

a cura di
Rossella Cancila

Capitali senza re
nella Monarchia spagnola
Identità, relazioni, immagini
(secc. XVI-XVIII)

36*

M Quaderni
di *Storia*

a cura di
Rossella Cancila

Capitali senza re nella Monarchia spagnola

Identità, relazioni, immagini
(secc. XVI-XVIII)

TOMO I

36*

 Quaderni
Mediterranea
ricerche storiche

36

Quaderni – Mediterranea - ricerche storiche

ISSN 1828-1818

Collana diretta da Rossella Cancila

Comitato scientifico: Marcella Aglietti, Walter Barberis, Orazio Cancila, Pietro Corrao, Aurelio Musi, Elisa Novi Chavarria, Walter Panciera, Alessandro Pastore, Luis Ribot García, Angelantonio Spagnoletti, Mario Tosti

In formato digitale i Quaderni sono reperibili sul sito

www.mediterranearicerchestoriche.it

A stampa sono disponibili presso la NDF

(www.newdigitalfrontiers.com), che ne cura la distribuzione:

selezionare la voce "Mediterranea" nella sezione

"Collaborazioni Editoriali"

Spanish Monarchy - kingless capitals - institutions - urban history

Monarchia spagnola - capitali senza re - istituzioni - storia urbana

2020 © Associazione no profit "Mediterranea" - Palermo

ISBN 978-88-85812-64-2 (a stampa) ISBN 978-88-85812-65-9 (online)

La stampa del volume si avvale del contributo dei fondi dell'Università degli Studi di Palermo



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PALERMO



Città di Palermo



RED COLUMNARIA



Stefano Piazza

VOLONTÀ GOVERNATIVE E POTERI LOCALI NEL RINNOVAMENTO
URBANO DI PALERMO TRA XVI E XVII SECOLO

SOMMARIO: È noto come le fonti a stampa e la storiografia più datata abbiano ricondotto il merito dello straordinario processo di rinnovamento urbano che interessò Palermo tra Cinque e Seicento ai viceré governanti. I più recenti studi, al contrario, stanno progressivamente mettendo in luce un rapporto tra i rappresentanti della monarchia e le imprese urbane tutt'altro che lineare. Emerge infatti un problematico, complesso e in molti casi conflittuale processo decisionale nel quale si misurarono interessi, ruoli e aspettative diverse tra la politica governativa e i gruppi di potere locali, organizzati in organi municipali e in corporazioni. Il contributo proposto mira a svolgere una rinnovata lettura di questo difficile rapporto, prendendo le mosse dalla focalizzazione dei rispettivi interessi e le loro ricadute nei progetti di modernizzazione viaria e infrastrutturale che, allo stato attuale degli studi, costituiscono ancora un fertile campo di approfondimento analitico e, nelle profonde ragioni che le determinarono, un problema storiografico aperto.

PAROLE CHIAVE: *viceré, architettura, Palermo, Messina*

GOVERNMENT WILL AND LOCAL POWERS IN THE URBAN RENOVATIONS OF
PALERMO BETWEEN THE SIXTEENTH AND SEVENTEENTH CENTURIES

ABSTRACT: Printed sources and long-established historiography have attributed the merit of the extraordinary urban renovations of Palermo between the sixteenth and seventeenth centuries to the viceroys in power at the time of opening the various construction sites. On the contrary, more recent studies have gradually brought to the light a relationship between royal representatives and local urban enterprises that was all but direct. Indeed, a problematic, complex and often confrontational decision-making process has emerged, revealing contrasting interests, roles and expectations between government policy and local power groups, organised into municipal bodies and corporations. The proposed contribution aims to provide a new understanding of this difficult relationship, by focusing on their respective interests and their repercussions on road and infrastructure modernisation projects, which, at the present state of research, are still a fertile field of analytical investigation and, for the profound reasons that determined them, an open historiographical problem.

KEYWORDS: *viceroys, architecture, Palermo, Messina*

Gli esiti della ricerca esposti in questa sede sono il frutto di un studio finalizzato alla verifica delle effettive responsabilità “architettoniche” dei viceré di Sicilia nell’età degli Asburgo, attraverso l’esame o il riesame delle fonti e l’analisi approfondita dei comples-

si iter ideativi, progettuali e costruttivi, delle imprese di maggior rilievo delle due principali città del regno di Sicilia, Palermo e Messina – in aperta competizione per il primato di capitale e di centro nevralgico della vita economica e politica dell'isola – città che, come è noto, tra gli anni sessanta del Cinquecento e il primo quarto del Seicento, vissero uno straordinario rinnovamento dell'assetto medievale, al pari delle principali città italiane.

