

A

**Aisu International
Associazione Italiana
di Storia Urbana**

SU

**CITTÀ E CIBO
DALL'ANTICHITÀ A OGGI
CITIES AND FOOD
FROM PAST TO PRESENT**

INSIGHTS
3

CITTÀ E CIBO DALL'ANTICHITÀ A OGGI

CITIES AND FOOD FROM PAST TO PRESENT

a cura di

Luca Mocrelli

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES

Insights

DIREZIONE / DIRECTION

Rosa Tamborrino

Luca Mocarrelli

COMITATO SCIENTIFICO DEL VOLUME / SCIENTIFIC BOARD OF THE VOLUME

Alfredo Buccaro, Donatella Calabi, Giovanni Cristina, Gerardo Doti, Marco Folin, Giovanni Luigi Fontana, Paola Lanaro, Francesca Martorano, Fabio Mangone, Luca Mocarrelli, Sergio Onger, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Guido Zucconi

Città e cibo dall'antichità a oggi. Cities and food from Past to Present

a cura di /edited by Luca Mocarrelli

CONTRIBUTO ALLA CURATELA / EDITORIAL ASSISTANT

Giulia Becevello

COLLABORAZIONE REDAZIONALE / COPY EDITING

José Gregorio Castillo Zacarias, Laura La Rosa, Francesca Padovano, Alessandro Spadaro, Eleonora Veneziano

PROGETTO GRAFICO / GRAPHIC DESIGN

Luisa Montobbio

IMPAGINAZIONE TESTI / LAYOUT

Luisa Montobbio

AISU International 2023

DIRETTORE EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTOR

Rosa Tamborrino



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale. Per leggere una copia della licenza visita il sito web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> o spedisci una lettera a Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Citare con link a: <https://aisuinternational.org/collana-insights/>

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Please quote link: <https://aisuinternational.org/en/collana-insights/>

Prima edizione / First edition: Torino 2023

ISBN 978-88-31277-05-1

AISU international

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio / Interuniversity Department of Regional and Urban Studies and Planning)
Politecnico di Torino, Viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Torino
<https://aisuinternational.org/>

INFRASTRUTTURE PER IL COMMERCIO SUL FRONTE A MARE DE LA VALLETTA TRA XVII E XVIII SECOLO

ARMANDO ANTISTA

Abstract

The construction of infrastructure in the docks areas of the cities overlooking the Great Harbour of Malta offered, between the seventeenth and eighteenth centuries, several opportunities for the urban definition of the waterfronts of La Valletta, Birgu, Senglea, Bormla, through the building of warehouses for the increasing commercial operations, among which the grain trade always played a central role. The long blocks of monumental uniform architecture grown in these urban margins, also with the involvement of the engineers of the Order. Those buildings came to constitute the first image offered to the foreigners and thus contributed to the renewal of the imago urbis, representing self-celebration and legitimization of power.

Keywords

La Valletta, Order of Malta, waterfront granaries.

Introduzione

Durante l'Età moderna l'arcipelago maltese, in virtù delle peculiari condizioni geografiche e politiche e per l'insediamento del più potente ordine cavalleresco dell'Europa cristiana, configurò uno straordinario crocevia di uomini, lingue, culture [Brogini 2006], ma anche merci, in primo luogo i beni di prima necessità che nelle due isole scarseggiavano.

Tratto comune nelle descrizioni di Malta redatte dai viaggiatori moderni, moltiplicatisi a partire dalla data fatidica del 1530 che segnò l'insediamento dei Cavalieri di San Giovanni, è l'insistenza sull'aridità del territorio. «Petrosa pene tota est, et salebrosa» [D'Autun 1536, 16; Vella 1980] scriveva Quintin d'Autun a proposito dell'isola, sottolineandone poi la condizione di dipendenza dalla Sicilia nell'approvvigionamento dei viveri che la popolazione non era in grado di produrre. La conferma dell'esenzione fiscale del commercio del grano con le sponde siciliane, ottenuta durante la dominazione aragonese, fu un punto centrale del dibattito fra l'imperatore Carlo V, il pontefice Clemente VII e il Gran Maestro Philippe de Villiers de l'Isle Adam sull'assegnazione dell'arcipelago all'Ordine, in vista dell'inevitabile incremento demografico che avrebbe fatto seguito al trasferimento dei Cavalieri e del relativo esponenziale aumento del fabbisogno [Wettinger 1981; Mallia-Milanes 2001; Giuffrida 2006; Aloisio 2007].

La difficoltà di autosostentarsi costituì dunque un problema costante e condizionò l'attività costruttiva e la pianificazione urbanistica, incidendo ad esempio sui regolamenti edilizi, che prescrivevano che ogni casa fosse dotata di una cisterna per le riserve idriche [Sammut 1970, 387-399]. Alla conservazione di grano e altre vettovaglie, nonché alle crescenti attività commerciali, provvedettero i ripetuti piani per la costruzione di magazzini in luoghi strategici delle città gravitanti intorno al grande porto, scelti in funzione della vicinanza ai moli e delle esigenze di difesa.

1. Il grano: approvvigionamento e immagazzinamento

La gestione dell'approvvigionamento, dalle innumerevoli implicazioni sul piano logistico, infrastrutturale e finanziario, esigeva la costituzione di un preciso organigramma rispondente ai regolamenti ripetutamente aggiornati. La Massa Frumentaria, l'organismo preposto al controllo, era amministrata dagli uomini delle *Universitates*, istituto ereditato dall'amministrazione medievale ma di fatto subordinato al controllo dell'Ordine [Mifsud 1917]. Il procuratore dei grani si occupava di gestire l'acquisto delle scorte dai caricatori siciliani, principalmente quelli di Sciacca, Agrigento, Licata, Gela, Pozzallo, Siracusa e di predisporre la spedizione verso Malta, dove sarebbero state immagazzinate nelle fosse granarie, strutture a silos analoghe a quelle realizzate in gran parte dell'area mediterranea, scavate nella roccia e dotate, alla base, di un sistema di drenaggio e di impermeabilizzazione. La gestione era appaltata a magazzinieri tenuti ad attenersi a precisi protocolli, che prevedevano severe punizioni per gli abusi e le inadempienze alla corretta conservazione delle granaglie [Dandria 2010]. Al problema dell'approvvigionamento e del mantenimento si aggiungeva, poi, la minaccia costante dell'Impero Ottomano, condivisa con l'intero bacino mediterraneo ma gravata dallo spauracchio di una replica dell'assedio del 1565, destinato a segnare la memoria collettiva della comunità maltese durante tutta l'Età moderna. L'esigenza di immagazzinare notevoli quantità di frumento in luoghi riparati dal pericolo di incursioni, nonché di potere disporre di scorte in grado di sostenere la popolazione nella sventurata eventualità di un nuovo assedio, condizionò la scelta dei siti in cui realizzare i depositi. Le aree individuate dovevano rispondere a precisi requisiti, primo fra tutti, ovviamente, la posizione facilmente difendibile. A La Valletta, come anche a Birgu, infatti, le fosse vennero realizzate nelle piazze d'armi dei punti salienti del sistema fortificatorio, al riparo dai pericoli del mare, in luoghi che assicuravano la disponibilità della superficie necessaria ai margini della città. La «Plataforma delle fosse di Sant'Elmo»¹ fu subito sfruttata a tale scopo, non senza qualche difficoltà legata all'attraversamento di veicoli che rischiavano di usurare i coperchi delle fosse, motivo per cui fu a più riprese regolamentato o inibito il passaggio «lasciando libero però il passo della detta strada alli bastioni, e questo con pilastri, che non vi sia tra loro altra distanza, che quella necessaria

¹ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Deliberazioni della Veneranda Camera del Tesoro, vol. 634, f. 165r.

per passare una cavalcatura»². Furono occupati anche parte della spianata vastissima compresa tra la cinta bastionata de La Valletta e il circuito esterno di Floriana, e dello spiazzo prospiciente la sede della Lingua di Castiglia, un altro punto forte in virtù della prossimità alle fortificazioni. Non mancarono però magazzini di diversa tipologia, cioè edifici su due o tre piani costruiti, come vedremo, in corrispondenza delle aree portuali e in altri luoghi ai margini dei centri urbani.

