

From a rectilinear road to a cross: the opening of strada Maqueda in Palermo

Maurizio Vesco
maurizio.vesco@unipa.it

Strada Maqueda has until the present day been subjected almost exclusively to critical interpretations, which have correctly highlighted its symbolic value, especially with reference to the showing-off of the cross. This is an expression of an increasingly orthodox and extremist Catholicism on an unprecedented urban scale. Little has been said, on the other hand, about issues related to the actual construction of this urban space, to all the gutting that was necessary related to the opening of the building site in the dense, compact area of one of the most important Mediterranean capitals, of a road which is one and a half kilometres long and more than 11 metres wide; in the year 1600, this rectilinear road was an extremely complex urban intervention on the European scene. This research, with the aid of new archival documentation, aims to focus on the protagonists of this architectural achievement, on the progressive steps taken, the timing and organization of the construction site, as well as the tools and techniques used to plan the urban space in order to properly lay out the new road through the medieval neighbourhoods.

Dal rettilo alla croce: l'apertura di strada Maqueda a Palermo

Maurizio Vesco

«A 28 di luglio a Petro Riczo, argintero, onze 15»: così, con la voce di spesa relativa al prezioso martello in argento dorato e con manico d'avorio con cui il duca di Maqueda diede avvio simbolicamente alle demolizioni il 24 luglio 1600¹, si apre, quasi altrettanto simbolicamente, un prezioso documento che contribuisce a far luce sul cantiere di strada Maqueda, la *Lista delli denari spesi et erogati per la fattura della Nova Strada*² (fig. 1).

Sino a questo momento la realizzazione del grande rettilo palermitano, che seca la città da un capo all'altro (fig. 2), è stato oggetto principalmente di interpretazioni critiche che ne hanno sottolineato la complessa valenza simbolica³, soprattutto con riferimento alla ostentazione di quella croce tracciata

1. La fattura del martello si ricava dalle indicazioni contenute nella prima delle annotazioni di spesa nel volume di conti relativo all'apertura della strada, dove più in dettaglio si rendicontano le 15 onze spese: «onze 9.21.5 per il prezzo dello argento che ha posto per la fattura di un martello con il quale Sua Excellentia haverà da dar principio a sdirrupar detta strada, tari 12 per lo prezzo dello oro che have andato in deorare esso martello, onza 1.8.15 per la mastria et onze 3.10 per il prezzo del manico di avolio posto in detto martello»; Archivio Storico Comunale di Palermo (ASCPa), Raziocini, vol. XXXI, c. 1r. La cerimonia d'avvio dei lavori è ricordata, sempre in modo stringatissimo, da più di un diarista, tra cui Vincenzo Auria in *Notitie di successi varii nella città di Palermo*, pubblicato in DI MARZO 1869, I, p. 217.

2. Archivio di Stato di Palermo (ASPa), Tribunale del Real Patrimonio, Memoriali, vol. 443, c. 56r.

3. In questa chiave di lettura rimane ancora oggi centrale il contributo di FAGIOLÒ, MADONNA 1981, in particolare pp. 45-62. Un primo studio sulla realizzazione dell'opera, a partire da documentazione archivistica, è invece in FANELLI 1998, pp. 9-16. Sull'attività costruttiva lungo il rettilo, vedi PIAZZA 1999-2002.

a scala urbana, espressione di un cattolicesimo fattosi sempre più ortodosso, che avrebbe trovato spazio, nel corso del Seicento, in tanta iconografia a carattere religioso⁴ (fig. 3).

Poco si è detto, invece, sugli aspetti più legati ai processi di costruzione materiale di questo spazio urbano, alle operazioni connesse all'apertura, attuata con demolizioni a tappeto nel tessuto denso e compatto di una delle principali metropoli mediterranee, in quello che Marcello Fagiolo ha definito «il più grande sventramento del secolo in Europa»⁵, di un'arteria stradale lunga quasi un chilometro e mezzo e larga più di undici metri, che all'anno 1600 costituiva un intervento urbanistico di grande arditezza.

Nonostante il forte connotato simbolico e mistico-religioso di cui assai presto sarebbe stata caricata la croce di strade Toledo-Maqueda, da Maringo⁶ a Baronio Manfredi⁷ – per altro una *cruz* fa già capolino nella stringata lettera di licenza di Filippo III del 1599⁸ –, l'operazione va certamente ricondotta nell'ambito di quella strategia di ammodernamento del sistema viario cittadino, e indirettamente di promozione dell'immagine della capitale siciliana, che, avviata dalla municipalità palermitana sin dalla metà del XVI secolo⁹, aveva toccato l'acme tra il 1567 e il 1570 con la realizzazione, a partire dal *Cassaro* medievale, della strada Toledo¹⁰.

Si era trattato di un'operazione assai complessa che aveva avuto però il suo banco di prova un decennio prima, durante il vicereame di don Juan de la Cerda, duca di Medinaceli, nell'apertura di un altro importante rettilineo, la strada di Porta di Castro, allorquando erano state messe a punto modalità e procedure attuative¹¹.

4. Per la cospicua iconografia a stampa, vedi in particolare quella prodotta da: PAOLO AMATO, *La Rosalia Benedettina*, in TORNAMIRA 1668; DOMENICO FERRUCCIO, *PANORMI CIVITAS*, in BONERBA 1671; ANTONIO GRANO, *Palermo magnifico ne' trionfi di S. Rosalia* in DEL GIUDICE 1686; l'antiporta *Fathiferum vindex necuit Rosalia* in POLIZIO 1690; PAOLO AMATO, *Montes in circuitu eius*, in BONGIOVANNI 1690; e ancora FRANÇOIS II POILLY, *Santa Rosalia*, ca. 1713, e GIOVANNI BATTISTA CALANDRUCCI (?), *Vita di Santa Oliva*, in MALATESTA 1726. Per approfondimenti iconografici si rimanda a BARBERA AZZARELLO 2008.

5. FAGIOLO, MADONNA 1981, p. 47.

6. MARINGO 1609.

7. L'autore in un passo della sua descrizione della città *quadrifida*, così sintetizza il nuovo impianto cruciforme, alludendone alla valenza simbolica: «Ex octangoli area duplices perpetuae viae: Toletanam altera, altera Machedam continet: [...] in cruce dissectae viae. Ex Christiana felix auspiciam, feliciter incrementum»; BARONIO MANFREDI 1630, pp. 159-160.

8. Il *Beneplacitum regium pro aperitione Viae Novae* autorizzava ad «abrir en la dicha Ciudad otra Calle, que corresponde en Cruz à la que al presente se halla fabricada en ella»; DE VIO 1706, pp. 460-461.

9. Sull'argomento vedi VESCO 2006.

10. Per un primo inquadramento dell'argomento vedi CASAMENTO 2000.

11. Sull'intervento urbano, correlato a una più complessa operazione di lottizzazione dell'area sottostante il Palazzo Reale palermitano vedi VESCO 2009; VESCO 2010, pp. 95-112.



Da sinistra, figura 3. Domenico Ferruccio, *Panormi civitas*, incisione (da BONERBA 1671); figura 4. Veduta di Palermo, incisione acquarellata, particolare (da BRAUN, HOGENBERG 1588, tav. LVI).

Deve essere stata proprio la buona riuscita del progetto di trent'anni prima della strada Toledo a motivare la nuova iniziativa urbanistica intrapresa dall'*Universitas*, come già aveva compreso oltre due secoli fa il noto erudito palermitano marchese di Villabianca, che in uno dei suoi pamphlet annotava come tanto la strada Maqueda che l'*Ottangolo* «dal padre Cassaro son quasi prodotti»¹².

