

STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE IV

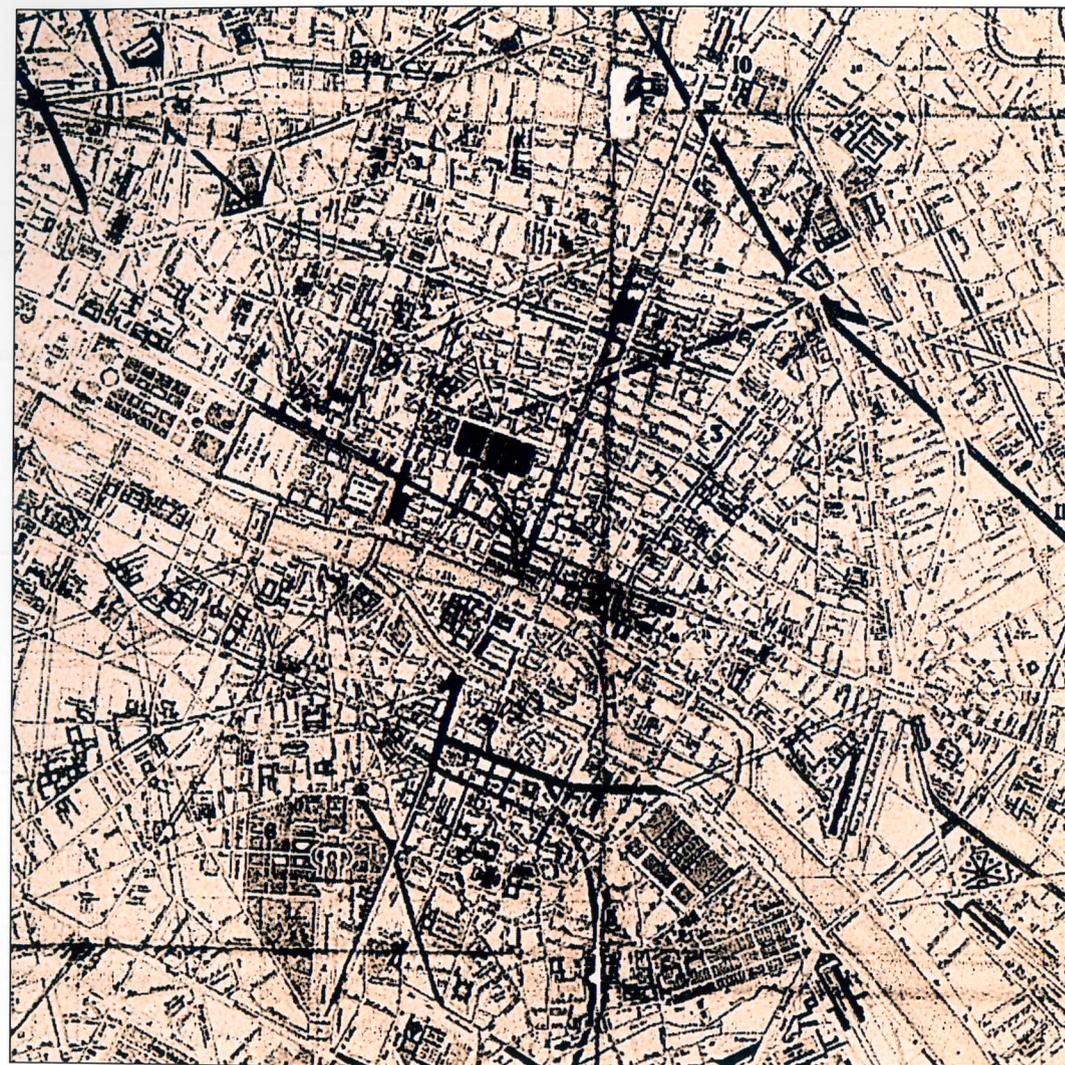
Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni

Supplemento di «Storia dell'Urbanistica»

# STORIA DELL'URBANISTICA PIEMONTE/IV

Parigi: il piano di Haussmann

*di Rosa Tamborrino*



STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE IV

---

---

**STORIA DELL'URBANISTICA/PIEMONTE IV**

Pubblicazione semestrale diretta da Enrico Guidoni

Supplemento di «Storia dell'Urbanistica»

*COMITATO DI REDAZIONE/PIEMONTE*

**Giovanni Maria Lupo, Costanza Roggero Bardelli, Micaela Viglino Davico**

**Responsabile scientifico per il Piemonte: Vera Comoli Mandracci**

Questo fascicolo di «Storia dell'Urbanistica/Piemonte» è stato pubblicato col contributo per le ricerche del MURST.

*Direttore responsabile:* Enrico Guidoni

*Progetto e realizzazione editoriale:* Studio Mariano

*Editore:* Edizioni Kappa, Piazza Borghese, 6 - 00186 Roma - Tel. 066790356

*Amministrazione e Distribuzione:* Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma - Tel. . 06273903

Autorizzazione del Tribunale di Roma del 29-4-1982, n. 174

Abbonamento annuo: L. 25.000, per l'estero L. 30.000

Prezzo di un fascicolo L. 15.000, arretrato ed estero L. 18.000

Versamento sul c/c n. 91323008 - Cappabianca Paolo, Via Silvio Benco, 2 - 00177 Roma

---

---

**STORIA  
DELL'URBANISTICA  
PIEMONTE/IV**

**Parigi: il piano di Haussmann**

*di Rosa Tamborrino*



**Edizioni Kappa**

# Indice

Introduzione di Vera Comoli Mandracci 5

## I. Modelli per un secolo alla ricerca del moderno

- |  |    |
|--|----|
| 1. Un'immagine letteraria  | 11 |
| 2. Il caso di Parigi e gli approcci della ricerca sul XIX secolo | 15 |
| 3. Poète e il piano nelle prime e spozizioni di urbanistica      | 17 |

## II. Il piano a colori

- |  |    |
|--|----|
| 1. Il piano e la sua «existence réelle»                                    | 20 |
| 2. Il rimbalzo delle attribuzioni  | 22 |
| 3. Ragionevoli dubbi   | 25 |
| 4. Una versione del piano: la copia conservata a Berlino                   | 26 |
| 5. Potenzialità a confronto  | 31 |
| 6. Il piano nel «panorama architectural du monde»: l'analisi di César Daly | 32 |

## III. Il piano di Haussmann del 1864

- |  |    |
|--|----|
| 1. Il documento della Commission des Travaux de l'Etat | 36 |
| 2. Tre piani a confronto                               | 37 |
| 3. Area centrale, rive droite                          | 44 |
| 4. Quartieri a ovest, rive droite                      | 45 |
| 5. Quartieri a ovest, rive gauche                      | 46 |
| 6. Quariteri a est, rive droite                        | 47 |
| 7. Rive gauche   | 47 |

## IV. Haussmannismi

- |  |    |
|--|----|
| 1. 1841-1860: vandalismi e monotonie lungo la Senna              | 52 |
| 2. La Commission des Travaux de l'Etat e il Palais de l'Institut | 54 |
| 3. La lunga durata dei progetti per la città                     | 57 |
| 4. La conservazione dell'Esplanade des Invalides                 | 60 |
| 5. Il dibattito intorno all'area dei Jardins du Luxembourg       | 61 |
| 6. I principî haussmanniani                                      | 62 |
| 7. Il piano come modello   | 65 |

# Introduzione

Vera Comoli

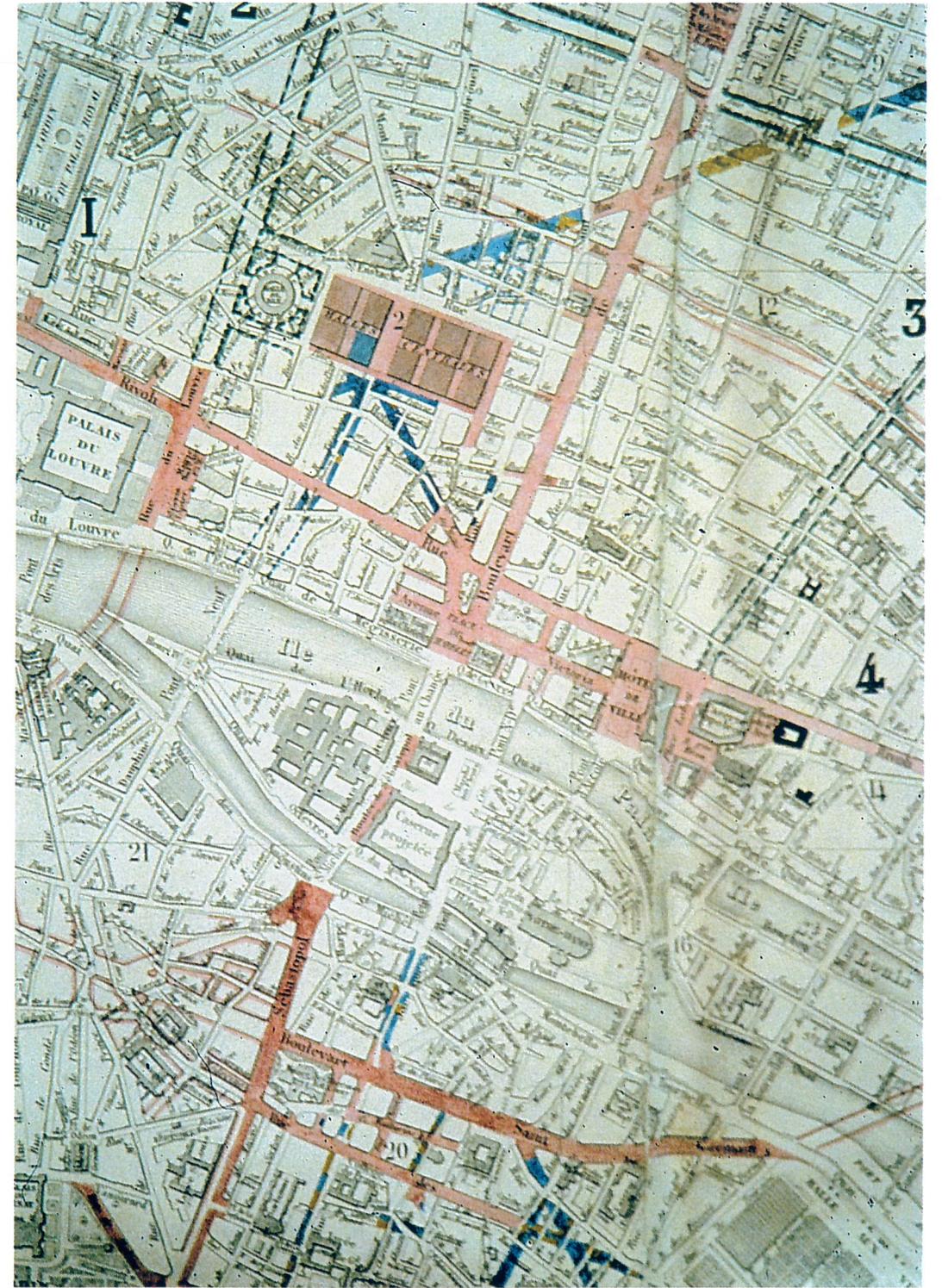
*La collana Storia dell'Urbanistica viene arricchita nella sezione Piemonte dal presente volume dovuto a Rosa Tamborrino, che con vivace intelligenza critica presenta e mette a confronto con altre fonti il piano ottocentesco per la capitale francese del prefetto della Senna Georges Eugène Haussmann. La ricerca ha potuto essere svolta con risultati nuovi e stimolanti grazie al ritrovamento di un dossier datato 1864, custodito a Parigi presso le Archives Nationales, che ha permesso molte precisazioni e un determinante avanzamento storico-critico sull'argomento.*

*Il disegno del piano di Parigi del 1864 contenuto nel dossier costituisce il documento che Haussmann presenta a una commissione pubblica, la Commission des Travaux de l'Etat, riunita per deliberare in merito agli edifici pubblici interessati direttamente o indirettamente dai lavori urbanistici intrapresi nella capitale francese da Luigi Napoleone. Proprio in quanto piano di lavoro in progress, il documento è molto importante, soprattutto se rapportato alla penuria di materiale archivistico dovuta all'incendio delle Tuileries (1871) negli anni immediatamente successivi agli eventi studiati. Esso rappresenta l'unica testimonianza diretta e certa – ad oggi rinvenuta negli archivi – che testimoni l'esistenza concreta di un disegno preordinato, alla scala dell'intera città, dei lavori ottocenteschi nella capitale haussmanniana.*

*La discussione del nuovo corpus documentale ha permesso a Rosa Tamborrino di entrare nel merito del ruolo effettivamente svolto da Haussmann nel trasformare le originarie idee di ristrutturazione in un vero e proprio piano operativo sorretto dalla definizione di adeguati strumenti urbanistici e gestionali inediti per la città contemporanea. A partire dalla proclamazione del Secondo Impero, con il colpo di stato del 2 dicembre 1851, le operazioni urbanistiche avevano subito un'accelerazione fortissima e un'estensione via via crescente grazie al fondamentale apporto del nuovo prefetto della Senna, che restò in carica per la quasi totalità dell'impero di Napoleone III (1853-1870). L'analisi del piano e della sua messa a punto nel tempo mette in evidenza per esempio come non si trattasse soltanto di migliorie singole introdotte per far fronte ai problemi igienici o viari; le operazioni haussmanniane furono infatti gestite attraverso un apparato tecnico specifico, articolato fra diversi servizi municipali appositamente creati nel riconoscimento di competenze molteplici e differenziate. In questa linea rimangono ancora da esplorare a fondo sia il ruolo dello stesso Alphand che le interconnessioni del suo operato con l'intero sistema dei servizi nella capitale di Napoleone III. Tale vera e propria definizione degli strumenti dell'urbanistica come scienza è parallela alle esperienze maturate in altri contesti europei e si accompagna a un ripensamento sulla città e sulla sua storia molto lucido nel tracciare la linea di confine della complessità delle questioni poste dalla metropoli ottocentesca rispetto al passato. In tal senso trova spazio anche una riflessione, pur contraddittoria, sul significato della trasformazione urbana rispetto ai temi emergenti della conservazione e della tutela dei beni architettonici.*

*Queste esperienze, che hanno avuto un esito distruttivo degli antichi tessuti urbani che spesso si sono dimostrate tutt'altro che rispettose anche nei confronti di insigni monumenti architettonici, segnano il preludio per gli interventi e le iniziative che portano, al volgere del nuovo secolo, al configurarsi di un ambito disciplinare specifico sui temi e sulle questioni della città e della storia dell'urbanistica. Tra i maggiori interpreti e promotori di tali sviluppi sono senza dubbio personaggi come Werner Hegemann*

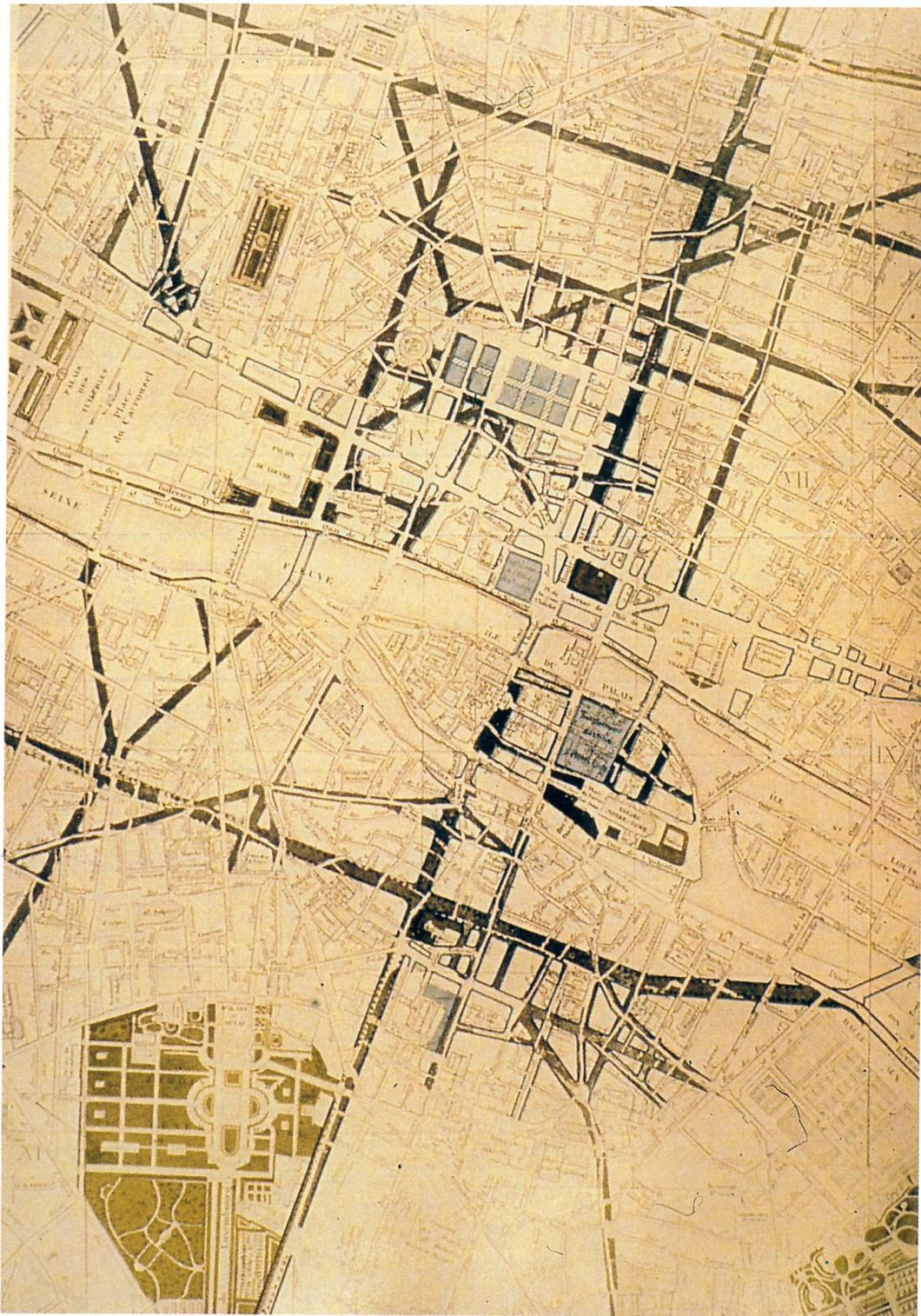
o Marcel Poëte che, in ambiti diversi, contribuiscono ad analizzare l'esperienza di Parigi come modello di trasformazione urbanistica ottocentesca, esportato poi in altri contesti. Trae qui evidenza anche il ruolo giocato dalle prime grandi esposizioni di urbanistica e in particolare da Hegemann artefice del ritrovamento di un altro documento, poi scomparso: un piano di Parigi che è anch'esso oggetto di analisi e di confronto con il documento del 1864.



I/Piano di Parigi, s. d. [ca. 1855], in W. . HEGEMANN, *Der Städtebau Nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in berlin nabst einen anhang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Düsseldorf*, Berlin 1911-1913, ill. 145. Particolare.



II/[Gèorges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris*, -Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat, 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris.



III/Piano di Parigi, s. d. [ca. 1855], in W. HEGEMANN, *Der Städtebau Nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in berlin nabst einen anhang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Düsseldorf*, Berlin 1911-1913, ill. 144.

## I. Modelli per un secolo alla ricerca del *moderno*

### 1. Un'immagine letteraria

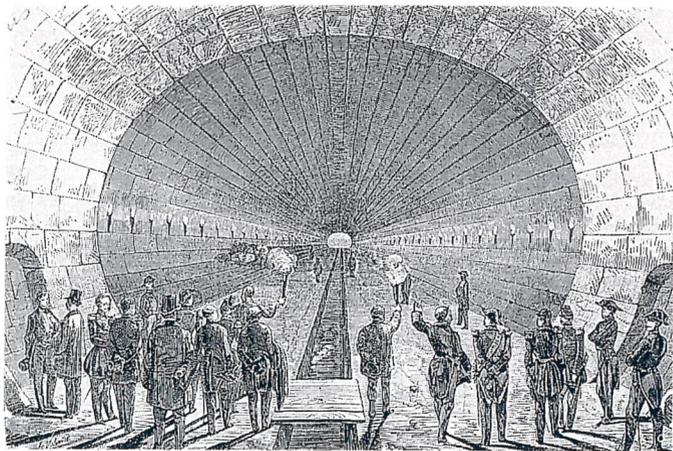
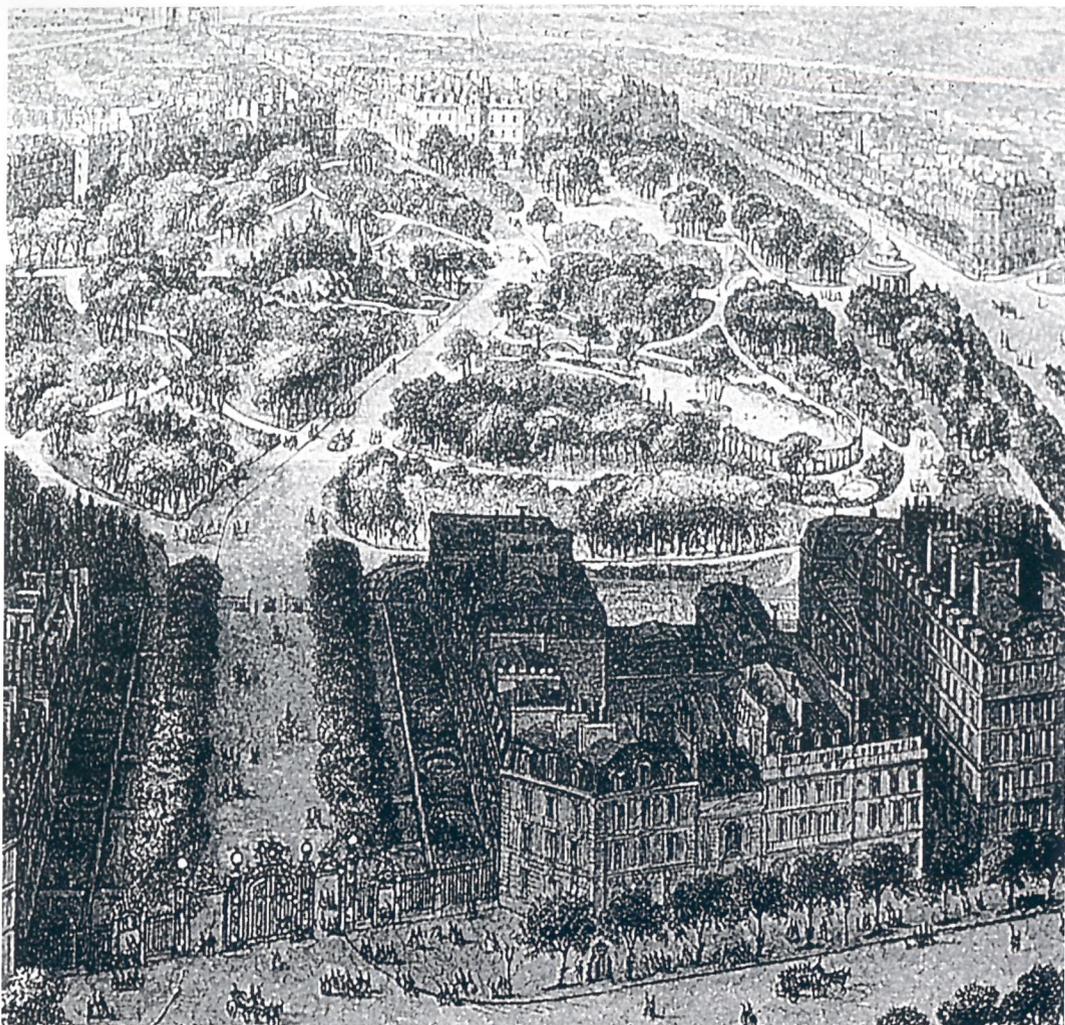
Un giorno un signore, con quella giusta dose di intraprendenza e di spregiudicatezza che ben tratteggia i caratteri della nuova borghesia *conquérante* della Parigi di metà Ottocento, ebbe un colpo di fortuna che cambiò la sua vita. Di un'occasione imprevedibile, occorsagli fortuitamente mentre si aggirava tra gli uffici amministrativi della capitale, seppe approfittare con tale prontezza e intuito da costruire su un puro caso un'enorme quanto rapida ricchezza. Il signore in questione si chiama Aristide Saccard ed è il protagonista del romanzo di Emile Zola *La Curée*. La trama di questa occasione talmente unica da poter capovolgere il destino di un uomo è tessuta da Zola intorno al simbolo stesso della capitale ottocentesca: il piano di trasformazione di Parigi.

Saccard, un provinciale in cerca di fortuna arrivato nella capitale per ritrovarsi ancora più povero — «être pauvre à Paris, c'est être pauvre deux fois»<sup>1</sup> — si aggira per una città schiacciata dal forte aumento demografico e dal logoramento della struttura urbana d'ancien régime. Finché in uno dei suoi andirivieni all'Hôtel de Ville si imbatte in un documento prezioso e segreto, il piano. Zola fa sbirciare furtivamente al suo protagonista il disegno su cui si trovava riportato il progetto complessivo dei lavori previsti nella capitale per trasformarla in una città più funzionale in rapporto alle necessità di un mondo che stava velocemente modificandosi, e che richiedeva un adeguamento oramai improcrastinabile della vita urbana ai suoi rapidi ritmi e ai suoi nuovi bisogni.

«Dans ses courses continuelles à travers l'Hôtel de Ville, il avait surpris le vaste projet de la transformation de Paris, le plan de ces démolitions, de ces voies nouvelles et de ces quartiers improvisés, de cet agio formidable sur la vente des terrains et des

immeubles, qui allumait, aux quatre coins de la ville, la bataille des intérêts et le flamboient du luxe à outrance. Dès lors, son activité eut un but».<sup>2</sup> Da questo momento, scrive Zola, cambiò il suo stesso atteggiamento nei confronti della vita, che era stato fino allora remissivo e privo di iniziative e lo rendeva in fondo un po' colpevole delle proprie disgrazie. Saccard divenne un «bon enfant», ingrassò anche un po', dato che non aveva più ragione di correre e preoccuparsi. Grazie a questa fugace visione, il personaggio del romanzo aveva intuito infatti che poteva lanciarsi in vaste e fruttuose speculazioni di compravendita di terreni in aree allora ancora estranee ai lavori in corso, ma di cui aveva appreso il prossimo coinvolgimento. Dopo aver trovato i primi fondi da investire, grazie a un cinico accordo matrimoniale, riusciva ad arricchirsi tanto velocemente da poter costruire a breve anche per sé una bella dimora «alla moda»; Zola sceglieva per Saccard un lussuoso hôtel particulier proprio nell'area dei nuovi boulevards, prospiciente il recentissimo parco Monceau.

Zola pubblica il suo romanzo nel 1872. I *grands travaux*, che avevano dato un nuovo volto e una nuova vitalità alla capitale francese, erano stati intrapresi da Luigi Napoleone, che con un colpo di stato il 2 dicembre del 1851 si era proclamato imperatore mantenendosi poi al potere per l'arco di un ventennio. I lavori, come è noto, avevano avuto un vero impulso solo a partire dal 1853, anno della chiamata alla direzione della Prefettura della Senna di Georges-Eugène Haussmann. Quando il libro esce dunque il Secondo Impero era caduto da appena due anni, e la discontinuità che si era aperta non riguardava soltanto le questioni della politica. Durante le sommosse successive alla destituzione dell'erede di Napoleone Bonaparte, i comunisti avevano dato fuoco al palazzo delle Tuilleries e all'Hôtel de Ville, e nell'incendio erano andati distrut-



1/Hochereau, veduta a volo d'uccello del Parc Monceau, incisione, in A. ALPHAND, *Les promenades de Paris*, Paris 1867-1873.

2/De Valentin, le fognie sotto il boulevard de Sébastopol, incisione, 1858.

ti quasi integralmente gli archivi della città e della prefettura della Senna che vi avevano sede. Se un piano di Parigi era mai davvero esistito, dopo questi avvenimenti non era più stato possibile ritrovarne traccia. Da questo momento ne resta e se ne alimenta piuttosto un'immagine letteraria.