Delle tre principali sfere di interesse architettonico dei viceré, quello militare, rivolto non solo alla difesa del Regno ma anche al controllo della popolazione, quello privato delle residenze vicereali¹, e quello della “pubblica utilità”², è soprattutto in quest'ultima che si addensano le maggiori e più insidiose problematiche interpretative, configurando in alcuni casi scenari ambigui se non indecifrabili³. Tra le diverse declinazioni e approdi del concetto di “pubblica utilità”, lo scenario più stimolante si è rivelato quello delle grandi imprese urbane rivolte al riassetto viario.

Allo scopo di individuare solo le tappe principali e le imprese più innovative in questo ambito, ricordiamo, per Palermo, la rettificazione e il prolungamento del Cassaro (1567) e la costruzione di Porta Nuova (1582) e Porta Felice (1582), la creazione della strada Colonna (1577), l'apertura *ex novo* di via Maqueda (1600), la definizione architettonica della piazza dei Quattro Canti (1608); e, per Messina, l'apertura della via d'Austria (1572) e la via del Molo (1578), l'apertura della via Cardines (1596), la realizzazione della colossale Palazzata (1622)⁴.

¹ Va ricordato che, proprio negli anni degli Asburgo, i palazzi sede del governo vicereale a Palermo e a Messina subirono una radicale riconfigurazione, in parte legata a esigenze istituzionali come la riorganizzazione degli apparati giudiziari, ma di certo alimentata anche dal trasformarsi del *modus vivendi* e dalle aspirazioni e dagli interessi personali. Per la riconfigurazione d'età moderna del palazzo vicereale di Palermo si rimanda al contributo più recente e completo: M.R. Di Fedè, *Il Palazzo Reale di Palermo in età moderna (XVI-XVII secolo)*, Edizioni Caracol, Palermo, 2012.

² Da questo punto di vista l'attenzione dei rappresentanti della corona si rivolgeva soprattutto alle questioni connesse con le infrastrutture, la salubrità dei centri urbani, comprese la gestione dell'acqua, la sanità e l'assistenza alle fasce disagiate, quest'ultima sostanzialmente demandata agli istituti religiosi.

³ In relazione anche al fatto che, per alcune imprese, il controllo e le determinazioni del *Consejo de Estado* potevano essere fortemente vincolanti, non solo per quanto riguarda le strategie difensive e le principali fortificazioni, ma anche su aspetti più strettamente organizzativi (aree portuali, produzione navale, ponti, amministrazione della giustizia ecc.).

⁴ Le date riportate nelle opere elencate sono riferite all'apertura dei cantieri che, in diversi casi, non corrisposero all'anno in cui fu progettata l'opera, deliberata la realizzazione o effettivamente avviata la costruzione.

In questo contesto un primo ostacolo evidente nell'individuazione delle reali responsabilità scaturisce dalla brevità dei mandati governativi (tranne alcune isolate eccezioni, come quella di Ettore Pignatelli di Monteleone, che governò per 17 anni, e di Ferrante Gonzaga, in carica dal 1535 al 1546) in relazione alla longevità dei cantieri. Le idee e i programmi subivano infatti, nella stragrande maggioranza dei casi, una sorta di continua "staffetta" che i documenti spesso intercettano non all'inizio ma alla fine o in un punto casuale del percorso⁵.

Va poi considerato che, a fronte di traumatici sventramenti, espropri coatti e un enorme dispendio di energie economiche a carico dei cittadini, le reali ragioni e gli effettivi fautori dei progetti venivano, di regola, occultati dalle procedure protocollari e dal taglio encomiastico delle cronache: di certo, la formula «pro decoro magnificentia» o «pro comuni beneficio», con cui spesso si accompagnava il nome del viceré negli atti ufficiali è da ritenere scontata, essendo dettata da una procedura obbligata, rispecchiante la retorica d'*ancien régime* secondo la quale ogni azione sul suolo pubblico era finalizzata esclusivamente al bene collettivo e, in quanto tale, voluta dalla monarchia. In questa stessa logica possono essere tutto sommato ricondotte anche altre formule, come «per ordine», «per Sua volontà» o per suo «desiderio», perché anche se il fautore fosse stato il Senato cittadino l'ordine ufficiale doveva comunque partire dal capo del governo regio. Da questo punto di vista, i "sentiti" ringraziamenti delle municipalità verso i viceré, che ricorrentemente vengono riportati nei documenti ufficiali, vanno, anch'essi, valutati con cautela. Un indizio significativo che abbiamo individuato della scollatura tra gli atti ufficiali e il reale dibattito svoltosi prima dell'avvio dei cantieri è la fulminea successione cronologica che spesso caratterizza la sequenza degli atti ufficiali⁶.