Va ricordato come a quella data Palermo fosse di fatto priva di un asse di attraversamento interno in direzione nord-sud adeguato alle esigenze di traffico veicolare di una città moderna: quelli esistenti erano percorsi lunghi, contorti, frammentati e discontinui, caratterizzati da sezioni viarie mutevoli e sovente assai ridotte, oltre che da raccordi disagiati (fig. 4). Inoltre, un ostacolo ulteriore nei collegamenti fra i quartieri cittadini, in particolare quelli occidentali dell'Albergheria e del Seralcadio, rimaneva l'acrocoro su cui era sorta l'antica *civitas*, il medievale quartiere del Cassaro che, forse non a caso, proprio in conseguenza del taglio della strada Maqueda sarebbe sparito dalla tradizionale ripartizione amministrativa municipale, con la riduzione del numero dei quartieri da cinque a quattro.

Con il rettilineo seicentesco si completava, infatti, quel processo di graduale "cancellazione" del carattere di alterità e chiusura del nucleo antico murato rispetto al resto dell'insediamento, che, avviato con il tracciamento della strada Toledo, era stato portato avanti per tutto l'ultimo quarto del Cinquecento¹³. È dunque all'interno della città, piuttosto che al suo esterno, che bisogna guardare per comprendere le ragioni funzionali che sottendono il progetto della nuova via.

D'altra parte, resta non del tutto chiaro a quando vada ricondotta la sua genesi progettuale. Se è noto, infatti, che essa era stata discussa e approvata all'unanimità in un consiglio civico di quattro anni prima, convocato nel novembre del 1596, precedentemente all'arrivo a Palermo del viceré Maqueda, va segnalato come in quell'occasione il pretore rammentasse ai cittadini riuniti che il progetto del nuovo rettilineo già «tante volte si è proposto di farse»¹⁴.

Similmente non si è dato peso alle parole con cui il sindaco, don Pietro Opezzinga, manifestava a nome dell'adunanza, il suo entusiasmo per la proposta, parole dalle quali si comprende, oltre la

12. Francesco Maria Emmanuele e Gaetani, marchese di Villabianca, *Il Palermo d'oggiorno*, in DI MARZO 1874, p. 73.

13. Se con il tracciamento della nuova strada Toledo era stata abbattuta nel 1567 la porta dei Patitelli, porta urbana dell'antico circuito murario del quartiere del Cassaro sarebbe stato però a partire dagli anni Ottanta del secolo che si sarebbe proceduto in maniera organica alla demolizione di tratti di mura interne e all'apertura di nuove strade diritte e larghe: nel 1580 la sistemazione della discesa di porta Oscura, con la demolizione dell'antico varco di accesso e l'eliminazione della vecchia scalinata; nel 1587 l'apertura della strada de' Benfratelli, in prossimità del nuovo omonimo ospedale; nel 1591, su iniziativa gesuitica, la realizzazione della *strata Nova di Casa Professa*, poi via Villalba, promossa per meglio collegare la Casa della Compagnia, posta nelle bassure dell'Albergheria, con il Collegio Massimo sorto lungo la strada Toledo. Sull'argomento vedi Vesco 2004, pp. 231-233. Sul difficile iter progettuale della via Villalba vedi Vesco 2008.

14. ASCPa, Consigli civici, vol. 70-1, 4 novembre 1596.

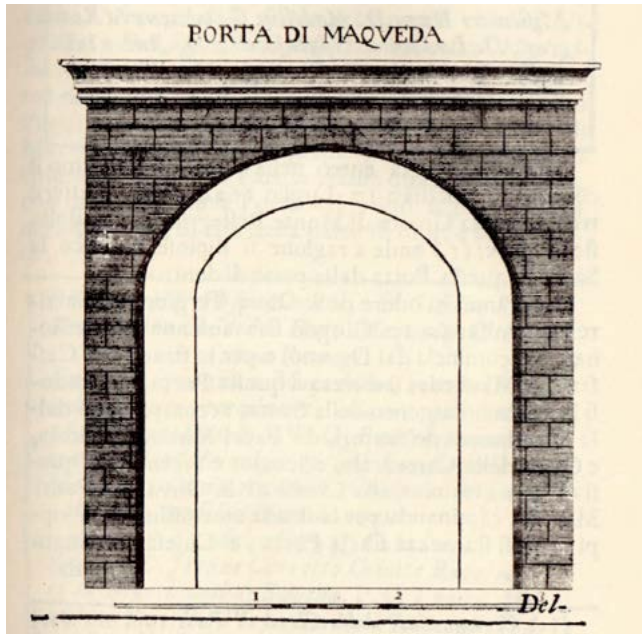


Figure 5-6. Vedute di Porta di Maqueda (già Cardines) e Porta di Vicari (già Manriques), incisioni (da MONGITORE 1732).

vera natura dell'intervento, tanto funzionale quanto "promozionale" della città, l'esclusiva origine municipale del progetto, così come era avvenuto per il precedente intervento della strada Toledo:

«Non è dubio alcuno, Senato felicissimo, che li fabriche sonno delle maggior ornamenti che tenghino le città et essendo questa città di Palermo per la midesma occasione tanto celebrata appresso ogni uno, cossì si ha da procurare che vada di giorno in giorno avanzando, sì come judico che grandissimo ornamento haverà della fabrica di questa nova strada di farse traversando il Cassaro della maniera che dalle Signorie Vostre ci è stata proposta»¹⁵.

Posto di primo piano fra i protagonisti di questa grandiosa impresa urbanistica spetta comunque al viceré Bernardino Cardines, terzo duca di Maqueda, il cui nome sarebbe rimasto per sempre legato alla strada, ma che di fatto nessun ruolo ebbe nella ideazione del progetto e che solo più tardi, una volta insediatosi a Palermo nel 1598, avrebbe fattivamente sostenuto la realizzazione dell'opera promossa dal Senato cittadino, approfittando così dell'opportunità offertagli di promuovere la propria immagine di governante nonché di celebrare il proprio casato.

Non a caso la nuova strada e le due porte aperte agli estremi, la Cardines e la Manriques (figg. 5-6), sarebbero state intitolate al viceré e alla viceregina, celebrati con toni encomiastici nelle epigrafi di due targhe marmoree realizzate dallo scultore Raffaele Li Rapi¹⁶, oggi perdute, ma di cui una preziosa raffigurazione resta in un manoscritto madrileno¹⁷ (figg. 7-8).

15. *Ibidem*.

16. Il marmoraro, nel novembre del 1600, riceveva il compenso dovutogli per due targhe di marmo «per quelle mettersi per tabelle nella porta Manriques novamente fatta e nella porta Cardines da farsi nelli dui estremi di detta strada Maqueda»; ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 2 dicembre 1600, cc. nn.

17. Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHNM), *Estado, Mapas Plano y Dibujos*, 731, cc. 8, 9, 24. Alcuni dei disegni contenuti nel libello sono stati recentemente attribuiti allo scultore Gaspere Guercio e ricondotti a una commessa del 1659 per «disegni e piante di fabbrice» conferitagli dal duca di Montalto, Luigi Guglielmo Moncada, al fine di immortalare le opere pubbliche da lui promosse nella capitale siciliana durante gli anni della sua presidenza (1635-38); GIUGNO 2013, pp. 24-25. Tuttavia l'omogeneità dei disegni, che si spingono peraltro sino all'età di Carlo II e al 1669 in particolare, il tema strettamente epigrafico, non architettonico, né tanto meno fortificatorio, delle rappresentazioni, uniti alle loro caratteristiche pittoriche, spingono a una datazione più tarda del pamphlet, probabilmente riconducibile alla fine del Sei o al primo Settecento. Inoltre, l'interesse per le antiche iscrizioni, da un lato, e quello per le porte urbane, dall'altro, ci induce a ritenere che l'opera possa essere piuttosto collegata all'attività del noto erudito settecentesco palermitano Antonino Mongitore (1663-1743), autore indicativamente del manoscritto *Memorie lapidarie, ovvero raccolta delle iscrizioni che si leggono nelle porte, baluardi...*, raccolte da Antonino Mongitore negli anni 1684 e 1685 (Biblioteca Comunale di Palermo (BCPa), ms. Qq D 24) e di quel libretto a stampa intitolato *Le porte della città di Palermo* che pubblicò nel 1732 sotto lo pseudonimo di Lipario Triziano. Proprio in questo, infatti, sono riprodotte graficamente, seppur in forma assai semplificata, limitandosi al testo entro un riquadro, quelle iscrizioni oggetto dei disegni spagnoli i cui ben più ricchi apparati decorativi trovano la corrispondente descrizione letteraria nel testo a stampa.

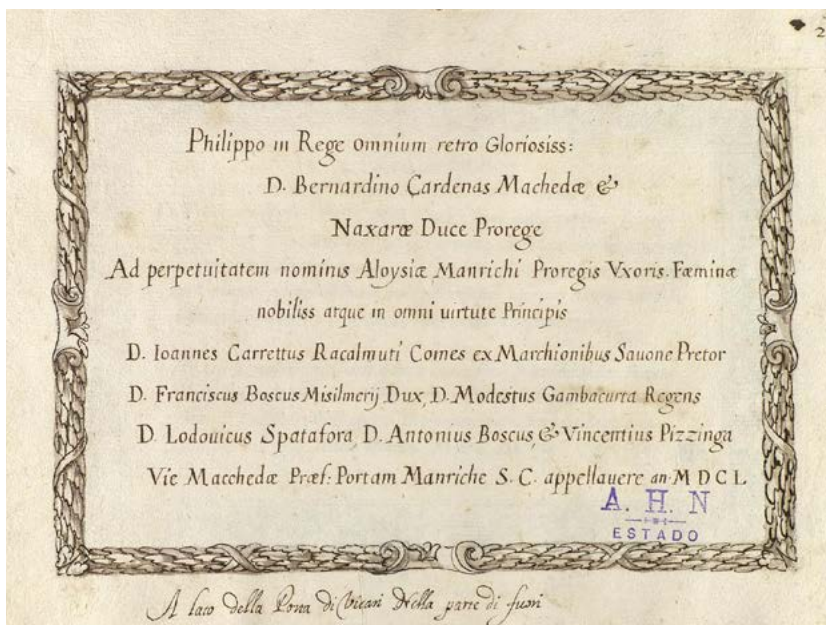
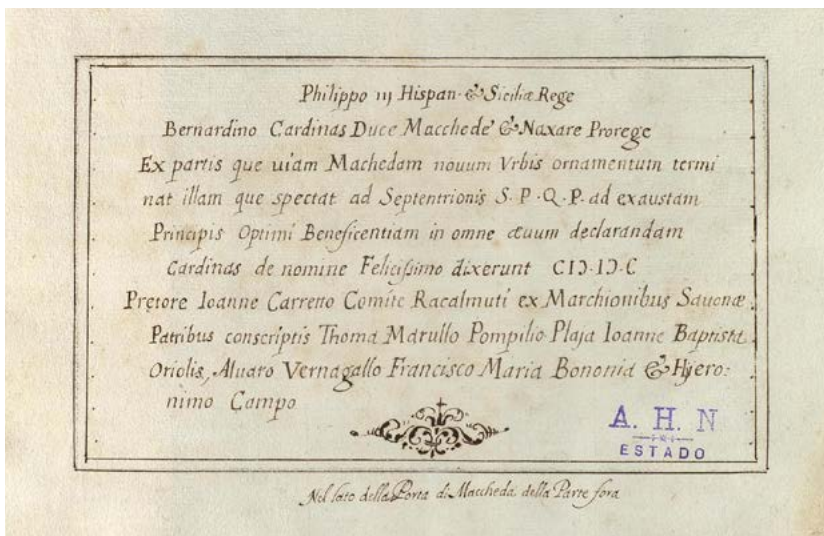


Figure 7-8. Riproduzioni dei testi delle targhe apposte sulle facciate esterne delle porte Cardines e Manriques per celebrare l'apertura della strada Maqueda, nonché i duchi di Maqueda, viceré e viceregina del Regno di Sicilia, china e acquarello (ms. del 1732 ca., ANHM, Estado, Mapas Plano y Dibujos, 731, cc. 8, 24).

Riguardo alle altre ragioni, oltre a quelle principali del *decorum urbis* e del rinnovamento del sistema viario cittadino, addotte dagli amministratori per ottenere l'appoggio economico della Corona, necessario per portare avanti un'opera pubblica rivelatasi presto assai più dispendiosa del previsto, di particolare interesse è quella di natura economica, quasi di matrice proto-keynesiana. In una lettera al viceré gli amministratori indicavano, infatti, nella spesa pubblica uno strumento per incrementare l'occupazione e il reddito, in particolar modo utile in un momento di recessione e declino come quello che la città stava vivendo in quegli anni: «questa nova et bella strata Macheda, la quale oltre la bellezza et ornamento che acresce a questa nostra città, porta molto giovamento et utile a molti artigiani di fabrica et legnami nostri cittadini, li quali con lo loro travaglio han modo di camparsi con li loro famiglie»¹⁸.

Veri protagonisti furono invece i tecnici coinvolti nell'opera. Se non vi sono dubbi circa il ruolo di direttore dei lavori della strada Maqueda conferito all'ingegnere del Regno Orazio Del Nobile¹⁹ (fig. 9), una figura ancora oggi poco nota, meno certa è invece l'attribuzione esclusiva a questi del progetto e forse anche dell'attuazione delle fasi preliminari di apposizione delle lenze, quelle cioè fondamentali e più delicate, che necessitavano di una cultura tecnica e di una confidenza con strumenti e prassi operative non da poco, tenuto conto anche della lunghezza del rettifilo da aprire.

Del Nobile, tedesco di origine – ma non è da escludere fosse ticinese, come i colleghi ingegneri Paleari Fratino da Morcote – giunse in Sicilia al seguito del fratello, il più autorevole Giovanni Antonio, prima di lui ingegnere maggiore del Regno, almeno dal 1572. Alla sua morte, nel 1588, Orazio ne avrebbe preso il posto. Tuttavia, già otto anni prima, nel luglio del 1580, egli era stato inviato a Milazzo in qualità di ingegnere dal governo viceregio per volontà espressa di Marco Antonio Colonna, ma con il compito esclusivo di occuparsi delle fortificazioni di quella città, dove avrebbe risieduto per molti anni.

Doveva trattarsi di un tecnico stimato o quanto meno promettente se il gentiluomo romano aveva voluto proprio lui perché «si dia gagliardo principio alla fortificazione di questo borgo»²⁰. Inoltre, nuova documentazione attesta che Del Nobile proprio a Milazzo, nel 1585, si era già cimentato in

18. ASPa, Tribunale del Real Patrimonio, Memoriali, vol. 444, c. 100r.

19. Su Orazio Del Nobile vedi GIULIANA ALAJMO 1952, pp. 14-16; FANELLI 1998, pp. 12-15. Per un quadro di sintesi della sua attività professionale si rimanda a FILANGERI 1979, pp. 50-51.