A distanza di più di un secolo lo stato delle conoscenze su questo punto specifico non è sostanzialmente cambiato, dato che le ricerche non hanno aggiunto che pochi tasselli a quanto era noto negli anni subito successivi agli avvenimenti in questione riguardo all'esistenza del piano e alle sue previsioni. Pur mancando il documento originale infatti il direttore del Service des Travaux Historiques, Alphand, in occasione dell'Esposizione Universale del 1889 aveva pubblicato l'*Atlas des Travaux de Paris*, un album con tutta la documentazione relativa ai *grands travaux*, che era corredato di una tavola di sintesi dei tracciati eseguiti e quelli decretati, dal titolo *Paris en 1871*.<sup>3</sup> D'altra parte la mancanza di fonti documentarie e di nuovi materiali non ha scoraggiato la fortuna critica del tema; in alcuni casi ha stimolato studi paralleli o l'approfondimento di alcuni aspetti dei giganteschi interventi relativi alla viabilità e alle infrastrutture avviati da Napoleone III e da Haussmann.

Come dimostra la vasta bibliografia, le trasformazioni di Parigi restano un tema in grado di continuare a interessare gli studiosi, ma una ragione non trascurabile del persistere di tale curiosità scientifica sta proprio nel dibattito che si è aperto circa l'esistenza reale o meno di un piano unitario predisposto come strumento preliminare delle operazioni svoltesi negli anni Cinquanta e Sessanta dell'Ottocento. In effetti il ruolo pilota che questo piano avrebbe avuto costituisce un elemento chiave rispetto alla messa a punto degli strumenti della disciplina urbanistica che in quegli anni gettava le sue basi per configurarsi poi con un suo statuto agli inizi del secolo successivo, quando proprio a Parigi una formazione specifica veniva sancita con il primo insegnamento di storia della città tenuto da Marcel Poète a partire dal 1904, trasformato poi in cattedra dal 1914 con la nascita dell'Ecole des Hautes Etudes Urbaines.<sup>4</sup> Certo gli studi su modi, tempi, presupposti ed effetti dei *grands travaux*, come pure sulla diffusione e divulgazione dell'esempio della capitale in Francia e altrove, hanno fornito un importante contributo alla comprensione di un caso che viene a configurarsi come modello esemplare, portando nuove argomentazioni critiche alla definizione tanto del fenomeno in sé che dei suoi corollari, di cui si sono potute verificare incongruenze e differenze fondamentali in alcuni casi rispetto al presunto modello.

I *grands travaux* avevano dimostrato nella loro attuazione nella capitale, già per i contemporanei, una forza dirompente che non è tanto comprensibile se si misura solo rispetto alla creazione di nuovi reti efficienti e funzionali, pur avendo questo

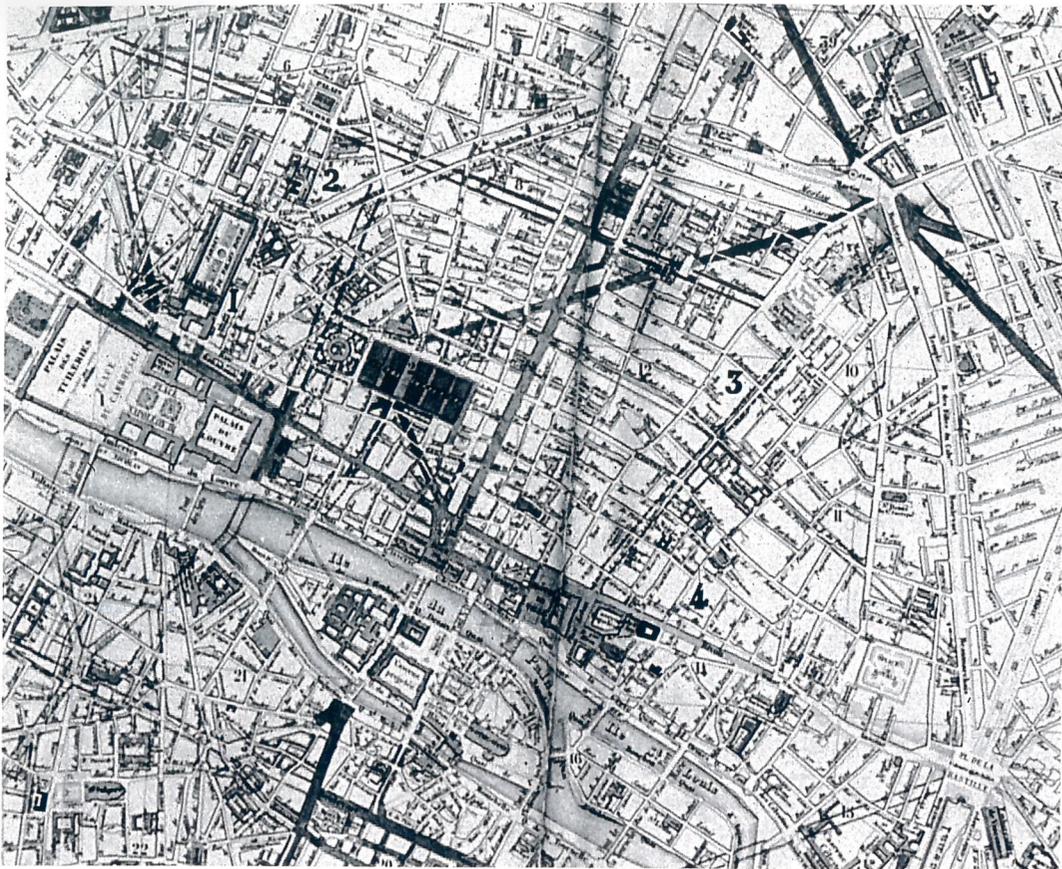


3/Gustave Caillebotte, *Vue d'en haut*.

aspetto un'enorme portata sulla qualità della vita urbana in una città di quest'epoca. La capacità di questi interventi di incidere così profondamente non può prescindere dalla globalità e radicalità del cambiamento prodotto, che è tale proprio perché toccava tutta la città, quella di sopra, che mostrava il volto nuovo della città borghese, e quella di sotto, con le reti di distribuzione e di raccolta delle acque, quella delle attrezzature e dei grandi servizi e quella degli alloggi, quella del verde pubblico e dei divertimenti e quella dei morti. Solo così un disegno poteva arrivare a toccare davvero ogni aspetto della vita mettendo a segno un progetto che, secondo le parole di Haussmann, si era posto l'obiettivo di essere un *programma di modificazione della vita umana*.<sup>5</sup>

Tutto ciò, ancora prima che manifestarsi attraverso un volto nuovo da sovrapporre a una città sostanzialmente di struttura medievale, aveva stimolato un immaginario inedito, che tratteggiava i lineamenti di una metropoli contemporanea. Meglio che di trasformazione forse qui si dovrebbe propriamente parlare di *ri-fondazione*.

Se talvolta si è voluto in parte ridimensionare quanto effettivamente era stato compiuto — per esempio, sostenendo che in molti casi i quartieri non erano stati alterati se non nella loro pelle esteriore ossia attraverso i fronti stradali rifatti —, non si deve dimenticare che l'effetto di quell'inizio di una storia nuova per la capitale va valutato anche sulla capacità rigenerativa che ha avuto nel rilanciare e potenziare il mito di Parigi. La letteratura più celebrata di quegli anni si muove sullo sfondo di que-



4/[Géorges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris, Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat*, 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare.

sta nuova città che respira con un battito accelerato, si muove senza sosta, cammina distratta e veloce, oppure, ai suoi antipodi, il che non fa che rafforzare il concetto, ambienta loschi incontri nel degrado dell'île-de-la Cité, ventre della città malata prima di diventare il simbolo più monumentale della Parigi rinata. Le poesie di Beaudelaire, i quadri degli Impressionisti renderanno indimenticabile lo sguardo del *flâneur* o l'atmosfera dei boulevards e delle passeggiate nei parchi.

Anche la letteratura, come si è visto, chiama in causa l'esistenza di un piano perché esso rappresenta la consapevolezza e la capacità di lungimiranza di un'operazione di cui si avverte la capacità fondativa. Perché non più limitata a parti di città da risanare, da abbellire o di espansione, né riconducibile in modo univoco a una volontà sovrana, né rispondente a una sola necessità di autorappresentazione del potere. Il piano, in tal senso, esprime il concorso di intenti e di aspettative molteplici che ha un preciso riscontro nella sua capacità di presa sull'immaginario collettivo della seconda parte del secolo.

In questa attestazione della sua esistenza vi è la convinzione che si tratti dello strumento che è in grado di tenere insieme la globalità e la complessità dei fenomeni urbani, attraverso quell'organizzazione e quella gestione in grado di mutare una città enorme e caotica in una metropoli dinamica e scintillante. Il piano non è che la stesura programmatica di questa nuova idea di città.

Di fatto però la storia del piano è rimasta un quesito irrisolto. Nessun disegno di piano unitario, prima di quello qui pubblicato, era emerso alla ricerca negli archivi.<sup>6</sup> Né nessuna altra fonte di prima mano di altra natura ne aveva confermato finora l'esistenza.

Ad avvolgere di mistero tutta la vicenda non è estraneo l'atteggiamento con cui, immediatamente dopo la caduta dell'Impero, si manifesta una sorta di urgenza nel ricostruire la storia recente, una storia della cui forza d'urto si è consapevoli, quella manifestata rispetto agli sconvolgimenti che si erano consumati e quella che si poteva supporre riguardo ai meccanismi che erano stati innescati, e i

cui effetti si sono poi dimostrati pienamente valutabili in un tempo lungo, molto più che i vent'anni di potere di Napoleone III.

Subito dopo la distruzione degli archivi si assiste a un fenomeno singolare: in molti sembrano aver sentito l'importanza di lasciare traccia degli avveni-

## 2. Il caso Parigi e gli approcci della ricerca sul XIX secolo

Una vera e attenta riflessione sulle trasformazioni di Parigi ai tempi del Secondo Impero si produce piuttosto agli inizi del Novecento, cioè in concomi-

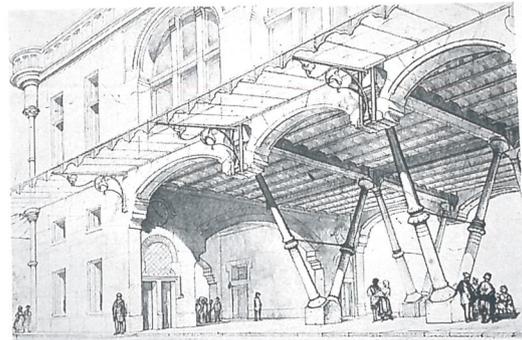


5/[Géorges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris, Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat*, 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare della legenda.

menti appena trascorsi. Ma se i protagonisti di allora hanno ritenuto di dover affidare alle loro testimonianze l'eredità di quegli anni, hanno anche giocato fino in fondo sull'impossibilità oggettiva di chiarire i fatti in una situazione che nel frattempo, al momento in cui scrivevano, era sostanzialmente mutata. Le conseguenze di tali ambiguità sono state alla fine di far sorgere nuovi dubbi. Il capovolgimento politico che si era verificato comportava un loro diverso ruolo in quella società in cui avevano goduto fino a poco prima di prestigio e potere, e le discussioni che si erano aperte sui lavori di trasformazione della capitale, nonché sull'enorme indebitamento delle finanze pubbliche, non potevano non influenzare la loro versione dei fatti a posteriori. Rivendicazioni, omissioni, allusioni e ripensamenti hanno finito con assurgere allo scopo opposto, di annullarsi cioè a vicenda, contribuendo piuttosto ad alimentare trame per molte storie del piano che intanto ha acquistato i tratti di una leggenda.

tanza con le prime riflessioni mature sul significato dell'urbanistica. Il caso di Parigi, riconosciuto nella sua singolarità e significatività, diviene un esercizio di lettura e decifrazione dei mutamenti della metropoli ottocentesca, un caso, elemento fondamentale, realizzato, e alla scala di tutta la città. La visione d'insieme dei fenomeni urbani è uno dei presupposti fondamentali per cui interessa maggiormente, in un momento in cui questo aspetto è indicato come un punto chiave del discorso sull'urbanistica; proprio per questo un punto fondamentale diventa la ricerca del piano delle trasformazioni di Parigi.

Mentre le prime grandi esposizioni internazionali di urbanistica propagandavano una forma di studio complessivo dei fenomeni urbani nelle loro differenti e concatenate articolazioni, e diventavano veicolo della necessità del piano, inteso come strumento disciplinare irrinunciabile di previsione e di controllo di tali fenomeni, ecco che Parigi acquistava il valore di un caso-studio di eccezionale pregnanza. Ed ecco anche che due personaggi che occupano un posto eccezionale nella costruzione del-



6/Veduta dell'interno della Bibliothèque Sainte-Geneviève a Parigi, progetto di Henri Labrouste.

7/Eugène Viollet-le-Duc, *Entretiens sur l'architecture*, tavola dagli atlanti illustrativi, Paris 1863-1864.

l'urbanistica e nella riflessione sulla città contemporanea, Marcel Poëte e Werner Hegemann lo analizzano comprendendone a pieno la portata. Il loro approccio si dimostrerà molto più complesso e proficuo di quanto si possa ritrovare nell'impostazione degli studi successivi, che hanno sviluppato un taglio monografico sui personaggi, ponendo in secondo piano il significato che il piano riveste rispetto al contesto internazionale delle questioni urbanistiche. A partire dal libro di André Morizet del 1932,<sup>7</sup> inoltre, nella bibliografia si manifesta la tendenza allo schieramento: opposte fazioni, a sostegno della tesi che valorizza il ruolo rivestito da Haussmann, non rinunciano neanche a esprimere un giudizio di gradimento rispetto alla validità o brutalità delle distruzioni causate dai *grands travaux*. È un tranello in cui gli studi ottocenteschi sembrano spesso incorrere, e che dovrebbe far riflettere sulla necessità di un ripensamento complessivo degli strumenti e dei metodi della ricerca su questo secolo.

Quando parliamo di Ottocento ci imbattiamo continuamente in alcune ricorrenze: temi sui quali sembra che tutto sia già stato detto, una propensione che pare inevitabile a esprimere una condanna o una giustificazione, consueti binomi che oppongono questioni che si sono andate consolidando come altrettanti filoni disciplinari: conservazione contro trasformazione, architetture «sincere» e architetture eclettiche (sinonimo di falsi storici), buoni teorici e cattivi architetti. Ma ora che abbiamo imparato a guardare anche al Rinascimento come ad una *ricerca*, non sarà il caso di ripensare un approccio diverso per studiare l'architettura e la città del XIX secolo?

Esistono specificità della ricerca sull'Ottocento come vi sono specificità inesistenti. Metodi e strumenti sono evidentemente analoghi a quelli che utilizziamo quando studiamo altri secoli; resta la necessità di esaminare le fonti, e di mantenere la

distanza dello sguardo storico. Per una riconsiderazione dell'approccio ai temi ottocenteschi è essenziale, in effetti, porsi in modo nuovo e rigoroso la questione delle fonti.

Un aspetto fondamentale e piuttosto trascurato resta la committenza: ideologie, strategie, programmi della committenza sono indispensabili anche nell'Ottocento per capire scelte relative ai progetti per la città come per l'architettura e l'apparato decorativo di volta in volta messo in atto. Un altro aspetto è la necessità di ricostruire un contesto culturale particolarmente ricco e significativo di incontri, dibattiti, compresenze in ambiti diversi. Anche da questo deriva la necessità di un approccio ampio, che abbracci i temi della cultura ottocentesca per non ritrovarsi acriticamente sul solco di una storia nota. Nell'Ottocento le grandi tematiche attraversano trasversalmente il discorso sulla città, l'architettura, la letteratura, l'osservazione delle scienze biologiche e naturali. Se una specificità di questa ricerca esiste, sta nell'interesse per le questioni aperte da questo secolo, spesso più avvincenti e significative degli esiti della produzione architettonica in senso stretto. L'indagine deve dunque portare a esplorare piuttosto negli interstizi della complessità e delle contraddizioni del secolo che, come ha fatto osservare Manfredo Tafuri, aveva formulato fin dal 1853 con Adolphe Lance la teoria della casa come macchina per abitare, un'idea che va letta insieme alle altre proposte e strategie, come quelle fondamentali di César Daly, per comprendere il tentativo di «dar corpo ai sogni del secolo "moderno" per eccellenza».<sup>8</sup>

Nel corso del XIX secolo alcune architetture, città, testi, sembrano costituirsi a miti di *modernità*, diventando figure simboliche in quanto espressione di una matrice culturale internazionale e trasversale rispetto ai confini strettamente disciplinari, ma anche perché particolarmente efficaci nell'evocare un sentire diffuso. L'architettura di Henri Labrouste, e più precisamente la biblioteca Sainte-Geneviève,

viene presentata come esemplare di un approccio corretto ai materiali e alle tecniche contemporanee. Come tale è stata poi letta dalla bibliografia novecentesca, finendo col rappresentare l'eccezione rispetto al generale disinteresse per lo storicismo ottocentesco proprio per la «sincerità» del suo sistema costruttivo. Quasi un giudizio morale, che ha fatto, di questa architettura, l'anello di congiunzione con altre storie. Un tale approccio all'Ottocento non fa che proseguire sulla strada dell'annullamento delle specificità delle tematiche e del loro intrinseco interesse, avvalorando una celebre lettura storiografica dell'architettura contemporanea che salta tutto il secolo passando direttamente da Ledoux a Le Corbusier.<sup>9</sup>

Robin Middleton, d'altra parte, di recente metteva in guardia circa la reale portata innovativa con la quale era stato accolto l'uso del ferro nella biblioteca, che, date le reazioni immediate nelle riviste del tempo, non sembra aver rappresentato uno schoc per i contemporanei. Prendendo in esame attraverso quali canali si definisca questa valutazione della biblioteca, appare la sua crescente enfattizzazione, a partire dal *Traité d'architecture* di Léonce Reynaud, nella seconda edizione del 1860, poi nell'*Histoire critique* di Boileau nel 1886, dove appare come «le premier édifice voué qui a été doué d'une ossature métallique», per arrivare al testo di Gromort del 1924 in cui viene definita «une œuvre de combat». Se si è già riflettuto sulle conseguenze rispetto al movimento moderno, sarebbe importante ora cominciare a esplorare cosa comporta rispetto all'Ottocento: perché un'architettura si costituisce a mito di modernità e che rapporto esiste con altri miti di modernità coevi.<sup>10</sup>

Toni analoghi si riscontrano riguardo agli *Entretiens sur l'architecture* di Eugène Viollet-le-Duc. Nella presentazione che Henry van Brunt fa del libro del teorico francese nella prima edizione tradotta nel 1875 per il pubblico americano, si verifica come gli *Entretiens* rispondano alla necessità condivisa di una codificazione razionale dei principi dell'arte di costruire; per questo la traduzione dell'opera è considerata come una forma di incoraggiamento allo sviluppo di un'architettura adeguata ai tempi moderni.

In un diverso contesto un articolo della rivista inglese «The Building News» in questi stessi anni presenta la Parigi delle trasformazioni haussmanniane come un punto nodale della storia futura delle città, mentre l'architetto César Daly fin dal 1861 analizza lucidamente i cardini che ne fanno un *modello di modernità*.

L'opera di Labrouste dunque si erge a opera realizzata di riferimento allo stesso modo che gli *Entretiens sur l'architecture* di Viollet-le-Duc diventano l'opera teorica di riferimento degli architetti contemporanei e poi di quelli del movimento moderno.<sup>11</sup> Così pure il piano di Parigi si costituisce a modello nel suo farsi, e successivamente il riferimento

a Haussmann è esplicito tanto per l'urbanistica che per l'architettura: il Plan Voisin di Le Corbusier parte dal presupposto di riprendere il discorso sulla trasformazione della città a partire da Haussmann, in termini non sostanzialmente mutati, e la riflessione progettuale sulla casa «moderna» nel Novecento ha come avvio le stesse esigenze di aria e di luce, di comfort e di qualità della vita, che si era cominciato ad affrontare con l'alloggio haussmanniano.

### 3. Poëte, Hegemann e il piano nelle prime esposizioni di urbanistica

Nel 1910 Marcel Poëte, inaugurando la prima mostra sulle trasformazioni di Parigi, rilanciava nel catalogo, con un approccio critico di ampio respiro, la questione della ricerca del piano scomparso. Nella rapida circolazione che in quegli anni potevano vantare i temi del dibattito urbanistico, era da Berlino che giungeva con prontezza la risposta agli spunti di ricerca posti sul tappeto da Poëte che, in qualità di bibliotecario della Bibliothèque historique de Paris, aveva avviato da alcuni anni un intenso lavoro di studio della città attraverso il riordino e la sistemazione dei fondi documentari giacenti presso la biblioteca civica.

Nello stesso 1910 a Berlino si svolgeva la prima esposizione internazionale di urbanistica, che poneva a confronto i problemi e le soluzioni adottate da diverse città. A riprova di tale clima di marcata internazionalità del dibattito e delle tematiche affrontate, l'invito alla ricerca lanciato da Poëte viene raccolto proprio Werner Hegemann. In *Der Städtebau nach den Ergebnissen der allgemeinen Städtebau-Ausstellung in Berlin nebst einem Anhang: Die Internationale Städtebau-Ausstellung in Düsseldorf*, i due volumi pubblicati dopo l'esposizione berlinese, tra il 1911 e il 1913, quale compendio e riflessione su quella ricca esperienza, Hegemann dedica un capitolo con elementi nuovi sulla capitale francese rispetto a quanto era stato esposto in mostra.<sup>12</sup> Sente anche di dover spiegare questa integrazione dichiarando apertamente che la fonte ispiratrice della sua ricerca su Parigi è il catalogo della mostra di Poëte. Grazie ai recenti studi di Collins sappiamo che Hegemann soggiornò sicuramente a Parigi tra il 1903 e il 1904, ma dal suo archivio non risulta con chi sia in contatto nella capitale francese; non vi è riscontro dunque che abbia avuto una relazione diretta con Poëte, e sussistono alcuni dubbi circa la possibilità che abbia visto direttamente l'esposizione francese.<sup>13</sup>

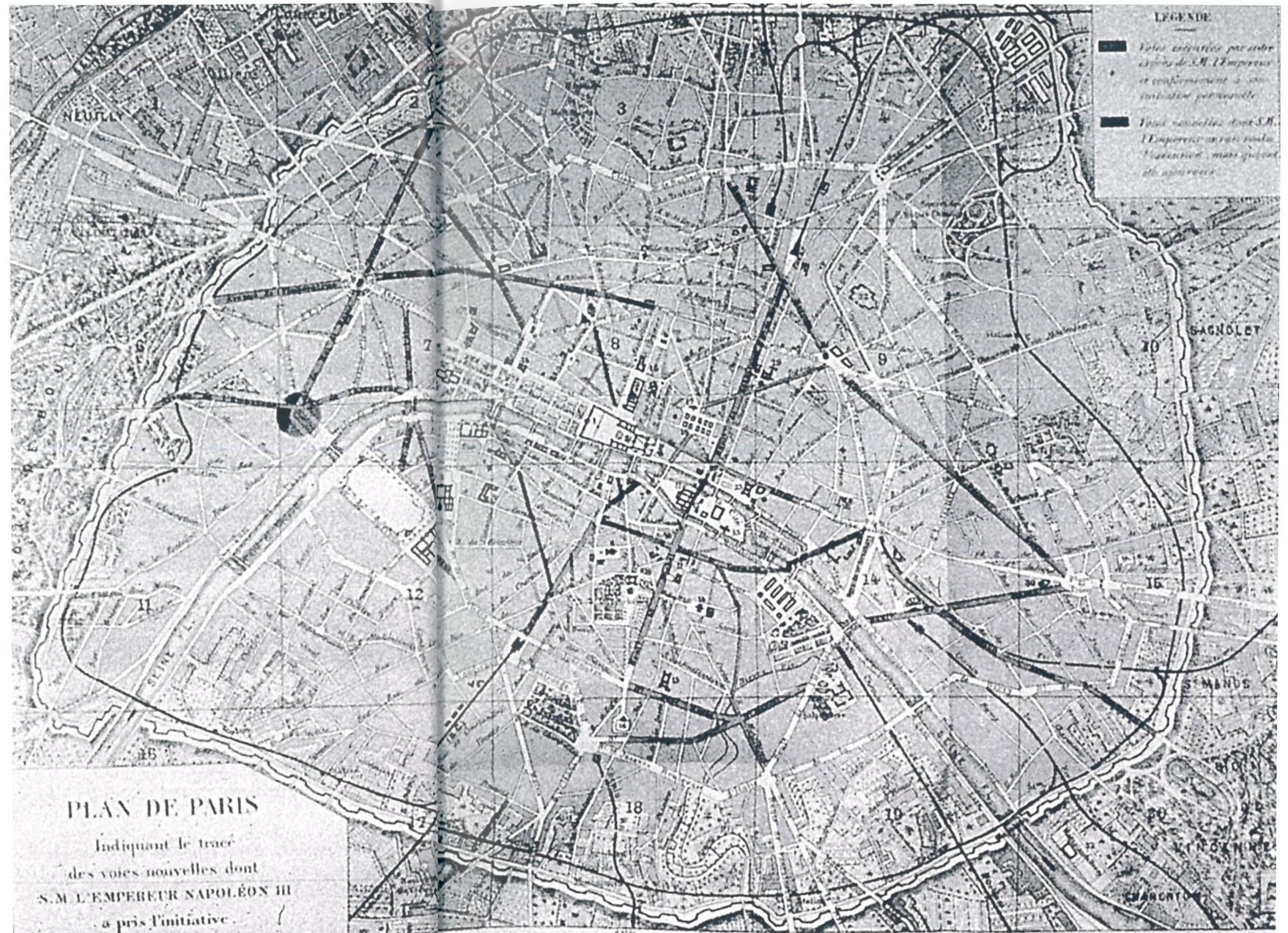
Hegemann comunque sollecitato dalle affermazioni dello studioso francese contenute nel catalogo trova e pubblica il piano di Parigi. O perlomeno quella che si configura come una versione di quel piano. Il disegno era depositato a Berlino presso lo Schlossmuseum, non era datato, ma recava impresso sulla rilegatura lo stemma imperiale di Napoleone III. Era stato Poëte a suggerire questa direzione

della ricerca sulla base di un passo delle memorie pubblicate ancora nel 1875 da colui che era stato il segretario della Prefettura della Senna negli anni del Secondo Impero. Da qui Poëte aveva tratto l'informazione da verificare che una copia del piano fosse stata data come dono a Guglielmo, futuro Kaiser di Prussia, durante la sua visita a Parigi ai tempi dell'esposizione universale del 1867. Napoleone III dunque dona una copia del piano della capitale francese, allora in stato di pieno avanzamento, e questa copia sopravvive agli avvenimenti tumultuosi della storia francese.

Questo fatto dovrebbe aver fugato qualunque dubbio circa la reale esistenza del piano. Tuttavia il documento si trova presto in balia di nuovi sconvolgimenti. Durante i bombardamenti di Berlino della Seconda Guerra lo Schlossmuseum viene distrutto, e i fondi giacenti presso l'archivio berlinese subiscono una sorte analoga a quella toccata anni prima ai materiali dell'Hôtel de Ville di Parigi. Da questo momento si perde ogni traccia del piano.

È sorprendente come la storiografia abbia del tutto ignorato il fatto che Hegemann avesse riprodotto il documento fin dal 1911-13, per poi riproporlo nel libro *The American Vitruvius* pubblicato con Elbert Peets a New York dieci anni dopo.<sup>14</sup> In tutta la ricca letteratura haussmanniana si è fatto sempre riferimento alla più tarda pubblicazione di Morizet che, anch'egli ignorando gli scritti di Hegemann, aveva riportato (siamo nel 1932) una riproduzione della copia berlinese. Purtroppo però il disegno vi appare manomesso a causa della sovrapposizione al documento originale di una diversa simbologia. Il punto è che Morizet non vide mai direttamente il documento, ma solo le riproduzioni che ne ricevette avendone fatto richiesta a Berlino, dopo la lettura delle memorie del segretario della Prefettura, Merruau. E per poter riprodurre nel libro su una stampa in bianco e nero un disegno che aveva una simbologia a colori e rendere leggibili quelle stesse informazioni di progetto, ne alterò l'originalità stravolgendone l'attendibilità di lettura e di interpretazione.

Oltre che dalla necessità di una dovuta ricollocazione nel suo giusto contesto del piano pubblicato da Hegemann, la ricostruzione e il riesame dell'intera vicenda del piano muove dalla scoperta cui siamo incorsi di un ulteriore piano di Parigi (Archives Nationales, Paris, documento F/21/908), datato 1864 e che i materiali cui è annesso ci hanno portato ad attribuire ad Haussmann. I due disegni, entrambi «a colori», mostrano molte differenze nei tracciati contrassegnati. Le trame delle storie note si complicano qui ulteriormente. Due piani, due datazioni (posteriori comunque all'inizio dei lavori), due possibili autori. E nessuno dei due documenti può essere il *plan colorié* descritto dai resoconti letterari perché entrambi posteriori all'insediamento di Luigi Napoleone o di Haussmann, pur appartenendo agli anni del Secondo Impero. Si tratta



inoltre di due versioni che «parlano» di fasi diverse, di ripensamenti, di aggiustamenti, di aggiunte successive. Due redazioni di un piano che esprimono un approccio al disegno della città di altra portata e di altro significato.