È in ogni caso necessario tenere sempre presente che alle spalle di tutti gli interventi urbani si muovevano due attori, l'autorità regia

⁵ A titolo puramente esemplificativo, va ricordato che i viceré Garcia Álvarez de Toledo e Bernardino de Cárdenas, duca di Maqueda, non videro mai realizzata la via a loro intestata, così come Emanuele Filiberto di Savoia poté solo immaginare l'impatto territoriale della gigantesca Palazzata di Messina.

⁶ Significativo è il caso della Palazzata di Messina. La domanda del Senato, del 25 giugno 1622, e la risposta vicereale, del 28 giugno (appena tre giorni dopo), dimostrano il carattere meramente formale dei documenti come finale approdo burocratico di consultazioni, incontri e accordi svolti in precedenza. I documenti sono riportati in N. Aricò, *La Palazzata di Messina*, in M. Fagiolo (a cura di), *Atlante tematico del Barocco in Italia. Il sistema delle residenze nobiliari. Italia meridionale*, De Luca, Roma, 2009, pp. 351-362.

e quella municipale, ufficialmente in rapporto armonico – sancito ad ogni insediamento vicereale con il giuramento sulle consuetudini della città – ma, in realtà, in antagonismo, e in alcuni casi in aperto conflitto, come rivelano ricorrentemente le cronache del tempo. Inoltre, gli organi municipali, quali il Senato e il consiglio civico, incarnavano l'autonomia decisionale delle comunità cittadine, su cui si basava ufficialmente l'equilibrio tra dominanti e dominati, ma non esprimevano un gruppo di potere monolitico, perché al loro interno contenevano gruppi di interesse diversi e a volte in forte contrasto.

Rivolgendosi ai grandi interventi urbani, gli interessi dei due poteri, quello vicereale e quello senatorio, nei riguardi del patrimonio edilizio erano comunque diversi. I viceré si muovevano secondo una scala di priorità che rimase praticamente invariata per tutto il periodo preso in esame: innanzi tutto il controllo e la sicurezza del dominio, sia nei riguardi di attacchi esterni che di rivolte interne⁷, e gli introiti per la corona. Seguivano poi l'ordine e il *decorum* della vita urbana e della sua salubrità, in relazione, ancora una volta, alla necessità di controllo pacifico della popolazione (come nel caso della distribuzione delle risorse idriche), del suo stato di salute e della propagandistica celebrazione del potere monarchico (piazze, statue, fontane).

L'élite cittadina era invece molto attenta, ovviamente, al mercato immobiliare, alle attività commerciali e, di conseguenza, alla funzionalità, salubrità e decorum urbano, inteso come necessità imprescindibile per dare forma a quel processo di modernizzazione cui erano sottoposte le principali città italiane, nella fondata convinzione che città più "belle" e salubri attiravano abitanti facoltosi e un benefico indotto economico ad essi connesso.

Per quanto il decorum, quindi, inteso come bene collettivo, era una sorta di approdo ufficiale comune alle due sfere di interesse, le diverse priorità conducevano a esigenze opposte: la corte riteneva fondamentale tenere sotto controllo numerico la popolazione citta-

⁷ Non va dimenticato che la Sicilia era comunque una terra occupata e presidiata militarmente. Significativo è quanto sostenuto dall'ingegnere militare Bernardino Facciotto in merito alla propensione dei popoli a ribellarsi all'interno del grande impero spagnolo «cercando vivere più liberi che puoteno». B. Facciotto, *Nuova maniera de fortificazione ordinata...*, 1570 (Biblioteca Comunale di Palermo, ms. 2 Qq H 40). Il brano è riportato in M. Giuffrè, *Palermo «città murata» dal XVI al XIX secolo*, «Quaderno dell'Istituto Dipartimentale di Architettura e Urbanistica», Università degli Studi di Catania, 8 (1976), pp. 41-68, in particolare p. 56.

dina, gli interessi immobiliari ed economici locali miravano invece all'incremento demografico. È ovvio che solo la convergenza degli interessi divergenti garantiva la piena realizzazione di grandi imprese che, viceversa, rischiavano, in un modo o nell'altro, di arenarsi per ostruzionismo del Senato o per diniego del viceré.

Una manifestazione emblematica della convergenza di finalità divergenti, in un contesto dove i diversi intenti potevano essere apertamente dichiarati, è rintracciabile nei documenti riguardanti il progetto del nuovo porto di Palermo, il cosiddetto «il Molo Grande» (12 ottobre 1566)⁸. Per il Consiglio civico l'interesse si concentrava nelle due cose «che fanno agrandire e arricchire le città, l'una è la residenza de li principi et l'altra è il commercio»⁹, mentre per il viceré, Garcia de Toledo, che in quel frangente era il primo promotore dell'opera, l'unico interesse dichiarato era la possibilità di fare ormeggiare a Palermo «le galere et armata», di cui era il comandante, in una contingenza militare che l'anno prima aveva condotto al grande assedio di Malta da parte degli Ottomani. Vale la pena di notare – e questo indica i reali giochi di forza e decisionali – che il porto sarebbe stato finanziato con una tassazione sulle merci, iniziativa quindi di segno opposto rispetto all'incoraggiamento del commercio, a dimostrazione che fu la volontà del viceré a trainare.