La città del grano non si limitava, però, alle strutture deputate all'immagazzinamento. Il grande edificio dei Forni, oggi distrutto, ospitava una funzione vitale non solo per il sostentamento della popolazione, ma anche per la fornitura di biscotto alle galere, in aggiunta a quello prodotto dalle strutture che l'Ordine possedeva nei presidi siciliani [De Giorgio 1986, 115, 169-170]. I terrapieni dei bastioni affacciati sulla baia di Marsamuscetto, inoltre, ospitarono mulini a vento, moltiplicatisi a partire dalla metà del Seicento in risposta a un fabbisogno in costante crescita. Per lo stesso motivo, strutture minori per la molitura e la panificazione cominciarono a essere realizzate a partire dai primi decenni del Seicento. Ad esempio, un mandato del Consiglio dei cavalieri guidato dal Gran Maestro Jean-Paule Lascaris Castellar obbligava, nel 1634, tutte le *albergie* (ossia le sedi delle Lingue in cui era articolato l'Ordine) a dotarsi di mulini e forni³. Vicende come la drammatica crisi frumentaria del 1636, che aveva colpito la Sicilia costringendo l'Ordine ad acquistare in grande urgenza i frumenti pugliesi dal Regno di Napoli⁴, mostravano impietose la fragilità dell'arcipelago, contribuendo di certo a suggerire l'opportunità di implementare la dotazione infrastrutturale.

I moli del porto costituivano la tappa intermedia nel percorso del grano dai caricatori siciliani alle fosse maltesi, momento di ispezione dei carichi al fine di verificare la qualità del frumento e le eventuali variazioni di peso. Tali operazioni richiedevano appositi spazi e magazzini ed erano soggette a inconvenienti come i furti delle granaglie stipate sui moli al momento dello scarico. La crescita dei traffici commerciali, di cui il grano costituiva una voce importante, sospinta anche dall'appoggio offerto alla guerra corsara nel Mediterraneo [Fontenay 1988; Bono 2006; Buttigieg 2017; Abela, Buttigieg 2018], reclamava poi nuovi spazi, per la riparazione e la costruzione delle imbarcazioni oltre che per il carico e scarico delle merci e per la quarantena [Galea 1966; Cutajar 1988].

Così, mentre si continuavano a realizzare nuove fosse nel piano di Sant'Elmo e a Birgu, le aree litoranee delle città gravitanti attorno al Grande Porto furono soggette, tra XVII e XVIII secolo, a un adeguamento febbrile delle dotazioni di servizio alle operazioni portuali in continua intensificazione e, parallelamente, a una più ampia infrastrutturazione del territorio e dei centri urbani.

² *Ibidem*.

³ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Liber Conciliorum Status, vol. 256, f. 123r.

⁴ *Ivi*, ff. 146r-147r.

2. Magazzini per i fronti a mare: il programma edilizio di Nicolas Cottoner

L'edificazione dei fronti a mare della Valletta ebbe un primo slancio nell'ambito dell'ampio programma di implementazione delle infrastrutture portuali avviato sotto il governo di Jean Paul Lascaris Castellar (1636-1657). Il piano interessava in prevalenza il litorale che fronteggia la Porta del Monte, con il ridisegno della linea di costa e la costruzione di magazzini, oggetto di un'annosa discussione riguardo le possibili interferenze che avrebbero potuto determinare con le funzioni militari data la prossimità a bastioni e cortine [Bartolini Salimbeni 1997, 258-259]. Una relazione redatta nel 1623 dal commissario delle opere Paolo Grimaldi e rivolta al Gran Maestro e al Consiglio testimonia, infatti, che l'area fu sempre identificata come la più adatta a ospitare edifici a servizio delle attività portuali, facendo riferimento alle indicazioni ereditate da Girolamo Cassar e suo figlio Vittorio, i protagonisti della stagione di avvio dell'avventura urbana della Valletta:

detti magazeni a mio giudicio non impediscono alla fortificatione, restando otto canne di spatio abbastanza per intrare nella cortina S.ta Barbara, oltra ciò vedo nelli disegni antiche, che io mi trovo di mano di frà Vittorio Cassar cavate delli disegni di suo padre m[astro] Gieronimo Incingniero di questa fortezza, vi sono disegnati altri due magazeni, oltra li quattro che adesso vi sono fatte à troglio ordinati così; perché in quel luogo bisogna alzare quella piazza, et metterci l'artellaria quando sarà commodità della spesa, siche io sono di giudicio, et parere che non fa danno nessuno alla fortificatione, et sarebbe di utile, et comodo al publico⁵.

Si tratta della zona frequentemente indicata come «la marina dello Sbarcatore»⁶, poiché costituiva l'area del sistema portuale della grande baia destinata allo scarico delle merci e provviste dell'isola, in primo luogo il prezioso grano (Fig. 1). Qui si svolgevano le delicate operazioni di controllo della qualità e misurazione delle granaglie giunte dai caricatori siciliani, raccontate nel dettaglio in un regolamento del 1769 che prescrive precise disposizioni per prevenire i furti: «li prodomi faranno dar di mano allo sbarco per depositarli nel magazzino della marina a questo effetto destinato con la di loro continua assistenza, ed invigilando che il Guardiano resti sopra il molo di guardia, e propriamente tra lo spazio dal bastimento al magazzino, affine d'impedire qualunque frode ed inganno che in un sì breve tragitto si potesse commettere»⁷. Ancora più rischioso era poi il trasporto definitivo alle fosse, normato dall'articolo IV del regolamento «Concernente il metodo, e le cautele che si debbono osservare nella consegna de

⁵ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Liber Conciliorum Status, vol. 255, ff. 47r-v.

⁶ La Valletta, Notarial Archives, Aloisio dello Re, R. 227 (1674-1676), f. 149v.

⁷ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Deliberazioni della Veneranda Camera del Tesoro, vol. 634, f. 179



1: Willem Schellinks, La Valletta vista da punta Kalkara. In primo piano, la "marina dello sbarcatore", con la nicchia del SS. Salvatore, la fontana del Nettuno, il giardino dei Gran Maestri, la chiesa di Notre Dame de Liesse e la strada che conduce alla porta del Monte (Bildarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek, Atlas Blaeu-Van der Hem, Bd. 12:07, fol. 28-29).

Grani alla Marina, nel loro trasporto alle Fosse, e nel loro infossamento [...] Faranno accompagnare li bordonari dal guardiano stipendiato, affinché per lo lungo tratto della strada non si commettono frodi, e se il suddetto guardiano non sarà sufficiente si potranno in quel caso piantare delle guardie nel capo di strada che debbono fare li bordonari»⁸. Non è un caso, quindi, che proprio in quest'area si siano concentrati importanti interventi che videro il coinvolgimento dei tecnici al servizio dell'Ordine, a partire da quello promosso da Lascaris che diede il via alla trasformazione della morfologia dei luoghi, scavando lo sperone roccioso che divideva il litorale per agevolare il collegamento tra l'area sottostante la porta del Monte e l'arsenale e i magazzini che sorgevano al di là [Mifsud, Spiteri 2020, 81-83]. Inoltre già nel 1614 una grande fontana circolare, con al centro una statua bronzea di Nettuno, fu posta a presidio dell'area che costituiva l'approdo a La Valletta: da qui, chi arrivava dal mare poteva accedere direttamente alla città passando dalla porta Del Monte. L'iniziativa era stata intrapresa dal Gran Maestro Alof de Wignacourt e ricalcava i celebri precedenti di Napoli e Messina: nella città dello stretto, alla metà del Cinquecento, l'installazione della fontana marmorea eseguita dallo scultore toscano Giovannangelo Montorsoli *extra muros*, sul litorale [Aricò 2013, 103-129], anticipava le imponenti trasformazioni urbane che avrebbero conferito alla città uno straordinario nuovo volto al fronte urtico sul mare, prefigurando gli interventi che nel secolo successivo sarebbero stati condotti alla Valletta. Una dinamica per certi versi analoga, infatti, fu quella che guidò la trasformazione del fronte meridionale della città: alle colossali fortificazioni non si poteva certamente rinunciare, anzi il dibattito per il loro aggiornamento non ebbe mai sosta, ma nuovi brani della città portuale furono ospitati nelle aree prospicienti, proprio a partire dallo Sbarcatore. Qui la fontana del Nettuno, offrendo agli equipaggi, attraverso una bocca a forma di cannone,