La storia del piano si rivela tutt'altro che conclusa svelando dietro le sue articolazioni le tracce di una storia complessa, difficile da racchiudere entro date e attribuzioni categoriche, la storia della città con i suoi tempi lunghi e i molti intrecci degli attori anonimi.

8/Luigi Napoleone Bonaparte], *Plan de Paris indiquant le tracé des voies nouvelles dont S. M. l'Empereur a pris l'initiative*, s.d.[ca.1873], in C. MERRUAU, *Souvenirs de l'Hôtel de Ville. 1848-1852*, Paris 1875.

## II. Il piano a colori

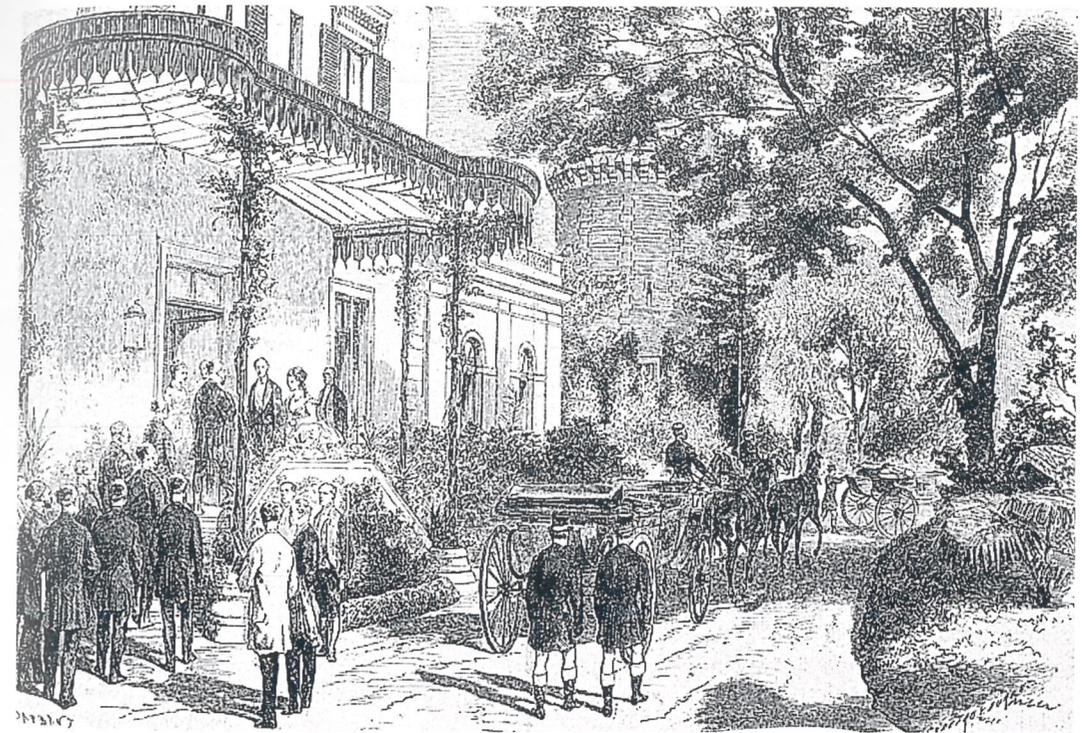
### 1. Il piano e la sua «existence réelle»

Alla storia di questo piano si aggiunge un ulteriore elemento di singolarità: la sua rappresentazione, vale a dire la forma in cui era stato disegnato e sulla cui descrizione accurata si soffermano sia Haussmann che Merriau. Il modo in cui sappiamo essersi realizzato il programma del Secondo Impero porta a considerare che si sia trattato di un vero e proprio ridisegno della pianta della città, dove nuovi tracciati sostituivano quelli esistenti, moltissime strade risultavano allargate e rettificare, le direttrici consolidate sostituite da altre gerarchie nel sistema di una circolazione urbana pensata per la connessione di nuovi punti nodali. Tutto ciò implica che si sia trattato di uno studio e un disegno di viabilità. Ma è altrettanto vero che un'operazione così concepita ne chiamava immediatamente in causa un'altra, capace di modificazioni ben più profonde. Molti dei nuovi e larghi varchi venivano aperti in quartieri che ancora a metà Ottocento conservavano una struttura di tipo medievale. In tale contesto al *percement*, cioè all'apertura di un tracciato nuovo, doveva far seguito necessariamente la ricucitura del tessuto preesistente che veniva travolto e che riguardava porzioni più estese del margine sfrangiato lungo il nuovo allineamento. La legge varata nel 1852 consentiva di espropriare i proprietari dei lotti interessati dal tracciato annesso al decreto approvato, ma anche di estendere l'esproprio oltre gli edifici che si trovavano sul sedime di una via nuova o allargata, coinvolgendo quelli attigui di modo che i lotti residui piccoli e mal tagliati potessero essere accorpate a quelli confinanti e si potessero costruire case di dimensioni conformi ai nuovi standard di igiene e qualità. Perlomeno lungo i percorsi interessati dai lavori, dunque, il parcellare si trovava ad essere ampiamente ridefinito nella forma e nella consistenza. Altre parti di città, in particolare

nell'area occidentale, venivano urbanizzate secondo parametri di quantità e densità edilizie completamente diversi da quelli esistenti. Tutti i quartieri venivano dotati di attrezzature e servizi, e negli scritti coevi, a partire da quelli di Haussmann, riferendosi a tale genere di dotazioni si adottava insistentemente il nuovo termine di «sistemi a rete». Reti viarie, reti fognarie, reti per la distribuzione dell'acqua potabile e per lo smaltimento delle acque nere; «sistema» dei parchi, giardini, *squares* e viali alberati; sistemi, in quanto distribuiti sulla superficie urbana secondo un disegno coordinato e preordinato.

In breve è in questo che consistono sostanzialmente i *grands travaux*. Per averne più chiara ed esauriente descrizione basti leggere il libro al riguardo pubblicato da Haussmann il cui indice ripercorre nella scansione dei capitoli i punti sopra elencati.<sup>15</sup> Un aspetto a sé riguarda poi la forma di finanziamento messa a punto per poterli attuare e il modo in cui la Città riesce a gestire tutta l'operazione coinvolgendo direttamente i privati nella ricostruzione dei nuovi fronti stradali. E un altro ancora è la forma amministrativa adottata. Per gestire un programma di tale impegno, il funzionario Haussmann intuiva acutamente che non può basarsi su improvvisazioni e provvedimenti eccezionali, e che deve invece dotarsi di strumenti organizzativi e gestionali idonei a una conduzione ordinaria e, per questo, in grado di reggere nel tempo. A questo scopo vengono preposti una serie di «services», vale a dire una sorta di uffici tecnici comunali creati appositamente e diretti da funzionari scelti per la loro competenza ed efficienza: il *Service du plan de Paris et de la Voirie*, il *Service des eaux de Paris*, il *Service des Promenades et Plantations*, il *Service des Travaux historique*.

Se pure il compito che gli veniva richiesto stava nel dare attuazione e portare a termine un evento



9/Barbant, incisione rappresentante Haussmann che riceve il vicerè d'Egitto nella sua casa al Bois de Boulogne (Roger-Viollet).

straordinario quale la *trasformazione* di un'intera città, la sua formazione amministrativa gli diceva che i modi della realizzazione avrebbero obbedito a fasi e decisioni altre dal piano (le singole decisioni politiche, i singoli finanziamenti, i tempi diversi e imprevedibili di vendita e ricostruzione dei lotti) spingendolo a prevedere procedure efficaci anche in tempi lunghi. Se oggi proviamo a ricostruire i *grands travaux* in base ai decreti di allineamento o di *percement*, ritroviamo che si è trattato di una serie di operazioni staccate e discontinue che riguardano spesso ciò che solo a posteriori possiamo riconoscere come gli spezzoni di uno stesso tracciato decretati e finanziati secondo tempi e procedure diverse. Sono i *services* che hanno reso possibile la continuità nello svolgimento del programma, anche quando Haussmann verrà allontanato nel 1870 e ancora dopo che lo stesso Napoleone III a distanza di pochi mesi sarà destituito. I lavori continueranno, con tempi meno frenetici forse, o tenendo conto del dibattito apertosi sulla distruzione di luoghi che intanto vengono dichiarati come un patrimonio storico e urbano da conservare. Sarà il *Service du plan* che renderà possibile la continuazione del programma, nonostante fosse andato perduto il celebre piano d'insieme predisposto da Napoleone III e da Haussmann.

La scelta di dotarsi di mezzi idonei è certamente uno dei punti essenziali della questione. Una luci-

da efficienza che non si risolve solo sul versante finanziario o amministrativo. Haussmann comprende che deve fare i conti con la messa a punto di strumenti più propriamente tecnici, vale a dire con quei criteri e mezzi che di lì a breve, nel corso degli anni Sessanta del secolo, cominciano a trovare espressione nella definizione dell'*urbanistica*, dal termine *urbanización* per la prima volta adottato da Ildefonso Cerdà.<sup>16</sup> Il prefetto, al momento del suo arrivo a Parigi, si scontra subito con le difficoltà causate da conoscenze e mezzi inadeguati. La diversa altimetria della quota stradale non calcolata preventivamente lungo due tracciati i cui lavori erano stati avviati prima del suo arrivo, provoca enormi difficoltà quando si giunge in prossimità del punto in cui dovevano incrociarsi.

Il prolungamento della rue de Rivoli era stato decretato fin dal 1848 ancora dal Governo provvisorio; era poi stato reso attuativo con una legge del 1851, cui aveva fatto seguito nel dicembre 1852 la dichiarazione di pubblica utilità e quindi l'esproprio dei lotti interessati dall'allargamento della strada nel tratto tra le Tuilleries e Saint-Antoine; Haussmann nel 1853 subentra nell'amministrazione continuando semplicemente ciò che è già stato previsto, deciso, definito, ereditando quindi insieme alle disposizioni relative al tracciato viario anche quelle che regolamentano i criteri della ricostruzione dei fronti secondo un disegno delle facciate uniforma-

te. Ma, durante la realizzazione, ci si accorge che i due livelli di quota stradale differenti non erano stati considerati al momento della progettazione del tracciato. Per questo Haussmann dà grande rilievo a quella che fu la sua prima decisione da prefetto della Senna: la stesura di una pianta aggiornata ed esatta della città, *scientifiquement* rilevata e restituita. La conoscenza dello stato di fatto diventa un atto programmatico, in quanto si era palesata come la base indispensabile per disporre ogni futuro cambiamento.

Un caso analogo riguarda la progettazione del Bois de Boulogne, la cui area è acquisita dall'amministrazione cittadina il 13 giugno 1852 dunque un anno prima dell'arrivo di Haussmann. Ma quando Haussmann — «le plan de l'Empereur à la main» — vi si reca per rendersi conto dei lavori in corso si accorge che fin dall'inizio il vecchio giardiniere aveva commesso un errore di livellamento.<sup>17</sup> Dal 1854 lo sostituisce dunque con l'ingegnere Adolphe Alphand, che in un primo tempo deve accontentarsi appunto del ruolo di giardiniere, ma che presto viene posto a capo di uno specifico servizio tecnico municipale costituito dal prefetto, il Service des Promenades et Plantations, in cui viene affiancato da un vero giardiniere, Barillet-Deschamps, e da un architetto, Gabriel Davioud.<sup>18</sup> Da questo momento, come ha rimarcato Michel Verne, non si tratta più solo di fare un parco all'inglese bensì di concepire l'estensione a ovest della città, avanzando un disegno che secondo l'espressione di César Daly è destinato a divenire «un foyer d'attraction, de séduction pour le monde entier».<sup>19</sup>

Dal momento in cui Haussmann assume la conduzione dei lavori, dunque tutta l'operazione da empirica continuazione o allargamento di un tracciato viario esistente acquista una nuova capacità di incidere sui futuri sviluppi urbani; questa capacità deriva dalla lucidità con cui egli riesce a mettere a punto sistematicamente, inventandoli quasi, strumenti, tecniche, procedure. Ed è la condizione di un piano che non sia pura dichiarazione di intenti. È questa la *macchina* che Haussmann ha inventato e messo in piedi per poter rendere realizzabile la trasformazione della capitale. Qualunque parte Napoleone III abbia avuto, Haussmann era intervenuto «pour donner une existence réelle à ce Plan», come egli stesso tiene a sottolineare.<sup>20</sup>

Il piano riguardava innanzitutto un sistema di reti viarie, ma partendo da questo doveva far riferimento a un quadro complessivo, chiamato necessariamente in causa da un programma ampio e destinato a investire altre sfere. Andamenti, incroci e direzioni così strutturati non possono allora essere letti semplicemente come un insieme di strade nuove e più larghe; questo disegno rimandava a un nuovo tessuto urbanistico, a una nuova suddivisione catastale, a nuove centralità che spostavano e moltiplicavano i luoghi di monumentalità, di socialità, di svago, riorganizzando la sfera del pubblico e del

privato.

L'obiettivo era ambizioso: attraverso un approccio che partiva dal disegno di una migliore viabilità, si trattava di arrivare a riequilibrare parti di città cresciute in tempi e modi diversi, di riconnetterle, quindi di riportare tutta la superficie urbana a una unità. Si voleva con un piano riconferire forma al caotico disordine di uno sviluppo «spontaneo» dove l'industrialismo e il brusco aumento demografico avevano portato una situazione pregressa di incontrollata crescita urbana all'estremo logoramento. Ripensare la *forma urbis*: questo era il vero obiettivo di un disegno in cui le strade e i servizi divenivano le arterie di scorrimento per un organismo unitario e vitale, vasi di comunicazione e di alimentazione capillare per una città che da mostro pericoloso e malato doveva ritrovare una nuova bellezza.

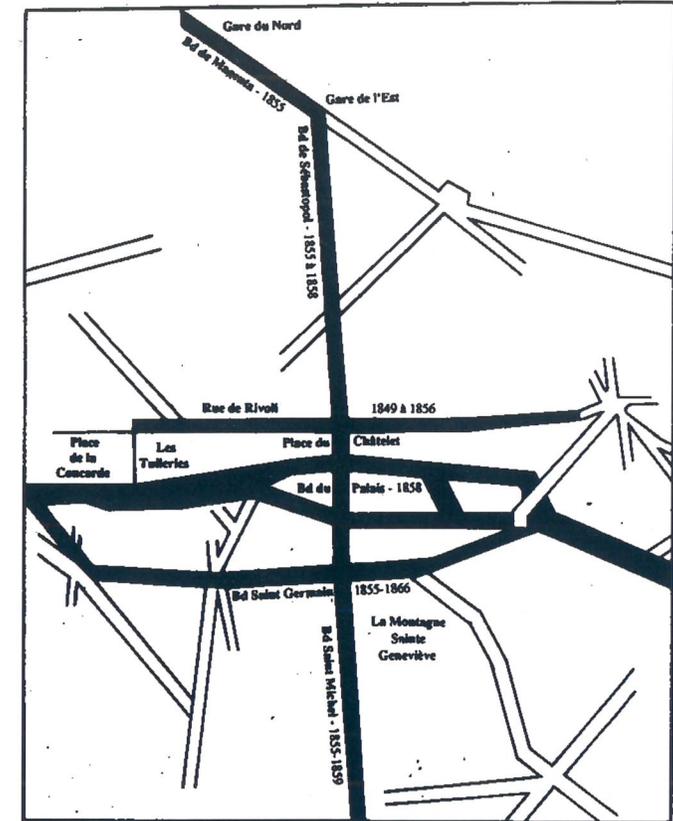
Come riportare su un disegno la complessità delle trasformazioni in progetto? A metà dell'Ottocento un piano così concepito non aveva alcun modello di riferimento. Probabilmente è questa la ragione per cui la descrizione dell'oggetto fisico diviene un punto chiave nei racconti dei contemporanei. Il modo in cui si era deciso di rappresentare i progetti costituiva molto più che una curiosità, dato che si proponeva come uno strumento assolutamente innovativo.

Il segretario della prefettura Merruau sostiene di aver visto il disegno prima dell'arrivo di Haussmann: «Pour montrer comment le Président entendait la réalisation de ses vastes desseins, j'aurais voulu pouvoir décrire ici un précieux plan de Paris, sur lequel il avait successivement tracé, rectifié, coordonné des lignes qui en déterminaient l'ensemble».<sup>21</sup>

Ma è lo stesso Haussmann a fornirne una più precisa descrizione. Nelle sue memorie, che vengono pubblicate tra il 1890 e il 1893, racconta che nel 1853, al momento del suo arrivo alla prefettura della Senna anzi, e per la precisione, nel giorno stesso del suo insediamento, Napoleone III lo avrebbe messo a parte di un «plan colorié» sul quale le sue idee per Parigi erano indicate con dei segni colorati che evidenziavano il piano di una nuova rete viaria: «l'Empereur était pressé de me montrer une carte de Paris, sur laquelle on voyait tracées par Lui-même, en bleu, en rouge, et en vert, suivant leur degré d'urgence, les différentes voies nouvelles qu'il se proposait de faire exécuter».<sup>22</sup>

## 2. Il rimbalzo delle attribuzioni

Due le questioni da mettere a fuoco. Di fronte alla scomparsa del documento e a quella certa vaghezza che caratterizza le fonti letterarie, ci si è chiesti se il piano sia davvero mai stato disegnato, e a dire se sia stato redatto un disegno unitario e com-



10/Schema indicante la *grande croisée de Paris* e i tracciati viari principali con le rispettive date di inizio e fine dei lavori.

prensivo dei tracciati alla scala della città che avrebbe prefigurato i progetti che venivano poi decretati per spezzoni e tranches successive. A tale domanda ne segue immediatamente una seconda non meno sfuggente che riguarda la paternità del piano. Tuttavia rare e discontinue sono le fonti dirette da cui attingere una chiara documentazione per rispondere con rigore scientifico a queste domande, al di là di pur ponderate e ragionevoli supposizioni.

Napoleone III stesso avrebbe potuto presumibilmente disegnare il piano fin dagli anni della Seconda Repubblica; Georges Eugène Haussmann, il celebre prefetto della Senna negli anni 1853-70, avrebbe poi potuto apportarvi alcune modifiche, anche significative. Generalmente si tende a concordare nel riconoscere l'originalità dell'idea della trasformazione della città a Luigi-Napoleone che, negli anni trascorsi a Londra al tempo del suo esilio prima di rientrare in Francia nel 1848, aveva avuto modo di valutare tutta l'arretratezza della capitale francese. Sull'esempio inglese egli avrebbe poi progettato i numerosi cambiamenti e soprattutto il disegno di vasti parchi. Il desiderio di migliorare le condizioni della popolazione a Parigi sarebbe stato anche ispirato da una forma di «socialismo sentimentale», lo stesso che lo avrebbe spinto a varare grandi campagne di lavori pubblici per far fronte al

bisogno di occupazione; tutto ciò, d'altra parte, non gli avrebbe impedito di dare contemporaneamente un'impronta strategica e militare a questi progetti, aprendo le strette strade della città alla forza e al controllo della legge, a partire da quei quartieri che si erano più volte sollevati alzando barricate.<sup>23</sup> Sembra inoltre chiara l'intenzione di porsi in continuità con l'operato dell'illustre predecessore, che risulta evidente dalla scelta di cominciare i suoi *grands travaux* con il prolungamento della rue de Rivoli, voluta e iniziata da Napoleone I. Le diverse letture possibili in questa chiave spingono a porre l'accento alternativamente su ragioni utilitarie, strategiche, o estetiche.

Charles Merruau, segretario della prefettura della Senna a quei tempi, conferma questa versione, citando il piano sul quale Luigi-Napoleone avrebbe a lungo lavorato fin dagli anni della sua presidenza: i tracciati vi erano concepiti in modo da collegare le nuove porte della città, ossia le stazioni ferroviarie, che sostituivano le vecchie porte daziarie dalle quali si dipartivano le vie di comunicazione nazionale, un tempo collegamenti principali, che andavano acquistando un ruolo secondario.<sup>24</sup> Unire gli arrivi delle ferrovie a Parigi equivaleva a stabilire un passaggio comodo e veloce tra le diverse regioni della Francia le cui strade convergevano nella capitale. Anche Haussmann motiva i nuovi tracciati



11/Piano di Parigi, s. d. [ca. 1855], in W. HEGEMANN, *Der Städtebau Nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in Berlin nebst einen anhang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Düsseldorf*, Berlin 1911-1913, ill. 144.

con specifiche necessità: mettere in comunicazione i quartieri della circonferenza esterna tra loro e con i maggiori edifici pubblici, collegare le stazioni ferroviarie «véritables routes impériales des temps modernes, unissant toute la France à la capitale», unire i punti principali in cui risiede la forza pubblica per proteggere l'ordine.<sup>25</sup> Il piano, nel resoconto che ne traccia Merruau, esisteva solo in forma di schizzo prima della proclamazione dell'Impero ed era stato adottato in maniera definitiva solo dopo che i suggerimenti di Haussmann vi avevano introdotto alcuni cambiamenti.

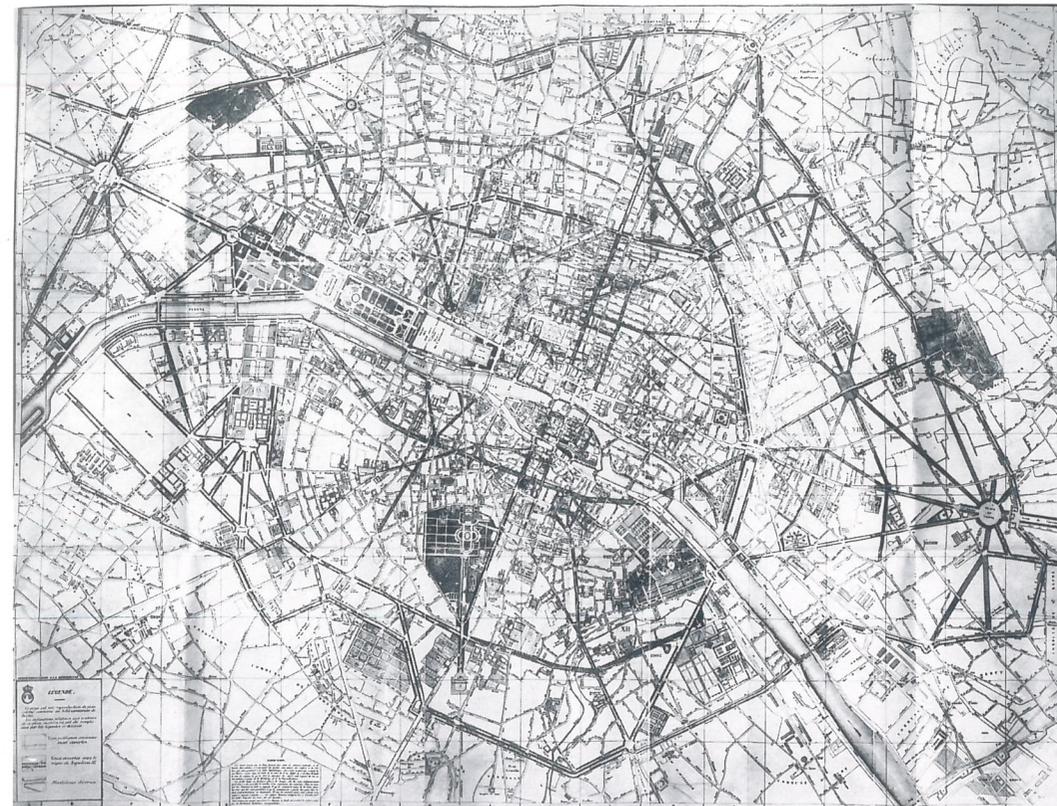
Anche il duca de Persigny, nominato nel gennaio 1852 ministro degli Interni scriverà la sua versione dei fatti. Nelle sue memorie di quegli anni testimonia che Napoleone III in persona aveva studiato i diversi progetti; e considera il ruolo di Haussmann nella sua capacità di realizzarli nonostante l'opposizione che incontravano. Egli d'altronde avrebbe consigliato il prefetto di non prendere alcuna iniziativa senza la piena approvazione dell'imperatore.<sup>26</sup>

Più volte lo stesso Haussmann nei tre tomi di memorie sugli anni alla Prefettura della Senna riprende l'idea di un «programma» imperiale. L'intera vi-

ceda potrebbe essere riassunta allora in questo modo: il prefetto testimonia l'esistenza del piano redatto ancor prima del suo arrivo a Parigi, ne attribuisce la paternità all'Imperatore, e lo descrive. Ma l'impossibilità di accertare questi ricordi con elementi più circostanziati portano a nutrire alcuni dubbi sulla possibilità di considerare chiarita una volta per tutte l'intera vicenda.

Un altro elemento che interviene a infittire questo quadro nebuloso è il disegno che appartiene effettivamente alla mano di Napoleone III e che è stato pubblicato da Merruau nel suo libro del 1875. È una pianta della città su cui sono riportate le vie «aperte o progettate» durante gli anni di Napoleone III.<sup>27</sup> L'autore del libro avverte però che, perduto il «plan colorié» originale nell'incendio dell'Hôtel de Ville, ha pensato di chiedere all'ex-imperatore di disegnarne una copia per allegarla al libro. Si tratta quindi di un disegno eseguito da Luigi Napoleone nel 1873, poco prima di morire.

Il fatto è che egli non disegna la copia di un ipotetico piano originario. La tavola è presentata nel libro con il titolo di «plan de Paris indiquant le tracé des voies nouvelles dont M. l'Empereur a pris l'initiative». I tracciati sono distinti dai colori rosso e verde.



12/Plan des voies ouvertes sous le règne de Napoléon III, s.d. [ca. 1855] piano di Parigi già allo Schlossmuseum allegato in riproduzione bianco e nero alla pubblicazione di A. Morizet, *Du vieux Paris au Paris moderne*, Paris 1932, con sovrapposta una legenda.

Nella legenda si specifica che il rosso indica le strade aperte per espressa volontà di Napoleone III, in verde sono segnalate le strade di cui avrebbe voluto l'esecuzione, ma che non sono state realizzate. Merruau, nel commentare il disegno, aggiunge che il vecchio imperatore ha trascurato di segnalare volutamente i tracciati che non riconosce di sua iniziativa. Come scrive l'autore del libro, le vie riportate si trovano a essere *classificate* secondo la personale predilezione dell'ex sovrano, vale a dire che la gerarchia dell'ordine di importanza che si legge dal disegno non è un ordine di priorità nell'esecuzione, bensì è in funzione del grado di responsabilità che egli se ne assumeva a posteriori, al momento in cui eseguiva questo disegno nel 1873. In questo caso l'ambiguità della parola francese «plan» deve far riflettere sulla possibilità di tradurla con il termine piano, in quanto è evidente che si tratta piuttosto di una *pianta* della città su cui sono riportati a posteriori dei dati informativi, che nulla hanno a che vedere con la pianificazione di un programma. Il significato di questa tavola è perciò piuttosto quello di una testimonianza parziale; non la si può considerare come una fonte diretta, dato che è dichiaratamente l'interpretazione di quanto è stato

già fatto o progettato, per di più elaborata in un tempo in cui pesano le sorti mutate del suo firmatario e incide, probabilmente, la contestazione di alcune iniziative da lui promosse. Appare infatti sospetto quel voler distinguere la sua mano da quanto indirettamente viene scaricato sulla responsabilità di Haussmann, non a caso licenziato poco prima della caduta dell'Impero, sacrificato ai sempre più numerosi e aspri attacchi alla politica del governo. Poco ha a che fare dunque la tavola pubblicata da Merruau con il *piano a colori*.

Anche Napoleone III lascia quindi la propria versione dei fatti. Il disegno ha infatti il senso di un commentario di quanto è accaduto, quanto lo sono le memorie di Haussmann, di Merruau o di Persigny. E un commentario polemico.

Le allusioni di Haussmann del resto non si rivelano da meno.

### 3. Ragionevoli dubbi

Il quadro descritto tende a enfatizzare il ruolo dell'imperatore. Quel che lascia perplessi è che le considerazioni provengano tutte dallo stesso entoura-

ge di corte. Quale poteva essere l'impressione di un osservatore esterno? Una testimonianza eccezionale ci viene da un personaggio vicino agli ambienti di corte tanto da essere bene informato dei fatti ma non coinvolto direttamente. Si tratta dell'ambasciatore austriaco a Parigi, Joseph Alexander von Hübner, che in un diario poi pubblicato annota i suoi commenti agli eventi di quegli anni da lui trascorsi nella capitale francese. Egli ha frequenti incontri con Haussmann, con cui si intrattiene spesso a cena conversando su quanto sta avvenendo. Grazie a questa frequentazione si fa presumibilmente un'idea della trasformazione della città e di Haussmann che considera senza esitazione «anima e ispiratore» di tutto quel che si sta compiendo sotto i suoi occhi.