20. Si trattò inizialmente di un incarico annuale rinnovabile; ASPa, Tribunale del Real Patrimonio, Numerazione provvisoria, vol. 726, 6 luglio 1580, cc. nn. Il tecnico dovette arrivare nella sede cui era destinato solo nei primi giorni di ottobre o al massimo alla fine di settembre; *ivi*, 12 ottobre 1580.

Figura 9. Firma autografa dell'ingegnere del Regno Orazio Del Nobile, apposta sulla certificazione relativa alla demolizione di una casa per l'apertura di strada Maqueda (ASCPa, Raziocini, vol. XXIX, c. 161r, 20 febbraio 1601).

significative esperienze di progettazione urbana, redigendo il piano urbanistico per un nuovo quartiere (probabilmente quello di Borgo) e procedendo al tracciamento di strade, piazze e isolati²¹.

Riguardo alla Strada Maqueda è stata avanzata l'ipotesi di un coinvolgimento, se non persino di una paternità del piano, dei due, più noti, ingegneri Camillo Camilliani e Giovan Battista Collepietra²², ciò anche sulla scorta di alcune certificazioni di legname che potrebbe essere stato impiegato nelle prime operazioni del cantiere, documenti controfirmati proprio dai due tecnici toscani²³.

Eppure le date a cui fanno riferimento le loro sottoscrizioni sembrerebbero troppo distanti da quelle del cantiere delle demolizioni (gennaio-marzo rispetto alla fine di luglio): esse certificherebbero solo l'acquisto in quelle date da parte della Regia Corte di materiali poi immagazzinati nei depositi governativi e quindi impiegati nel cantiere palermitano. Tuttavia, un nuovo dato relativo alla fase preparatoria allo sventramento potrebbe confermare una simile attribuzione. Riteniamo, infatti, che all'avvio proprio di queste manovre potrebbe riferirsi un appunto sinora trascurato del diarista Baldassare Zamparrone.

Questi, prima di registrare, come gli altri cronisti, la cerimonia inaugurale del 24 luglio 1600, aveva già annotato alla data precedente del 13 gennaio che «in la nostra felice città si disignao la nova strada da farsi, nominata Maqueda»²⁴, facendo riferimento probabilmente al posizionamento di pertiche e

21. Nel dicembre di quell'anno, infatti, in una lettera indirizzata alla corte di Palermo Del Nobile, incaricato di «repartire certo terreno ad effetto di abitarsi et terminare le soi strati e piazze» lamentava le manomissioni di lenze e paletti operate da ignoti e il mancato rispetto del piano da lui elaborato nell'assegnazione dei lotti da parte degli amministratori: «vennero alcuni di detta terra e senza haver rispetto che quello era servito de Sua Magestà e ordine vie regio levorno tutte le lenze e cavorno tutti li termini de le strade e piazze quale lo exponente havea mise et di poi si hanno ripartito la magior parti di detto terreno senza ordine nissuno»; ASPa, Tribunale del Real Patrimonio, Memoriali, vol. 293, c. 119v.

22. Su Giovan Battista Collepietra vedi GIULIANA ALAJMO 1952, pp. 18-23; FAGIOLO 1982.

23. FANELLI 1998, pp. 12-13, 111-112.

24. *Memorie diverse di notar Baldassare Zamparrone...*, pubblicato in DI MARZO 1869, I, p. 242. Alla data del 24 luglio

lenze per il tracciamento, operazione a quella scala di certo lenta e sottoposta a reiterati controlli, che credibilmente dovette richiedere parecchi mesi.

Lo studio del libro dei conti della deputazione della strada Maqueda fornisce, poi, molti spunti di riflessione sulle modalità operative con cui l'arteria venne prima tracciata sul tessuto cittadino e poi aperta attraverso vaste campagne di demolizione.

Innanzitutto la tempistica di queste ultime: dall'analisi delle ricevute di pagamento degli indennizzi ai padroni delle case espropriate, poi interamente demolite o in taluni casi solo in parte atterrate, con le porzioni rimanenti concesse in locazione dalla stessa deputazione.

Da questi documenti, riportanti la data di inizio della demolizione, appare evidente come a partire dall'intersezione con la strada Toledo – laddove aveva avuto luogo la solenne cerimonia inaugurale di cui era stato protagonista il duca di Maqueda e più tardi sarebbe sorto l'*Ottangolo*, ossia i Quattro Canti²⁵ – le squadre di muratori, guastatori, maestri d'ascia e manovali procedettero – anche simultaneamente, per punti sempre diversi e distanti del tragitto – nelle cinque settimane dal 24 luglio al primo settembre, durante le quali le operazioni di demolizione furono avviate lungo l'intera strada, in tutte le contrade coinvolte. Un simile modo di procedere a macchia di leopardo chiaramente testimonia l'esatto controllo delle aree da demolire e quindi l'efficace trasposizione del tracciato del rettilineo sul tessuto denso e compatto della città.

Ma come ciò era stato fatto concretamente? Se l'operazione di tracciamento di una strada al suolo attuata con l'apposizione di lenze, corde o canapi a paletti lignei (o in area siciliana anche a più economiche canne²⁶) saldamente infissi a terra, è di immediata comprensione in riferimento a un'area sgombra, lo è meno in riferimento a una strada da tracciare interamente attraverso il costruito, da un capo all'altro di una città, come nel caso di strada Maqueda.

Non potevano essere consentiti errori che avrebbero implicato gravissime conseguenze, non solo sul piano economico.

Il primo strumento indispensabile riteniamo dovesse essere un elaborato grafico di progetto che consentisse l'identificazione degli isolati coinvolti e forse degli immobili da demolire, ma anche l'esatto posizionamento delle due porte urbane da aprire agli estremi del rettilineo lungo il circuito murario.

invece si riporta come si «incominzò la nova felice e pomposa sarà detta di Macheda. Et Sua Eccellenza con un martello d'oro detti il primo colpo, al Cassaro, verso la porta Marrique»; *ibidem*.

25. Sull'argomento vedi DI FEDE, SCADUTO 2011 e in particolare DI FEDE 2011.

26. Canne furono impiegate, ad esempio, per la rifondazione di Avola: DUFOUR, RAYMOND 1993, pp. 71-72. Sulle tecniche e sugli strumenti per il tracciamento in ambiente isolano tra XVI e XVIII secolo vedi VESCO 2013, pp. 290-294.

Operazione questa del taglio delle cortine che venne avviata fin da subito (figg. 10-11), parallelamente alle prime puntuali demolizioni²⁷.

Riguardo al tracciamento i documenti rivelano una tecnica che è la stessa attestata per strada Austria a Messina trent'anni prima²⁸. Le lenze, poste a indicare i fronti della nuova strada, vennero tese al di sopra delle case, assicurate alla sommità di alti pali in legno (detti *intinne* o *antenne*) infissi al suolo o di pali più corti (*intinnole*), quasi sicuramente issati sui tetti degli stessi edifici: lo prova infatti, la segnalazione di «quarantaquattro intinni piccoli poste le case per tirare et mantenere li lenci tirate per mustra della strada»²⁹.

