che dovrebbe questo assumere soltanto di costruire, offrirebbero spazio ad ampissimo quartiere, da aggrandire, via via, la città quanto possa desiderarsi, in punto ove il concorso di tante strade ferrate renderà ognor più opportuni gli empori, i fondachi, i magazzini. Ivi l'industria privata (venduto il terreno fabbricativo per lotti) avrebbe campo di svolgersi in grande e libera estensione, senza lo sconcio di offuscare colle sue mire di speculazione, colle sue grettezze, interruzioni ecc. l'accesso massimo di città monumentale ed artistica.

Il taglio della retta via, come si proporrebbe, capitando generalmente in case, oggi dischieste, mal fabbricate, ed in parte anco malsane (e quindi di poco valore), offrirebbe al Comune il destro di produrre opera degna ed in tutto conveniente, senza ledere i diritti e violentare gl' interessi di alcuno, e gli darebbe agio di migliorare notevolissimamente la città, e di eseguire ottimi affari, saviamente drizzando l'animo a larghe vedute, mercè la buona scorta della somma già all'uopo destinata.

(*) Dal Sig. Ingegnere Zannoni e dai Signori Professori Arienti e Masini.

Di fuori un'ampia piazza, bene allivellata colla stazione, dovrebbe congiungere i due lati o casseri della barriera, coperto con volta l'unico canale a cui per immissione (che reputasi non potere incontrare ostacoli) sarebbero i due ridotti, che oggi disgiunti defluiscono. E questo a pareggiamento di suolo, ed a proficuo sfogo, e sempre crescente deposito degli sterri e delle macerie della città, da ridursi, mano mano, a terrapieni alimentatori di robusti alberi.

Ingresso simile, sì spontaneo, sì grandioso, sì armonico colla Montagnola, di sì pittorico aspetto e sicuro successo, ed al tempo stesso relativamente economico, ed opportuno a più rispetti, bene è da guardare di non posporre a partiti più dispendiosi e forsanche innormali. Ponti, ove non scorrono fiumi, sembra meglio che non appariscano; perchè, proporzionati a piccoli influenti riuscirebbero meschini, resi grandiosi forzatamente, potrebbero svelare troppo e rendere inane l'artificio. Così nuovo ingresso di moderne fogge, vicino a vecchia porta, camuffata sul fare del medio evo, sembra che ingenerare dovesse in tutti dispiacevole contrasto; se non altro a motivo che sarebbe testimonio perenne della correzione, trasgredendo a quel sublime precetto:

« L'arte che tutto fa, nulla si scuopre. »

Anco una via che non immetta direttamente al centro della città, forse è da credere che non risponda appieno allo scopo che si vuò raggiungere. E aperta in sito ove è d'aspettare che tutto si crei, per conto di speculatori o privati, ciascuno può comprendere quale squallore presenterebbe sulle prime, e quale aspetto le sarebbe serbato da ultimo. Mai sembra doversi dimenticare nel discutere dell' accesso alla stazione delle strade ferrate, che si tratta della via massima, e di sua natura, quasi diremmo, trionfale di Bologna.

Coi brevi cenni suesposti all' Autorità è fatta aperta la mente dell' officio tecnico. Il piano è per esso completo: abbraccia lo esterno e lo interno della città.

Al difuori tutto poggia nel divertire il concorso di vie che oggi affluisce in Galliera, cominciando di subito a traslocare quella pesa pubblica, ed a dare opera ad espedienti provvisori, atti a rimuovere tosto i gravi inconvenienti che si vanno tutto giorno verificando per la concorrenza, nella porta suddetta, dei grossi veicoli del commercio e transito esteriore, in uno agli accorrenti dalla città alla stazione delle strade

ferrate, le quali sempre più si estendono e debbono rendersi perciò maggiormente copiose di passeggeri.

Nello interno poi lo intero piano si aggira a non declinare mai, a nessun caso e motivo, dalla stupenda imboccatura di Cantone de' Fiori allargato, che dalla Piazza del Nettuno alle mura può, in perfetta linea retta, offrire ingresso magnifico, grandioso, sorprendente, non di soverchio e più di altri progetti gravoso.