⁸ *Ivi*, f. 175

le acque tanto faticosamente convogliate dal centro dell'arida isola [Menchetti 2000], costituiva uno straordinario dispositivo di autocelebrazione urbana, in prossimità del quale si concentrò una sequenza di interventi di varia natura. Contestualmente al potenziamento delle infrastrutture portuali della fascia costiera, Lascaris aveva fatto costruire infatti una *maison de plaisance* e avviato la trasformazione del terrapieno del bastione limitrofo, che affianca la Porta del Monte, in un vero e proprio giardino, noto come Ġnien is-Sultan, o Giadino dei Gran Maestri, ordinando nel settembre 1655 la piantumazione di alberi⁹, installando fontane e collocandovi all'ingresso un portale, con ogni probabilità con la collaborazione dell'architetto dell'Ordine, Francesco Buonamici [Bonello 2005; Caruana Dingli 2018]. Da quel luogo, dotato di una visuale straordinaria sulla Grande Baia, che poteva spaziare dalle bocche del porto alla penisola di Senglea, i Gran Maestri avrebbero assistito a cerimonie trionfali, spettacoli pirotecnici, rappresentazioni di battaglie navali e infatti da lì a breve un secondo loggiato sarebbe stato allestito, più in alto, sul bastione presidiato dalla Lingua d'Italia, utilizzato come belvedere e a scopo ricreativo [Bartolini Salimbeni 1997, 258-259]. Nei decenni successivi il Gran Maestro Nicolas Cotoner, in continuità con il programma di Lascaris, affidò all'ingegnere francese Mederico Blondel, in quegli anni al servizio dei cavalieri, la cura di alcuni interventi che interessarono parte del fronte urbano sul mare. Si trattava di una porzione consistente di un più vasto programma edilizio, che comprendeva anche una serie di mulini a vento e alcune case nella zona del mercato della carne, la Bocceria, e nell'area della "Polverista", a La Valletta. L'iniziativa va ricondotta a Cotoner, che nel 1674 la propose al Consiglio, ed era volta principalmente a costituire una rendita per sovvenzionare la manutenzione e l'ammodernamento del Forte Ricasoli, convogliando gli affitti degli immobili edificati in un'apposita fondazione¹⁰. Le ripetute trasformazioni dei luoghi hanno cancellato la memoria del progetto predisposto da Blondel, che non doveva essere privo di spunti di interesse architettonico e di un approccio progettuale unitario. Nel 1675 il Comun Tesoro stipulava infatti una serie di contratti per l'appalto di alcuni lavori di ristrutturazione nelle infrastrutture portuali¹¹, nonché per la costruzione di magazzini sulla spianata del forte Sant'Elmo e nell'area gravitante intorno alla Porta del Monte, fuori e dentro le mura (che non mi è stato possibile identificare con esattezza in base alle scarse indicazioni, riferite peraltro a luoghi profondamente modificati). Si trattava di edifici modulari, dall'impianto semplice e razionale, organizzati internamente su due piani, con solai sorretti da arcate a sesto ribassato o a tutto sesto e lastre litiche, coperti da terrazze piane. I nuovi blocchi venivano allineati alle preesistenze, specie agli altri magazzini a cui si affiancavano, in una evidente ricerca di continuità nelle volumetrie e nella definizione architettonica. I capitoli redatti da Blondel prescrivono infatti di replicare modanature

⁹ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Liber Conciliorum Status, vol. 259, f. 118v.

¹⁰ La Valletta, Notarial Archives, Aloisio dello Re, R. 227 (1674-1676), ff. 132r-138v.

¹¹ *Ivi*, ff. 213v-215v.

e ornamenti delle strutture circostanti, uniformando i fronti. È il caso del magazzino costruito in corrispondenza dello spiazzo del forte Sant'Elmo che ospitava le fosse granarie, «contiguo con l'altro magazzino de formenti dell'Università, qual magazzino solerato doverà essere in tutto e per tutto in conformità dell'altro magazzino solerato fatto nuovamente da dett'Università [...] con una scala di fuori di pietra conforme quella dell'Università»¹².

Dai contratti per i tre blocchi da costruire nelle vicinanze della Porta del Monte, cioè in corrispondenza della nicchia del Santissimo Salvatore sul litorale, sulla strada di Santa Lucia e nelle immediate adiacenze della porta stessa all'interno delle mura, emerge una maggiore cura per la definizione architettonica, un'indicazione indiretta dell'attenzione rivolta a quest'area della città. Per i magazzini del Salvatore, ad esempio, erano previsti «ornamenti semplici, d'architettura alle cantoniere, ornamenti di basi e capitello alle cantoniere e fascia con semplice sguscio, ò sia d'architrave toscana al primo solaro [...] architrave fregio e cornice semplici per finimento delle mura et ornamenti ordinarij alle porte e fenestre»¹³ per i magazzini poggiati contro le cortine murarie limitrofe alla porta del Monte. Modanature sintetiche, dunque, per le cornici marcapiano, le porte, le finestre, mentre ai cantonali si faceva ricorso agli ordini. Blondel mise in campo, insomma, un sobrio linguaggio classicista, di cui forse rimane una traccia nelle arcate che costituiscono oggi l'unica porzione superstite degli edifici che definivano lo spazio retrostante la porta del Monte, quasi completamente stravolti negli anni Ottanta del XIX secolo con la costruzione della Victoria Gate [Mifsud 2017]. Non è da escludere che alla stessa campagna di infrastrutturazione delle aree litoranee della città risalga, infatti, la costruzione del corpo prospiciente lo slargo cui immetteva la porta (Fig. 2), alle spalle del quale si sviluppano una serie di campate voltate, separate da pilastri centrali. In facciata compare un enfatico ordine dorico con fregio a metope e triglifi, in cui è esibito il simbolo araldico dei Cotoner. La datazione di questo corpo è vincolata quindi tra il 1660 e il 1680, gli anni in cui si succedettero i fratelli Rafael e Nicolas e il progetto può essere ascritto con buona probabilità all'ingegnere Mederico Blondel, che impiegò un classicismo aulico e cerimonioso per il luogo deputato ad accogliere il viaggiatore, giunto dal porto, al suo primo ingresso in città varcata la porta del Monte.

Le altre città gravitanti attorno alla Baia, nel pieno di uno sviluppo urbanistico alimentato dal prosperare delle attività portuali, avevano vissuto nella seconda metà del Seicento un analogo processo di riconfigurazione dei fronti urbani sul mare. Sul versante opposto a La Valletta, i centri sorti a cavallo delle due penisole parallele ospitavano gli edifici di servizio alla flotta dell'Ordine, ormeggiata nel porto delle galere. Le fasce litoranee di Vittoriosa, Senglea e Cospicua, che ospitavano magazzini e attrezzature portuali come il grande arsenale – più volte riammodernato e connotato dalle tre enormi arcate che dominavano lo *skyline* – e la gru per il sollevamento degli alberi [Mercieca 2006; Muscat 1993], furono interessate dallo stesso programma

¹² *Ivi*, ff. 150r.

¹³ *Ivi*, ff. 149v.-150v.; 207v.-213v.