Ulteriore conferma la forniscono pure due dei quattro bandi con cui il duca di Maqueda, tra luglio e ottobre 1600³⁰, intimava ai titolari di censi, soggiogazioni e ipoteche sugli immobili destinati all'abbattimento, di presentarsi entro 12 giorni al cospetto dei giurati cittadini esibendo contratti e titoli di proprietà, perché venissero anch'essi indennizzati: tali documenti riportano, infatti, i lunghi elenchi di case e botteghe demolite o da demolirsi che vengono espressamente indicate come «existenti sotto la lenza tirata per ditta strata».

D'altronde, l'uso di alti pali a cui assicurare corde e lenze in operazioni costruttive di larga scala è già attestato nel campo dell'architettura militare, nell'edificazione di baluardi e soprattutto di cortine murarie scarpate, dei quali si restituivano in scala 1:1 sezione e andamento, come riportato ad esempio nel noto trattato di Girolamo Maggi e Iacopo Castriotto *Della Fortificatione della città*³¹ (fig. 12). Analogamente alte pertiche venivano impiegate nelle operazioni di rilevamento attuate con la bussola, come suggerito da Niccolò Tartaglia nel suo *Quesiti et inventioni diverse*³² (fig. 13).

Da un punto di vista strettamente pratico non doveva trattarsi di una operazione particolarmente difficile, tenuto conto della modesta altezza della gran parte delle case intercettate, testimoniata dalle

27. Ad esempio, nei primi di agosto, a pochi giorni dall'inaugurazione, si pagavano gli operai per «sterrare et smurare la porta nello bastione di Sant'Agatha per fare una delle porte di detta strada nova», cioè per l'apertura del varco corrispondente alla porta Manriques, la più tarda porta di Vicari, un vero e proprio condotto voltato, scavato entro il bastione intercettato dal tracciato; ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 11 agosto 1600, cc. nn. Contemporaneamente si approntavano le arcate per i ponti che avrebbero dovuto consentire lo scavalco del fossato in corrispondenza delle porte; *ivi*, 17 agosto 1600.

28. Devo la segnalazione all'amico Nicola Aricò che ha discusso l'argomento nella relazione *Messina 1572: il cantiere di Strada Austria* da lui presentata al Convegno Internazionale di Studi *Il cantiere della città. Strumenti, maestranze e tecniche dal medioevo al Novecento*, Palermo 5-7 dicembre 2012.

29. ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 11 dicembre 1600.

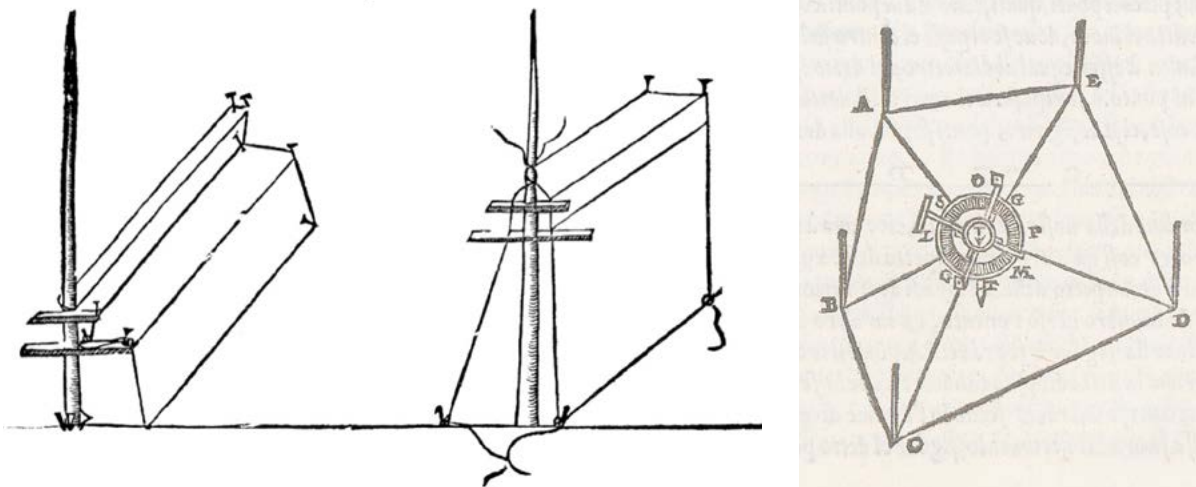
30. Si tratta del *Bando della Strada Maqueda di sdirrupari la isola del spettabile Marcello Pinedo* del 12 luglio 1600, del *Bando della Strada Nova* del 28 luglio seguente (rispettivamente alle signature ASCPa, Bandi, vol. 439-17, cc. 160v e 162v), nonché del *Bando della Strada Macheda* del 19 ottobre e del 30 ottobre dello stesso anno (*ivi*, vol. 440-18, cc. 14r e 17r).

31. MAGGI, CASTRIOTTO 1564.

32. TARTAGLIA 1546.



In alto, figura 10. Francesco Negro, Palermo, 1635-1640. La porta Manriques (poi di Vicari), aperta attraverso il già esistente bastione di Sant'Antonio, disegno acquarellato, particolare (da Francesco Negro, Carlo Maria Ventimiglia, *Plantas de todas las plazas y fortalezas del Reyno de Sicilia...*; Madrid, Biblioteca Nacional de España, ms. 1); a sinistra, figura 11. La configurazione a tunnel della porta Manriques (poi di Vicari), con un oculo aperto nella copertura per dare luce all'ambiente interno voltato, disegno acquarellato (da Francesco Maria Emmanuele e Gaetani, marchese di Villabianca, *Diario Palermitano*, BCPa, ms. Qq D 101, c. 415r).



Da sinistra, figura 12. Esempio di utilizzo di antenne nei grandi cantieri per le fortificazioni urbane (da Girolamo Maggi, Iacopo Castriotto, *Della Fortificatione della città...*, Rutilio Borgominiero, Venezia 1564, f. 40r); figura 13. Esempio di utilizzo di bussola con cerchio graduato per il rilevamento (da Nicolò Tartaglia, *Quesiti et inventioni diverse...*, Venturino Ruffinelli, Venezia 1546, f. 61v).

seppur sintetiche descrizioni contenute nelle relazioni di stima redatte dall'ingegnere Del Nobile assieme ai capomastri della Strada³³.

L'operazione era invece ben più impegnativa per quanto riguardava l'esatto allineamento delle tante *intinne* necessarie al tracciato di una strada lunga quasi un chilometro e mezzo, e che doveva per altro essere tracciata ortogonalmente alla Toledo. Una condizione, quella della perpendicolarità, ribadita dal Maqueda già nel suo primo bando del 12 luglio 1600, dove è riportato che alcune *intinne* servono «per tirare li lenci et squatra di detta strada, vicino allo ponti in menzo alla strada del Cassaro»³⁴. Forse allo stesso scopo servirono le antenne poste sulle porte Nuova e Felice, al fine di potere essere traguardate con lo squadro.

33. Si rileva la presenza di un grandissimo numero di case *terrane* e *solarate* contro palazzi e *case grandi* che si possono contare quasi sulle dita di una mano, sempre per altro collocati in corrispondenza dell'intersezione con i principali assi stradali, la strada Toledo e le rughe Magne dei due quartieri Albergheria e Seralcadio. Per un conteggio delle diverse tipologie di immobile vedi FANELLI 1998, p. 15.

34. ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 4 settembre 1600.