«Haussmann, prefetto della Senna, mi dice che la vendita dei terreni ha dato risultati eccellenti. Si è giunti a pagare fino a mille lire il metro quadrato, cifra fantastica, se si pensa alla crisi finanziaria, che, per la verità, sinora in Francia non si è fatta molto sentire. In nessuna città si costruisce tanto come a Parigi, la cui fisionomia cambia a vista d'occhio. Haussmann è l'ispiratore e l'anima di tutte le costruzioni pubbliche che oggi si vanno facendo a Parigi. È interessantissimo sentirlo esporre con estrema lucidità i suoi progetti, il modo con cui li ha concepiti, i mezzi a cui ricorre per realizzarli. È un uomo veramente eccezionale nel suo campo d'azione, e, secondo me, la più grande figura che il secondo Impero abbia prodotto fino a oggi. Sempre fatto segno ai subdoli attacchi degli invidiosi, egli ha potuto, grazie all'appoggio dell'Imperatore, che non gli è venuto mai meno, risanare la capitale, tracciare le grandi arterie che ridurranno le distanze, e infine, creare tutte quelle meraviglie — se non anche tutte di un gusto squisito — che si possono ammirare nella capitale della Francia, e che l'Europa si affretta ad imitare».<sup>28</sup>

Il commento nel diario è datato 3 gennaio 1858. È evidente che la questione della paternità dei lavori che stanno cambiando Parigi è indubbia per von Hübner: il vero artefice di quest'opera per lui è quest'uomo veramente eccezionale. D'altra parte a ben leggere, il primo a sollevare un problema di paternità per il piano delle trasformazioni di Parigi è stato lo stesso Haussmann. Ogni volta che sembra non lasciare dubbi circa la sua esistenza e il riconoscimento a Napoleone III della sua paternità, non manca di far trasparire il peso determinante del suo personale contributo. In un discorso ufficiale nel 1867 parla di un vero e proprio *programma di trasformazione* per Parigi tracciato per mano dell'imperatore in persona, e sostiene: «Il est hors de doute que, même en prenant la ferme résolution que, pour ma part, je croirais sage d'ajourner, au moins pour quelques temps, après l'achèvement des grandes opérations de voirie en cours d'exécution, la suite de l'accomplissement du programme de la transformation de l'ancien Paris,

tracé par une Main auguste, il faudrait bien compléter, par certains travaux indispensables, les portions de cette oeuvre immense».<sup>29</sup> A una lettura attenta e smalzata appare facilmente come Haussmann, pur riverente nel riconoscere la veste di Napoleone III, nello stesso tempo tiene a sottolineare quanto sia necessario *aggiornare, completare* l'immensa opera intrapresa. Si riferisce esplicitamente a un *programma* — è questo che va proseguito, aggiornato, completato — e quindi rimanda alla messa a punto di un piano di lavoro preliminare, di massima, dei lavori che avrebbero dovuto produrre la «transformation de l'ancien Paris». Quel che non risulta chiaro è se il programma cui allude fosse stato pensato come un vero *piano*. Dice che un autore preciso, la «Main auguste», lo avrebbe tracciato. Ma l'affermazione si rivela solo apparentemente stentorea dato che subito aggiunge che consisteva di «portions» incomplete. Nel gioco dei sottintesi Haussmann lascia volutamente affiorare il dubbio che il disegno iniziale non fosse programmatico ed esauriente, che non fosse stato cioè disegnato in forma di piano.

#### 4. Una versione del piano: la copia conservata a Berlino

Merruau aveva specificato come intorno agli ultimi anni dell'Impero, quando oramai la maggior parte dei tracciati era stata completata, Napoleone III avesse autorizzato a ricavare dall'originale, per mezzo del procedimento autografico, tre o quattro copie del piano. All'incendio dell'Hôtel de Ville, secondo la sua versione, era scampata solo una di quelle copie, quella andata in dono al re di Prussia in occasione dell'Esposizione Universale a Parigi del 1867. Questa copia era presumibilmente conservata a Berlino. Parecchi anni dopo, un altro libro pubblica un «plan inédit des travaux de Paris prévus par Louis-Napoléon». È il volume scritto da André Morizet nel 1932.<sup>30</sup> Proveniente da una carriera amministrativa, Morizet aveva partecipato attivamente a importanti commissioni pubbliche (la Commission du Vieux Paris e poi, eletto senatore, la Commission des Perspectives parisiennes, la Commission supérieure des Sites, la Commission des Monuments historiques) e l'interesse per le questioni della conservazione del patrimonio aveva stimolato in lui il desiderio di comprendere meglio la controversa opera haussmanniana. Aveva raccolto le informazioni che si erano trasmesse all'interno dei diversi *services* valendosi della collaborazione del direttore del *Plan de Paris*, Doumerc, del direttore dei *Travaux de Paris*, Giraud, e del direttore della *Bibliothèque historique de la Ville*, Marcel Poète.<sup>31</sup>

Il disegno riprodotto in grande dimensione e allegato allo scritto di Morizet è presentato con il titolo di «plan des voies ouvertes sous le règne de Na-



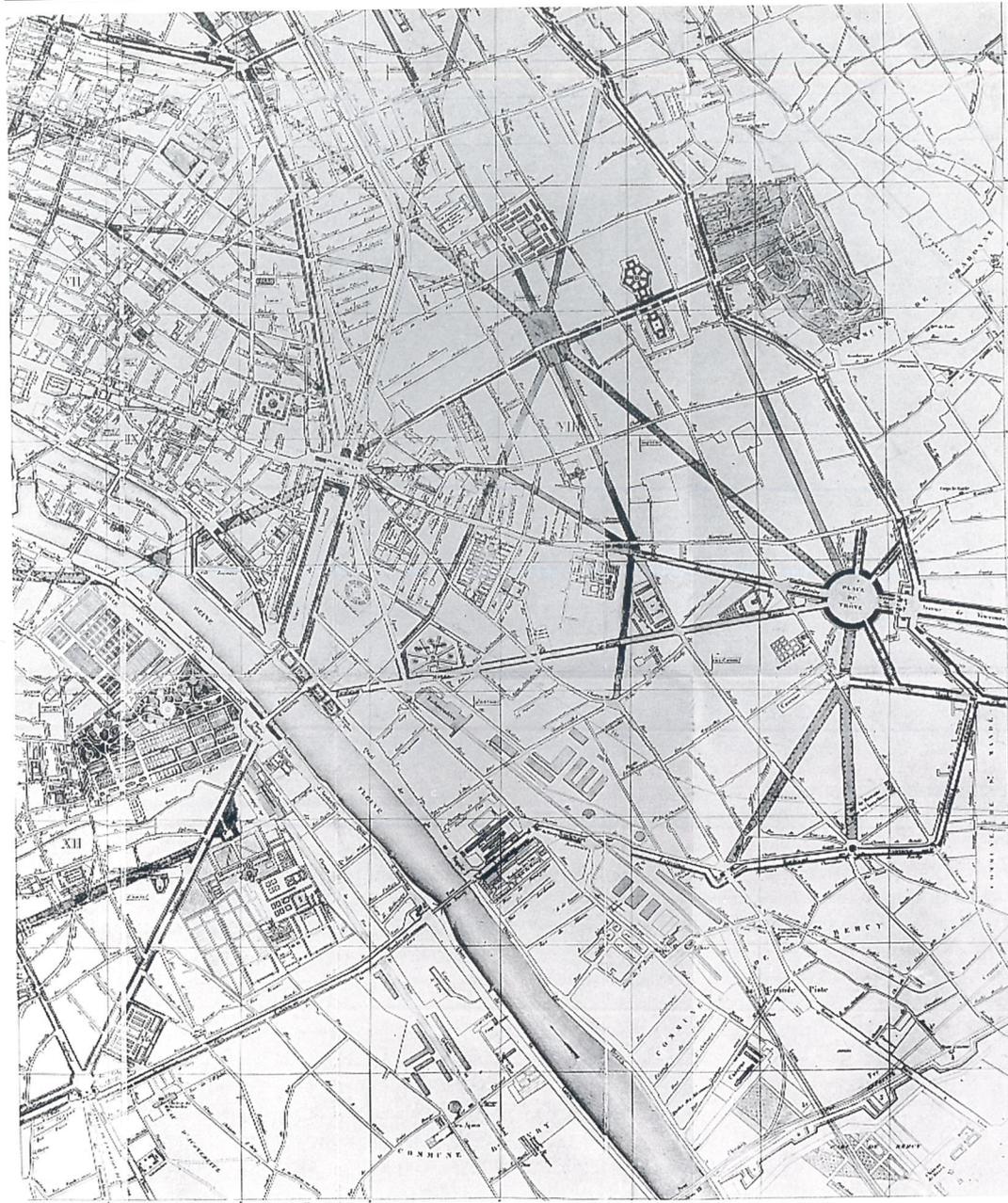
13/ *Plan des voies ouvertes sous le règne de Napoléon III*, s.d. [ca 1855] particolare con il boulevard Saint-Germain che attraversa in direzione est-ovest la rive gauche e, sotto, il tratto parallelo della rue des Ecoles.

poléon III». Per uno strano gioco di ricorrenze l'autore di questo libro si trova a dover specificare che il disegno è simile alla copia originale ma non ne è la riproduzione. Per ragioni tipografiche il disegno viene pubblicato in bianco e nero e le informazioni specificate dai colori nel disegno originale vengono trascritte qui sovrapponendovi una diversa simbologia leggibile nel bianco e nero. La nuova legenda in questo caso distingue: strade pubbliche precedentemente aperte, strade aperte sotto il regno di Napoleone III, aree a verde.

Il disegno riportato da Morizet dunque non è rigorosamente valutabile come la riproduzione di un documento d'archivio. Non è la pubblicazione completa e integra dell'originale, ma piuttosto una sua trascrizione «tradotta» sulla base di altri simboli. Gli eventi hanno aggiunto ulteriori dubbi da quando dopo la seconda guerra mondiale questo disegno è risultato disperso. Si sono aperte, allora, nuove ipotesi sulla reale esistenza del piano, di cui sembrava sussistere quale unico esemplare la pubblicazione fattane da Morizet. Dobbiamo a Pierre Pinon l'aver provato lo scambio intercorso tra Morizet e lo Schlossmuseum di Berlino, dopo aver rinvenuto nel corso delle sue ricerche alcune stampe

fotografiche del piano conservate dagli eredi di Morizet. Tali riproduzioni mostrano che le fotografie in bianco e nero erano state inviate da Morizet a Berlino dove erano poi state ritoccate all'acquerello per riportare le informazioni dei colori.<sup>32</sup>

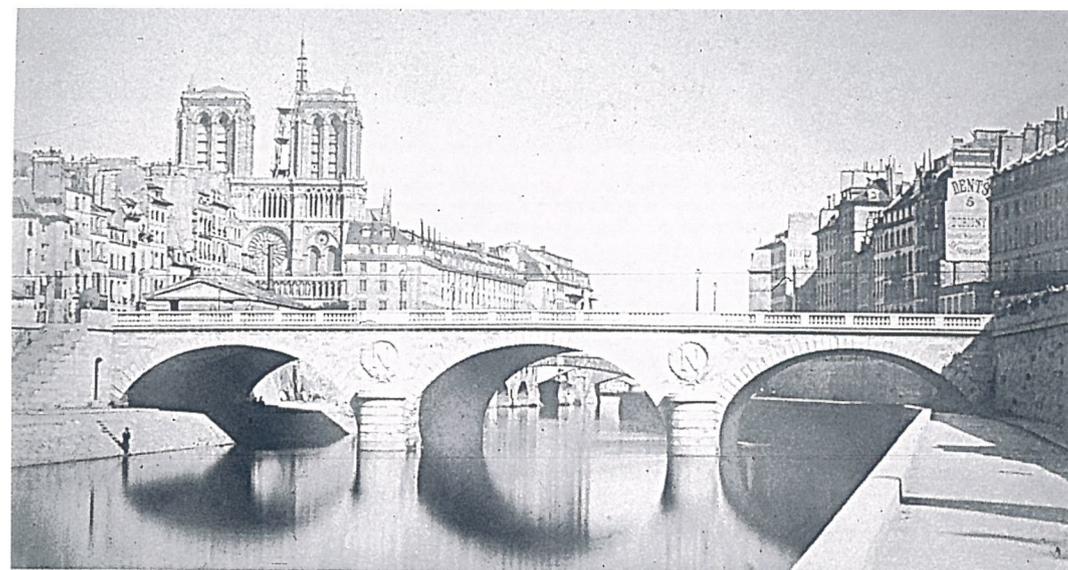
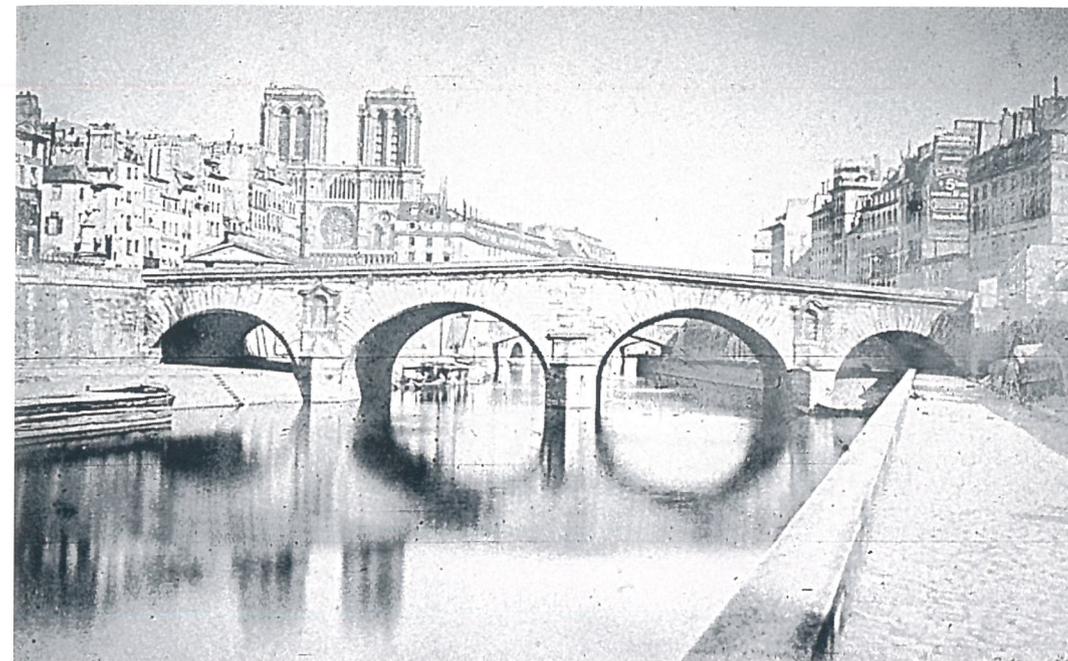
A questo punto, dimostrato che il disegno era esistito realmente, appare interessante la questione posta dallo studioso Michael Darin. Era poi effettivamente questo il piano presentato dall'imperatore a Haussmann?<sup>33</sup> Alcune *percée* avrebbero potuto essere state aggiunte rispetto al piano originale, nel tempo e in base a successive decisioni. E in effetti esaminando i tracciati riportati sono molte le incongruenze che si riscontrano: il disegno include strade che non potevano far parte di un piano *ante-litteram*. Salta agli occhi la presenza nel disegno del boulevard Saint-Germain, di cui Haussmann si è sempre attribuito chiaramente l'iniziativa contrapponendolo alla rue des Ecoles voluta dall'imperatore e realizzata nei primi anni dei lavori. Al contrario non compaiono alcuni tracciati che Napoleone III aveva sostenuto: il Pont de Sully è rappresentato secondo un andamento trasversale — in prosecuzione della direzione inclinata del boulevard Saint-Germain che si immette così nell'attuale avenue de



14/ *Plan des voies ouvertes sous le règne de Napoléon III*, s.d. [ca 1855] particolare con il ponte di Sully trasversale rispetto al corso della Senna in prosecuzione del boulevards Saint-Germain.

la République a disegnare un percorso circolare e continuo a cavallo delle due sponde della Senna — piuttosto che essere perpendicolare alla Senna come gli altri ponti, e come avrebbe voluto Napoleone III. Una volontà ribadita a distanza di tempo nel disegno da lui effettivamente redatto nel 1873, quando aveva voluto prendere le distanze dalle iniziative a lui non congeniali.<sup>34</sup> Il piano che era a Berlino pubblicato da Morizet è

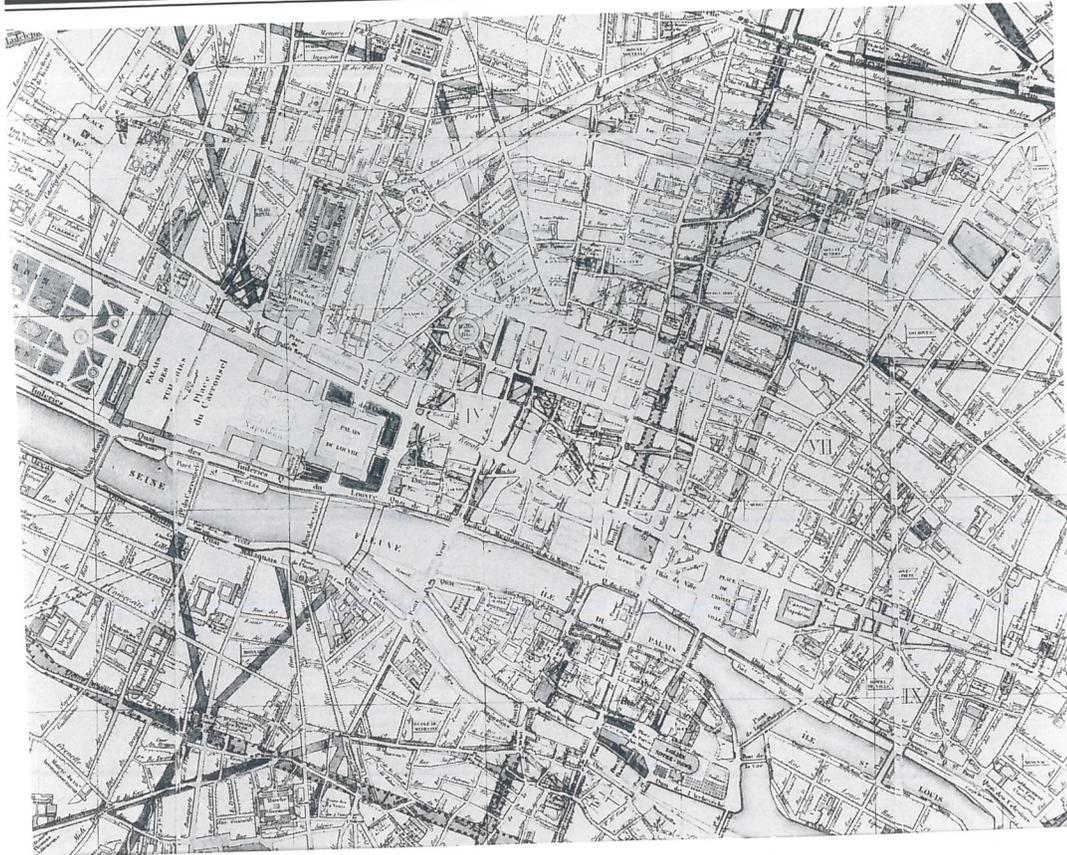
stato datato da Pinon tra il 1856 e il 1859. Lo studioso ritiene che la pianta utilizzata come base nel piano sia una versione della pianta di Jacobet del 1854, aggiornata per quel che concerne il prolungamento della rue de Rivoli, che appunto nel 1855-56 si estendeva fino alla rue St. Antoine come è riportato nel disegno. Propone per la previsione dei tracciati che appare in progetto una datazione che oscilla tra il 1856 e il 1859, dove il limite massimo



15/16/Collard, veduta del ponte Saint Michel prima della demolizione e dopo la ricostruzione, fotografie, in *Pont St. Michel. Vues photographiques des phases principales des travaux de reconstruction de ce pont, exécutés en 1857*, Paris 1857, Album F° 112, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.

viene fissato in base all'assenza di indicazioni nel disegno riguardo all'Opéra, la cui area viene stabilita nel 1860.<sup>35</sup> Pinon considera questa copia berlinese come la versione finale del piano di Napoleone III, dato che il disegno è piuttosto tardo rispetto all'avvio di alcuni lavori che sono già riportati dalla pianta di base ma che non sono segnalati come progetti in piano. La copia che ne pubblica Hegemann consente pro-

tabilmente grazie ai colori di valutare più dettagliatamente alcuni particolari (cfr. ill. n. III a colori). Dall'esame del disegno proponiamo per il piano nella versione berlinese una datazione anteriore al 1857 e posteriore al 1854, all'incirca intorno al 1855-1856. Tra gli elementi che concorrono a dedurre questa data vi è la situazione dell'area centrale della città della quale Hegemann pubblica un particolare ingrandito che, grazie alla leggenda ori-



17/ *Plan des voies ouvertes sous le règne de Napoléon III*, s.d. [ca 1855] particolare che mette in evidenza la rue de Rivoli sulla rive-droite con direzione est-ovest, lungo le Tuilleries e il Louvre, già completata e non evidenziata come progetto in corso, così come i mercati generali appena costruiti su progetto di Victor Baltard, le *Halles centrales*, poco più in alto.

ginale del documento e alla riproduzione degli stessi colori, consente di entrare nel merito dello stato dei lavori. Vi risulta così ben leggibile il momento registrato dal piano che vede l'île-de-la Cité ancora intatta, cioè al momento in cui è stato redatto il piano l'isola non era stata ancora interessata dalle grandi trasformazioni che inizieranno di lì a breve: non è riportato, infatti, l'importante progetto per il nuovo Palazzo di Giustizia con la risistemazione di tutta l'area annessa tra i due quais, che viene approvato definitivamente e dato avvio al cantiere nel 1857, né risulta realizzato l'allargamento e la rettificazione del ponte Saint-Michel che sappiamo realizzato nel corso dello stesso 1857, come risulta dall'album fotografico di Collard commissionato dall'amministrazione des Ponts et Chaussées con le riprese delle fasi di demolizione e nuova costruzione eseguite tra maggio e dicembre di quell'anno;<sup>36</sup> al contrario vi risulta completata la rue de Rivoli, che troviamo raffigurata in un'illustrazione del «Monde illustré» del 1854 mentre ancora si lavora giorno e notte per arrivare a portarla a termine l'anno seguente.

Facciamo osservare che queste considerazioni ri-

sultano in contraddizione con la testimonianza di Merruau che parla espressamente, per le copie autorizzate dall'imperatore tra le quali considera quella donata a Guglielmo di Prussia, di riproduzioni «autografiche», prese dunque direttamente dall'originale. Le conseguenze che ne derivano portano a due conclusioni possibili: o la copia berlinese non è l'esatta riproduzione di un disegno preliminare databile intorno agli anni del colpo di stato del 2 dicembre 1851 ma un suo aggiornamento, oppure anche il piano originale, dal quale è stata riprodotta, è posteriore alla data di inizio dei lavori e databile circa al 1855.

Avanzo l'ipotesi che il piano a colori sia stato redatto integralmente, come disegno d'insieme steso su una planimetria aggiornata allo stato di fatto, solo a questa data, e che la copia berlinese ne sia dunque una vera copia. Se non fosse un piano *originario* perché offrire in dono una copia aggiornata ma non attuale quando sappiamo che ne esisteva almeno un aggiornamento più recente?

Nella vicenda già di per sé intricata entra un altro elemento di complessità: il «plan colorié» non era unico. Haussmann in una diversa occasione ne cita



18/ *Plan des voies ouvertes sous le règne de Napoléon III*, s.d. [ca 1855] particolare dell'area ovest di Parigi. È evidente nel piano la presenza del *Palais de l'Industrie* realizzato per l'Esposizione universale del 1855.  
19/ Veduta del *Palais de l'Industrie* realizzato per l'Esposizione universale del 1855, Musée Carnavalet.



un altro disegnato nel 1858 «d'après un plan général qu'avait arrêté l'Empereur même», limitato alle operazioni finanziate con la legge del 28 maggio 1858, cioè il «*Traité des 180 millions*» che stabiliva la misura in cui si ripartivano i finanziamenti tra lo Stato e la Ville de Paris.<sup>37</sup> Dobbiamo supporre che siano esistiti diversi disegni del piano con le modificazioni intervenute nel tempo.

Proponiamo perciò di considerare per ora la copia berlinese, nelle due riproduzioni che ci sono note, come *una* versione del piano.

## 5. Potenzialità a confronto

Ci troviamo di fronte a testimonianze di varia natura che descrivono i *grands travaux* e parlano dell'esistenza di un piano, che però non è mai stato ritrovato. Il primo disegno dei lavori appare infatti solo all'Esposizione Universale di Parigi del 1889, riportato nell'*Atlas des Travaux de Paris* fatto redigere per l'occasione da Alphand, «*directeur des travaux de Paris*».<sup>38</sup> Il trauma di un evento disastroso per la storia della città aveva prodotto una nuova consapevolezza spingendo molti personaggi che avevano avuto una funzione pubblica negli anni in questione, a sopperire al vuoto dei documenti archivistici: il segretario della prefettura, il Ministro degli Interni, il prefetto della Senna, l'imperatore. I

resoconti letterari attribuiscono all'imperatore la concezione di un piano per la capitale; ma sono gli stessi a documentare le modifiche sostanziali che vi ha apportato Haussmann dal momento in cui diventa prefetto della Senna nel giugno 1853. Lo stesso imperatore sembra rinviare alla responsabilità di Haussmann molti interventi, in particolare nella parte di città sulla *rive gauche*, che viene interessata solo in un secondo momento dai *grands travaux*. E Haussmann di questi stessi progetti rivendica chiaramente l'iniziativa.<sup>39</sup>

Tutto il quadro delle testimonianze insomma porta a considerare che se un disegno preliminare ci fu, è altrettanto probabile che l'operazione nel suo attuarsi si era allontanata di molto dalle intenzioni originali, perlomeno dalla fine degli anni Cinquanta. E lo slittamento era avvenuto nella direzione impressa da Haussmann. Concordiamo con Pinon nel ritenere stupefacente e anche improbabile che Haussmann non abbia mai pensato di far stendere un piano complessivo per visualizzare l'insieme dei suoi progetti, che considerava «a rete» e per «sistemi» e che quindi concepiva per il funzionamento di una unità urbana.<sup>40</sup> E poi come si può trascurare il senso di protagonismo di quest'uomo che il ministro degli Interni pone a capo della prefettura della Senna a sostituzione del troppo timido e scrupoloso Jean-Jacques Berger, anche perché gli è parso al primo impatto «un des types le plus extraordinaires de notre temps»<sup>41</sup> Persigny infatti resta talmente incantato dalla *visibile compiacenza di sé* che Haussmann esibiva senza alcun ritegno, da pensare che avrebbe potuto parlare di se stesso anche *per se ore consecutive, senza risparmiargli nulla*; e da considerare che fosse uno spirito intraprendente utile allo scopo ma da tenere a freno, al punto da dovergli raccomandare da principio di «ne rien commencer sans avoir fait tracer le projet sur la carte de Paris, par la main de l'Empereur».<sup>42</sup> Una annotazione questa che Persigny inserisce nei suoi racconti forse a posteriori, ma che ancora una volta non fa che contribuire alla convinzione che il prefetto col tempo abbia maturato un proprio piano di quelle trasformazioni.