2: Arcate limitrofe alla Victoria Gate (ex porta del Monte) con lo stemma della famiglia Cotoner, La Valletta.

edilizio messo in campo per La Valletta nel 1675. Il fronte urbano di Vittoriosa, in particolare, fu oggetto, nella seconda metà del Seicento, in una serie di interventi che ne ridefinirono l'aspetto; il tratto compreso tra l'arsenale e il forte Sant'Angelo fu occupato dalle sedi delle autorità navali, un fronte di architettura civile concepito come una vera e propria palazzata sul mare [Mahoney 1993; Thake 2004]. Proprio nel 1675 il Comun Tesoro appaltava al maestro Giuseppe Farrugia la ricostruzione della residenza del capitano delle galere magistrali¹⁴. Qualche anno più tardi Lorenzo Gafà ne avrebbe rivendicato il progetto [Mahoney 1993, 450], ma è plausibile che anche questo rientrasse nel programma predisposto dal Gran Maestro e dall'ingegnere Blondel. Nei contratti si riscontrano ancora una volta formule per analogia, traccia di una prassi operativa che individuava modelli da imitare nelle forme generali e nei dettagli [Nobile 2021], ma anche effetto di un progetto unitario che teneva conto delle preesistenze negli

¹⁴ La Valletta, Notarial Archives, Aloisio dello Re, R. 227 (1674-1676), ff. 196v-197r.

allineamenti e nelle proporzioni. Per il registro inferiore della facciata, ad esempio, si prevedevano «l'ornamenti della porta principale, et intagli nelle porte delli magazzini, fascie, et intagli dal abasso in conformità di quelli delle case nello scaro della Senglea [...]. Per li ornamenti della facciata di d'alto, di pietra ordinaria, s'intende ornamenti di porte, fenestre, frontespiti, fascie, intagli, et corniscioni quasi in conformità della fabbrica dell'altri casi nello scaro della Senglea»¹⁵: anche in questo caso, purtroppo, è impossibile identificare gli edifici cui si fa riferimento, perchè con ogni probabilità non esistono più.

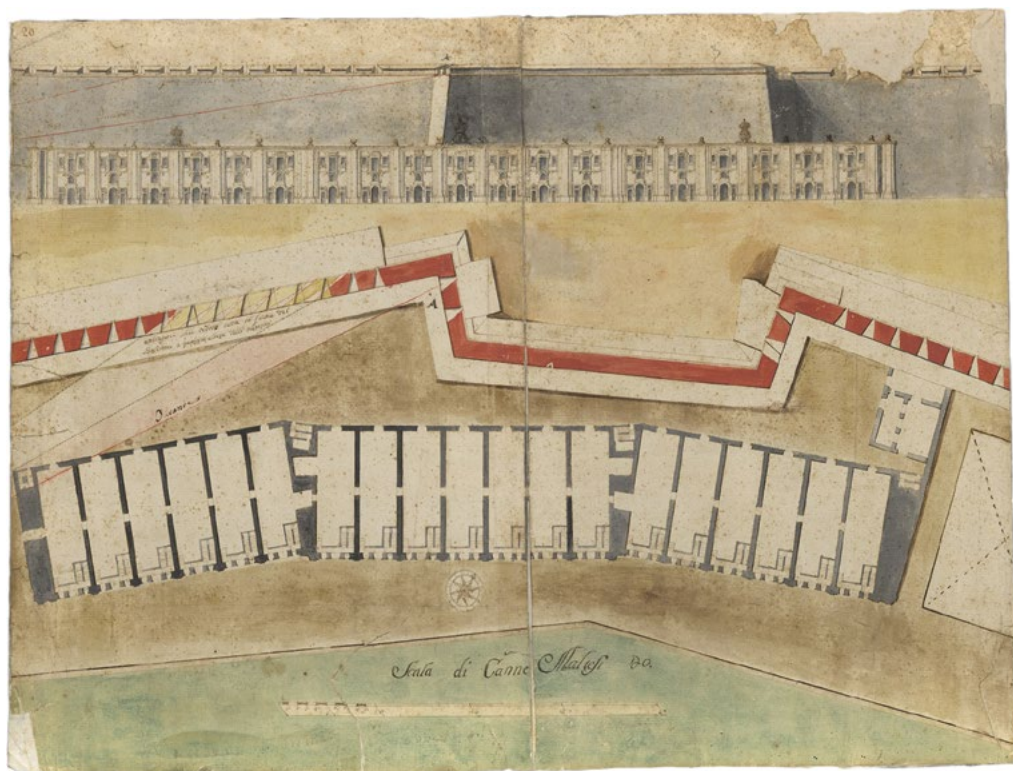
3. I grandi progetti del Settecento

Sul finire del secolo, quindi, il fronte meridionale de La Valletta condensava funzioni commerciali e di autorappresentazione intorno alle stecche di magazzini, alla fontana del Nettuno, ai luoghi del cerimoniale del Gran Maestro e della corte. Fulcro delle operazioni rimaneva la zona della Porta del Monte: il Gran Maestro Adrien de Wignacourt discusse insieme al Consiglio, nel 1691, l'opportunità di realizzare un blocco di magazzini limitrofi alla chiesa di Notre Dame de Liesse, da ricavare all'interno del muro di contenimento del terrapieno su cui insisteva il Giardino dei Gran Maestri, e che conduceva dalla porta alla fontana¹⁶.

I nuovi progetti di edilizia commerciale realizzati sulla marina de La Valletta nel XVIII secolo si posero in continuità con le operazioni precedenti, ma interessarono nuove aree e assunsero dimensioni inedite e un carattere esplicitamente enfatico [Mifsud, Spiteri 2020, 87-98]. Sembra sia da ricondurre al Gran Maestro Ramon Perellos y Roccafull, in carica dal 1697 al 1720, l'iniziativa di edificare una lunghissima stecca di magazzini al di sotto della cortina di Santa Barbara, cioè la cosiddetta "barriera", dove insistevano le infrastrutture destinate al controllo sanitario delle imbarcazioni e delle merci sottoposte alla "quarantena minore" [Bertolini Salimbeni 1997, 261]. La proposta di Romano Carapecchia, architetto al servizio dell'Ordine nel primo trentennio del secolo, nota grazie ai grafici conservati presso il Courtauld Institute [De Lucca 1999, 146-152], offriva anche una soluzione per il ridisegno della testata del litorale urbano, nascondendo il basamento roccioso del bastione San Cristoforo dietro la nicchia di una fontana. La penuria di fonti documentarie ostacola la ricostruzione dell'iter progettuale nonché la definizione del ruolo effettivo di Carapecchia e del suo contributo sull'attuazione del piano. La sequenza di magazzini doveva comunque occupare l'intera cortina, al centro della quale un fastigio e un attico si sarebbero innalzati sino al livello della strada Santa Barbara, definendo con una balaustra lo spazio per un affaccio, dalla città, sulla baia e su Birgu.

¹⁵ *Ivi*, f. 197r.

¹⁶ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Liber Conciliorum Status, vol. 263, f. 99r.



3: Progetto per magazzini da costruire sotto i bastioni di Floriana, La Valletta, anni '60 del XVIII secolo (The National Library of Malta, *Maps and Plans*, VII B)

Superato il primo quarto del Settecento l'infrastrutturazione del litorale sottostante La Valletta poteva ormai dirsi compiuta e, alla metà del secolo, l'attenzione si spostò verso altre aree. Alla base della cinta bastionata della Floriana, il Gran Maestro Emanuele Pinto de Fonseca promosse dalla metà del secolo la costruzione di un monumentale blocco di magazzini dotati di una cappella centrale (Fig. 3)¹⁷ [Testa 1989, 131]. Si trattava del capitolo saliente di una più ampia operazione di manutenzione e ammodernamento dell'area portuale della città, testimoniato dalle cronache contemporanee che raccontano l'interesse di Pinto per la marina del Salvatore e per i suoi monumenti, come la fontana del Nettuno o la colonna d'ingresso al cosiddetto "porto Pidocchio", oggetto di un'indagine storiografica commissionata all'ingegnere della Religione Francesco Marandon. Il giornale del Capitano Reboul conservato presso la Biblioteca Nazionale de La Valletta svela che questo litorale, alla metà del Settecento, appariva un luogo denso di segni del passato legati ai numerosi interventi di adeguamento dei moli e delle relative infrastrutture: «Sua Altezza Serenissima al solito, ogn'anno in detto giorno portatosi nel giardino della marina, e stando nel suo piccolo balcone, vidde

¹⁷ La Valletta, National Library of Malta, *Maps and Plans*, V11.

sopra il porto pidocchio una piccola colonna di marmo posta al antiquo, e per curiosità addimandò a molti che significasse tal colonna posta ivi su la rocca viva, e niuno seppe dar risposta»¹⁸.