Presso alle mura, a rara mostra di grandezza, verrebbe raddoppiato lo ingresso attuale, per dar luogo a benintesa barriera, di severo carattere, quale si addice a città murata e fortificata; ed innanzi vi si aprirebbe capace piazza, di facile ed opportuna formazione, guarnita di alborature in accompagnamento a quelle della Montagnola. L'essere questo ingresso di fianco alla stazione, e pel luogo, e per l'effetto, e per le circostanze adiacenti, è un bene, anzichè reputarsi un difetto, rimosso lo intralcio dell'affluenza delle vie esteriori

In aggiunta, l'adito nuovo in fondo di via Berlina, mentre preludia ad un miglioramento essenziale di Bologna, coordina una sua arteria secondaria ad un piano generale, esteso; supplisce ad un bisogno, e coglie doppio intento; sia che di presente iniziato, sia che alquanto differito.

Dall' ufficio tecnico del Municipio.
Bologna li 30 dicembre 1861.

L' Ingegnere ed Architetto in capo
CORIOLANO MONTI.

DICHIARAZIONE DELLA PIANTA

ED ALTRE OSSERVAZIONI

La unita pianta è tratta dalla Mappa catastale della Città di Bologna, ed è ridotta a metà di quella, cioè corrisponde alla proporzione di $\frac{1}{2000}$ del vero.

Sebbene dimostrativa, non cessa di essere in misura, ed è atta a rappresentare la massima dell' opera. I particolari della medesima spettano al piano di esecuzione, *fissata invariabilmente la linea con tutte le sue attinenze.*

Il rettilineo da Cantone de' Fiori per S. Pietro, Via Malcontenti, ecc. è la Strada più breve e diretta dal centro di Bologna alla Stazione delle Strade Ferrate.

Questa linea retta, perfettamente retta, dalla Piazza del Nettuno alle mura, supera il chilometro di lunghezza. Dovrebbe fiancheggiarsi di spazioso portico da ambe le parti, conservando alla via la costante larghezza che ha Cantone de' Fiori, di circa 15 *metri, con doppio ordine di guide e marciapiedi.*

I sacrifizi che implica l' apertura di essa strada sono:

Demolizione della palazzina Bonora, la cui leggiadra architettura dovrebbe bensì ripetersi nel fianco, addivenuto facciata principale sulla nuova arteria.

Taglio e riduzione dell' Ospizio di S. Giuseppe, al quale si potrebbe cercare ristoro nelle case contigue, probabilmente da espropriare.

Perdita della parte postica, o corale, della Chiesa di S. Benedetto, coll' annesso campanile, da ricostruirsi.

Del resto tutto è vantaggio nel progetto.

La bruttura e la sconcezza di Via Malcontenti sono del tutto rimosse, non solo pel primo tronco, ma altresì pel secondo, che viene naturalmente surrogato dalla nuova strada.

Il teatro diurno dell' Arena nulla scapita per la prossimità della linea, anzi guadagna colla capace piazza che gli è creata innanzi.

Essa piazza, comunicando con quella amplissima denominata delle Armi, *e col largo di* Via Reppubblicana, *produce un seguito di piazze, opportunissimo in quel sito, nodo di tante comunicazioni.*

Detta piazza d' Armi, il passeggio della Montagnola acquistono accesso ed adito conveniente, onde può dirsi che la nuova strada rettilinea, da Cantone de' Fiori, raggiunge con un' opera sola tre intenti:

quello di servire al più spedito e naturale accesso alla Stazione delle Strade Ferrate;

quello di evitare la bruttura di Via Malcontenti, insopportabile dopo l' allargamento di Cantone de' Fiori predetto;

quello di dare congruo accesso alla Piazza d' Armi ed alla Montagnola, accesso reso indispensabile, e per le parate militari, e per l' uso stesso del passeggio.

Inoltre la detta linea, tutta diritta, traversando la turida via delle Casette di S. Benedetto, provvede alla salubrità di essa parte di città, ed è per cambiare in cospicue abitazioni casupole indecenti e peggio.

Il taglio di esse casupole e di tanti altri fabbricati lungo la linea, dando diritto, a termini di legge, all' espropriazione loro totale, produrrà un egregio fenomeno economico, quello onde il Comune, imprendendo opere colossali atte a migliorare ed abbellire la città, senza detrimento e iattura di alcuno, anzi con vantaggio notevole dei possidenti espropriati, e della massa tutta di artefici e fornitori che col giro di copia ingente di danaro vedranno spandersi ed accrescersi il ben essere materiale, otterrà che l' erario pubblico non abbia in gran parte che ad improntare, per poi rifarsi ad usura delle somme sborsate. Così è avvenuto per l' allargamento di Cantone de' Fiori, la cui impresa all' ultimo anderà a costare assai poco, e pressochè nulla all' erario stesso, in confronto dell' intento; e risultamento quasi conforme, od almeno con piccola spesa in paragone dell' esito, si conseguirà ovunque latamente verrà esercitato il diritto di espropriazione.