Si trattava di operazioni – soprattutto quelle condotte a questa scala – che richiedevano tutte un’ottima conoscenza della geometria, della trigonometria, delle tecniche di misurazione e di rilevamento, già comunque da tempo codificate in un gran numero di autori di trattati e trattatelli – dal citato Tartaglia³⁵ a Cosimo Bartoli³⁶, da Egnatio Danti³⁷ ad Abel Foullon³⁸ e Girolamo Cattaneo³⁹ – nonché la capacità di utilizzare strumenti di misurazione e triangolazione, quali lo squadro, la bussola con il cerchio graduato, il radio o, infine, il compasso, anche di artiglieria, e l’astrolabio armillare (fig. 14), dei quali era certamente in possesso l’ingegnere Del Nobile, in quanto documentati nel suo inventario ereditario del 1610⁴⁰.

L’apposizione di antenne e lenze, la tutt’altro che facile verifica della perpendicolarità fra i due assi con lo squadro, furono operazioni personalmente condotte da Del Nobile, forse non da solo, ma probabilmente coadiuvato da qualcuno dei suoi più autorevoli colleghi – pensiamo in primo luogo al Collepietra: la presenza di più di un ingegnere in questa fase è confermata, infatti, dal pagamento fatto al maestro notaio del Senato Andrea Stanghetta «per soi travagli et serviczi facti nelli lenci tirati con li ingignieri per la nova strada in diversi volti»⁴¹.

Una volta attuato lo sventramento quello che doveva presentarsi agli occhi di un osservatore era chiaramente uno scenario ben diverso da quello del rettilineo che conosciamo: un’area dai confini irregolari, ingombra ancora in parte di macerie, con i fronti stradali di fatto inesistenti, privi di qualunque allineamento geometrico, costituiti dalle case retrostanti scampate alla demolizione o dagli edifici resecati e sezionati che mostravano il loro interno e i segni della distruzione.

Altra questione importante era costituita dal suolo: uno sventramento come quello di strada Maqueda aveva riportato alla luce la complessa ed eterogenea orografia dell’area in cui era cresciuta nei secoli la città⁴². Se era difficile raccordare in generale le quote tra le contrade adesso congiunte dal tracciato, ancor di più tracciare la strada nei punti in cui si manifestavano notevoli dislivelli altimetrici come quelli (tra gli otto e i dieci metri) che segnavano il paleoalveo del fiume Papireto, laddove erano sorti il rione della Conceria e del Macello nuovo, rispetto all’acrocoro dell’antico quartiere del Cassaro

35. TARTAGLIA 1546.

36. BARTOLI 1564.

37. DANTI 1569.

38. FOULLON 1555, poi nella edizione in volgare italiano FOULLON 1564.

39. CATTANEO 1572.

40. FANELLI 1998, p. 13.

41. ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 1 settembre 1600, cc. nn.

42. Sull’argomento, vedi TODARO 1988; TODARO 1995.

da un lato e l'altura del quartiere del Seralcadio con la duecentesca parrocchiale di Santa Croce dall'altro.

Dal lato dello sperone roccioso si dovette procedere a un grosso sbancamento. La quota del rettilo rispetto a quella di sedime degli antichi edifici si abbassò di circa quattro metri, determinando un tratto in trincea, da cui derivò quell'accentuatissima pendenza che ancora oggi caratterizza l'innesto su strada Maqueda dei due tronconi viarii in cui venne diviso l'antico *xeri sancti Georgii*: le odierne via del Celso e salita Castellana.

Qui, nell'agosto del 1601, venne posta la prima pietra della nuova chiesa di Santa Ninfa dei Padri Crociferi⁴³, il primo edificio monumentale a essere progettato lungo un asse barocco che, come è noto, avrebbe conosciuto una peraltro incompleta configurazione aulica dei suoi fronti in tempi assai lunghi⁴⁴.

Situazione diametralmente opposta era quella che si presentava immediatamente a ridosso dell'acrocoro, dove la quota era più bassa di altrettanti 4-5 metri rispetto alla strada. Si fu obbligati a realizzare un lungo tratto in sopraelevata, tramite la costruzione di una sorta di ponte in pietra, consistente in un sistema di archi e volte poggianti su due muraglioni di contenimento, uno verso la Conceria, l'altro verso la Bocceria Nova, dei quali venne lasciato aperto solo un fornice per consentire il collegamento diretto in quota fra le due importanti aree produttive, destinate a rimanere celate dietro le future cortine edilizie⁴⁵.

Ancora nel 1602 la strada non era di certo né completata, né percorribile, se non forse a tratti: il disordine e il disequilibrio generato nella struttura urbana dallo sventramento e i disagi causati dalle attività di cantiere rimanevano grandi⁴⁶. Solo da giugno del 1601 si era dato inizio alle non facili

43. FANELLI 1998, p. 4.

44. Prime riflessioni sull'argomento sono in PIAZZA 1999, pp. 224, 226 (nota 22); l'autore ha poi sviluppato il tema in PIAZZA 2002.

45. L'appalto di quest'opera venne affidato a maestro Agostino D'Amico che lavorò con la sua squadra di muratori e manovali per realizzare prima «la fabbrica delli dui mura per servitio di detta strada, incomenzando della ecclesia di santo Rocco per insino alli mura seu rocca di santa Cruci», e quindi «li dammusi che se li hanno di voltare della ecclesia di santo Rocco insino alla ecclesia di santa Cruci», operazione che dovette richiedere parecchio tempo; ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 11 settembre e 23 novembre 1601, cc. nn. Avviata nell'agosto del 1601, a un anno di distanza dall'inaugurazione del cantiere, era ancora in corso nell'anno successivo 1602, forse persino nel mese di aprile; *ivi*, *passim*.

46. Nel luglio del 1601 venivano demoliti alcuni grossi edifici al centro di contenziosi che sorgevano proprio in prossimità dell'interruzione stradale tra San Rocco e Santa Croce: la *casa grande* di Susinno e quella di Stefano Guarrasi; *ivi*, 10 e 16 luglio 1602. Quest'ultimo si rivolse personalmente a Filippo III a Madrid per chiedere una più equa valutazione del suo immobile; Archivo General de Simancas, Secretarias Provinciales, lib. 862, c. 147r.