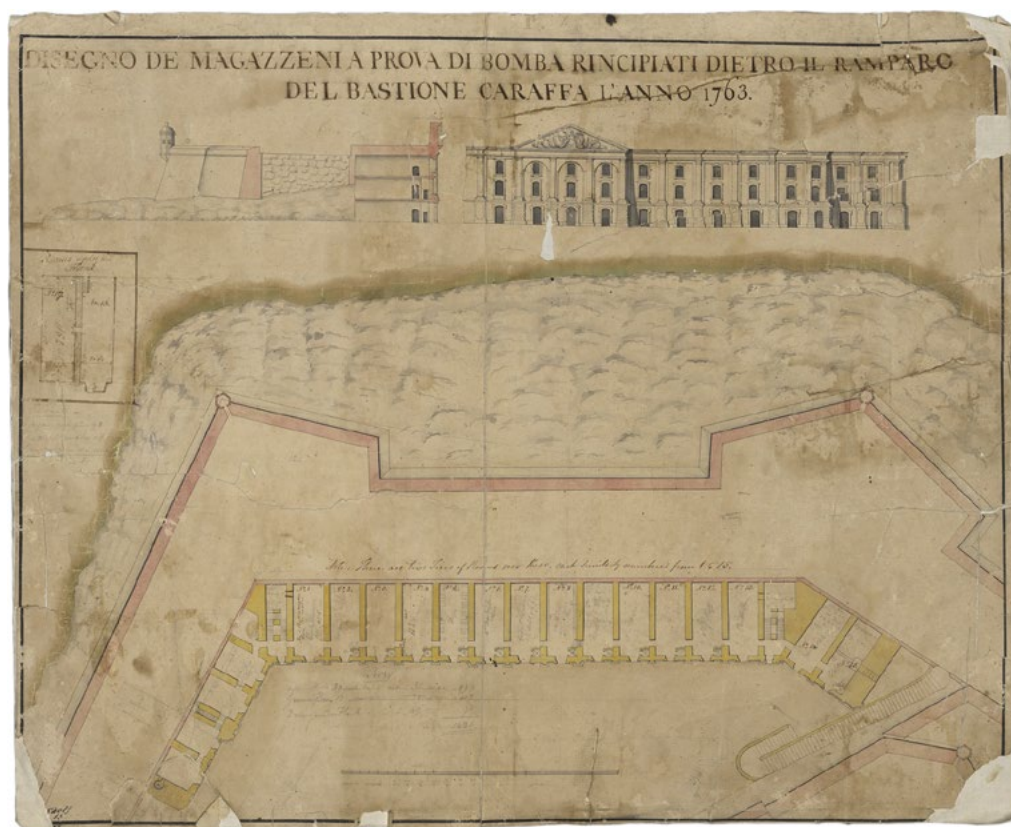
I cosiddetti Magazzini Pinto si posizionavano in esplicita continuità con quanto già realizzato nelle aree limitrofe del fronte urbano de La Valletta e, non in ultimo, con le indicazioni progettuali di Romano Carapecchia, nel tentativo di assecondare le giaciture dei bastioni e nell'organizzazione razionale della pianta – concepita secondo il criterio tipologico della ripetizione seriale di ambienti rettangolari indifferenziati collegati da aperture posizionate alla mezzera dei tramezzi e articolati su due elevazioni. A questa disposizione corrisponde, in alzato, una successione sistematica di campate tutte identiche, separate da risalti verticali e dotate di tre livelli di aperture con un balcone all'ultimo: anche in questo caso la composizione dei prospetti uniformi è segnata dall'avanzamento del partito centrale, mentre l'edificio religioso definisce la testata del blocco. Quest'ultimo non compare ancora nel disegno conservato presso la National Library de La Valletta, in cui invece sono tracciate le visuali per il fiancheggiamento in relazione all'ingombro del corpo dei magazzini, esterno alla cortina. Probabilmente destinati alla conservazione di derrate alimentari funzionali al sostentamento della città erano invece gli altri magazzini previsti dal programma infrastrutturale di Pinto, posizionati all'interno delle linee bastionate, quindi protetti dai terrapieni delle fortificazioni, e per questo definiti «a prova di bomba» (fig. 4)¹⁹. Queste operazioni costituivano altrettante occasioni di urbanizzazione di aree marginali della città, l'una *extra*, l'altra *intra muros* (nel secondo caso era previsto anche l'allestimento di una piazza con una fontana), intenzione esplicitata dalle facciate monumentali definite dall'uso di ordini giganti [De Lucca, Spiteri, Bonnici 2015, 104-107].

Conclusioni

Le profonde trasformazioni subite dai luoghi e dalle architetture citate hanno compromesso irrimediabilmente la percezione del fronte urbano de La Valletta sul porto. Le vedute redatte tra la fine del XVIII secolo e il successivo restituiscono, però, un'idea sufficientemente efficace dell'immagine che la città offriva a chi vi accedesse via mare. Dai grafici inediti conservati presso la Galleria Regionale del Castello Ursino a Catania (Fig. 5), elaborati con buona probabilità da Sebastiano Ittar nell'ultimo decennio del Settecento, emerge in particolar modo il carattere di continuità delle stecche di magazzini, lunghi brani di architettura uniforme ancorati alle giaciture dei bastioni nel tentativo di ridisegnarne i prospetti e ridefinire l'assetto degli spazi urbani esterni alle mura. In definitiva, i fronti a mare delle città prospicienti il Grande Porto di Malta avevano acquistato connotazioni specifiche: se la Palazzata di Birgu ospitava le massime cariche

¹⁸ La Valletta, National Library of Malta, Archives of the Order of Malta, Library Manuscripts, vol. 20, ff. 88r-90r.

¹⁹ La Valletta, National Library of Malta, Maps and Plans, C3, E3.



4: Disegno de Magazzeni a prova di bomba principiati dietro il rampato del bastione Carraffa l'anno 1736, La Valletta (The National Library of Malta, *Maps and Plans*, C3).

della marineria dell'Ordine, l'altissimo fronte de La Valletta condensava i valori identitari della capitale dei Cavalieri di San Giovanni: le sommità degli altissimi bastioni ospitavano luoghi deputati allo svago e al cerimoniale dell'aristocrazia militare europea trasferitasi nel cuore del Mediterraneo, il basamento invece acquisiva il caratteri di un emporio. A questo processo contribuirono anche gli interventi promossi dal Gran Maestro Ramon Despuig, che tra il 1736 e il 1740 installava una serie di botteghe attorno alla fontana del Nettuno trasformando l'area in un mercato del pesce [Caruana Dingli 2018, 221], e la costruzione della nuova Dogana, un monumentale edificio dal solenne linguaggio classicista progettato da Giuseppe Bonnici. Nell'immagine sintetica offerta dal fronte urbano sulla baia, la potenza commerciale de La Valletta si era, insomma, progressivamente sovrapposta all'icona della fortezza. Soprattutto in un secolo, il XVIII, che vide l'Ordine e, in particolare, i Gran Maestri Vilhena e Pinto, tentare di istituire un vero e proprio porto dei traffici tra Oriente e Occidente, e la vocazione mercantile della città affiancare sempre più la missione difensiva della marineria dell'Ordine fino a legittimarne, di fatto, la permanenza nell'arcipelago al tramontare della minaccia del nemico turco [Blondy 2002].



5: Sebastiano Ittar , veduta de La Valletta da punta Kalkara, anni '90 del XVIII secolo (Comune di Catania, Museo Civico di Castello Ursino, *Fondo Ittar*, 13549).

Bibliografia

- ABELA, J., BUTTIGIEG, E. (2018). The island order state on Malta, and its harbour c.1530-c.1624, in *The Harbour of Malta*, a cura di C. Vassallo, S. Mercieca, B'Kara, Progress Press, pp. 49-74.
- ALOISIO, M. (2007). *A Test Case for Regional Market Integration: The Grain Trade between Malta and Sicily in the Late Middle Ages*, Boston, Brill.
- ARICÒ, N. (2013). *Architettura del tardo rinascimento in Sicilia. Giovannangelo Montorsoli a Messina (1547-1557)*, Firenze, Leo S. Olschki Editore.
- BARTOLINI SALIMBENI, L. (1997). Il porto di Malta, in *Sopra i porti di mare. III Sicilia e Malta*, a cura di G. Simoncini, Firenze, Leo S. Olschki Editore, pp. 239-287.
- BLONDY, A. (2002). *L'Ordre de Malte au XVIIIe siècle: des dernières splendeurs à la ruine*, Paris, Bouchene.
- BONELLO, G. (2005). Francesco Buonamici. Eight new attributions, in «Histories of Malta», vol. VI, pp. 95-107.
- BONO, S. (2006). Malta e Venezia fra corsari e privati (secc. XVI-XVIII), in «Mediterranea. Ricerche storiche», n. 7, anno III, Agosto 2006, pp. 213-222.
- BROGINI, A. (2006). *Malte, Frontière de Chrétienté (1530-1670)*, Rome, Publications de l'École française de Rome.
- BUTTIGIEG, E. (2017). The Hospitallers and the Grand Harbour of Malta: Culture and Conflict, in *The Military Orders: Culture and Conflict*, a cura di J. Schenk, M. Carr, Londra, Routledge, pp. 177-186.
- CARUANA DINGLI, P. (2018). The waterside of Valletta. Grand Masters, travellers and military men, in *Encounters with Valletta. A baroque city through the ages*, a cura di G. Bonello, P.