Un caso significativo di mancata convergenza degli interessi in gioco è invece quello del quartiere Albergheria di Palermo. In seguito alla disastrosa alluvione del 1557, che aveva raso al suolo interi quartieri causando migliaia di morti, l'intervento del viceré Juan de La Cerda, duca di Medinaceli, determinò nel quartiere dell'Albergheria la creazione di un lungo rettilineo e di una nuova piazza quadrangolare di 10 canne di lato (circa 20 metri). Mentre la strada (l'attuale via Porta di Castro) – che prolungava e allargava il tracciato dell'asse viario preesistente – venne effettivamente realizzata, la creazione della nuova piazza fu invece ostacolata dagli interessi fondiari¹⁰. Nel 1570 il *nobilis* Martino Minolfo, occupò parte dell'a-

⁸ Cfr. M. Vesco, *Un viceré ammiraglio per un'isola: Garcia Alvarez de Toledo e il potenziamento delle infrastrutture marittime siciliane*, in S. Piazza (a cura di), *La Sicilia del viceré nell'età degli Asburgo (1516-1700)*, Edizioni Caracol, Palermo, 2016, pp. 111-136.

⁹ Brano riportato in M. Giuffrè, *Palermo «città murata» dal XVI al XIX secolo* cit., pp. 48-49.

¹⁰ L'intera vicenda è meticolosamente descritta in M. Vesco, *Viridaria e città. Lottizzazioni a Palermo nel Cinquecento*, Edizioni Kappa, Roma, 2010, pp. 95-111.

rea riservata al nuovo invaso per dare avvio alla costruzione di un «tenimento di casi», causando la reazione del segretario regio Giovanni Antonio d'Amore, che chiese l'annullamento della licenza. Il sindaco, interpellato dal pretore ad esprimersi, difese la posizione di Minolfo, sostenendo che la comunità cittadina non aveva intenzione di accollarsi le spese di realizzazione della piazza e, paradossalmente, accusando i sostenitori del progetto di assecondare interessi privati, non ben specificati. Nonostante l'intervento del viceré in carica, il marchese di Pescara, a favore dell'attuazione del programma di riconfigurazione urbana promosso dal duca di Medinaceli quindici anni prima, si procedette alla costruzione del «tenimento di case», facendo naufragare il progetto della piazza.

Ben più problematica è la questione riferita ai grandi sventramenti, via Toledo e via Maqueda a Palermo, per i quali i reali interessi dei gruppi di potere cittadini e del governo regio dovevano necessariamente essere sottaciuti nei documenti ufficiali, a fronte di una traumatica campagna di espropri e di demolizione di numerosissime unità immobiliari.

Da parte dei gruppi di potere municipale, la creazione di una nuova strada ampia e dritta rientrava perfettamente nell'idea di un *decorum* orientato verso l'incremento del prestigio e della funzionalità della città, a tutto vantaggio del mercato immobiliare, in relazione anche alle leggi speciali che consentivano espropri forzati e accorpamenti di proprietà impensabili in altre circostanze¹¹. Ma da parte del potere vicereale la documentazione a nostra disposizione induce a individuare finalità diverse. Facciamo riferimento in particolare alla memoria del viceré Francesco Ferdinando Avalos-d'Alquino, marchese di Pescara (viceré dal 1568 al 1571), presentata a Madrid nel febbraio del 1571¹², e scritta per difendere il suo progetto di espansione urbana di Palermo verso il nuovo porto¹³. Il marchese riporta e commenta le preoccupazioni principali della corte: «non è cosa sicura lasciar crescere soverchiamente questo popolo, poiché

¹¹ Per un inquadramento sui regolamenti edilizi cfr. C. Filangeri, *Aspetti di gestione ed aspetti tecnici nell'attuazione architettonica di Palermo durante il vicereame di Marcantonio Colonna (1577-1584)*, Accademia Nazionale di Scienze Lettere e Arti, Palermo, 1979; A. Casamento, *Statuti e regolamenti edilizi a Palermo dal medioevo all'Ottocento*, «Storia dell'Urbanistica», n. s., 1 (1995), pp. 137-150.

¹² Archivo General de Simancas, Estado, ms. 1143-1. Cfr. M. Giuffrè, *Palermo «città murata» dal XVI al XIX secolo* cit., in particolare pp. 50-55.