Cresciuto in esilio, Napoleone III avrebbe davvero potuto spingersi così nel dettaglio delle previsioni sull'intera area urbana? Victor Hugo sostiene che *Napoléon le petit* si orientava a stento per la città; a suo avviso, «Louis Bonaparte ignore Paris à ce point qu'il me disait, la première fois que je l'ai vu [...] Quest-ce donc cette place des Vosges? — C'est la place Royale lui-je. — Ah! reprit-il, est-ce que c'est une ancienne place?».<sup>43</sup>

Haussmann d'altronde non ci dice mai espressamente che quando arrivò alla Prefettura della Senna un piano d'insieme fosse già stato *disegnato*. E vi è un momento in cui il disegno di Napoleone III, se ci fu, divenne comunque inattuale. Un altro punto in tal senso non è trascurabile. La situazione agli inizi degli anni Sessanta appariva profonda-

mente mutata. È certo che sia stato il prefetto ad avanzare l'idea di anettere a Parigi i comuni limitrofi, progetto attuato nel corso degli anni 1859-1860. L'annessione dunque non poteva essere prevista da un disegno iniziale di Napoleone III. Non è una differenza da poco. Parigi aveva a questo punto una nuova dimensione, una diversa estensione. Si tratta di trovarsi a lavorare su di un'altra pianta della città; significa elaborare un sistema viario pensato per connettere aree di una nuova entità urbana. Vuol dire cambiare profondamente con una decisione politico-amministrativa e dall'effetto immediato, una realtà urbana cresciuta fino a quel momento *spontaneamente* secondo polarità dettate da fenomeni intrinseci alla vita urbana (il fiume, gli scambi, il mercato, il centro religioso, ecc.). Comporta infine di mettere a fuoco una visione che già l'idea del piano aveva implicato: ripensare la *forma urbis*.

## 6. Il piano nel «panorama architectural du monde»: l'analisi di César Daly

L'ipotesi del piano pare confermata dalla considerazione di tutta l'operazione nel suo complesso che, pur attuata per mezzo di singoli decreti, non ha l'effetto né tantomeno l'eco di una soluzione a un problema di viabilità. Quest'ultima piuttosto appare sempre più come parte strumentale a una nuova strategia urbana.

Il ridisegno della città sconvolge e reinventa la consistenza e il significato della struttura urbana: la pianta, il tessuto, la proprietà fondiaria, l'altimetria (attraverso il livellamento delle quote stradali e delle irregolarità), gli alzati e le sezioni stradali; infine, quel che risulta d'impatto *trasformata* è l'immagine della città.

Ma il cambiamento è ben più stratificato e articolato di quanto lo possa essere una mera sensazione visiva. Se immaginiamo di operare una sezione trasversale su una di queste vie, le trasformazioni della città haussmanniana mostrano tutta la loro profondità. In primo piano vi compare sì la nuova larghezza della sezione stradale che viene proporzionata in base all'altezza delle due fasce continue di edifici che vi si affacciano sui bordi; tuttavia vi scopriamo anche, al di sotto della superficie percorsa dalle vetture, un'altra città costituita dai complessi sistemi delle infrastrutture tecnologiche.<sup>44</sup> Ai margini della strada ampi marciapiedi lastricati consentono lo svolgersi del rito ottocentesco della passeggiata. Gli edifici, definiti *immeuble de rapport* in quanto rappresentano delle unità che vanno a saturare il lotto lungo la via edificando una cortina compatta priva di soluzione di continuità, si allineano sul filo stradale raccordando le linee orizzontali delle facciate e dei tetti.

La sezione mostra poi una particolare tipologia edilizia che corrisponde a una mutata cultura dell'abi-



20/Gustave Caillebotte, *Un balcon*, 1880.

tare. Se fino al XVIII sec. infatti gli edifici abitativi presentano un'organizzazione verticale, l'immobile ottocentesco si caratterizza per il taglio orizzontale degli alloggi. Monique Eleb ha analizzato come alle diverse abitudini di vita del tale cetto borghese, a cui sono destinati gli alloggi in costruzione lungo i boulevards e i nuovi quartieri, corrisponda un appartamento organizzato su un solo piano.<sup>45</sup> Le stanze di servizio e quelle per la servitù meno numerose di quanto lo fossero in un palazzo aristocratico, non vengono più collocate in mezzanini e soffitte, rendendo disponibile alla rendita immobiliare una superficie sempre maggiore.

Per poter usufruire di rendite ancora più vantaggiose gli investitori nell'Ottocento costruiscono poi case da reddito principalmente destinate all'emergente classe borghese. Ciò comporta che alla compresenza di diversi ceti sociali alloggiati sotto uno stesso tetto in qualità di inquilini degli ammezzati, dei piani nobili o dei sottotetti di uno stesso immobile, si sostituisce un'omologazione sociale degli abitanti dei piani che si sovrappongono uguali uno sopra l'altro, resi equivalenti anche dall'invenzione dell'ascensore presentato per la prima volta all'Esposizione Universale di Parigi del 1867.

Questo tipo di alloggio, che si ripete con poche variazioni, è concepito per i bisogni generalizzati che corrispondono alla diffusione di uno stile di vita in cui si rappresentano i valori della vita borghese. Su un basamento adibito a negozi, poggiano tre o quattro piani, mentre il quinto viene consentito a partire dall'approvazione del regolamento edilizio del 1859. All'interno dell'alloggio trova espressione il nuovo concetto di *comfort*, che sta a indicare una ricercata intimità per le stanze private e la messa in scena di un fastoso *decoro* per il salotto di

rappresentanza. Se i romanzi dell'epoca sono fonti inesauribili di questo tipo di *savoir vivre*, gli architetti si preoccupano di stabilire alcuni parametri per interpretare i bisogni e le aspettative di un nuovo tipo di committenti.

Come insegna César Daly dalle pagine della rivista che dirige, la «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», oltre al rispetto delle esigenze di igiene, illuminazione, ventilazione degli alloggi, si devono prevedere gli usi e costumi di un destinatario che non si conosce in forma diretta e che si identifica con una categoria sociale, così come si deve mantenere allo stesso tempo l'indispensabile flessibilità delle case d'affitto. E si tratta di un aspetto talmente centrale della professione che non stupisce affatto come Daly abbia deciso di dedicarvi una pubblicazione specifica dal titolo *L'architecture privée au XIX s. sous Napoléon III* mostrando una serie di esempi ed enucleando i criteri per realizzare edifici per piccole, medie o grandi «fortune».<sup>46</sup>

Il ridisegno dei lotti che il piano comporta conduce dunque alla sostituzione del tipico lotto gotico, caratterizzato dallo sviluppo del corpo di fabbrica secondo la profondità rispetto al limitato affaccio su strada, con un tipo di lotto stretto e lungo prospiciente la strada, tale da consentire un'ampia superficie di facciata. I *percements* inoltre creano dei lotti d'angolo di forma irregolare che vengono trattati come segni architettonici da cui dipartono le fughe visive.

La centralità della strada nella città ottocentesca si rende evidente nel ribaltamento che avviene nella disposizione dei vani interni dell'alloggio: nell'*hôtel particulier* gli ambienti principali di ricevimento si affacciano sul giardino (quindi sul lato opposto alla facciata di ingresso su corte e lungo la strada), mentre nel XIX sec. il giardino è per così dire sostituito dalla strada ed è su questa che prospettano i vani di rappresentanza della casa borghese lasciando l'affaccio sulla corte retrostante per le camere. La strada, come insegnano i quadri di Caillebotte, costituisce uno scenario fondamentale, offre uno spettacolo da guardare affacciati ai balconi che, in effetti, nell'edificio haussmanniano si moltiplicano sviluppandosi lungo tutti i piani a segnalare i vani di ricevimento di ciascun alloggio.

Il ripetersi uniforme dei fronti lungo le strade porta dunque al definirsi di caratteri morfologici e tipologici fortemente connotati che fanno emergere uno specifico *immeuble de rapport* e un alloggio borghese, la cui caratteristiche non vengono estese per mezzo di un regolamento edilizio bensì con la semplice introduzione in ciascuna concessione per nuova costruzione di una serie di vincoli, in modo da fissare di volta in volta sporgenze, linee di colmo, materiali di rivestimento, particolari decorativi. Questo paesaggio monotono, che diventa il motivo principale delle critiche che verranno mosse ai *grands travaux*, è alla fine un elemento determi-

nante dell'effetto di percezione unitaria della città haussmanniana.<sup>47</sup>

L'ipotesi del piano tuttavia resta tale per i non addetti ai lavori per tutta la durata del Secondo Impero. È una notizia che circola officiosamente, ma che non viene resa di pubblico dominio. D'altra parte, come dimostra la vicenda di Aristide Saccard, la pubblicizzazione del piano avrebbe scatenato la speculazione sulle aree interessate dai lavori.

Eppure, è chiara tra gli osservatori più acuti la sensazione che non si tratti più di decisioni singole e scollegate, ma che questi interventi implicino una riflessione più profonda. César Daly, in una rubrica che la «Revue générale de l'architecture et des travaux publics» dedica regolarmente agli aggiornamenti sui *grands travaux*, interviene direttamente in merito: non ha mai visto il piano con i suoi occhi, sostiene, e tuttavia anche solo dai frammenti realizzati che sono sotto gli occhi di tutti dichiara la consapevolezza di un disegno d'insieme.<sup>48</sup> Daly è una delle voci più lucide del dibattito di questi anni; crea e dirige la «Revue générale de l'architecture et des travaux publics» tra 1840 e 1890, la rivista di architettura più interessante che poteva vantare un pubblico ampio e internazionale, e proprio dall'osservazione degli avvenimenti in corso a Parigi è spinto a una riflessione più generale sulla storia della città e sugli strumenti della sua trasformazione.

Soffermiamoci sugli scritti sulla città che appaiono contestualmente ai lavori in corso. Nel 1854, due architetti, Albert Lenoir et Pierre Laundry, pubblicano nella rivista un articolo dedicato a esporre una *teoria delle città*.<sup>49</sup> Qui essi si cimentano ad analizzare le leggi che presiederebbero alla creazione e allo sviluppo urbano. César Daly a margine del testo aggiunge un'annotazione per la prima volta esprime la necessità di elaborare un pensiero sulla città, e lo fa mettendolo da subito in rapporto con i *grands travaux* della capitale. Qualche anno dopo, nel 1862, firma egli stesso una serie di articoli su questo tema, in cui intende spiegare gli elementi che definiscono una città e, muovendo dagli interventi nella capitale, arrivare a formulare dei criteri di ordine generale sui modi per cambiarla e farne una *città moderna*.<sup>50</sup>

In questi articoli dal titolo «Panorama du mouvement architectural du monde accompli depuis deux ans (1860 et 1861)», Daly inizialmente intende presentare una situazione internazionale. In realtà si limiterà poi a Parigi, quasi l'autore fosse stato colto alla sprovvista dall'ampiezza della materia in cui viene ad imbattersi. Cominciando con un resoconto sui *grands travaux*, egli passa a riflettere sulle origini della città e sui principi distributivi viari delle «grandes villes». Daly individua motivazioni di tipo geografico e funzionale nelle caratteristiche morfologiche, che a suo avviso vanno lette nel rapporto della città con il territorio e all'interno della struttura urbana in relazione allo specializzarsi dei

differenti quartieri, *foyers*. Quel che sembra sondare in particolare pare essere quanto in passato la città abbia obbedito a interventi pianificatori, o per dirla con Daly qual è «la somme de prévision humaine qui est entrée dans la formation des plans des villes».<sup>51</sup>

Esaminando le piante di alcune città antiche e moderne, Daly ne ricava o la predominanza di circostanze casuali — «forze motrici cieche» che dipendono dal progresso delle idee e dei costumi di un popolo — oppure l'effetto di una predeterminata azione creatrice, «une sorte de violence géométrique, qui s'est exercée immédiatement sur toute l'étendue de la surface destinée à devenir la ville [...] en vue surtout de réaliser une certaine conception abstraite de symétrie et d'ordre».<sup>52</sup> Nel quadro presentato la città è intesa quindi o come il risultato di una crescita «naturale» ma cieca, o come il frutto partorito da un esercizio formale astratto.

Ad ogni modo questa analisi poggia su alcuni presupposti invariati. Il primo principio su cui si basa è che la città consiste in un'unità e che quindi non si può prescindere da un approccio globale: «Une ville — scrive — est une unité si profonde qu'on ne saurait juger isolément une seule des questions qui l'intéressent».<sup>53</sup> In questa «unità» il significato di un tracciato è valutabile sotto aspetti molteplici e differenziati.

Il secondo punto, non meno importante, riguarda l'individuazione da parte di Daly dello strumento specifico per la lettura e l'interpretazione di una realtà urbana, che egli indica nella pianta. La storia di una città, dunque, si rende comprensibile, trasparente attraverso la sua planimetria urbana, perché la morfologia è uno stadio raggiunto nel tempo a seguito di notevoli fattori. È evidente qui la stessa rivendicazione di una visione d'insieme nell'osservazione e nell'approccio al fenomeno urbano.

Dall'analisi dei *grands travaux* Daly ricava una suddivisione dei tracciati: strade di strategia militare, vaste aperture in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, opera di *abbellissement* e *assainissement* dei quartieri all'interno della vecchia cinta della città, miglioramento della periferia annessa, vie di comunicazione del centro con l'area inglobata, lavori di «lusso» e di abbellimento in generale.

Rispetto a tali presupposti Daly cerca di teorizzare i principi che devono informare il piano. La determinazione della rete stradale dipende fondamentalmente dai monumenti pubblici e dagli accessi urbani; la simmetria non può essere che flessibile, riguardando soprattutto luoghi limitati, come le piazze; è necessario inoltre procedere dall'individuazione dei centri di attività: politico, municipale e prefettoriale, industriale e commerciale, i mercati centrali, infine il centro rappresentativo. Daly lo indica come l'ultimo *foyer* «de prière et de l'étude» composto da: Cathédrale, Palais de Justice, Tribunal du Commerce, Bibliothèque impériale, Musée, Institut.

È partendo da quest'analisi che egli pone la questione cruciale del suo articolo: se sia possibile, e in tal caso in che maniera, una forma di intervento nello sviluppo di un fenomeno urbano che appare regolato principalmente da leggi per così dire «spontanee». Intervenire per regolamentare e imprimere direzioni altre di crescita. La considerazione cui giunge è che questa possibilità è data dal piano. La Parigi che si configura dal disegno che vanno assumendo i lavori intrapresi, è indicata alla fine come il giusto equilibrio fra le due soluzioni estreme: tra una città priva di qualsiasi ordine e una concezione geometrica astratta. Prima città nel mondo, mostra come uscire rinnovata dal vecchio disordine dovuto alle proprie origini.

Daly si pone poi il problema di come questo adattamento della pianta urbana si possa conciliare con il rispetto dei monumenti del vieux Paris. L'esempio è preso da quanto è stato fatto di recente: «lorsqu'on les rencontre il faut leur rendre hommage, les isoler de contacts profanes, les entourer respectueusement de grilles défensive, et assoir des beaux gazons et de jolis arbustes à leurs pieds où, comme à la Tour Saint-Jacques, les petits enfants viennent jouer, où, comme aux Thermes de Julien et à l'Hôtel de Cluny, on réunit les vestiges artistiques des

ruines qu'on n'a pu conserver dans leur intégrité».<sup>54</sup> Sicuramente è più facile concepire una città tutta nuova piuttosto che rinnovare una vecchia, considera Daly, ma Parigi offre gli elementi di una nuova concezione di piano. Parigi è la sperimentazione di un territorio vergine: un piano che sta nel mezzo tra le planimetrie proprie delle città caotiche che si sono sviluppate del tutto spontaneamente e il tipico impianto a scacchiera delle città a pianta geometrica frutto di un'opera di fondazione.

La maniera di disegnare una nuova pianta della città a partire dalla vecchia, non può essere, secondo Daly, sintetizzabile in un piano rigidamente applicabile, «n'est pas un type»;<sup>55</sup> ma è piuttosto un'*idea* che deve essere adeguata alle necessità variabili dei luoghi. In tal modo si propone la possibilità di ripetere altrove l'esperienza di Parigi, pur tenendo conto di alcune variabili, ma attenendosi alla regola che è necessaria sempre una visione unitaria, la concezione, cioè, di un piano per la città. Non a caso insiste sul progetto d'insieme che vede a fondamento dei *grands travaux* e che costituisce «tout un système étudié, embrassant dans son esemble la surface entière de la ville».<sup>56</sup> Intuisce ed enuncia così probabilmente il senso della Parigi di Haussmann come modello di città ottocentesca.

### III. Il piano di Haussmann del 1864

#### 1. Il documento della Commission des Travaux de l'Etat

Il piano alle Archives Nationales è archiviato con i documenti della «Commission des Travaux de l'Etat. Commission d'enquête sur les divers monuments de Paris» che svolge i suoi lavori negli anni 1863-1865 (AN F/21/908 Dossier 1). La tavola rappresenta una planimetria della città che include i comuni annessi nel 1860, alla scala 1:10.000, sulla quale sono tracciati con i colori i progetti di viabilità distinti per tempi di esecuzione e per tipo di finanziamento. La planimetria di base, il «Plan géométrale de la Ville de Paris», risulta inciso da Piat, rivisto e aggiornato da Alfred Potiquet. A questa pianta è sovrapposta una legenda con la dicitura: «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat» che fa riferimento ai tracciati colorati che vi sono rappresentati. È qui indicato che a colori sono stati riportati i progetti: i lavori eseguiti con il concorso dello stato (rosso), quelli in corso di esecuzione (giallo), quelli da eseguire (blu); i progetti decretati senza il concorso dello stato (tratteggio verde), le parti eseguite (verde); i progetti pubblici (tratteggio blu); i progetti allo studio (tratteggio rosso). I colori utilizzati sono dunque: rosso, giallo, blu e verde. Una precisazione importante perché è un altro elemento da mettere a confronto con il «plan colorié» descritto dalle memorie letterarie.

Gli attribuiamo il valore di un piano in quanto dall'insieme dei documenti archiviati risulta essere un piano di lavoro che si aggiorna sulla base della discussione tra i membri della commissione e delle nuove proposte avanzate in questa sede. Sul disegno è restituita la situazione alla data in cui viene discusso, ma vi è anche la previsione dei progetti futuri, aperti a nuove integrazioni.

La commissione — «instituée par ordre de l'Empe-

reur pour examiner les questions relative aux projets de Bâtimens à élever dans la ville de Paris pour les besoins des divers services publics» — apre dunque l'*enquête*. Questo tipo di procedura riguarda solitamente la presentazione da parte dell'amministrazione alla *mairie* dell'*arrondissement*, di una pianta dei luoghi interessati dall'apertura di una singola strada con l'indicazione dei terreni da espropriare, cui segue il lavoro della commissione incaricata di valutare le indennità.<sup>57</sup> In questo caso l'*enquête* serve a esaminare gli edifici pubblici interessati dalle operazioni di viabilità e avanzare delle proposte per le loro nuove sistemazioni; in realtà entra poi anche nel merito di valutare ulteriori interventi trasformativi.

Tra i membri troviamo i rappresentanti dei vari ministeri, il prefetto della Senna, Haussmann, il presidente della Commission des Bâtimens Civils, De Cardaillac. I documenti conservano i verbali delle sedute tenute dalla data della sua istituzione il 3 novembre 1863 (prima seduta) al 20 febbraio 1865 (quindicesima e ultima seduta). Durante le riunioni, allo scopo di concertare un «programme général de tous les grands travaux à exécuter dans Paris, au compte de l'Etat»,<sup>58</sup> si esaminano: gli edifici assegnati ai servizi pubblici che dovranno essere ingranditi o ricostruiti per le necessità del servizio, l'importanza, dal punto di vista della spesa, dei lavori da eseguirsi, il grado di urgenza di tali lavori e l'ordine di precedenza che si deve adottare, i mezzi finanziari per far fronte agli interventi. La Commissione ha anche il compito di individuare i terreni che si possono rendere più facilmente disponibili: «dans ce but, elle recherchera et indiquera les terrains et propriétés demaniales situées dans le département de la Seine dont l'aliénation pourrait être autorisée sans inconvénient»,<sup>59</sup> infine, si presentano i lavori che l'amministrazione cittadina esegue per proprio conto e che potranno esservi collegati

avendo carattere di utilità generale.

Per la Commission des Travaux de l'Etat si tratta dunque di valutare le conseguenze complessive dei lavori previsti e di discuterli, dunque, sulla base del piano stesso. Tuttavia la commissione non si limita a considerare le misure da prendere in seguito a quanto è già indicato dal disegno che le viene sottoposto. Lancia, invece, delle nuove proposte che modificano e *completano* il quadro delle trasformazioni.

L'attribuzione ad Haussmann del piano delle trasformazioni datato 1864 viene qui avanzata proprio sulla base dei verbali delle sedute della commissione ai quali è annesso. Vi si riporta infatti chiaramente che la discussione si svolge sulla base di quel piano di Haussmann: «en examinant le plan qui a été mis sous les yeux de la Commission par M. Le Préfet».<sup>60</sup> Haussmann in effetti mette il piano del 1864 sotto gli occhi della commissione pubblica, lo presenta per concertare «un programme générale de tous les grands travaux à exécuter dans Paris»,<sup>61</sup> lo difende, lo modifica. Tutto porta a pensare che si tratti del *suo* piano.

Si tratta di uno strumento predisposto precedentemente e aggiornato, è datato, e ha una scala ben definita, la stessa che Haussmann aveva stabilito di utilizzare.<sup>62</sup> Si è detto che il prefetto si pose dapprincipio l'obiettivo di un rilievo esatto della città, che fu avviato con la triangolazione e la registrazione di livelli di quota. Riportato alla scala 1:5.000, fu poi ridotto a 1:10.000 in modo che fosse meno ingombrante e consentisse una visione sintetica.

Ma vi è anche il resoconto della discussione con cui Haussmann presenta il piano alla Commission des Travaux de l'Etat a mostrare come sia proprio sulla pianta della città che si ragionano cause di degrado e di inefficienza, condizioni igieniche, questioni estetiche, economiche, viabilistiche, per predisporre interventi capaci di definire un nuovo disegno urbanistico più funzionale e efficace. Haussmann ricorda come davanti alla pianta della città, nel suo ufficio, si sia «abbandonato a fruttose meditazioni».<sup>63</sup>

La planimetria è dunque lo strumento per mezzo del quale i diversi mali della metropoli divengono rappresentabili, leggibili, misurabili, e trovano soluzione. È esaminando il piano che la commissione comprende le operazioni previste e chiede chiarimenti al prefetto sulla sorte di numerosi e importanti edifici pubblici travolti da alcune nuove strade sulla *rive gauche* (il Palais de l'Institut, l'Ecole des Beaux-Arts, l'Ecole du Génie Militaire, il Ministero dei Lavori Pubblici, il Ministero della Guerra, la Direction du Génie).<sup>64</sup>

#### 2. Tre piani a confronto

Il punto da cui partire per esaminare il piano del 1864 è quello di metterlo a confronto con l'altro ugualmente databile agli anni del Secondo Impero,

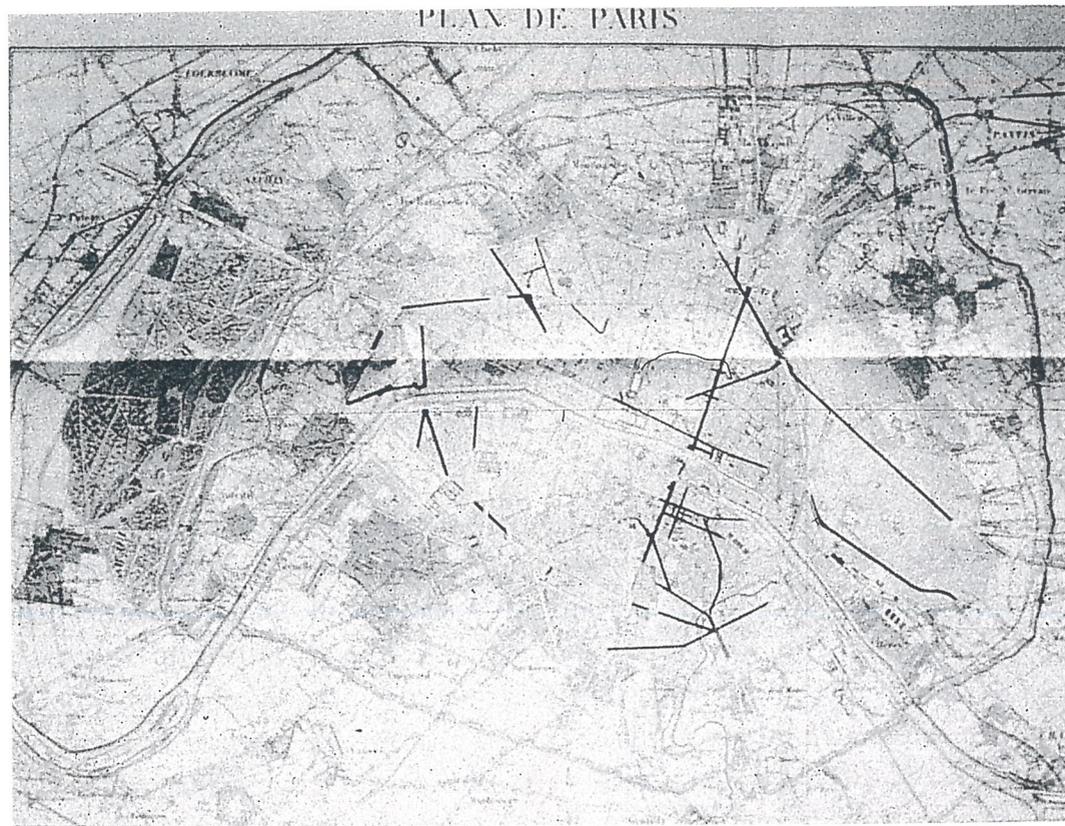
che un tempo si trovava presso gli archivi di Berlino, nelle due riproduzioni esaminate, quella tratta dal libro di Hegemann e quella tratta dal libro di Morizet. Si offrono così le condizioni per esaminare il piano nel suo evolversi tra il 1856, anno a cui abbiamo all'incirca datato la versione berlinese, e il 1864, data di quello alle Archives Nationales. Il piano conservato a Berlino sembra più rispondente alla volontà dell'imperatore dal momento che lo dona personalmente conferendogli un carattere di ufficialità indiscutibile. Esso inoltre ritrae una situazione riconducibile, come abbiamo visto, ai primi anni dell'arrivo di Haussmann alla prefettura della Senna, ad un periodo in cui, vale a dire, non avrebbe ancora preso il sopravvento. In tal modo quel che scaturirà da questo confronto segna la differenza tra le intenzioni di Napoleone III e le scelte operative di Haussmann, il quale, nell'espore il piano alla Commissione nel 1864, ci rende manifesti i suoi futuri obiettivi: quelli realizzati di lì a poco e quelli che non troveranno esito per il decadere del suo mandato e la fine dell'impero.

Alla luce di questo nuovo dato della ricerca è opportuno innanzitutto riconsiderare il piano nella sua versione berlinese del 1855-56 ca. La stessa fonte che rivela la sua esistenza e l'occasione dell'omaggio reale del 1867, sostiene anche che si tratta di una riproduzione «autografica». Se così fosse anche l'originale dovrebbe avere la stessa datazione; eppure ancora la stessa fonte parla di un disegno dei primi tempi della Presidenza di Luigi Napoleone.

È evidente che ci sono delle discrepanze. Per spiegarle una possibilità da non trascurare sta forse anche nella necessità di articolare maggiormente la questione, riflettendo per esempio sul significato ambiguo che assumono termini utilizzati spesso in modo indifferente — piano, pianta, programma, disegno — tenendo presente che le fonti si situano in un periodo in cui il discorso sull'urbanistica è ancora in formazione e non esiste una terminologia specifica. Questo significa che possono non risultare chiare le differenze tra una bozza preliminare e schematica, e un piano dimensionato e ragionato sulla base dei caratteri e dei vincoli della città preesistente. E si è detto a tal proposito dell'apporto fondamentale di competenze specifiche per la messa in atto di un piano che fosse operativo nelle diverse articolazioni che lo componevano, al di là dei segni indicanti la rete stradale.

Inoltre resta problematica la spiegazione per cui Guglielmo di Prussia riceva nel 1867 siffatta copia del piano di Parigi. Se la versione berlinese non fosse l'esatta copia di un piano *originario*, perché offrire una versione del piano aggiornata ma non attuale, quando ora sappiamo che nel 1867 esisteva almeno un aggiornamento più recente?

Queste considerazioni portano a rimettere in discussione fino in fondo le date e le problematiche che vi sono connesse.



21/Plan général des améliorations des rives de la Seine, disegno annesso al «Traité des 180 millions» del 1858, [data a penna 1854].

Avanziamo l'ipotesi che la versione berlinese sia una autentica copia del piano a colori per Parigi e che dunque questo sia stato redatto integralmente, come disegno d'insieme steso su una planimetria aggiornata allo stato di fatto, per la prima volta intorno al 1855.