- Caruana Dingli, D. De Lucca, Malta, University of Malta, International Institute for Baroque Studies, pp. 213-397.
- CASSAR, C. (2013). State Intervention in the Grain Trade of Malta (16th-20th Century), in «Mediterranean Review», n. 6, vol. 2, pp. 59-89.
- CUTAJAR, D. (1988). The Malta Quarantine shipping and trade, 1654-1694, Rabat, Mid-Med Bank Ltd.
- DANDRIA, D. (2010). Il-Fosos – Underground grain storage in the Maltese islands, in «Treasures of Malta», n. 48. pp. 47-54.
- DE GIORGIO, R. (1986). A City by an Order. Malta, Loizou Publications.
- DE LUCCA, D. (1999). Carapечchia. Master of baroque architecture, Sta Venera, Midsea Books Ltd.
- FONTENAY, M. (1988). La place de la course dans l'économie portuaire au XVIIe siècle: l'exemple de Malte et des ports barbaresques, in «Annales E.S.C», n. 43, vol. 6, pp. 1321-1347.
- GALEA, J. (1966). The Quarantine Service and the Lazzaretto of Malta, in «Melita Historica: Journal of the Malta Historical Society», n.4, vol. 3, pp. 184-209.
- GIUFFRIDA, A. (2006). La Sicilia e l'Ordine di Malta (1529-1550). La centralità della periferia mediterranea, Palermo, Associazione Mediterranea.
- Lines of Defence: fortification drawings of the baroque age at the National Library of Malta (2015), a cura di D. De Lucca, S. Spiteri, H. Bonnici, Malta, University of Malta, International Institute for Baroque Studies.
- MAHONEY, L. (1993). Secular Architecture, in Birgu. A maltese maritime city, a cura di L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorini, Msida, Malta University Services, vol. II, pp. 421-456.
- MALLIA-MILANES, V. (2001). La donazione di Malta da parte di Carlo V all'Ordine di San Giovanni, in Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V, a cura di B. Antra, F. Marconi, Roma, Carocci, pp. 137-148.
- MENCHETTI, F. (2000). Un acquedotto bolognese a Malta, in Bologna e l'invenzione delle acque. Saperi, arti e produzione tra '500 e '800, a cura di M. Tozzi Fontana, Bologna, Editrice Compositori, pp. 178-189.
- MERCIECA, S. (2006). «La navigation du Savoir Project» and the search of Malta's Late Medieval Ship-Shed, in Mediterranean Seascapes, Malta, Malta University Publishers Ltd, pp. 3-30.
- MIFSUD, A. (1917). L'approvigionamento e l'università di Malta nelle passate dominazioni, in «Archivium Melitense», vol. III, pp. 163-212.
- MIFSUD, C. (2017). Decoding a modified space: the lost space of Del Monte gate, in «Melita Historica: Journal of the Malta Historical Society», XVII, 2, pp. 61-82.
- MIFSUD, C., SPITERI, C. (2020). Tà Liesse. Reading transformations at the water's edge. Maritime spaces, archaeology and urban harboursapes, in Tà Liesse. Malta's waterfront shrine for mariners, G. Bonello ed., Malta, Miller, pp. 72-107.
- MUSCAT, J. (1993). L'arsenale, in Birgu. A maltese maritime city, a cura di L. Bugeja, M. Buhagiar, S. Fiorini, vol. I, Msida, Malta University Services, pp. 256-326.
- NOBILE, M.R. (2021). Uno sguardo alle fonti sull'architettura civile nel Quattrocento e nel Cinquecento in Sicilia: i contratti per analogia, in Architetture per la vita: palazzi e dimore dell'ultimo gotico tra XV e XVI secolo, a cura di A. Antista, E. Garofalo, M.R. Nobile, Palermo, Caracol, in c.d.s.
- QUINTIN D'AUTUN, J. (1536). Insula Melitae Descriptio, Lione, S. Gryphum.

SAMMUT, E. (1970). L'Ufficio delle Case ed i regolamenti per la fabbrica della Valletta (1556-1629), in *L'architettura a Malta dalla Preistoria all'Ottocento*, Roma, Centro di Studi per la Storia dell'Architettura, pp. 387-399.

TESTA, C. (1989). *The life and times of Grand Master Pinto*, Sta Venera, Midsea Books Ltd.

THAKE, C. (2004). The Renaissance of the Birgu waterfront, in «*Treasures of Malta*», n. 30, vol. 10 pp. 27-35.

VELLA, H.C.R. (1980). *The earliest description of Malta (Lyon 1536)*, Zebbug, DeBono Enterprises.

WETTINGER, G. (1982). Agriculture in Malta in the Late Middle Ages, in *Proceedings of History Week*, a cura di M. Buhagiar, Malta, The Malta Historical Society, pp. 1-48.

Elenco delle fonti archivistiche

La Valletta. National Library of Malta. Archives of the Order of Malta. *Deliberazioni della Veneranda Camera del Tesoro*. vol. 634, f. 165r, 175r, 179r.

La Valletta. National Library of Malta, Archives of the Order of Malta. *Liber Conciliorum Status*. vol. 255, ff. 47r-v.

La Valletta. National Library of Malta. Archives of the Order of Malta. *Liber Conciliorum Status*. vol. 256, ff. 123r, 146r-147r.

La Valletta. National Library of Malta. Archives of the Order of Malta. *Liber Conciliorum Status*. vol. 259, f. 118v.

La Valletta. National Library of Malta. Archives of the Order of Malta. *Liber Conciliorum Status*. vol. 263, f. 99r.

La Valletta. National Library of Malta. Archives of the Order of Malta. *Library Manuscripts*. vol. 20, ff. 88r-90r.

La Valletta. Notarial Archives. Aloisio dello Re. R. 227 (1674-1676), ff. 132r-138v, 149v-150r, 196v-197r, 207v-213v, 213v-215v.

SOMMARIO

Introduzione	3
LUCA MOCARELLI	
Nutrire la città mobilitata. Problema alimentare e Grande Guerra: il caso senese	5
ELEONORA BELLONI	
Genova e il consumo alimentare durante la guerra di Successione austriaca (1745-1746)	14
CINZIA BONATO	
Il restyling di una vecchia icona pop: la storia transnazionale degli spaghetti alla bolognese	19
PATRIZIA BATTILANI, GIULIANA BERTAGNONI	
Il cibo da strada tra narrazione, promozione e valorizzazione della destinazione turistica della “succulenta” città di Palermo attraverso l’esperienza di Streaty Tours Srls	28
FRANCESCA MALLEO	
Il Panforte: un’eccezione dell’economia senese. L’immagine di una città attraverso la sua industria dolciaria	34
GIACOMO ZANIBELLI	
Alla ricerca di una identità turistico-gastronomica. Il Molise fra mari e monti	44
ILARIA ZILLI	
Le culture del cibo “naturale”. Gruppi di Acquisto Solidale, produttori neo-rurali e alta cucina	58
MANUELA TASSAN	
Notes on sugar refineries in early modern Venice	68
ISABELLA CECCHINI	
Enoscena: Storia del vino a teatro	77
IVAN BUONANNO	
Cucinare discorsi di memoria. Cibi, tradizioni e “valori” delle Botteghe Storiche di Milano	93
LUCA RIMOLDI	
Tra il dire e il fare. Pellegrino Artusi e la scienza sociale in cucina versus liste vertiginose, ricette di casa e ricevute ritrovate	99
SIMONE FAGIOLI	