Simile profitto otterrà il Comune colla vendita del suolo, oggi pressochè infruttifero, sottoposto al giardino della Montagnola, ed in altri punti lungo, o prossimi all' arteria.

La pianta, per non far nascere apprensione soverchia con troppi atterramenti di fabbricati, presenta un semplice spuntamento di case innanzi la nuova barriera: mà probabilmente, all' atto pratico, dovrebbe ivi riconoscersi la opportunità di una piazza, la quale anzi è accennata, nella pianta stessa, mediante il portico traversale al termine dei casamenti, che succedono alla chiesa di S. Benedetto.

Questa piazza scuoprirebbe tutta la fronte della Montagnola; ed in faccia al nuovo adito di tal passeggio potrebbe aprirsi la nuova via traversale tramezzo gli orti Garagnani.

Gli atterramenti di case, e per detta piazza (nel caso che venisse sanzionato di farla) e per l' apertura altresì della traversale mentovata, come pure quelli tutti occorrenti negli umili fabbricati fuori della porta attuale di Galliera, potrebbero compiersi un poco alla volta, mai di subito, e quando nuove abitazioni fossero sorte nelle adiacenze della Stazione, e dovunque in altre parti della Città, e quando si potesse essere certi che proprietari ed inquilini delle case atterrande, non fossero per soffrire gravi sconcerti dallo sloggiare, per dar termine all' opera pubblica.

Con sì brevi dilazioni, o piuttosto alternazioni di lavorare prima qua, poscia là, secondo le prenarrate circostanze, la stessa opera non dovrebbe considerarsi pregiudicata nel suo intento e nell' uso speciale a cui potrebbe tosto, e a mano a mano, venire servendo.

Tutto che risguarda la esecuzione della nuova gran strada sembrerebbe opportuno che,

al più possibile, fosse assunto dal Comune ed eseguito a suo conto, sia a riguardo di successo, sia per sicurezza di regola, sia nel riflesso della sollecitudine; non spaventando punto lo impronto che fosse per farsi, la mercè delle cospicue scorte di che può l' erario disporre, e sicuri del migliore profitto e tornaconto sull' esempio di Cantone de' Fiori.

All' incontro tutto che riguardasse il nuovo quartiere sugli orti Garagnani, ad eccezione delle strade, parrebbe opportuno doversi lasciare al tempo ed alla industria privata.

La ragione della differenza sembra chiara dal diverso scopo, fine ad effetto delle due parti dell' opera medesima.