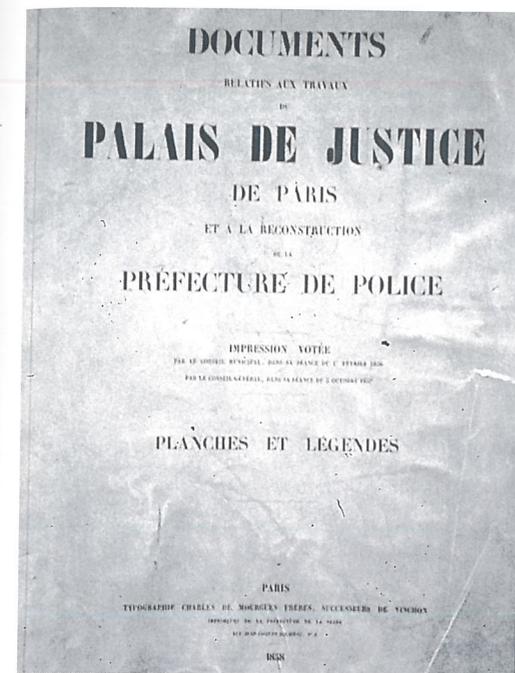
Il piano in questo modo risulta essere stato redatto solo dopo l'arrivo di Haussmann a Parigi e solo a seguito della messa a punto di un programma organizzativo più ampio, una volta sperimentata l'inadeguatezza degli strumenti tradizionali per operare su una scala urbanistica complessiva con obiettivi articolati e secondo la consapevolezza di principi nuovi.

Portato a termine il primo progetto iniziato da Luigi Napoleone, che consisteva nella continuazione di un asse storico, la rue de Rivoli, con un significato simbolico allusivo della continuità del potere rispetto all'impero napoleonico, Haussmann insieme al rilievo della città elabora il piano su una planimetria aggiornata allo stato di fatto. L'esposizione universale potrebbe essere stata l'occasione che avrebbe spinto ad arrivare a una formulazione complessiva e a un elaborato ufficiale e compiuto. Si potrebbe trattare tuttavia di quella del 1855 svoltasi ugualmente a Parigi. Il segretario Merruau po-

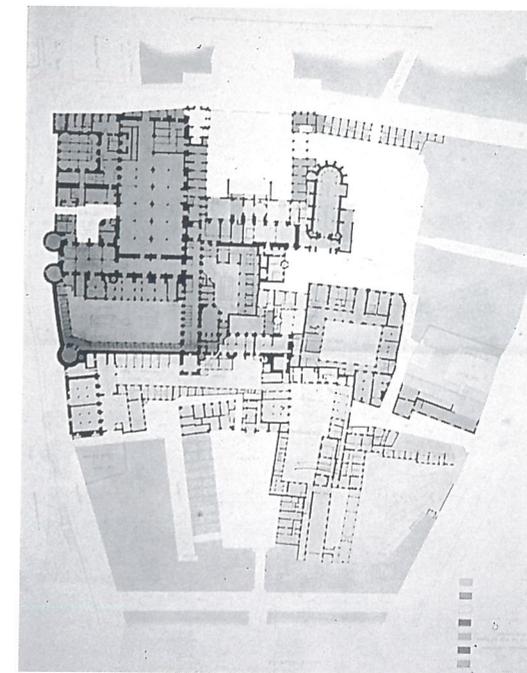
trebbe aver confuso le due occasioni, ma anche nel caso la sua asserzione fosse veritiera l'episodio acquista tutt'altra rilevanza. Napoleone III non solo faceva omaggio di una copia di quel piano, pur essendo intervenuti cambiamenti rispetto a quello, perché si trattava dell'originale, che rappresentava attraverso uno strumento innovativo la sua concezione della capitale moderna. Di più, lo faceva in un momento in cui era possibile verificare il suo successo nel tempo intercorso tra due eventi eccezionali, le due grandi esposizioni di Parigi.

Un terzo disegno può rappresentare l'anello di congiunzione tra questi due: quello, che abbiamo già citato, disegnato nel 1858 e limitato alle operazioni finanziate con il «Traité des 180 millions». Possiamo verificarne alcuni progetti relativamente all'area centrale della città nell'album che accompagna i *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, pubblicato nel 1858.<sup>65</sup>

Si tratta dunque della stessa area, l'île-de-la Cité, analizzata per quanto riguarda la datazione della versione berlinese del piano per la quale si è fatto riferimento all'approvazione del progetto per il Palazzo di Giustizia e alla prefettura della Senna del 1857.

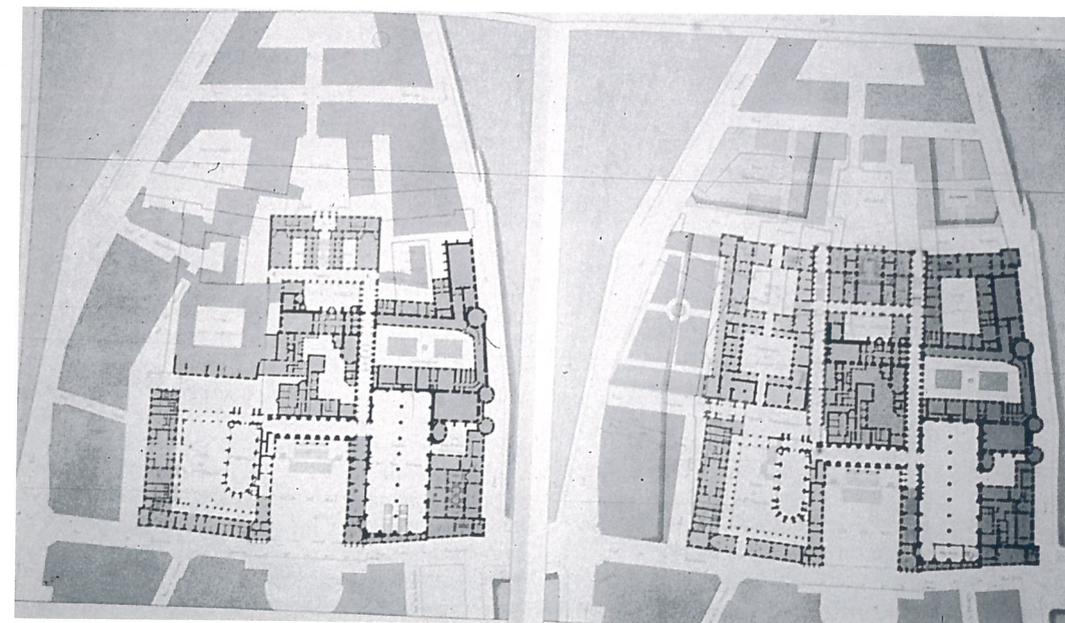


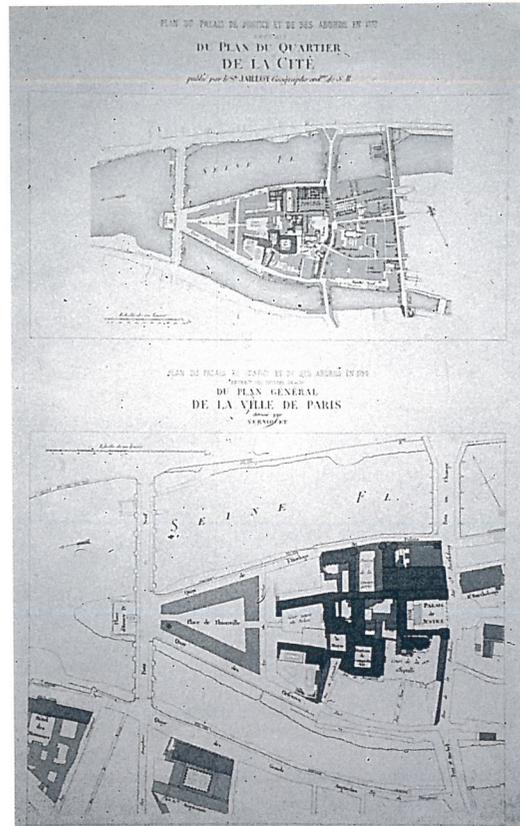
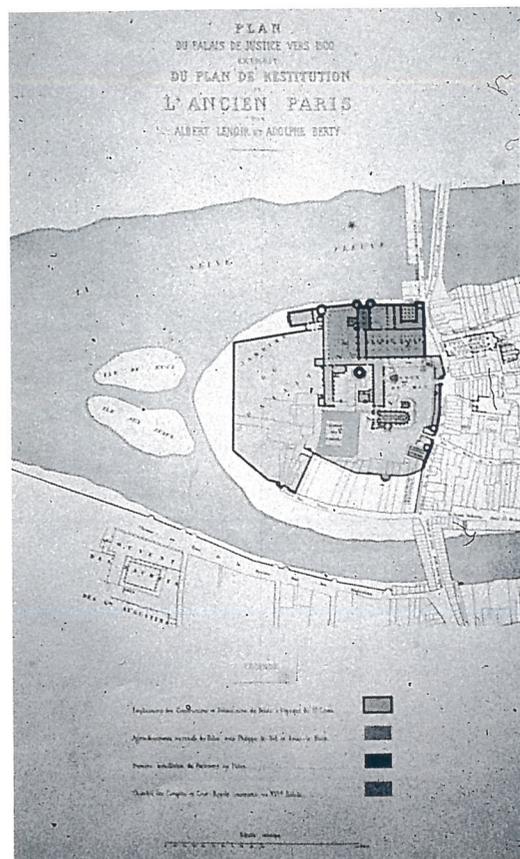
22/Frontespizio della raccolta di documenti e disegni relativi al progetto per il Palazzo di Giustizia e Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.



23/Pianta dello stato di fatto al 1858 del Palazzo di Giustizia e della Prefettura di Polizia e dell'area limitrofa nell'île-de-la Cité a Parigi, con l'indicazione delle funzioni dei diversi edifici prima dei lavori previsti, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.

24/Progetti per il Palazzo di Giustizia e la Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi a confronto, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.





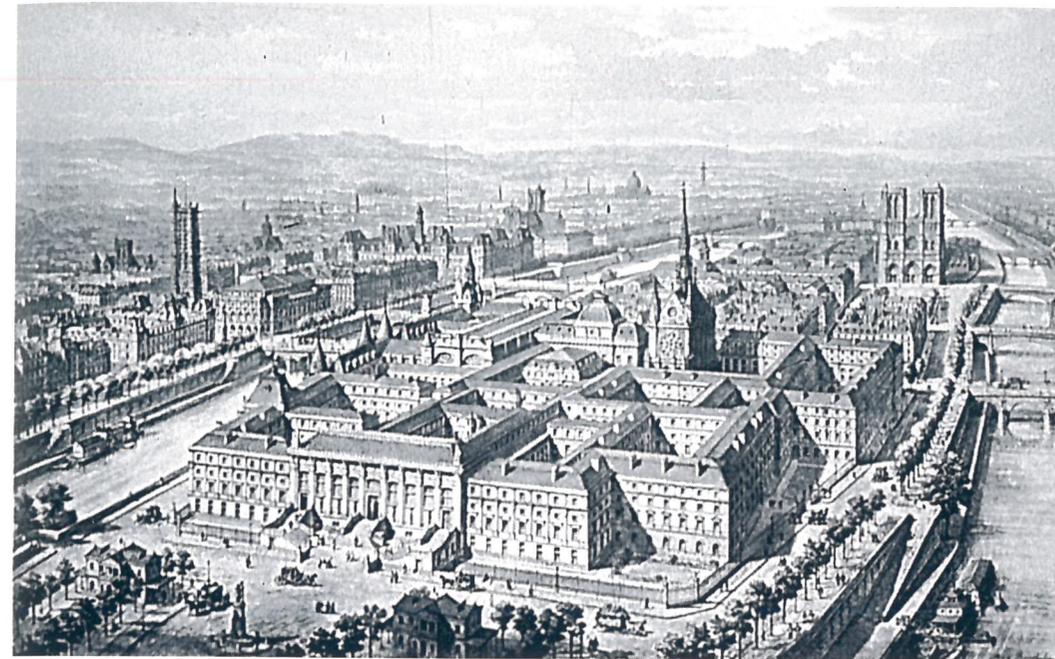
25/Albert Lenoir e Adolphe Berty, ricostruzione della pianta dell'area occupata dal Palazzo di Giustizia e Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi, *Plan de restitution de l'ancien Paris*, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.

26/Planimetrie dell'area occupata dal Palazzo di Giustizia e Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi a confronto, in basso il piano Verniquet, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.

27/Planimetria dell'area occupata dal Palazzo di Giustizia e Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi nel XVIII sec., in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.

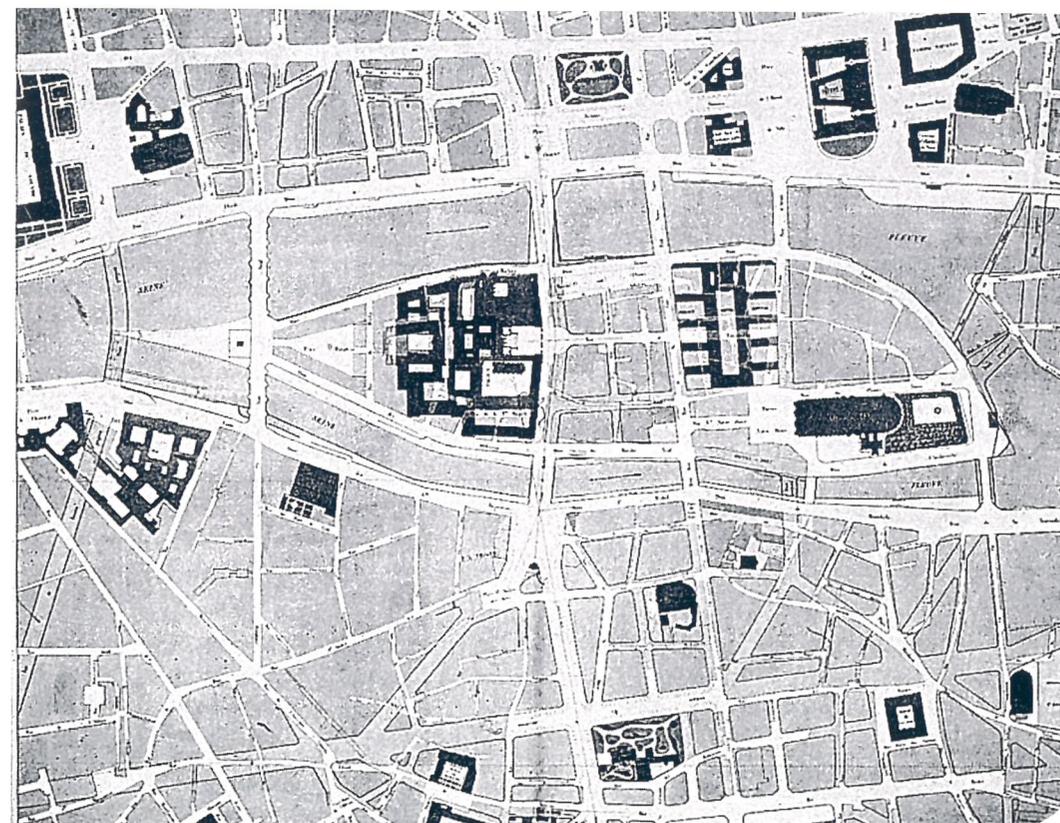
La tavola annessa ai documenti editi relativi ai lavori al Palazzo reca il titolo di «Plan des améliorations prévues pour l'île-de-la Cité et la rive gauche», e viene inserita nella pubblicazione proprio con il significato di legare questo progetto al piano per la capitale, oltre che inserirlo nell'insieme dei lavori previsti per questa parte di città che portano al ridisegno generale dell'isola. Mentre cambia la maglia viaria e si aprono i collegamenti tra il Palazzo di Giustizia e la Cattedrale con la sua nuova piazza, si sta reinterpretando anche il suo significato storico e simbolico di tutta l'area.

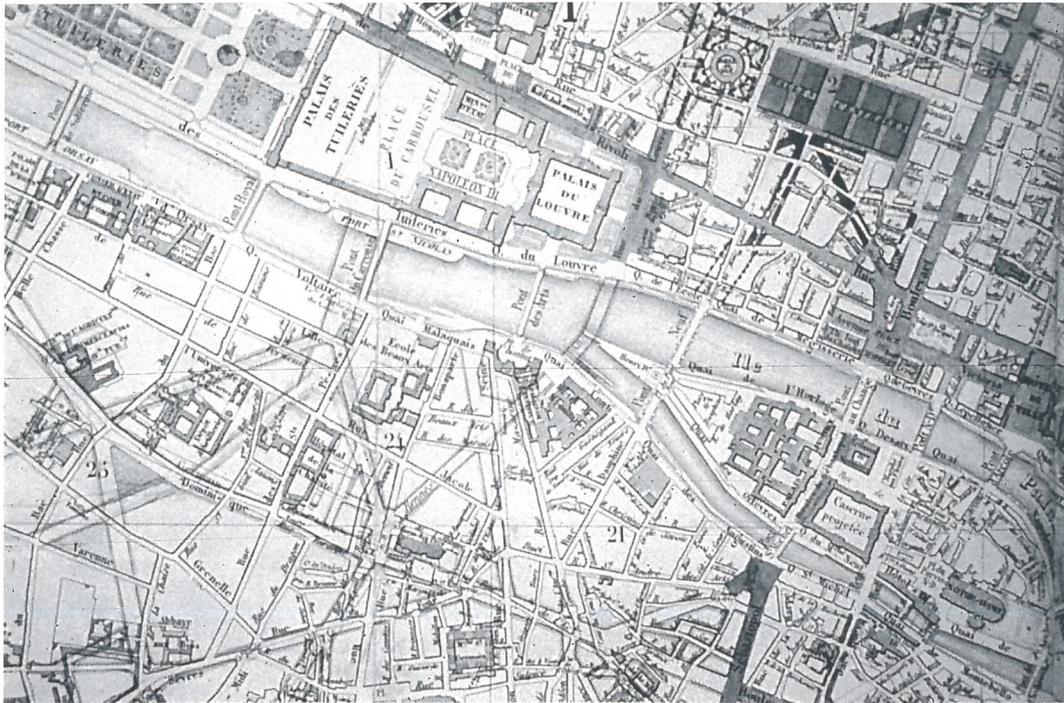
L'isola è epurata e riallestita secondo un chiaro pro-



28/Veduta a volo d'uccello del progetto per il Palazzo di Giustizia e Prefettura di Polizia nell'île-de-la Cité a Parigi, in *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police*, Paris 1858, F/21/3510, Archives Nationales, Paris.

29/Plan général des améliorations des rives de la Seine, disegno annesso al «Traité des 180 millions», 1858.





30/[Georges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris*, «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat», 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquereello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare dell'area centrale.

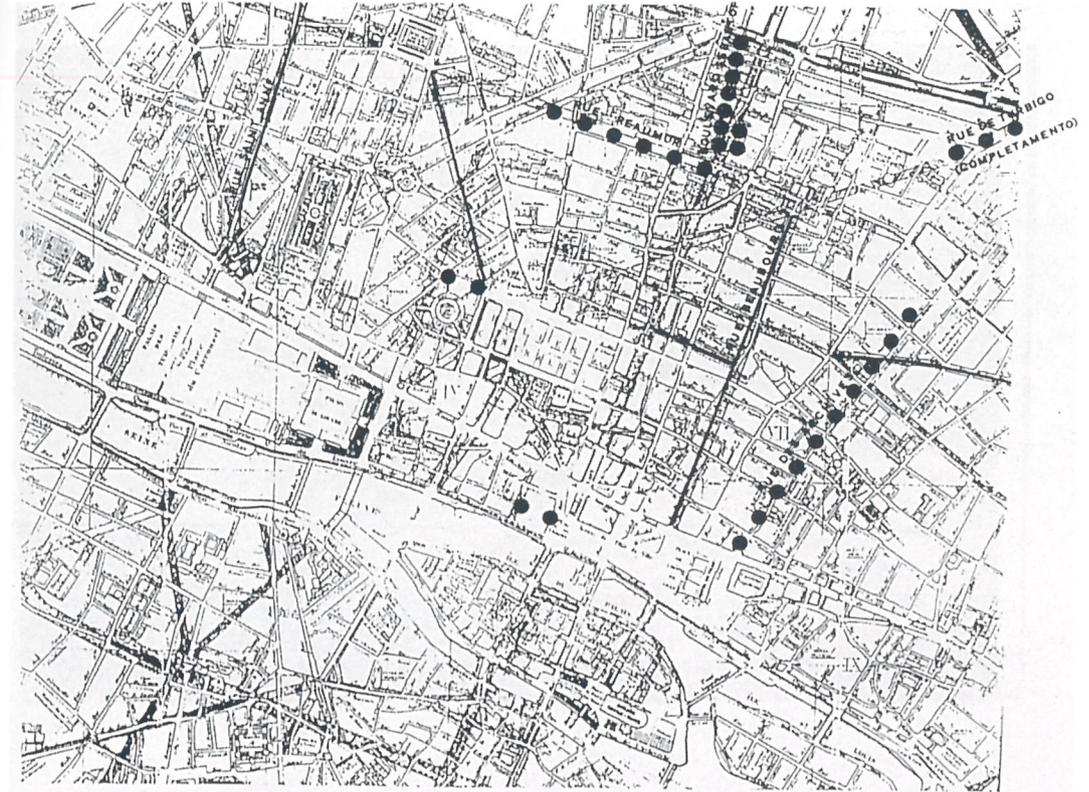
gramma museale, che porta a percorrere le tappe della storia della città dai suoi esordi, alle presistenze della residenza del primo Parlamento della città, alla Sainte-Chapelle di Luigi IX, il re santo, alla Cattedrale di lì a poco dotata di un ulteriore segno di richiamo della sua centralità, la guglia, rifacimento di una guglia che era stata distrutta nel 1792 e di cui restavano alcune tracce, realizzata dall'architetto Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc a completamento dei restauri (decisa definitivamente proprio dopo la morte di Lassus avvenuta nel 1857).<sup>66</sup> Un'incisione fantastica a completamento della pubblicazione ufficiale prefigura la nuova immagine pensata per l'île-de-la Cité, sottolineando il suo ruolo di emergenza urbana e il valore di paesaggio storico essenziale posto in isola nel cuore di una città che sta diventando altro da questo, e la cui «modernità» consiste anche nell'aver conservato una memoria capace di evocare la propria lunga storia.

Se il piano nella copia berlinese del 1855 ca. contiene, anche se in parte, le indicazioni recepite da quello annesso alla legge di finanziamento dei lavori del 1858, il piano del 1864 alle Archives Nationales rappresenta gli stessi lavori finanziati con questo trattato tra lo Stato e la Città quasi ultimati. A questi se ne sono aggiunti degli altri finanziati e approvati fino a quella data dall'amministrazione cittadina.

Il programma del 1858 prevedeva di portare a termine l'operazione nel corso di dieci anni, ma, come chiarisce Haussmann nella presentazione del suo piano alla Commission des Travaux de l'Etat, si pensa di poterli ultimare prima dei termini fissati, con due anni d'anticipo. Alla soglia del completamento, dunque, al prefetto preme porre sul tappeto ulteriori estensioni dei *grands travaux*.

Haussmann, citando il piano disegnato nel 1858, in un discorso ufficiale del 1867, afferma che si trattava di un disegno «dèjà restreint», in relazione al piano generale, rispetto a cui «on choisit, par éliminations successives» i tracciati più urgenti, da far finanziare con quella legge; altre operazioni importanti non erano state comprese nel piano finanziato dallo Stato.<sup>67</sup> Dunque non fa che ribadire la sua intenzione di proseguire sulla strada intrapresa aggiornando anche le previsioni iniziali. È questo probabilmente il senso del piano datato 1864: Haussmann lo disegna, per dare inizio alle fasi preliminari di verifica che precedono il decreto di attuazione dei singoli tracciati.

È interessante osservare che alla data in cui pronuncia il discorso (1867), Haussmann ha già elaborato un'idea precisa di quel proseguimento sulla base di un piano di lavoro che registra lo stato di avanzamento del piano del 1855-56. Ciò risulta anche dalle modificazioni sostanziali dei progetti che non sono soltanto una estensione dei lavori ma



31/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per l'area centrale.

chiamano in causa una diversa intenzione nella concezione che li sottende. Per quanto Haussmann chiami in causa la paternità imperiale del *programma di trasformazione*, sempre più questo sviluppo risulta appartenere a lui, e lo dimostrano le differenze riscontrabili tra il piano del 1864 e quello della copia berlinese.

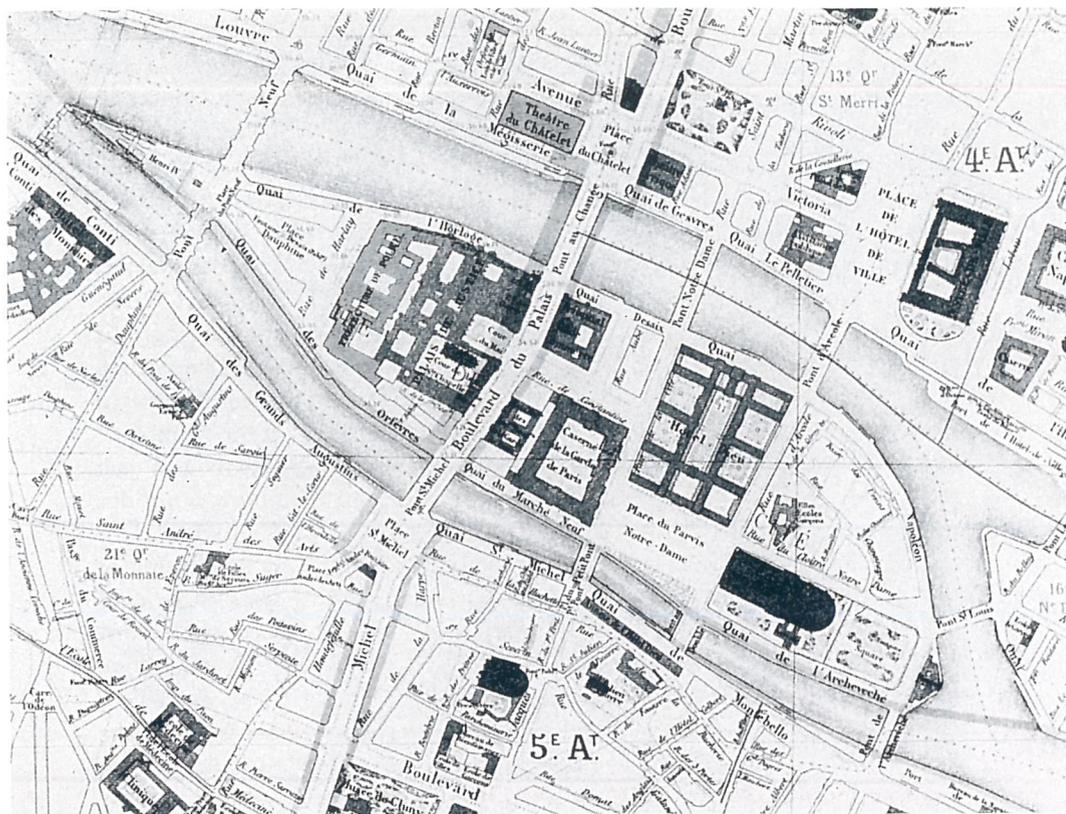
L'attribuzione a Haussmann del piano del 1864 che abbiamo trovato alle Archives Nationales, trova ragione anche nell'insieme di queste considerazioni e nel confronto con il piano precedente. È opportuno procedere nell'analisi dei progetti riportati dai due disegni per segnalarne le differenze.

Quel che li distingue immediatamente è soprattutto il diverso peso delle modificazioni indicate a est e a ovest della città. Il primo piano aveva un certo equilibrio nella distribuzione degli interventi nelle due regioni urbane, una equidistribuzione che sembra abbandonata nel 1864, quando salta agli occhi come gli interessi si siano concentrati a ovest, dove sono stati portati a termine tutti i progetti previsti e a questi se ne sono aggiunti altri. A est, al contrario molti dei tracciati risultano abbandonati

anche nelle intenzioni progettuali. Le decisioni confermate nel tempo riguardano soprattutto l'area centrale, per la quale esisteva evidentemente uno studio più dettagliato e una maggiore determinazione negli intenti.

La parte del piano del 1864 maggiormente innovativa rispetto al precedente, riguarda principalmente la rive gauche, che è quella più interessata anche dalle discussioni apertesi nell'ambito della Commission des Travaux de l'Etat. Tanto il proseguimento dei lavori previsti quanto i nuovi progetti che Haussmann sostiene in questa sede si riferiscono a questa parte di città: come il boulevard Saint Germain e la rue de Rennes, due strade da cui, afferma, «dépend la transformation de la Croix-Rouge et de ces abords qui sont dans les conditions les plus déplorable sous tous les rapports».<sup>68</sup>

Queste discrepanze portano a variazioni in realtà più sostanziali. Un tracciato avrebbe il significato di un percorso che collega due punti definiti, questa unità nella ideazione dovrebbe essere registrata anche nelle fasi della sua attuazione. Invece spesso il confronto tra i due disegni fa emergere piuttosto



32/Deschamps, *Atlas des XX arrondissements de Paris*, Ville de Paris 1868.

una concezione nel suo farsi, vale a dire che essi inducono a pensare che si tratti di fasi successive di elaborazione che hanno adottato punti di vista differenti.