- Simbolismo alimentare nei processi di costruzione identitaria di una minoranza etnico-linguistica: il case study dei riti di fertilità di Stilfs in Vinschgau nelle Alpi orientali 106
MARTA VILLA
- Boundaries: from private land to communal festive meals 113
MARIA VIDALI
- Scienza, società e approvvigionamento idrico nel Settecento veneto 120
ELENA GRANUZZO
- Vivere alle Terme e sviluppo urbano nel Settecento veneto 129
MASSIMO GALTAROSSA
- Storie di acque. Le acque minerali in Molise tra Otto e Novecento 140
MARIA IAROSI
- L'acqua nell'era del turismo: i problemi idrici di Capri tra Settecento e primi Novecento 147
LAURA GENOVESE
- A map of food in the Byzantine XV century (in Radoslav Petković's *Perfect remembrance of death*) 156
PERSIDA LAZAREVIĆ DI GIACOMO
- Cibi e bevande nella narrativa di Giuseppe O. Longo 163
TIZIANA PIRAS
- «Sgnavolat Vicentia plena gatellis»: strizzate gastronomiche dai testi macaronici quattrocenteschi padovani al Folengo 174
OTELLO FABRIS
- Abiti da lavoro come progetti di design nell'esperienza creativa di Nanni Strada 180
ORNELLA CIRILLO
- Vestire con decoro sul lavoro. Gli abiti di servizio del personale alberghiero in Italia tra le due guerre mondiali 191
PAOLO RASPADORI
- La mesa del arzobispo: comida, moda y apariencia en los palacios episcopales compostelanos (siglos XVII-XVIII) 199
FERNANDO SUÁREZ GOLÁN
- I consumi alimentari del ceto mercantile bassomedievale. Un caso di studio: Francesco di Marco Datini da Prato 205
MARIA GIAGNACOVO

-
- El valor social de los alimentos: prácticas de comensalidad entre las monjas “de vida particular” (Sevilla, siglo XVII) 218
MARÍA LUISA CANDAU CHACÓN
- Pecar de gula: conflictividad en torno a la comida en el Santiago monástico de época moderna 227
ANA MARÍA SIXTO BARCIA
- Products and merchandise in the squares and streets of Mexico City, the Church, the Town Council and private traders, in the sixteenth-seventeenth centuries 237
MARÍA LUISA PAZOS PAZOS, CAROLINE MÉNARD
- È pane davvero? Un percorso letterario seicentesco tra banchetti, osterie e brindisi 244
MICHELE NAJJAR
- «Per i loro bisogni et necessità oneste»: clientela e ritmo delle attività di prestito del Monte Pio di Prato delle origini 251
PAOLA PINELLI
- L'istituzionalizzazione del credito agrario nella Sardegna sabauda (1767-1851) 265
CECILIA TASCA
- Casa, Cucina, Cantina: fonti d'archivio per un cerimoniale domestico tra Cinquecento e Seicento 278
CRISTINA CUNEO
- Il cerimoniale della “piccola” corte dei principi sabaudi nella tenuta di Casotto: pranzi e gite in montagna 291
SILVIA BELTRAMO
- Credenza e cucina. Le spese alimentari dei Paternò di Raddusa tra Sette e Ottocento 305
FABIO PAOLO DI VITA
- La riforma doganale siciliana del 1802: conflitti e resistenze nella “grande trasformazione” 313
PIETRO SIMONE CANALE
- Maccaroni, salzume e copeta. Consumi alimentari a Benevento tra Ottocento e primo Novecento 322
ROSSELLA DEL PRETE
- Cibo e istituzioni in Irpinia nell'Ottocento 336
DANIELA STROFFOLINO

- Changing food regulations: from sufficiency concerns to sanitary norms (1865-1914)** 345
SIMION CÂLȚIA
- Contro le cattive abitudini. Modelli e comportamenti alimentari, igienici e sanitari nella Bessarabia dell'età moderna** 354
SILVIA CORLĂTEANU-GRANCIUC
- Cibo e grandi eventi: la dieta mediterranea in Sicilia, crocevia di culture** 364
ISABELLA FRESCURA
- Nutrire i poveri congiunturali: la Casa d'industria a Brescia nell'Ottocento** 374
SERGIO ONGER
- Crisi economica, povertà urbana e alimentazione** 380
MARIA RITA SEBASTIANI
- L'Italia razionalista attraverso il dibattito sulla cucina (1920-1940)** 394
LORENZA PERINI
- Il gusto della libertà. Donne e alimentazione a Milano (1940-1945)** 410
DEBORA MIGLIUCCI
- Il potere del cibo. Luoghi e spazi del sistema agricolo-commerciale in Principato Ultra nel XIX secolo** 421
DANIELA STROFFOLINO
- La Piazza del Mercato e le due piazze Commestibili ottocentesche a Caserta** 430
FRANCESCA CAPANO
- «Piazze de' commestibili» nel Regno delle Due Sicilie. Il caso di Piazza Duca della Verdura a Potenza** 440
LIA ROMANO
- La sala da pranzo degli alberghi italiani tra Otto e Novecento: Dalla table d'hôte del grand hotel all'albergo-ristorante** 448
EWA KAWAMURA
- Market areas in Lisbon (Portugal): rua Nova dos Mercadores (15th and 16th centuries)** 462
DANIELA NUNES PEREIRA
- Il fondaco/funduq nel territorio di Palermo: studio di deboli indizi in assenza di tracce** 472
VINCENZA GAROFALO
- Gli orti urbani in Regione Lombardia. Esperienze a confronto** 483
VALENTINA CATTIVELLI

Gli orti urbani come nuova frontiera del benessere? Il caso della città di Napoli	501
GENNARO CIVERO, VINCENZO RUSCIANO	
I Magazzini Generali di Verona: storia, patrimonio, riuso	510
ERIKA BOSSUM, VALERIA RAINOLDI	
La «Società Meridionale dei Magazzini Generali» e l'economia napoletana fra Ottocento e Novecento	518
SERENA POTITO	
La vicenda dei Magazzini generali di Roma: dalle origini alla riconversione	529
GIUSEPPE STEMPERINI	
I sette mercati capitali. Budapest 1897	537
PAOLO CORNAGLIA	
Zagreb City Slaughterhouse. Construction, Style and Corruption Scandals of the Largest Public Investment in Inter-War Zagreb	547
DRAGAN DAMJANOVIĆ	
Il mercato Lehel	557
ZSUZSANNA ORDASI	
Le sale per la ristorazione negli alberghi europei della Belle Époque: tipologia, funzione e architettura	564
ANDREA MAGLIO	
Due mercati al coperto di Luigi Piccinato a Carrara	575
GEMMA BELLI	
I mercati storici nella Barcellona contemporanea. Il caso del Guinardó	582
CHIARA INGROSSO, MIRIAM GERMENO	
La valorizzazione dei paesaggi del cibo: nuove identità per i luoghi del turismo eno-gastronomico	597
PAOLO MELLANO	
I distretti di villeggiatura del Genovesato nel XVIII secolo: la piana albisolese come modello di organizzazione produttiva e messa in prospettiva del paesaggio	607
SARA RULLI	
L'invenzione della tradizione a tavola: ricettari e antropologia dell'alimentazione in Trentino dal XVIII ad oggi. Il caso dei ricettari della famiglia Todeschi di Rovereto	620
MARTA VILLA	