¹³ La relazione precisa, innanzi tutto, che l'intervento, nuovo castello compreso, «serà senza spese della corte».

ciò sarebbe ancora di pregiudizio e danno di pagamenti regi [...], individuando quindi l'incremento demografico come pericolo per la sicurezza e danno per le casse dello stato. Al timore per il controllo militare della capitale – memori delle traumatiche rivolte del 1516-17 e del 1560¹⁴ – si aggiungeva, pertanto, anche la preoccupazione che l'inurbamento di un «gran numero di genti» avrebbe comportato l'abbandono di terre coltivabili e l'incremento del fabbisogno cittadino di derrate cerealicole, giungendo ad un esito opposto alla politica della corona mirante al popolamento delle campagne.

Ma il viceré, nello stesso documento, esplicita anche le efficaci soluzioni messe in atto dichiarando: «Ma già si è provvisto a questo, poiché si fanno spaziose strade e piazze, si occupano gran siti con grossi terrapieni, si fondano alcuni magnifici monasteri et [...] si faranno alti e ricchi palazzi. Cosicché i palermitani essendo state ruinate le loro case non hanno dove stare [...] onde segue che il concorso di abitatori non possa essere soverchio e perciò manchi bastevole numero di difensori». Chiaramente schierato contro l'incremento demografico di Palermo si esprimeva l'anno dopo (tra febbraio e giugno 1572) anche un personaggio illustre della corte, da identificare nel reggente Luca Cifuentes (o Cifontes) de Heredia¹⁵, sia per il danno economico che per l'incremento della frequenza delle rivolte popolari.

Nel 1571, le «spaziose strade e piazze» citate nella memoria del viceré dovevano necessariamente essere la grande piazza Bologni e la via Toledo (rettifica e prolungamento dell'antico Cassaro), iniziata nel 1567 e proprio sotto il governo del marchese di Pescara portata sostanzialmente a termine fino alla piazza Marina.

La paternità dell'opera, tradizionalmente affidata al viceré Garcia de Toledo (1564-1568), va di certo riconsiderata alla luce degli studi più recenti¹⁶. La nascita della nuova strada

¹⁴ Sulla meno nota rivolta del 1560, cfr. R. Cancila, *Il pane e la politica. La rivolta palermitana del 1560*, ESI, Napoli, 1999.

¹⁵ Anche il parere tecnico di Giulio Cesare Brancaccio (o Brancaccio), per Palermo e Messina, pone in primo piano i problemi economici e difensivi contro le proposte espansionistiche. L'aspetto economico risulta fondamentale in relazione all'assorbimento dei fondi per la difesa dell'isola e alla condizione ineludibile di «cavar danari dal Regno», escludendo ogni volontà di intervento economico da parte della corte centrale. Cfr. M. Giuffrè, *Palermo «città murata» dal XVI al XIX secolo cit.*, pp. 51-53.

¹⁶ La diretta responsabilità del viceré fu posta per la prima volta in dubbio da Edoardo Caracciolo nel 1962, orientato più sui poteri locali e su Carlo d'Aragona, per essere poi riconsiderata da Aldo Casamento. Cfr. E. Caracciolo, *Presentazione*,

aveva infatti alle spalle un lungo dibattito, tutto comunale, legato alla necessità di fornire alla città «per la grandezza che tene [...] strate dritte et longhe», che si era concretizzato nel 1559 nella richiesta del Senato al viceré di rettificare l'asse viario di via Alloro [Fig. 1], «per magnificarsi e decorarsi al strada che corrisponde con la casa pretoriana»¹⁷, dove insistevano gli interessi e le proprietà immobiliari di molte delle principali famiglie residenti in città, richiesta che aveva ricevuto dal viceré Juan de la Cerda, duca di Medinaceli, una tanto sintetica quanto poco interessata risposta: «si habent pecunias fiat». Il progetto si era poi arenato per controversie legali connesse alla demolizione della casa Bonanno. La forzata pausa del cantiere aveva evidentemente alimentato un acceso dibattito sull'opportunità del progetto e su eventuali piani alternativi, come l'allargamento della strada del Cassaro¹⁸, anch'essa al centro degli interessi immobiliari delle famiglie al potere, tangente al palazzo vicereale (dal 1553) al palazzo Arcivescovile e al piano della cattedrale [Fig. 2].