Per valutare il significato di questi cambiamenti analizziamo nel dettaglio le differenze dei tracciati riportati nei due disegni.

### 3. Area centrale, rive droite

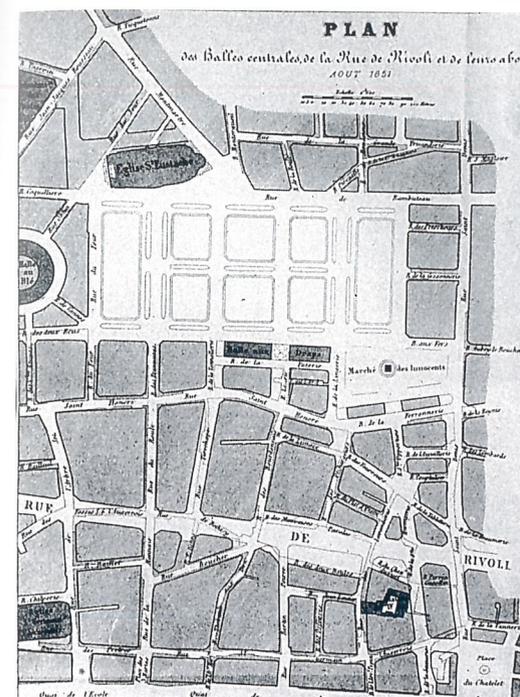
1. La rue de Rivoli è indicata nel piano del 1864 a partire dalle Tuilleries fino alla chiesa di Saint Paul e all'innesto della rue Saint Antoine; è stata realizzata la piazza dell'Hôtel de Ville, la piazza du Châtelet, la piazza Saint Gervais, l'area dei mercati generali delle Halles. Nel piano del 1855 ca. strada, piazze e mercati, appaiono disegnati in pianta, ma non evidenziati tra i progetti realizzati; in tal modo non vi risulta percepibile l'idea della «grande croisée» che la rue de Rivoli traccia all'incontro con il boulevard di Strasbourg, che taglia la città da nord verso sud, in corrispondenza dell'area a verde aperta ai piedi della Tour Saint-Jacques-la-Bouche-rie.

2. Rue du Rénard-rue du Beaubourg: l'allargamen-

to e la rettificazione della vecchia rue du Rénard, dalla piazza dell'Hôtel de Ville alla rue Réaumur appare prevista dal piano nella versione berlinese. Nel piano del 1864 questo tracciato non è più riportato: non è stato realizzato né è più in progetto. Al suo posto, invece, se ne indica un altro. L'allargamento della strada preesistente è stato sostituito con l'apertura di una strada alternativa a questa, che si snoda parallelamente alla prima, spostata più verso est a collegare direttamente due piazze: la piazza Saint Gervais (che si trova alle spalle dell'Hôtel de Ville) dove si evidenzia la Caserne Napoléon, con la piazza della République. Poiché questo progetto non appare sul piano precedente si può supporre anche che Haussmann avrebbe voluto aprire un varco nella direzione dei quartieri situati a nord a partire dalla caserma.

3. Rue Étienne Marcel: il progetto del tracciato appare in entrambi i piani, disegnato a proseguimento dell'asse della rue des Petits Champs fino ad incontrare la rue du Temple, aprendo due squarci sulla cortina di facciate unitarie della piazza reale, la place des Victoires.

Al raggiungimento della rue du Temple, però, i due disegni differiscono: nel piano berlinese si



33/Victor Baltard, piano per il quartiere delle Halles, 1851.

biforca insistendo sul sedime, di cui è progettato l'allargamento, di due strade preesistenti, mentre nel piano del 1864 la strada, all'incontro con il tracciato progettato in direzione nord-sud (vedi punto 2) piega a sud-est per raggiungere più in basso il boulevard Beaumarchais.

4. Nel piano del 1855 ca. è segnalato il progetto di una strada — mai realizzata — che segue un andamento parallelo alla vicina rue Montmartre ma spostata in asse con la chiesa di Saint Eustache, dove viene disegnata una piazza. In questo modo la strada progettata avrebbe messo in relazione la chiesa con le Halles e la Borsa.

Il progetto appare abbandonato nel piano del 1864, dove peraltro è stato messo da parte anche l'allargamento previsto di un'altra strada limitrofa disegnata in modo da costeggiare la stessa chiesa per isolarla su tutti i lati.

5. Rue de Turbigo: riportata dal piano berlinese, questa strada parte dall'abside di Saint Eustache e si innesta sulla rue du Temple, e solo attraverso questa raggiunge la place de la République (anticamente du Château d'Eau) la cui forma risulta ancora imprecisata.

Nella pianta del 1864 appare colorata in blu (parti da eseguire con il concorso dello Stato) e in giallo (parti in corso d'opera), ma i lavori prevedono il prolungamento del percorso fino alla piazza.

6. Ile-de-la Cité. Nella versione berlinese, la pianta mostra il vecchio tessuto con sovrapposti i nuovi tracciati: l'allargamento del boulevard du Palais, della rue d'Arcole, dei ponti (Pont au Change, Pont d'Arcole, Pont Saint Michel che appare anche rettificato nell'asse del boulevard du Palais), della rue de la Cité e di una stradina di fronte a Notre-Dame dove si pensa di creare un'ampia piazza.

Tutto questo non appare nel piano del 1864 dove l'isola viene rappresentata sulla planimetria di base nella sua modificazione già avvenuta, con la pianta del nuovo Palazzo di Giustizia, una «Casernes projetée» e gli ampi spazi aperti dalle demolizioni in tutta l'area della Cité.

In breve l'isola risulta integralmente ricostruita lasciando sussistere solo i luoghi monumentali, laddove nel piano precedente si indicavano solo alcuni allargamenti e rettificazioni.

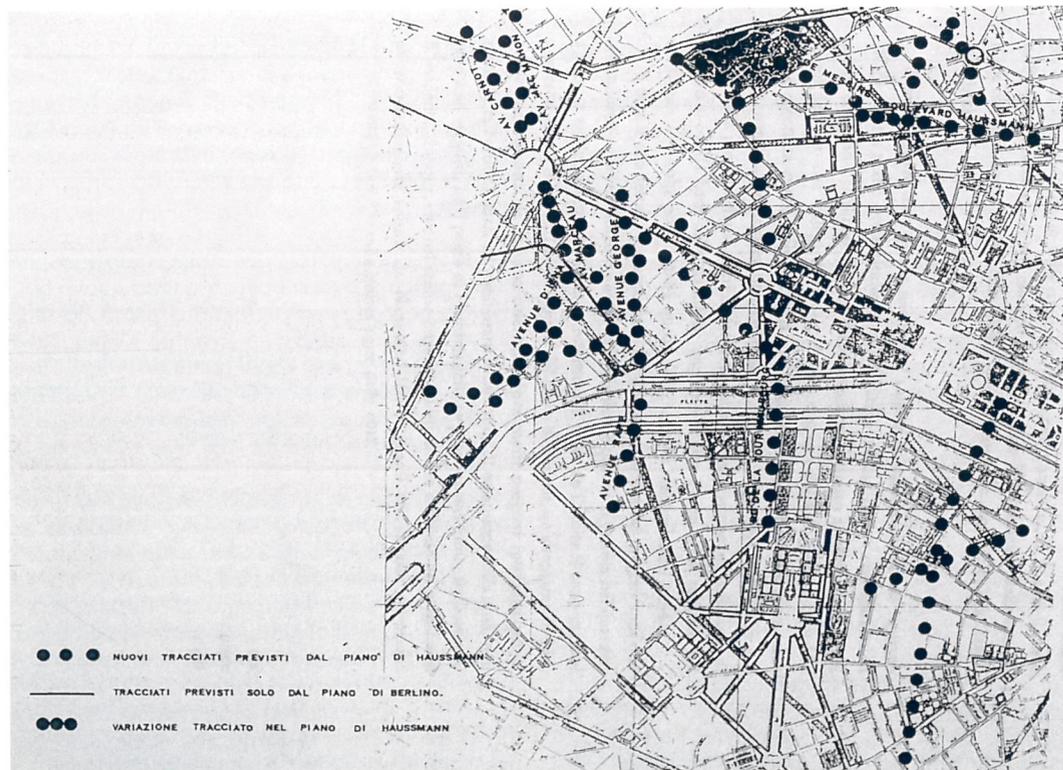
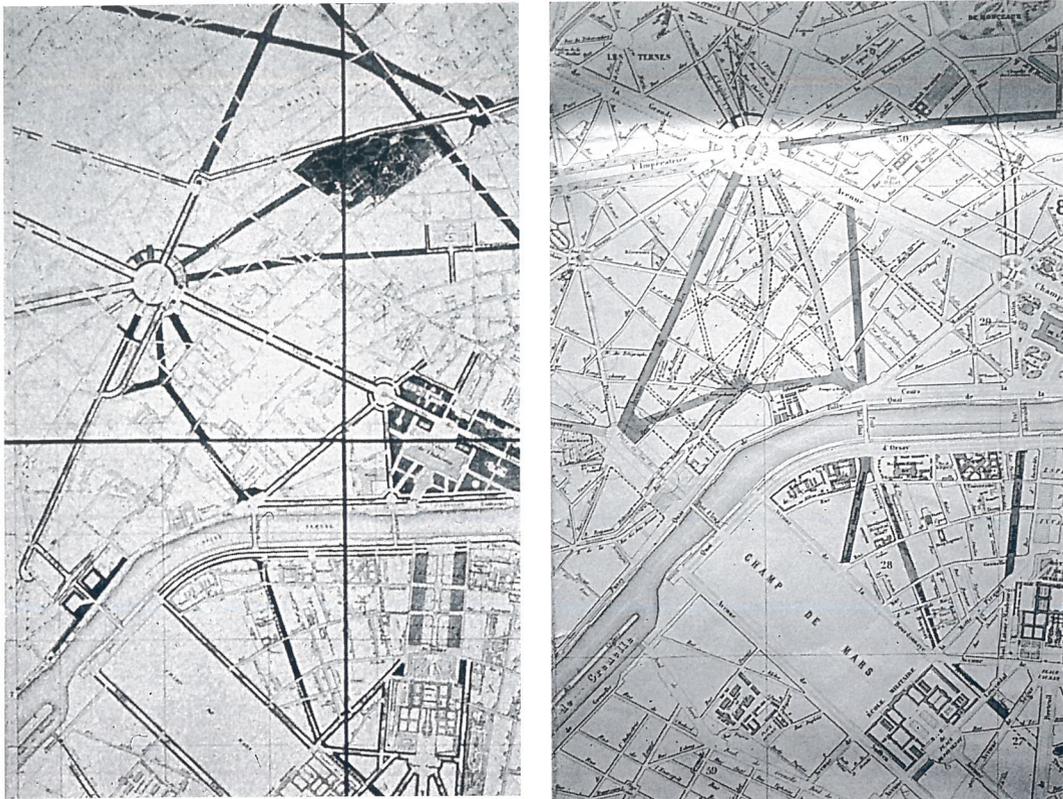
### 4. Quartieri a ovest, rive droite

7. L'avenue de l'Opéra nel piano del 1864 è riportata parzialmente in corso di lavori, mentre il tratto maggiore è ancora allo studio; nel piano precedente il tracciato è progettato, ma non si riporta l'Opéra. In relazione a questa collocazione, due strade sono state realizzate, e figurano nel 1864, che dalla place de l'Opéra si dirigono l'una verso il boulevard Lafayette, l'altra verso il boulevard Hausmann.

8. Il boulevard Haussmann nel piano del 1864 è disegnato a partire dalla piazza dell'Etoile (comprendendo la strada che oggi porta il nome di avenue de Friedland) fino all'incontro con il boulevard Malesherbes; è poi parzialmente indicato il suo previsto proseguimento fino alla rue Auber, dove si interrompe.

9. Nell'area della piazza dell'Etoile compaiono, nel 1864, numerosi tracciati oltre a questo nuovo boulevard, che non sono presenti nel piano del 1855 ca.: alcuni già realizzati — l'avenue Kleber, l'avenue George V in asse con il ponte de l'Alma, l'avenue du Président Wilson, la piazza du Trocadéro e la piazza de l'Alma; inoltre, realizzate senza il concorso dello Stato, l'avenue Marceau e l'avenue de l'Alma.

Nessuno di questi progetti è presente nel piano precedente, dove compaiono alcuni tracciati, ma sembrano ancora imprecisati nella direzione e spesso sono troncati senza avere uno sbocco preciso. Vi appare un collegamento tra la piazza dell'Etoile e la piazza de l'Alma, ma non segue un percorso rettilineo come in seguito è stato realizzato, e manca la ramificazione della rete viaria che si riporta nel 1864. A questa data si prevedono, inoltre, ulteriori interventi e risultano allo studio altri due tracciati (avenue Carnot e avenue Mac Mahon).



Nella pag. precedente

34/Piano di Parigi, s. d. [ca. 1855], in W. . HEGEMANN, *Der Städtebau Nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in Berlin nabst einen anbang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Düsseldorf*, Berlin 1911-1913, ill. 144, particolare dell'area ovest.

35/(Géorges Eugène Haussmann), *Plan géométrale de la Ville de Paris*, «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat», 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare dell'area ovest.

36/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per l'area a ovest.

## 5. Quartieri a ovest, rive gauche

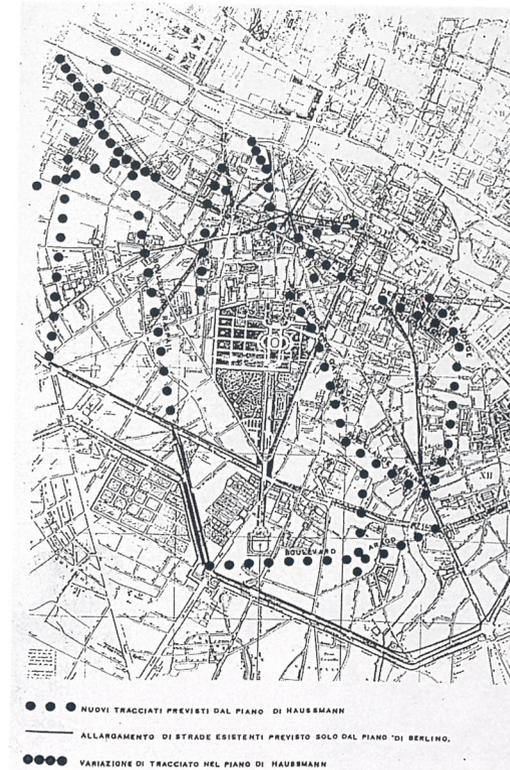
10. Anche dall'altra parte della Senna si trovano interessanti variazioni rispetto al piano del 1855 ca.: nel piano successivo l'avenue Rapp e l'avenue de la Tour Maubourg, ambedue non previste nell'altro piano; non è indicato alcun allargamento dell'avenue de la Bourdonnais e dell'avenue de la Motte-Piquet, mentre la situazione è invariata per l'avenue Bosquet.

11. Da segnalare nel piano del 1864 il tracciato che dall'avenue de la Tour Maubourg, nell'asse del Pont des Invalides, prosegue sulla rive droite nell'avenue Franklin e, oltre gli Champs Elysées, nell'avenue Roosevelt. Le strade sembrerebbero definire un unico percorso destinato a collegare le due rive della Senna, ma in realtà la lettura dei due piani indica un'operazione molto più frammentaria. Nel disegno della copia berlinese del tracciato compare soltanto un breve tratto dell'avenue de la Tour Maubourg; poi il percorso scompare per riaffiorare dall'altra parte del fiume come allargamento della vecchia Allée d'Antin che si estingue nella rotatoria degli Champs Elysées. Nel piano del 1864 il percorso di fatto esiste, ma non appare disegnato nella continuità di un unico tracciato, in quanto il tratto dell'avenue Franklin — pur essendo stato realizzato l'allargamento della vecchia Allée d'Antin, come risulta dalla pianta — non riporta la segnalazione dei lavori effettuati.

## 6. Quartieri a est, rive droite

12. Il proseguimento del boulevard Saint Germain fino alla place de la Bastille è ancora un progetto nel piano del 1864, secondo lo stesso tracciato riportato nel piano precedente. Il Pont de Sully appare in entrambi i casi in asse con la linea del tracciato.<sup>69</sup>

Della fitta raggiera di strade che dovevano convergere nella piazza della Nation, solo una nel 1864 risulta essere stata realizzata (boulevard Voltaire) e



37/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per la rive gauche.

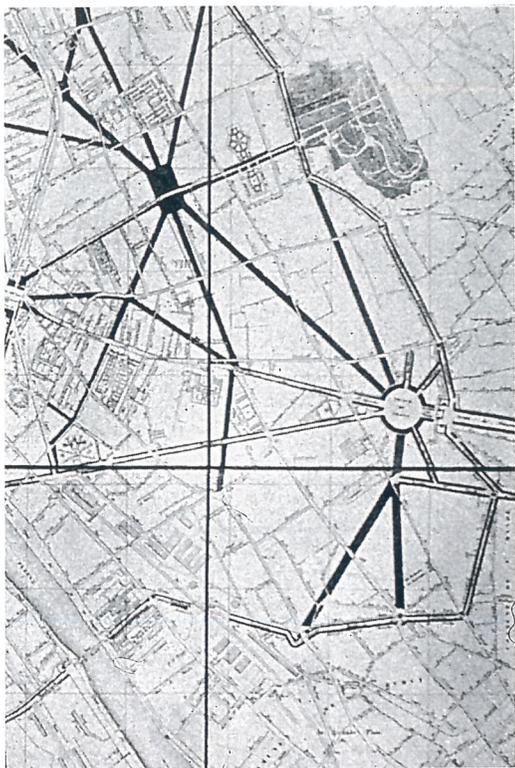
un'altra resta allo studio (avenue Philippe-Auguste).

13. Ha perduto centralità anche un'altra vasta piazza disegnata nel piano nella sua versione berlinese, che avrebbe dovuto fare da filtro per smistare i collegamenti tra la piazza della Nation, la piazza della Bastille e la piazza della République. Questo progetto nel 1864 appare ridimensionato e la piazza è appena più grande di un incrocio fra due arterie di scorrimento.

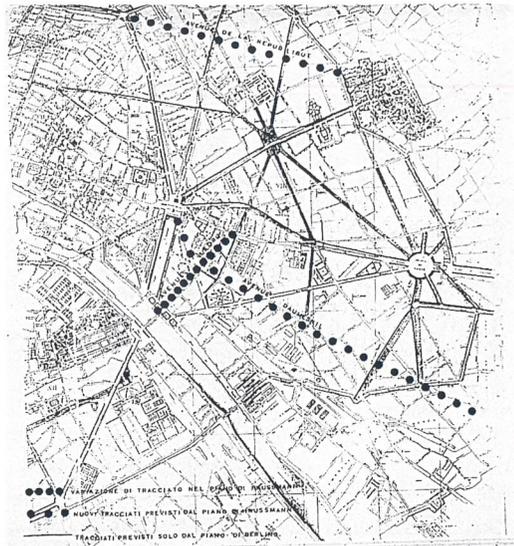
Nel piano del 1855 ca. inoltre i tracciati si venivano a innestare su strade preesistenti, più strette, per le quali in alcuni casi era pensato un allargamento della sezione stradale.

## 7. Rive gauche

14. È questa l'area che più interessa i nuovi interventi e vi si prevedono numerosi progetti. Il boulevard Saint Michel, in parte realizzato al 1864, è già presente nel primo piano, dove però non compare un percorso che taglia trasversalmente il boulevard in corrispondenza del Palais du Luxembourg. Si tratta dell'attuale asse di penetrazione costituito

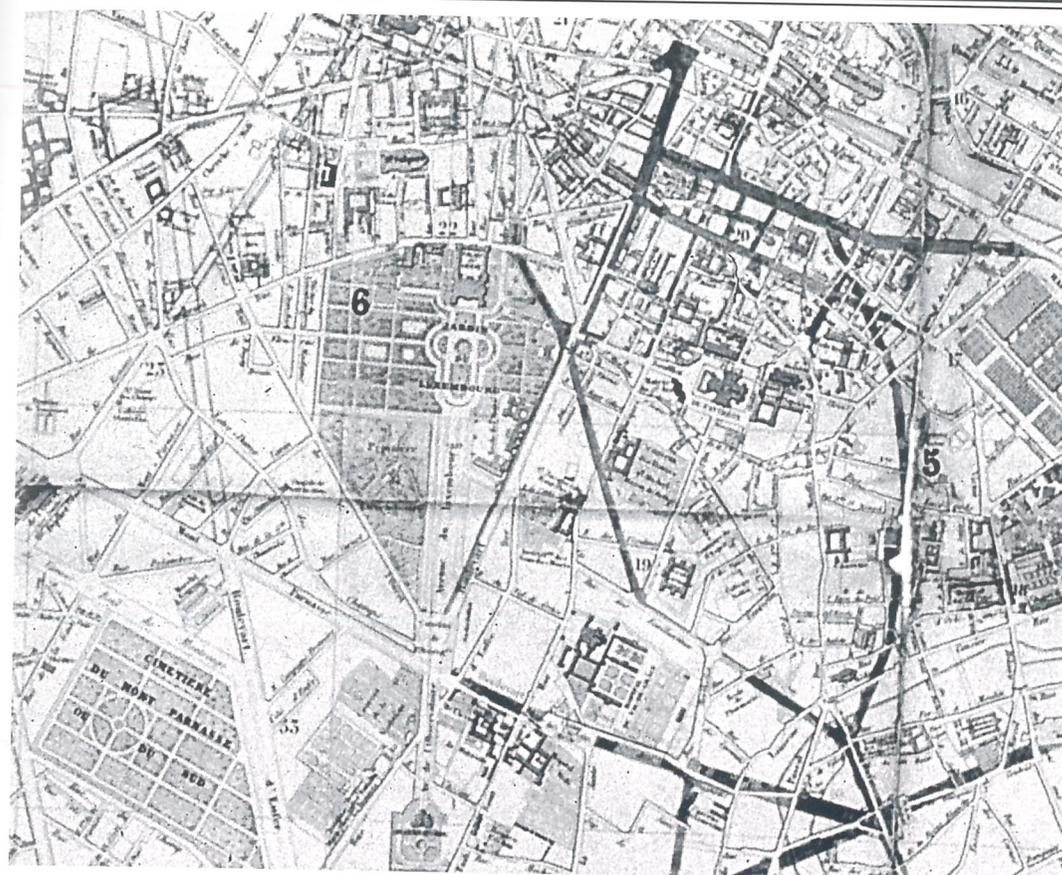


38/Piano di Parigi, s. d. [ca. 1855], in W. . HEGEMANN, *Der Städtebau Nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in Berlin nebst einen anhang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Düsseldorf*, Berlin 1911-1913, ill. 144, particolare dell'area est.



39/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per l'area a est.

40/[Gèorges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris*, «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat», 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare dell'area est.



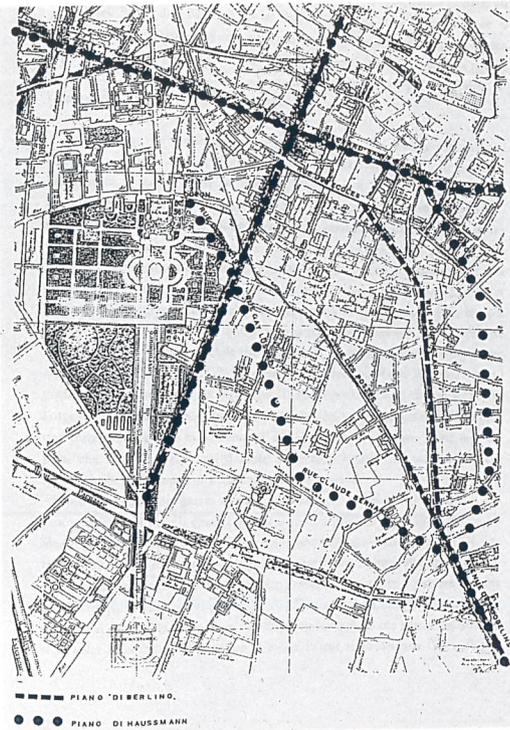
41/[Gèorges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris*, «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat», 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare dell'area a sud-est con la rue Monge.

dalle rue Médicis-rue Gay Lussac che proseguono la rue Monge — la quale ugualmente non è disegnata nel piano precedente. Questo sistema sembra suggerire una sistemazione del quartiere davvero alternativa a quella prevista in un primo momento. Il significato della differenza tra i due disegni suggerisce un vero salto concettuale nel significato dei due piani.

È questa la parte di città che sta più a cuore al prefetto ed è interessante leggere quel che ne scrive egli stesso per comprendere come, oltre al boulevard Saint Germain, di cui si attribuisce chiaramente l'iniziativa, anche altri tracciati, come quelli intorno alla montagne Sainte-Geneviève sarebbero frutto della sua «connaissance personnelle du quartier»: si tratta dell'ottavo paragrafo del «Traité des 180 millions», «une sorte de réseau partiel» che interessa i faubourgs Saint-Jacques e Saint-Marcel.<sup>70</sup> A tal riguardo Haussmann afferma: «l'Empereur le substitua, dans son plan, à des combinaisons moins simples et moins efficaces».<sup>71</sup> Si parla dunque esplicitamente di una sostituzione.

La rue des Ecoles era stata uno dei pochi progetti iniziati prima dell'arrivo di Haussmann alla prefettura della Senna, e il primo piano vi si ricollegava proseguendola con una biforcazione che avrebbe condotto da un lato verso la Halle aux Vins e dall'altro verso sud-est (in direzione della piazza d'Italie) innestandosi poi sulla rue Mouffetard, di cui si prevedeva l'allargamento e la rettificazione. Guardando il tracciato è evidente che questo percorso è legato anche alla presenza di una caserma.

Nel 1864 le intenzioni per quest'area appaiono del tutto diverse: il tracciato si è spostato più a est dove viene creata una strada del tutto nuova, l'attuale rue Monge. Stessa operazione sull'altro versante della Montagne Sainte-Geneviève: nel primo caso è indicata l'apertura di un breve tratto per far defluire la rue des Postes nella rue Mouffetard in modo da raggiungere lungo un unico percorso la Barrière d'Italie; nel secondo, il progetto è abbandonato mentre è stato realizzato un asse inedito — rues Claude Bernard-Gay-Lussac-Médicis — che raggiunge i Jardins du Luxembourg e l'Odéon.

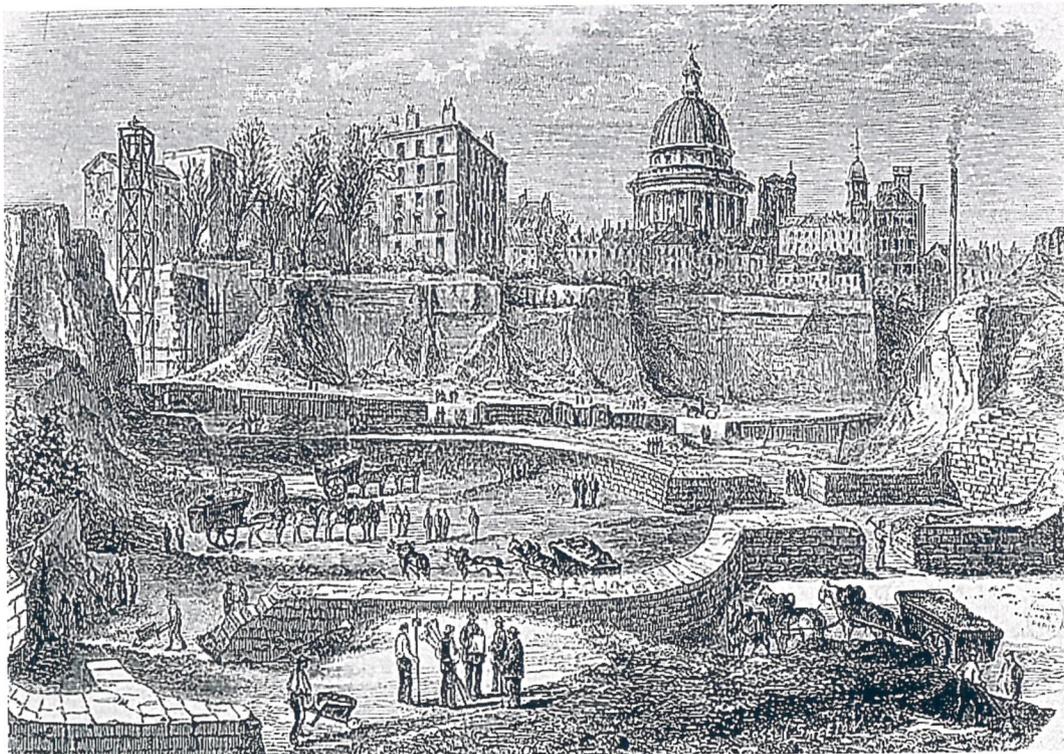


In entrambi i casi dei due piani è evidente la stessa intenzione, di stabilire a partire dal boulevard periferico du Montparnasse un asse di penetrazione da sud-est (l'avenue des Gobelins), che si biforca intorno alla Montaigne Sainte-Geneviève. Nella prima ipotesi si utilizzano però le vie esistenti, mentre nel secondo progetto appaiono due percée, tracciati aperti all'interno del tessuto urbano preesistente senza alcuna relazione con il suo andamento e con il sedime delle vecchie strade.