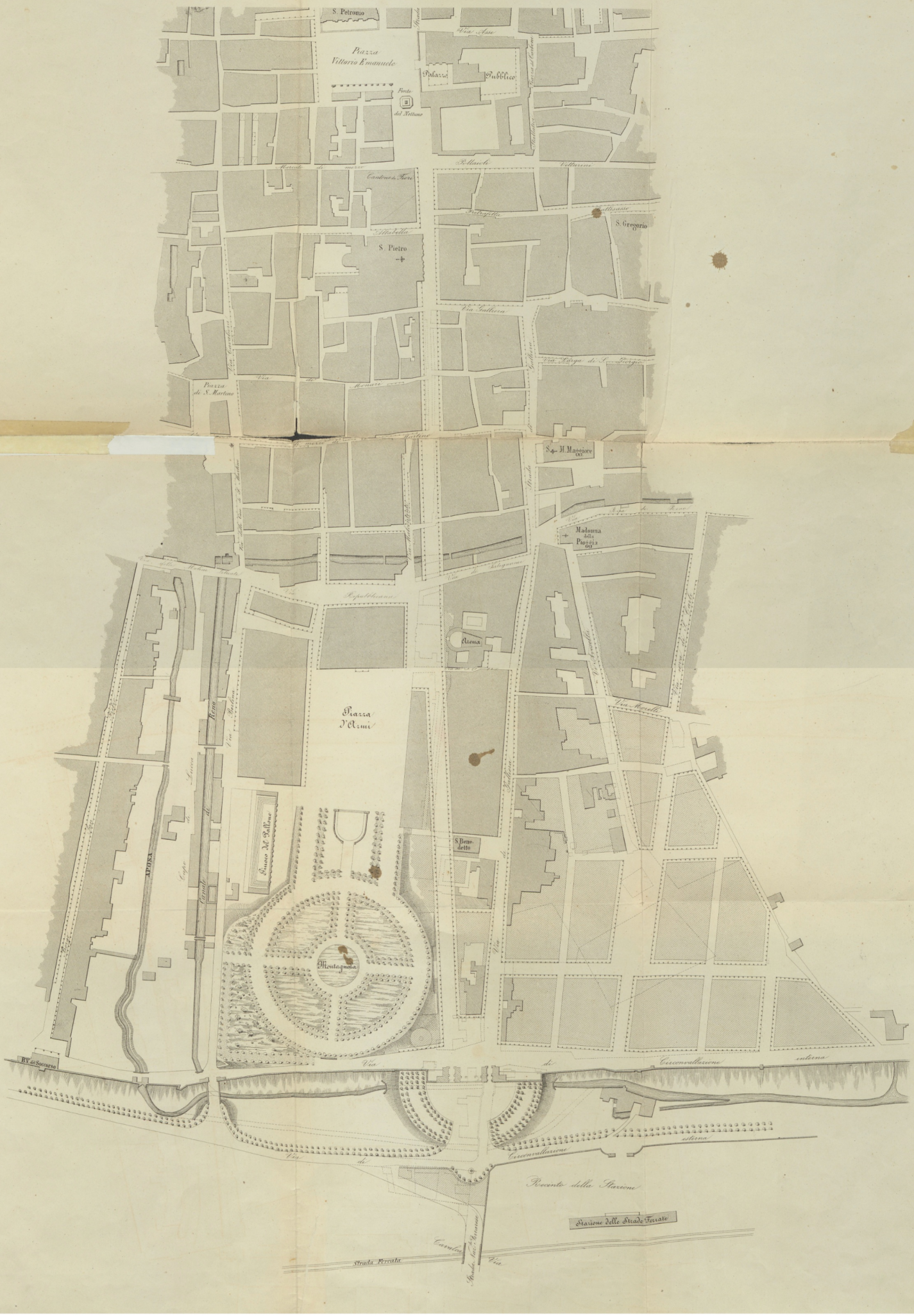
Il nuovo quartiere, nella pianta unita, s' intende solo accennato per ipotesi, *lungi dal reputare che simile forma dovesse prendere; forma che probabilmente non sarebbe nè la più economica, nè la più confacente.*

Invece è disegnato in quel modo, e non altrimenti, per dare una qualche idea dei rapporti che avrebbero, e colla Stazione delle Strade Ferrate, e col resto della città, diversi altri porgetti affacciati per accedere alla medesima Stazione.

Ove i tipi danno questa idea, e procurano materiale confronto, sarebbe vano, per ogni intelligente, qualunque comento.

La pianta adunque se non pone in essere i particolari, mostra tutto quanto in massima *può sembrare necessario a conoscersi.*

Aggiungesi che la linea diritta, per S. Pietro e Via Malcontenti, gode, per naturale condizione di suolo, del più elevato, degradato, ben distribuito livello; mentre le linee volte proprio rimpetto alla Stazione, battono il suolo più depresso, difficilmente potrebbero andare esenti di spiacevoli contropendenze, o almeno ripiani, vizierebbero il sistema di più di una strada interna.


S. Petronio
Piazza Vittorio Emanuele
Palazzo
Pubblico
Fonte del Nettuno
Via Asse
Mercato di mezzo
Pollaiuolo
Vittorio
Cantone de' Pieri
Portagelle
Cittadella
S. Pietro
S. Gregorio
Via Galliera
Via Larga di S. Giorgio
Piazza di S. Martino
Via di Mezzo
S. M. Maggiore
Madonna della Pioggia
Via di Pelagrino
Repubblica
Arena
Piazza d'Armi
Via Marsala
Via Porta Lame
Via Saffi
Via Lame
Via Cappuccini
Fossa
Canale
Chiesa del Pellegrino
S. Benedetto
Montagnola
Via di Circonvallazione interna
Via di Circonvallazione esterna
Recinto della Stazione
Stazione delle Strade Ferrate
Canale
Strada Ferrata
Via
Strada Nuova
BV. di Soccorso