Nel giugno 1567, mentre si procedeva a demolire finalmente la casa Bonanno, il consiglio civico mise in atto un vero e proprio colpo di mano: discusse e approvò la rettifica del Cassaro specificando come il progetto era incoraggiato dal viceré Garcia del Toledo¹⁹. Gli atti ufficiali furono fulminei, stroncando l'attuazione del progetto del 1559. Ci vollero solo diciassette giorni in tutto dal primo consiglio al bando attuativo²⁰. È ovvio che i

in R. La Duca, *Cartografia della città di Palermo dalle origini al 1860*, Edizioni Banco di Sicilia, Palermo, 1962, pp. 7-26, in particolare p. 14; A. Casamento, *La rettifica della Strada del Cassaro a Palermo. Una esemplare realizzazione urbanistica nell'Europa del Cinquecento*, Flaccovio, Palermo, 2000.

¹⁷ Ivi, p. 80, doc. 10.

¹⁸ «...tanti anni sonno che si ha cum grandi allegrezza ragionato che si la strada del Cassaro si havessi allargato...», Consiglio civico del 13 giugno 1567, ivi, p. 81, doc. 11.

¹⁹ «et havendo venuto la ex.a de lo Ill.mo Don Garsia n.ro vicerre na ha tanto animato et ditto chi per questo serria cosa laudevole». Brano tratto dallo stesso documento del 13 giugno 1567 citato nella nota precedente. Il viceré in quel momento era impegnato in un ambizioso progetto di riconfigurazione del palazzo reale, per il quale nel giugno di quell'anno, in occasione dei parlamenti generali, ottenne un sostanzioso donativo. Cfr. M.S. Di Fede, *Il Palazzo Reale di Palermo in età moderna* cit., p. 23.

²⁰ Il 13 giugno si svolge la prima riunione del consiglio civico convocato dal senato, il 17 la seconda con approvazione della delibera, il 23 giugno l'atto viene registrato, il 27 il viceré Toledo approva la delibera, il 30 vengono eletti i deputati della Strada e lo stesso giorno viene pubblicato il bando con il piano di attuazione



Fig. 1 – *Pianta di Palermo* (incisione di M. Cartaro, 1581). In nero il tracciato viario su cui doveva presumibilmente intervenire il progetto di rettifiche stradali del 1559. A. Palazzo Reale; B. Palazzo Senatorio; C. via Alloro; d. principali proprietà immobiliari dei Bologni.

documenti ufficiali furono solo l'ultimo atto, rapido e risolutivo, di lunghe consultazioni tra le parti, rimaste fuori dalla memoria scritta. È nostra opinione che il viceré giocò un ruolo di arbitro tra due gruppi di potere e due progetti alternativi, scegliendo quello che riteneva migliore e più utile per la funzionalità del palazzo Reale e che, fra l'altro, agevolava apertamente la famiglia del pretore in carica. Anche via Toledo rappresenta quindi a nostro avviso la perfetta confluenza di interessi divergenti²¹.

Più problematica è l'individuazione delle ragioni che determinarono il ben più impegnativo sventramento di via Maqueda, merito ufficiale del viceré Bernardino de Cárdenas, terzo duca di Maqueda. La sua decifrazione critica ha fin oggi condotto la storiografia a conclusioni diverse, oscillanti tra l'assegnare il merito esclusivamente alla municipalità o, piuttosto, a una più occulta regia vicereale²².

La creazione della strada viene deliberata in un consiglio civico del novembre 1596, per «grandissimo ornamento» della città, mentre la sede vicereale era occupata dal presidente del Regno Giovanni Ventimiglia, Marchese di Geraci, nobile parlamentare con numerosi interessi immobiliari a Palermo. L'apertura della strada rimase tuttavia in sospeso per i dubbi della corte di Madrid in merito alla sua fattibilità economica, rispetto soprattutto ad altre priorità militari. Con la salita al trono di

del primo tratto (da palazzo Castrone a porta dei Pattitelli). Il 12 luglio 1567 Carlo d'Aragona firma i capitoli per l'esecuzione. Cfr. A. Casamento, *La rettifica della Strada del Cassaro a Palermo* cit., p. 61.

²¹ L'operazione fu comunque graduale, cadenzata in quattro fasi attuative che si conclusero nel 1572. Il primo tratto (Castrone-Patitelli, 1567) fu quello più legato agli interessi dei Bologna e d'Afflitto. Nel 1572 vengono demolite due case alla Marina per completare l'opera.

²² Da ritenere ormai superata è la linea interpretativa focalizzata su finalità simbolico-cristiane. Per il processo di rinnovamento urbano di Palermo, che condusse alla creazione della croce di strade si rimanda al fondamentale M. Fagiolo, M.L. Madonna, *Il Teatro del Sole. La rifondazione di Palermo nel Cinquecento e l'idea della città barocca*, Officina, Roma, 1981, al quale in tempi più recenti, in riferimento soprattutto al taglio di via Maqueda e alle sue ricadute architettoniche, si sono andati aggiungendo gli esiti di nuove ricerche, tra le quali si segnalano in particolare: S. Piazza, *I palazzi di via Maqueda a Palermo tra Seicento e Settecento*, in M. Caperna, G. Spagnesi (a cura di), *Architettura: processualità e trasformazione*, Atti del Convegno internazionale di studi (Roma, 24-27 novembre 1999), Bonsignori, Roma, 2002, pp. 469-474; M. Vesco, *Dal rettilineo alla croce: l'apertura di strada Maqueda a Palermo*, «ArcHistor», II, 4 (2015), pp. 5-25, ai quali si rimanda per un più esaustivo orientamento bibliografico.