- Tra valorizzazione e tutela dei paesaggi vitati. Lo sviluppo del comparto vitivinicolo nel Sannio nel secondo dopoguerra** 627
VITTORIA FERRANDINO, ERMINIA CUOMO
- Infrastrutture per il commercio sul fronte a mare de La Valletta tra XVII e XVIII secolo** 646
ARMANDO ANTISTA
- Architettura e scena urbana per la celebrazione del Corpus Domini** 661
ELENA GIANASSO
- Dal calice all'immunità: Eucaristia, diritto d'asilo e controllo dello spazio in Ancien Régime** 669
WALTER LEONARDI
- L'attività molitoria lungo il torrente irpino Salzola in epoca pre-industriale fra tecnologia e sviluppo urbano** 676
ALESSANDRO GIORDANO
- Passato e presente dell'industria molitoria nel Sud della penisola Iberica. Évora (Portogallo)-Jaén (Spagna)** 685
SHEILA PALOMARES ALARCÓN
- La vendita e il consumo di prodotti ittici nei rioni napoletani nell'immaginario collettivo dei viaggiatori stranieri (1503-1861)** 691
MARIA SIRAGO
- I colori del cibo. Spazi e luoghi di Napoli nella pittura dal Seicento alla prima metà dell'Ottocento** 704
ANNA GRIMALDI
- Viaggiatori tedeschi a Napoli: merci e mercati (secoli XVIII-XIX)** 716
MIRELLA VERA MAFRICI
- Markets and merchandise a Napoli nelle impressioni dei viaggiatori inglesi (secc. XVIII-XIX)** 724
CLAUDIA PINGARO
- “Attaccare un commercio”. Traffici e merci alla fine del secolo XVIII nei carteggi dei viaggiatori tedeschi in Sicilia** 732
LAVINIA GAZZÈ
- Cibo, mercati e mercanti in Sicilia nelle descrizioni dei viaggiatori arabi e nelle cronache normanno-sveve** 739
ELISA VERMIGLIO
- How Italian cuisine brought the Renaissance to Amsterdam. An essay** 748
MENNE C. KOSIAN

-
- On the Road to Constantinople-Food and Markets in Urban Settlements of Serbia from 15th to 19th Centuries** 755
DRAGANA AMEDOSKI, GORDANA GARIĆ PETROVIĆ
- Investigations about common food in essays of an eighteenth century traveller in Italy and all over Sicily: Jean Baptiste Labat** 767
FRANCA PIROLO
- Food in Text and Image. Long Nineteenth Century Historical Images of nowadays Romanian Towns** 778
ANDA-LUCIA SPĂNU
- The Potato: A Socio-Political Evaluation of its Impact on the People of Malta** 789
CARMEL CASSAR
- Gli immondezzai di Montecorvino: analisi di un centro urbano attraverso lo studio dei reperti ceramici** 797
VINCENZO VALENZANO
- Semi, frutti e legni da un pozzo di Sassari: uno spaccato della vita quotidiana di un centro urbano nella Sardegna del XIV secolo** 810
GIOVANNA BOSI, GIOVANNA BECCA, LAURA BICCONI, ALESSANDRA DEIANA, ROSSELLA FILIGHEDDU, MARTA MAZZANTI
- Discariche, rifiuti e ricerca archeologica: le trasformazioni della città antica tra Medioevo ed Età Moderna. Il caso di Piazza della Vittoria a Palermo** 817
CARLA ALEO NERO, ANTONIO DI MAGGIO
- Dimmi cosa butti e ti dirò chi sei: informazioni da materiali archeologici, botanici e zoologici in vasche di scarico a Ferrara tra Medioevo e Rinascimento** 830
CHIARA GUARNIERI, GIACOMO CESARETTI, GIOVANNA BOSI, LARA DAL FIUME, MARTA MAZZANTI, VALENTINA CASELLI, AURORA PEDERZOLI, IVANO ANSALONI
- Storia, costume, società ed economia della città di Cagliari e del quartiere di Marina, tra Medioevo ed Età Moderna, attraverso lo studio dei materiali del riempimento del pozzo della chiesa di San Sepolcro** 839
RAFFAELLA CARTA
- Complessi di stoccaggio di Età romana nel territorio di Vibo Valentia: il deposito di Santa Maria di Ricadi, la produzione e la commercializzazione delle anfore Dressel 1** 850
PAOLA VIVACQUA, MARIA TERESA IANNELLI

- Fonti storiche e dati archeologici per la ricostruzione del sistema di approvvigionamento della città di Reggio Calabria in epoca tardoantica** 861
RICCARDO CONSOLI, LAURA BATTAGLIA
- Insedimenti nobiliari genovesi in Oltregiogo nei secoli XVII e XVIII: tra produzione agricola e immagine architettonica** 868
DANIELA BARBIERI
- La trasformazione del paesaggio rurale siciliano: la colonizzazione del latifondo** 878
MARIA ROSSANA CANIGLIA
- Marzamemi: dinamiche e sviluppo di un borgo marinaro nel sud del Mediterraneo (1655-1951)** 888
FEDERICO FAZIO
- Le “vie” della produzione a Crotone: direttrici della conversione da paesaggio rurale a paesaggio urbano (XIX-XX secolo)** 898
BRUNO MUSSARI
- Chiostri lagunari e approvvigionamento alimentare a Venezia: l’isola di San Secondo** 910
LUDOVICA GALEAZZO
- «...un disnare solennissimo sotto una loza aderente a un bellissimo zardino...». Logge e giardini come luoghi conviviali nella Roma del Quattrocento** 923
ALESSANDRO CREMONA
- Cibo, cultura e tempo libero a Napoli e lo “studio” per i Caffè di Luigi Cosenza** 936
CAROLINA DE FALCO
- Il caffè Pedrocchi: un edificio per una nuova centralità urbana** 946
STEFANO ZAGGIA
- La strada dei muratori nel Lazio del Sud: influenze e rapporti tra le città** 955
EMMA TAGLIACOLLO
- Il paesaggio certosino tra desertum, eremo e orti monastici** 966
SILVIA BELTRAMO
- Cibo e fede: Trisulti e la rete delle certose dell’Italia meridionale** 981
MASSIMILIANO SAVORRA, ADRIANA MARRA
- Tra terra e mare: insediamenti abitativi e industrie alimentari a Keratsini Pireo** 994
VASSILIKI PETRIDOU, HELENI KYRAMARIOU

-
- The Colonization Villages in Spain and the improvement of the agricultural production through the irrigation of the field. Guidelines for their present regeneration** 1002
M. ROSARIO DEL CAZ ENJUTO, ANTONIO ÁLVARO TORDESILLAS, JOSÉ LUIS SÁINZ GUERRA, FÉLIX JOVÉ-SANDOVAL
- La colonizzazione del latifondo siciliano. Architetture e paesaggio** 1010
MATTEO IANNELLO
- Food and holiday: the image of the Russian Imperial city** 1019
MARIYA KOMAROVA
- Beccherie, pescherie e abattoirs nelle città fluviali. Varianti tipologiche come paradigma per differenti modelli urbani** 1027
ANDREA NEGRISOLI
- Porta da terra, porta da mar. Accesso e approvvigionamento nella Venezia insulare tra XVIII e XX secolo** 1037
EMMA FILIPPONI, CLAUDIO MISTURA
- Firenze, il perimetro della città moderna: dall'abbattimento delle mura alla cinta daziaria (1864-1880)** 1045
SERENA PESENTI

Il cibo, nel corso dei secoli, ha sempre giocato un ruolo fondamentale nella storia della città permeando, in un rapporto serrato con il territorio, la sua economia, la strutturazione dei luoghi, l'articolarsi delle funzioni, la conformazione degli spazi costruiti e aperti, lo scorrere della vita quotidiana e le ritualità collettive. Attraverso le scelte alimentari hanno trovato espressione materiale le divisioni e le commistioni tra gruppi, etnie, religioni; si sono manifestati i divari sociali; si è creata l'intimità del desco domestico; si è realizzata la condivisione di eventi straordinari sia in tempo di pace che di guerra. I legami del cibo con la vita sociale dei luoghi hanno prodotto valori culturali che oggi vengono riconosciuti come parte del patrimonio storico di città e territori, come una componente essenziale di memorie e narrazioni collettive, come fondamento di identità urbane, regionali e nazionali. A partire dall'antichità e fino all'età contemporanea i processi inerenti la produzione, la preparazione, lo scambio, la distribuzione e il consumo del cibo sono stati al centro delle politiche messe in atto da autorità cittadine e statali, terreno di confronto e di scontro tra ceti sociali e gruppi di interesse, in una continua dialettica tra produttori e consumatori, tra norme e pratiche, tra regolamentazione e libera iniziativa. L'architettura degli spazi destinati a queste funzioni, gli allestimenti e le rappresentazioni dei conviti e delle cerimonie, i mutamenti dei costumi e delle mode mettono in scena i legami molteplici del cibo con la vita urbana, offrendo spunti per valorizzare il suo significato specifico nella storia delle città e dei territori.