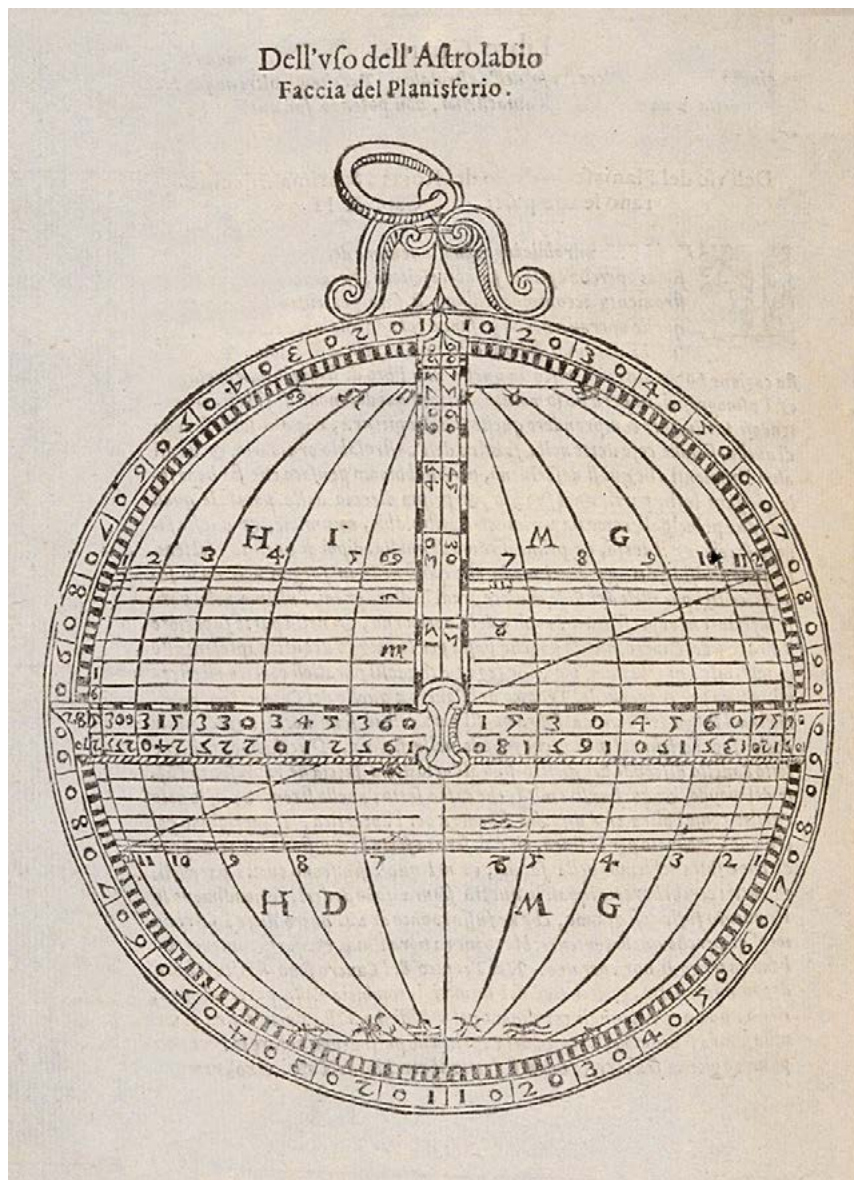


Figura 14. Dell'uso dell'Astrolabio (da GALLUCCI 1598, f. 64v).

Nella pagina seguente, figura 15. Antonino Bova, *Prospetto della Piazza Ottangolare di Palermo con veduta della Porta Nuova, e della Porta Maqueda*, particolare del tratto della trada Maqueda compreso tra i Quattro Canti e porta Maqueda (già Cardines), incisione (da LEANTI 1761).



operazioni di livellamento della strada, indispensabili anche a una minima percorribilità, condotte tratto per tratto da squadre differenti di manovali⁴⁷.

Perché le operazioni di adeguamento del suolo venissero completate si sarebbe dovuto attendere l'agosto del 1602, quando per ultimo venne sistemato il nodo-chiave rappresentato dall'intersezione con la strada Toledo, destinato ad ospitare, alcuni anni dopo, la grande macchina scenografica dei Quattro Canti (fig. 15), anche se forse già dal 1603 si era proceduto a una qualche sistemazione del crocevia⁴⁸.

Circa le prassi operative per il tracciamento, occorre, infine, segnalare il pagamento di una serie di cantonali intagliati; in particolare, tra novembre del 1601 e aprile del 1602 vennero collocati in più punti del tracciato della strada ancora informe, gruppi di due o quattro grossi blocchi lapidei «per servizio della nova strada», di cui uno, ad esempio, «dalla porta Manriques per insino alla strada del Giardinazzo»⁴⁹. Questi riteniamo vadano riconosciuti come termini, caposaldi in grado di garantire la leggibilità dell'asse stradale – soprattutto in corrispondenza dei tratti più smarginati dalle demolizioni – nonché l'allineamento dei fronti, secondo una modalità già documentata in alcune lottizzazioni tardocinquecentesche palermitane, nelle quali gli spigoli degli isolati, destinati a essere divisi in molti lotti e a venire edificati in tempi assai lunghi, erano da subito segnati proprio da cantonali lapidei isolati⁵⁰.

Ultimo impedimento al completamento del tracciato viario rimaneva la tribuna dell'antica chiesa di santa Croce, con il cimitero e le case annesse, poste sulla rocca al di sopra della Conceria, contro le quali si arrestava ancora la strada in sopraelevata.

Queste vennero demolite solo nell'agosto del 1602⁵¹, quando nonostante gli ancora numerosi disallineamenti che implicavano restringimenti anche considerevoli della sezione viaria, per la prima volta fu possibile traguardare con lo sguardo da una porta all'altra: la strada Maqueda era finalmente aperta!

47. Tra giugno e luglio del 1601 «si era ajustato et messo in solo» il tratto tra la ruga Grande, l'odierna via del Bosco, e la Corte del Pretore, il centro civico attorno alla Casa Pretoria, quindi quello prossimo a san Rocco, dove la strada si interrompeva per il dislivello delle bassure della Conceria, mentre solo tra novembre e dicembre dello stesso anno era stata la volta del tratto tra Giardinazzo e Ferrara, con la sistemazione della cinquecentesca strada del Giardinazzo secata dal rettilineo. I tratti mancanti vennero sistemati solo l'anno successivo: tra aprile e luglio del 1602 il tratto in sopraelevata, tra San Rocco e Santa Croce, quindi quello dinnanzi alla chiesa di Santa Ninfa in costruzione e infine, ad agosto, quelli, all'altro estremo, di San Giovanni li Tartari e della ruga delle Pergole; ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, *passim*.

48. Di FEDE 2011, pp. 27-28; Vesco 2011, pp. 107-108.

49. ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 17 dicembre 1601, 15 febbraio, 27 marzo, e 24 aprile 1602, cc. nn.

50. Vedi Vesco 2010, p. 120.

51. In quel mese, infatti, si registravano alcuni pagamenti relativi allo «sdirrupamento delle case della ecclesia di santa Croce et tirare le lenze per lo livello di quelle che doveranno fabricare», nonché a «cavare et sdirrupare le appiedamenti delle mura di santa Croce»; ASCPa, Raziocini, vol. XXXI, 13 e 21 agosto 1602, cc. nn.