Fig. 2 – *Pianta di Palermo* (incisione di M. Cartaro, 1581). In nero via Toledo (1567-1572). A. Palazzo Reale; B. Palazzo Senatorio; C. piano della Marina; D. Castello a Mare; e. piazza Bologni.

Filippo III (1598), la richiesta del senato fu reiterata e appoggiata dal nuovo viceré Maqueda, su consiglio anche del funzionario del Real Patrimonio Gaspare Reggio. È interessante notare, come ha messo in luce Carlos Gonzalez Reyes, che Maqueda, dopo avere ottenuto nel novembre 1599 l'assenso da parte di Madrid «para abrir en la dicha ciudad otra calle»²³, all'atto dell'autorizzazione a procedere, fu il beneficiario di un regalo di 20.000 ducati da parte del senato (contro i consueti 5-10.000), che sembrerebbe indicare l'assecondamento da parte del viceré di un interesse sostanzialmente municipale.

Rispetto alla via Toledo, le vicende costruttive di via Maqueda presentano tuttavia alcune evidenti differenze:

1) le demolizioni furono avviate in un'unica campagna, aprendo nel giro di poche settimane diversi cantieri in tutte le contrade coinvolte²⁴ – fatto che denota una volontà ferrea e insindacabile – e secondo le direttive dell'ingegnere militare regio Orazio Del Nobile, e non di un tecnico del senato²⁵;

2) la sua creazione non comportò un incremento del valore degli immobili. Per tutto il Seicento, il valore delle case rimase infatti equivalente a quello delle zone periferiche (con tasso di capitalizzazione fisso all'8%), a differenza di via Toledo che aveva vissuto invece una impennata del mercato fondiario²⁶;

3) lungo il suo tracciato non vennero realizzati, per i primi 120 anni, edifici residenziali di pregio, cosa che invece era avvenuta immediatamente in via Toledo. Possiamo anzi sostenere che la strada fu snobbata dalla nobiltà parlamentare e dal grande patriziato urbano che ufficialmente l'avevano voluta. Per i primi quarant'anni le uniche costruzioni degne di nota che si registrano furono i complessi religiosi, finanziati nella maggio-

²³ Per il ruolo giocato dal viceré Maqueda nel corso dell'iter approvativo della strada cfr. C. González Reyes, *Il governo di don Bernardino de Cárdenas, III duca di Maqueda, nella Sicilia di fine Cinquecento: potere e architettura*, in S. Piazza (a cura di), *La Sicilia del viceré nell'età degli Asburgo (1516-1700)* cit., pp. 169-186.

²⁴ Cfr. M. Vesco, *Dal rettifilo alla croce: l'apertura di strada Maqueda a Palermo* cit., p. 15.

²⁵ Cfr. M.S. Di Fele, *Urbis speculum: progetti, cantiere, protagonisti*, in M.S. Di Fele, F. Scaduto (a cura di), *I Quattro Canti di Palermo. Retorica e rappresentazione nella Sicilia del Seicento*, Edizioni Caracol, Palermo, 2011, pp. 27-59, in particolare pp. 27-28.

²⁶ Cfr. S. Piazza, *I palazzi di via Maqueda a Palermo tra Seicento e Settecento* cit., in particolare p. 470.

ranza dei casi da esponenti di rilievo del baronaggio feudale, e realizzati anche a scapito delle poche iniziative costruttive rivolte all'architettura residenziale di pregio, come alcune documentate controversie dimostrano.

Il taglio di via Maqueda, di certo congruente non solo per le nuove esigenze di circolazione (legate soprattutto all'uso delle carrozze), lo era d'altro canto anche dal punto di vista della messa in sicurezza della capitale, con la netta distinzione in quattro quartieri agevolmente controllabili (grazie al rapido spostamento dell'artiglieria e delle truppe) e, soprattutto, riguardo al contrasto all'incremento demografico attraverso le demolizioni di numerosissime abitazioni e, come recitava la memoria del 1571 del marchese di Pescara, la creazione al loro posto di complessi monastici.