Bibliografia

- BARBERA AZZARELLO 2008 - C. BARBERA AZZARELLO, *Raffigurazioni, vedute e piante di Palermo dal sec. XV al sec. XX*, Lussografica, Caltanissetta 2008.
- BARONIO MANFREDI 1630 - F. BARONIO MANFREDI, *De Panormitana Majestate libri IV*, Alfonso dell'Isola, Palermo 1630.
- BARTOLI 1564 - C. BARTOLI, *Del modo di misurare le distantie, le superfici,...*, Francesco Franceschi, Venezia 1564.
- BONERBA 1671 - R. BONERBA, *Viridarium Bonherbae...*, Agostino Bossio, Palermo 1671.
- BONGIOVANNI 1690 - V. BONGIOVANNI, *Eco festiva de' Monti...*, Giuseppe La Barbera, Palermo 1690.
- BRAUN, HOGENBERG 1588 - G. BRAUN, F. HOGENBERG, *Civitates orbis terrarum...*, 6 voll., Köln 1572-1617, vol. IV, Koln 1588 (N.B. - Koln con la dieresi sulla o
- CASAMENTO 2000 - A. CASAMENTO, *La rettifica della Strada Toledo. Una esemplare realizzazione urbanistica nell'Europa del Cinquecento*, Flaccovio, Palermo 2000.
- CATTANEO 1572 - G. CATTANEO, *Opera del misurare Libri 2...*, Francesco e Pier Maria di Marchetti, Brescia 1572.
- DANTI 1569 - E. DANTI, *Trattato dell'uso et della fabbrica dell'astrolabio*, Giunti, Firenze 1569.
- DE VIO 1706 - M. DE VIO, *Felicis et fidelissimae urbis Panormitanae selecta aliquot privilegia*, Domenico Cortese, Palermo 1706.
- DEL GIUDICE 1686 - M. DEL GIUDICE, *Palermo magnifico nel trionfo del 1686...*, Tommaso Rummulo, Palermo 1686.
- DI FEDE 2011 - M.S. DI FEDE, *Urbis speculum: progetti, cantieri, protagonisti*, in DI FEDE, *Scaduto 2011*, pp. 27-51.
- DI FEDE, SCADUTO 2011 - M.S. DI FEDE, F. SCADUTO (a cura di), *I Quattro Canti di Palermo. Retorica e rappresentazione nella Sicilia del Seicento: 1608-2008*, Edizioni Caracol, Palermo 2011.
- DI MARZO 1869 - G. DI MARZO (a cura di), *Biblioteca storica e letteraria di Sicilia*, 28 voll., Luigi Pedone Lauriel, Palermo 1869-1886, vol. I, Palermo 1869.
- DI MARZO 1874 - G. DI MARZO (a cura di), *Biblioteca storica e letteraria di Sicilia*, 28 voll., Luigi Pedone Lauriel, Palermo 1869-1886, vol. XIII, Palermo 1874.
- DUFOUR, RAYMOND 1993 - L. DUFOUR, H. RAYMOND, *Dalla città reale alla città reale. La ricostruzione di Avola 1693-1695*, Ediprint, Siracusa 1993.
- FAGIOLO 1982 - M. FAGIOLO, *Collepietra Giovanni Battista*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, 27, Roma 1982, *ad vocem*.
- FAGIOLO, MADONNA 1981 - M. FAGIOLO, M.L. MADONNA, *Il Teatro del Sole. La rifondazione di Palermo nel Cinquecento e l'idea della città barocca*, Officina, Roma 1981.
- FANELLI 1998 - G. FANELLI, *I Quattro Canti di Palermo. Il cantiere barocco nella cultura architettonica ed urbanistica della capitale vicereale*, Regione siciliana, Palermo 1998.
- FILANGERI 1979 - C. FILANGERI, *Aspetti di gestione ed aspetti tecnici nell'attuazione architettonica di Palermo durante il vicereame di Marcantonio Colonna (1577-1584)*, S.t.ass., Palermo 1979.
- FOULLON 1555 - A. FOULLON, *Usaige et description de l'holometre. Pour savoir mesurer toutes choses...*, s.e., Paris 1555.
- FOULLON 1564 - A. FOULLON, *Descrittione et uso dell'holometro. Per saper misurare tutte le cose...*, Giorgio Ziletti, Venezia 1564.
- GALLUCCI 1598 - G.P. GALLUCCI, *Della fabbrica et uso di diversi stromenti di astronomia e cosmografia*, Roberto Meietti, Venezia 1598.
- GIUGNO 2013 - G. GIUGNO, *Luigi Guglielmo Moncada: mecenate e uomo politico del Seicento*, in «TeCLA. Rivista di temi di Critica e Letteratura artistica», (<http://www1.unipa.it/tecla/index.php>), IV (2013), 7, pp.24-31.

- GIULIANA ALAJMO 1952 - A. GIULIANA ALAJMO, *Architetti regi in Sicilia dal sec. XIII al secolo XIX*, S. Pezzino, Palermo 1952.
- LEANTI 1761 - A. LEANTI, *Lo stato presente della Sicilia*, Francesco Valenza, Palermo 1761.
- MAGGI, CASTRIOTTO 1564 - G. MAGGI, I. CASTRIOTTO, *Della Fortificazione della città...*, Rutilio Borgominiero, Venezia 1564.
- MALATESTA 1726 - O. MALATESTA, *Vita S. Olivae Virginis...*, Rocco Bernabò, Roma 1716.
- MARINGO 1609 - G.B. MARINGO, *Fama dell'Ottangolo palermitano, Teatro del Sole e Piazza Vigliena*, Giovan Battista Maringo, Palermo 1609.
- MONGITORE 1732 - A. MONGITORE, *Le porte della città di Palermo al presente esistenti, descritte da Lipario Tiziano palermitano*, Antonio Gramignani, Palermo 1732.
- PIAZZA 1999 - S. PIAZZA, *Strategie insediative della classe dirigente nel secondo Cinquecento a Palermo*, in A. CASAMENTO, E. GUIDONI (a cura di), *L'urbanistica del Cinquecento in Sicilia*, Edizioni Kappa, Roma 1999, pp. 218-224.
- PIAZZA 2002 - S. PIAZZA, *I palazzi di via Maqueda tra Sei 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), Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura, n.s., 34-39, Bonsignori editore, Roma 2002, pp. 469-474.
- POLINI 1690 - M.G. POLINI, *Gli horti hesperidi...*, Tommaso Romolo, Palermo 1690.
- TARTAGLIA 1546 - N. TARTAGLIA, *Quesiti et inventioni diverse*, Venturino Ruffinelli, Venezia 1546.
- TODARO 1988 - P. TODARO, *Il sottosuolo di Palermo*, D. Flaccovio, Palermo 1988.
- TODARO 1995 - P. TODARO, *Palermo, geologia del centro storico. Atlante geologico stratigrafico*, D. Flaccovio, Palermo 1995.
- TORNAMIRA 1668 - A. TORNAMIRA, *Idea congetturale della vita di S. Rosalia...*, Diego Bua e Pietro Camagna, Palermo 1668.
- VESCO 2004 - M. VESCO, *Fenomeni insediativi sulle mura del Cassaro a Palermo: un caso di studio*, in A. CASAMENTO, E. GUIDONI (a cura di), *Le città medievali dell'Italia meridionale e insulare*, Edizioni Kappa, Roma 2004, pp. 231-244.
- VESCO 2006 - M. VESCO, *Interventi pubblici e iniziative private nell'urbanistica palermitana della seconda metà del XVI secolo*, Tesi di Dottorato, Dottorato di Ricerca in Storia dell'architettura e Conservazione dei Beni Architettonici, Università degli Studi di Palermo, Ciclo XVII, a. 2006.
- VESCO 2007 - M. VESCO, *Proposte di rinnovamento nella Palermo del tardo Cinquecento: un progetto gesuitico per una strada con fondale*, Edizioni Kappa, Roma 2008 (*Il Tesoro delle città*, V, 2007), pp. 521-534.
- VESCO 2009 - M. VESCO, *Una strada tra due fondali nella Palermo della Rinascenza: la via di Porta di Castro e il piano del viceré Medinaceli*, in A. CASAMENTO, M. VESCO (a cura di), *Storia Città Arte Architettura. Studi in onore di Enrico Guidoni*, Edizioni Kappa, Roma 2009, pp. 65-76.
- VESCO 2010 - M. VESCO, *Viridaria e città. Lottizzazioni a Palermo nel Cinquecento*, Edizioni Kappa, Roma 2010.
- VESCO 2011 - M. VESCO, *La fortuna di un modello nell'urbanistica siciliana d'età moderna*, in DI FEDE, SCADUTO 2011, pp. 107-125.
- VESCO 2013 - M. VESCO, *Fondare una città nella Sicilia di età moderna: dinamiche territoriali e tecniche operative*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», (<http://www.storiamediterranea.it/portfolio-category/rivista/>), X (2013), 28, pp. 275-294.