Allo stato attuale degli studi, scorgere le ragioni profonde dei grandi interventi urbani realizzati sotto l'egida ufficiale del potere vicereale asburgico resta, in definitiva, un problema storiografico aperto, e difficilmente sottraibile alle risposte congeturali, che deve necessariamente procedere attraverso controlli incrociati e indiretti in grado di andare al di là degli atti ufficiali e delle cronache storiche.

Vale comunque la pena di notare che tutte le imprese più impegnative furono portate a termine. Oltre al perdurare degli interessi municipali, questo fatto denota una continuità nei programmi governativi, una sorta di comunanza di intenti legata non tanto alle singole opere, ma a una condivisa strategia del potere, della quale l'architettura, in tutte le sue declinazioni, era parte integrante.

INDICE

TOMO I

<i>Introduzione</i> di Rossella Cancila	V
LA CAPITALE E LE SUE RELAZIONI	
Istituzioni, governo, identità	
<i>Las capitales de la Corona de Aragón, o cómo ser cabeza de un reino con un rey ausente</i> di Juan Francisco Pardo Molero	5
<i>Una capital fronteriza de la Monarquía: el gobierno militar de Granada y su reino en el tiempo «post-morisco» (1574-1650)</i> di Antonio Jiménez Estrella	29
<i>Una città nella città: la “cittadella degli spagnoli” a Napoli</i> di Elisa Novi Chavarria	57
<i>Il governo della città: Napoli nell’età spagnola</i> di Giulio Sodano	79
<i>Il ruolo della capitale e dei Seggi nel Parlamento del Regno di Napoli (1600-1642)</i> di Giuseppe Mrozek Eliszczynski	103
<i>Palermo e Messina: residenza viceregia e questione dei Tribunali nel dibattito secentesco</i> di Rossella Cancila	123
<i>Volontà governative e poteri locali nel rinnovamento urbano di Palermo tra XVI e XVII secolo</i> di Stefano Piazza	151
<i>Milano e gli altri. Privilegi e riforme logistico-fiscali in Lombardia nella prima età moderna (1535-1621)</i> di Matteo Di Tullio, Davide Maffi, Mario Rizzo	165

La Milano degli Asburgo: "città emporio", sovrana nell'organizzazione del commercio internazionale
di Giovanna Tonelli 187

Lisbona: capitale commerciale tra Atlantico e Mediterraneo
di Benedetta Crivelli 205

Goa under the Habsburgs: from a global to a regional capital?
di Ângela Barreto Xavier, Kevin Carreira Soares 227

Las ciudades en la configuración del reino de Guatemala, siglo XVI
di Martha Atzin Bahena Pérez 243

TOMO II

STRATEGIE D'IMMAGINE

Rappresentazioni, cerimoniali, agenti

La costruzione letteraria della capitale: Bernabé Cobo e la Historia de la fundación de Lima (1639)
di Manfredi Merluzzi 273

Fazer presente aquilo que não está: a representação do rei em Portugal durante a Monarquia Hispânica (1580-1640)
di Ana Paula Megiani 295

*«Y aunque ya faltan sus Reyes, su gran Majestad les basta»:
Granada capital en el siglo XVII*
di Francisco Sánchez-Montes González 319

Un regno, due capitali. Opere pubbliche, politica dell'immagine e costruzione simbolica a Palermo e Messina (secc. XVI-XVII)
di Maurizio Vesco 339

Cagliari nella Epitome de Cerdeña y Caller su corte di Efsio Giuseppe Soto Real (1672 e 1678)
di Nicoletta Bazzano 369

<i>El acompañamiento en las entradas públicas de los virreyes de Cerdeña en la ciudad de Cáller (1682)</i>	
di Carlos Mora Casado	385
<i>«Esta illustre y magnífica Ciutat de Caller»: cerimonie di accoglienza dell'arcivescovo a Cagliari nel XVII secolo</i>	
di Fabrizio Tola	403
<i>Cagliari cabeça del Regno di Sardegna: i pubblici festeggiamenti per la traslazione dei corpi santi nel Santuario dei martiri (1618)</i>	
di Alessandra Pasolini	427
<i>Il cappellano maggiore di Napoli dentro e fuori il Palazzo: tempi, spazi e modi del cerimoniale (secoli XVI-XVII)</i>	
di Valeria Coccozza	449
<i>La rete diplomatica delle capitali senza re. Il sistema di "delegazioni interne" della Monarchia spagnola</i>	
di Ida Mauro	471
<i>Capitalidad y representación estatal de la ciudad de Palma (1718-1808)</i>	
di Eduardo Pascual Ramos	495
<i>Gli Autori</i>	529

Grafica e impaginazione
VALENTINA TUSA
Stampa
FOTOGRAPH S.R.L. - PALERMO
per conto di New Digital Frontiers
Maggio 2020



ISBN 9788885812642



9 788885 812642

€ 25,00