15. Ritornando al confronto tra i due disegni per quanto riguarda la rive gauche, si verifica che alcuni dei tracciati previsti dalla copia berlinese nel 1864 non sono ancora stati realizzati: come il boulevard Saint Germain, realizzato solo per il tratto a est del boulevard Saint Michel; l'allargamento della rue de Sèvre che viene tagliata all'incontro con il boulevard Saint Germain anziché, come indicato nel primo piano, attraversarlo per innestarsi sulla rue Dauphine e quindi raggiungere il Pont Neuf; la rue de Rennes che nel progetto arriva al quai Conti, tagliando in parte il Palais de l'Institut dal lato del-

42/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per l'area a sud-est con il tracciato della rue Monge.

43/De Smeeton, veduta dei lavori per l'apertura del tracciato della rue Monge con la scoperta dell'anfiteatro romano, 1870.

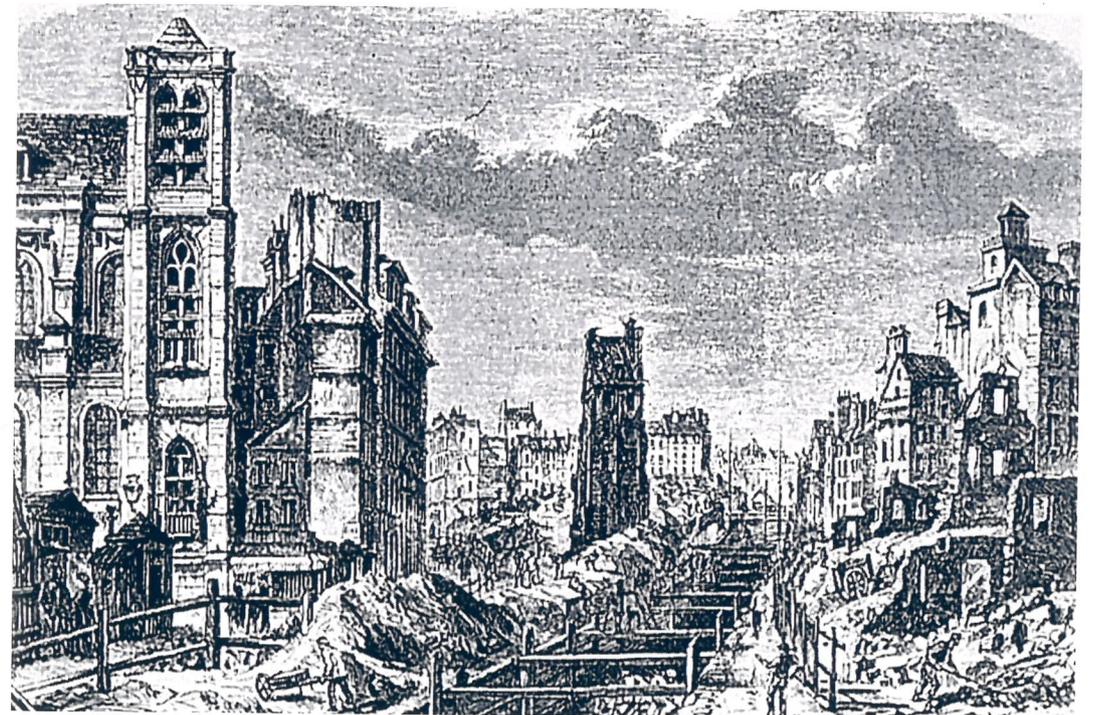


l'Hôtel des Monnaies.

Nel 1864 è prevista inoltre un ulteriore *percement* che dal Pont du Carrousel, sovrapponendosi al tessuto urbano preesistente, si biforca verso place

Saint Germain (attraversando in parte gli edifici dell'Ecole des Beaux-Arts) e, dall'altra parte, fino a raggiungere il boulevard Saint Germain giusto all'incontro con il boulevard Raspail.

44/Veduta della trasformazione della montagne Sainte-Geneviève.



## IV. Haussmannismi

### 1. 1841-1860: vandalismi e monotonie lungo la Senna

È noto in che misura Haussmann sia stato accusato di vandalismo per le sue operazioni nella capitale, tanto da incarnare il simbolo stesso di un *modus operandi* nell'urbanistica che è diventato sinonimo di sventramento, di snaturamento del tessuto storico, di demolizioni generalizzate che hanno ispirato anche in altre città gravi deturpamenti del patrimonio architettonico. Eppure Haussmann si difende nelle sue memorie asserendo di non aver mai demolito dei monumenti che considera piuttosto di aver valorizzato con i suoi interventi.

È interessante allora soffermarsi sull'ultimo punto del confronto tra il piano nell'edizione berlinese e quello del 1864 perché si tratta di un caso in cui è inequivocabile che i *grands travaux* siano pensati secondo un approccio ai problemi urbani e un tipo di priorità che non risparmia neanche gli edifici più monumentali. Ma è altrettanto fondamentale scoprire che il progetto è proposto, in realtà, come la soluzione di un vecchio problema già configuratosi in precedenza, e che il prefetto non fa che inserirlo all'interno del piano complessivo.

Un approccio più ampio alla ricerca e più diversificato nell'esplorazione delle fonti permette di verificare come il progetto del tracciato della rue de Rennes persista a distanza di tempo, anche se la sua realizzazione avrebbe causato una pesante manomissione di uno degli edifici storici considerati tra i più rappresentativi della città, il Palais de l'Institut.

Fin dal 1841 dalle pagine della «Revue générale de l'architecture» si segnala il pericolo che il Palais de l'Institut venga mutilato da un progetto dell'amministrazione cittadina, concepito con la motivazione che i padiglioni del palazzo fossero di ostacolo alla regolarizzazione del quai che in corrispondenza

del Palazzo si restringeva a causa dell'avanzamento dei due avancorpi laterali. A tal proposito la rivista riporta anche un estratto dei verbali della commissione nazionale di salvaguardia, la Commission des Monuments historiques, che aveva discusso il progetto municipale. Il redattore fa osservare come l'intervento previsto avrebbe portato a *figurare* l'opera di un architetto celebre come Le Vau solo per soddisfare le esigenze di un «gusto deplorabile di regolarità», un atteggiamento che se portato fino alle estreme conseguenze avrebbe presto finito col ridurre Parigi alla noiosa monotonia tipica delle strade prive di carattere di New York.<sup>72</sup>

Contro questo atto di «vandalismo» dell'amministrazione municipale si scaglia anche l'archeologo Didron dalle pagine della sua celebre rivista, le «Annales archéologiques».<sup>73</sup> Ma la disapprovazione di Daly per questo progetto diventa ancora più esplicita nella sua presentazione di un progetto alternativo, offerto come una soluzione che avrebbe consentito di conciliare «gli interessi dell'arte e della viabilità»: migliorare le vie pubbliche è senz'altro importante; tuttavia bisogna trovare il modo di farlo «senza attentare al bell'insieme del Palazzo dell'Institut».<sup>74</sup>

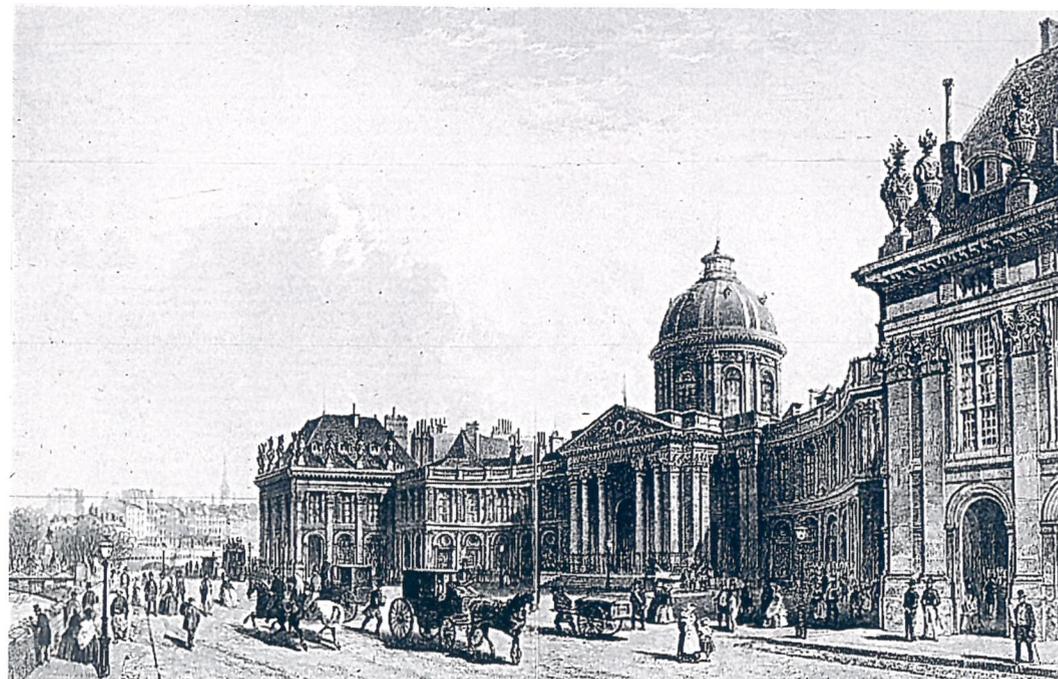
Un punto importante di questa analisi sta nel mettere in questione i principi estetici che sottendono il tipo di tracciato previsto e quello alternativo. Secondo Daly la posizione fuori asse del palazzo, la sua irregolarità, produce un effetto gradevole proprio in quanto «spezza questa noiosa linea retta», che ha un andamento che sarà pure efficace «nell'insieme delle disposizioni delle vie di comunicazione di una grande città», ma «la cui monotonia diventerebbe opprimente se non fosse spezzata qui e là».<sup>75</sup>

Generalizzando in forma indifferenziata i criteri dei decreti di allineamento e regolarizzazione lungo il filo stradale, sostiene Daly, si incorre in un pericolo



45/Lalanne, veduta delle demolizioni per l'apertura del boulevard Saint-Germain a Parigi, incisione.

46/Philippe Benoist, veduta del Palais de l'Institut, incisione.



altrettanto importante della soluzione dei problemi di circolazione, vale a dire l'appiattimento monotono della visione. Se rettificare è un criterio corretto, si devono anche considerare gli effetti positivi sulla percezione degli spazi urbani che si raggiungono con qualche sporgenza sul fronte stradale e attraverso la varietà architettonica: «quelques parties saillantes d'une architecture variée sur lesquelles le spectateur pût un instant reposer ses regards».<sup>76</sup>

La Commission des Monuments historiques, l'anno precedente, preoccupata per la conservazione di quello stesso edificio — che considera, «curieux» — aveva convocato l'architetto incaricato del progetto municipale, Lebas, per sottoporgli alcune questioni.<sup>77</sup> La commissione, opponendosi alle intenzioni del Conseil Municipal e del prefetto della Senna, chiede che vengano conservati i padiglioni del palazzo, appoggiate in questa richiesta dal Conseil des Bâtiments civils. L'architetto Auguste Caristie, presente in entrambe, fa da tramite tra le due commissioni pubbliche.<sup>78</sup> Da questo momento il problema non sembra più essere stato affrontato dalla Commission des Monuments historiques, che parrebbe in tal modo disinteressarsi della sorte del monumento. In realtà è Caristie che affronta la questione, ma la discute in un'altra sede.

Il Consiglio Municipale, a distanza di vent'anni, propone nuovamente la soppressione dei padiglioni dell'Institut perché di ostacolo alla circolazione. Questa volta tuttavia, consapevole delle critiche che aveva suscitato lo stesso progetto in precedenza, si cerca di conferire maggiore credibilità all'intervento in cantiere basandolo su un fondamento storico-artistico. Si tratterebbe di restituire il monu-

mento al suo disegno originale, in quanto i padiglioni sarebbero una sorta di superfetazione — «ont été ajoutés au plan primitif» — e si eliminerebbe un ostacolo per la circolazione ma anche un ostacolo visivo, poiché si otterrebbe di «ne pas interrompre la vue générale des quais». <sup>79</sup> Il prefetto della Senna è a questo punto Haussmann, e tiene a spiegare che il progetto dell'amministrazione, lungi dal demolire ciecamente alcune parti dell'edificio, ha finalità che non sono solo viabilistiche, in quanto afferiscono alla architettura e alla percezione del paesaggio urbano.

Tocca all'architetto Caristie, in qualità di «inspecteur général des bâtiments civils», di contrastare questo progetto. Il rapporto, che svolge davanti al Conseil des Bâtiments civils, è di particolare interesse perché cerca di rispondere con precisione alle tesi sostenute dall'amministrazione cittadina, dimostrando sulla base delle proprie competenze architettoniche le ragioni che lo spingono a chiedere con insistenza la conservazione del monumento nella sua integrità. Egli fonda il proprio ragionamento sull'esame dei documenti relativi alla costruzione dell'edificio e, insieme, sull'osservazione diretta della costruzione, eseguita sul posto, come egli stesso specifica durante l'esposizione della sua relazione.

I documenti e «l'examen des lieux» provano, secondo l'analisi di Caristie, che le parti della costruzione sono intimamente legate tra loro e che rispondono nel loro insieme al progetto di Le Vau. Non è quindi accettabile l'ipotesi che si tratterebbe di parti aggiunte posteriormente: e proprio perché i padiglioni formano con l'edificio un «ensemble» non possono essere demoliti senza alterarne il significato architettonico *originale*. <sup>80</sup> I problemi di circolazione sono stati del resto già migliorati a sufficienza a suo avviso, con l'allargamento della strada lungo il lato dell'argine, portando la sezione stradale da 9 m a 20 m; tale soluzione aveva già permesso in passato di scongiurare quella stessa demolizione che viene nuovamente avanzata e che «altérerait l'esprit de la fondation de la Bibliothèque Mazarin».

Dalle parole di Caristie emerge tutt'altra lettura dell'architettura e del suo significato che la pone in relazione con la città, che ne valuta l'incidenza sulla base della sua individualità ma anche del suo valore urbano, affermando contemporaneamente una diversa concezione dell'*aspetto monumentale* della città: «le Palais de l'Institut, dans son état actuel, loin de nuire à l'ornement des quais, est au contraire un monument très-complet qui honore une cité, et que le nombre des édifices de cette importance n'est pas assez grand à Paris pour que l'Administration en fasse légèrement le sacrifice considérant, enfin, que l'aspect monumental des cités résulte plus encore de la présence des monuments de tous les âges que de l'alignement inflexible des voies publiques». <sup>81</sup>

Quella di Caristie è una vera critica all'«haussmannizzazione» ma, insieme, anche una velata protesta

contro una forma di salvaguardia, sostenuta dalla stessa Commission des Monuments historiques che, nell'Ottocento, si incentra quasi esclusivamente sulla protezione dell'architettura medievale, e contro una lettura a volte superficiale e approssimativa di un ipotetico «stato originale» cui restituire l'edificio. La difesa del monumento è perorata in contrasto con un'idea di monumentalità concepita come regolarizzazione dell'impianto urbano e creazione di ampie prospettive scenografiche, e, nello stesso tempo, in contrapposizione ad una forma di attenzione esclusiva nei confronti dell'architettura di alcune epoche considerate più meritevoli di altre.

La tutela del patrimonio, nata insieme alla riscoperta del gotico, sembra concentrare la propria attività nell'opera di conoscenza e di conservazione dell'architettura di questo periodo, a lungo ignorata e disprezzata. Caristie, che ha ricevuto la sua formazione all'École des Beaux-Arts, è stato Grand Prix de Rome, <sup>82</sup> ma lavora quale architetto della Commission des Monuments historiques fin dall'anno della sua istituzione, nel 1837, sembra mettere a frutto la sua duplice esperienza per affermare l'importanza di tutti i diversi sviluppi dell'architettura. È nel significato che i monumenti acquistano all'interno della città — proprio per il loro rappresentare «tous les âges» della sua storia — la ragione per cui essi diventano ugualmente importanti a qualificare il paesaggio urbano.

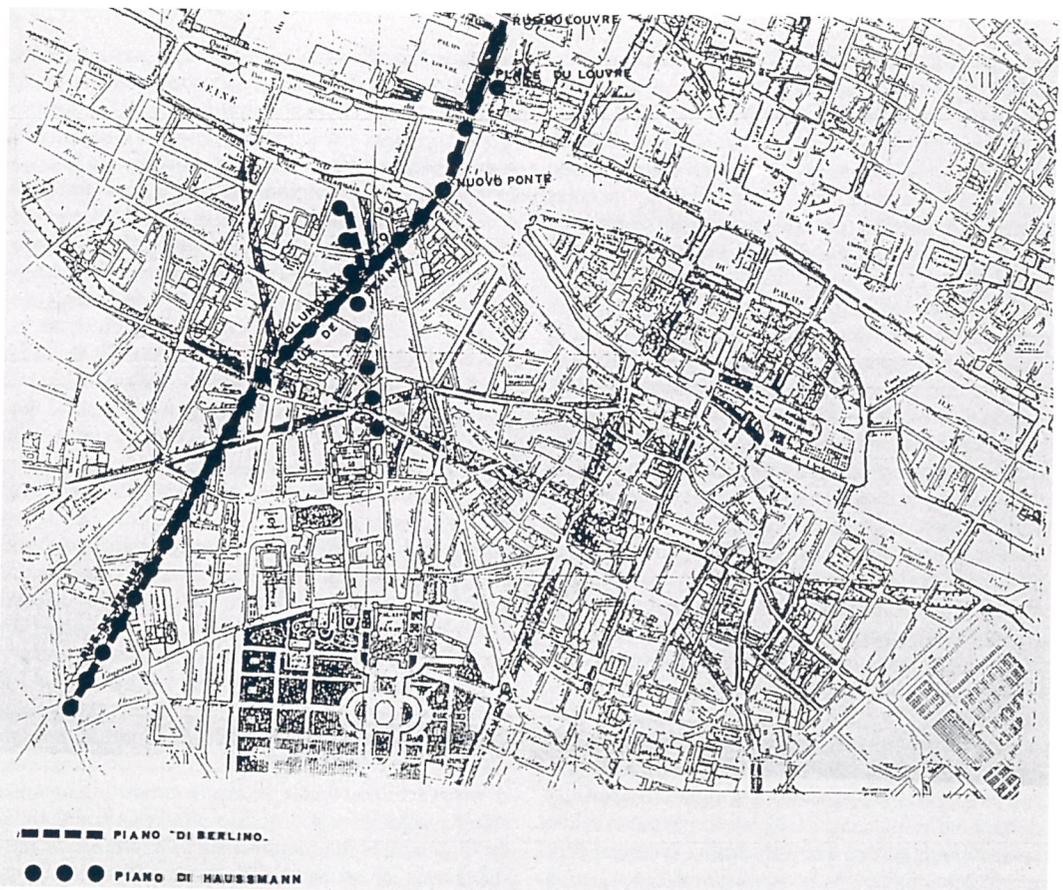
## 2. La Commission des Travaux de l'Etat e il Palais de l'Institut

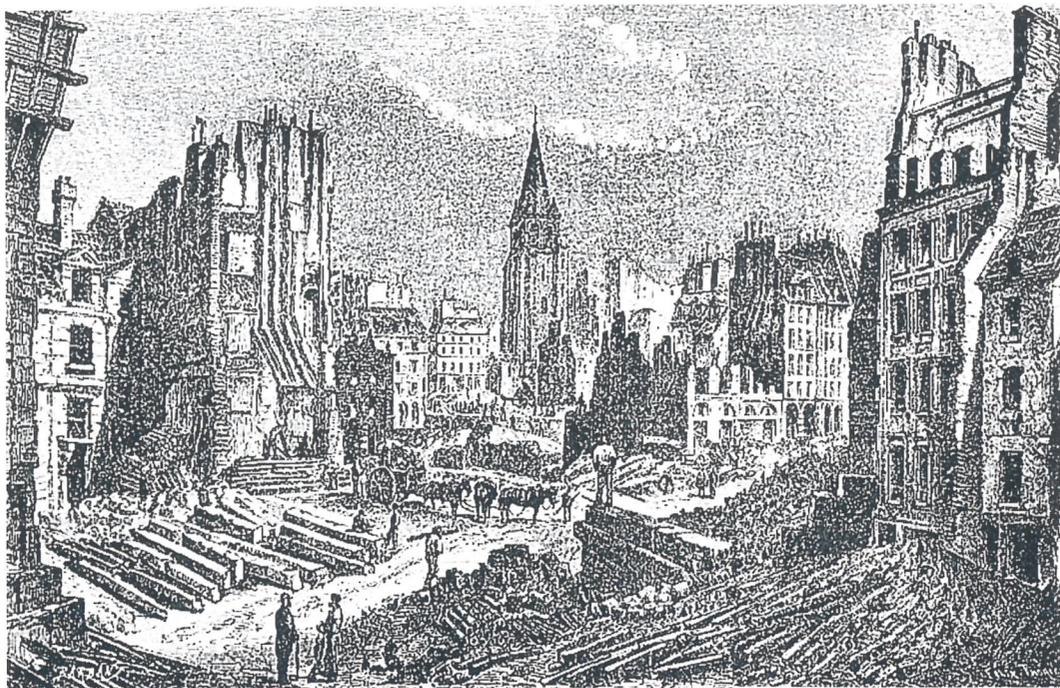
I tracciati disegnati in quest'area della rive gauche nel piano di Haussmann sembrano presentare una soluzione a questi problemi, migliorando la circolazione senza comportare però la demolizione dei padiglioni. Il boulevard Saint Germain, infatti, può essere considerato come un percorso alternativo a quello lungo il quai, all'incirca parallelo a questo anche se spostato appena più a sud nel cuore dei quartieri della rive gauche.

Il nuovo boulevard in tal modo diventa inoltre l'asse principale di collegamento per questa regione urbana, e la unisce con la parte della città al di là della Senna attraverso la continuazione del percor-

*nella pag. seguente*  
47/[Georges Eugène Haussmann], *Plan géométrale de la Ville de Paris*, «Situation au 1er Novembre 1864. Opérations avec le Concours de l'Etat», 1864, scala 1/10000, incisione con riprese all'acquerello, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris, particolare con i tracciati progettati sulle rive gauche e il progetto del tracciato di prolungamento della rue de Rennes con un nuovo ponte sulla Senna.

48/Rosa Tamborrino, confronto tra il piano di Parigi del 1855 ca. (piano di «Berlino») e il piano del 1864, per il progetto del tracciato di prolungamento della rue de Rennes con un nuovo ponte sulla Senna.





49/Veduta dell'apertura del tracciato della rue de Rennes.

so lungo il Pont de la Concorde, a ovest, e un ponte progettato a est (Pont de Sully). Altre strade progettate che fanno la loro comparsa nel piano del 1864 ripetono e rafforzano questa indicazione: l'asse intorno a cui gravita la nuova distribuzione viaria è il boulevard Saint Germain, che incrocia tutti gli altri tracciati, pensati per unire i quartieri a sud direttamente con i ponti e, attraverso questi, con quelli sull'altra riva.

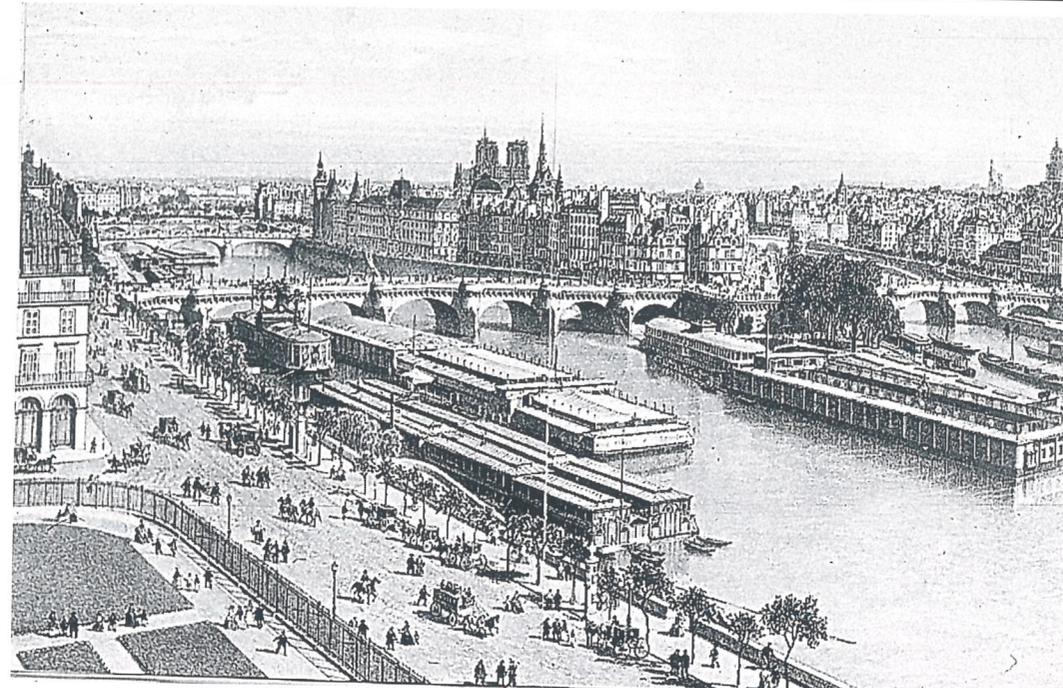
Anche il tracciato della rue de Rennes risponde a questa intenzione: ha come poli, da una parte, la Gare du Montparnasse, dall'altra, un nuovo ponte che si sarebbe dovuto appoggiare alla punta dell'île-de-la Cité e con una leggera correzione della direzione inserirsi sull'asse che, attraversata la piazza del Louvre, punta a nord della città attraverso un altro nuovo tracciato. In questo lungo percorso la strada progettata continua a imbattersi nel Palais de l'Institut, collocandolo in uno spazio residuo ritagliato tra le due braccia di un incrocio a forma di X, creato tra questo e un'altro tracciato ugualmente in progetto. Il Palais de l'Institut così risulta isolato al centro di un nodo viario; si tratta però del corpo centrale dell'edificio mentre sono stati eliminati i due padiglioni laterali.

Tuttavia la discussione trascritta nei verbali delle sedute della Commission des Travaux de l'Etat ci dice che il progetto riportato dal piano del 1864 relativamente al tracciato della rue de Rennes risulta a questa data già superato da nuovi sviluppi. Il direttore del Conseil des Bâtimens civils, de Cardail-

lac, che prende parte ai lavori della commissione, sottolinea come l'Institut, nel piano presentato dal prefetto, risulti ancora attraversato dalla strada — «coupé en deux par la rue de Rennes» — anche se è stata decisa in altra sede sua modificazione.

De Cardaillac fa riferimento con ogni probabilità allo scambio di lettere intercorso qualche anno prima tra il Conseil des Bâtimens civils e Haussmann, e alle conclusioni cui si era giunti in seguito al rapporto dell'architetto Caristie, cui abbiamo fatto riferimento. Per questo tiene a chiarire agli altri membri della Commission des Travaux de l'État che quel tracciato, pur essendo ancora riportato dal piano, non sarà realizzato in quella forma: «le Service des Bâtimens civils s'est entendu avec la Ville et un plan nouveau a été étudié qui répond à tous les besoins de l'Institut et de la viabilité; mais son exécution sera coûteuse, longue et délicate, attendu que l'on ne pourra élever les bâtimens que par petites parties, et opérer que successivement les installations nouvelles des divers services. En tout cas, il sera impossible de réaliser le projet de prolongement de la rue de Rennes avant la reconstruction complète des nouveaux bâtimens de l'Institut».<sup>83</sup>

Questo intervento sembra sottintendere un diverso progetto, in cui resterebbe confermata la decisione di un *perçement* anche se non è chiaro in che cosa differisca dal tracciato riportato nel piano del 1864. La replica di Haussmann — «la Ville consent à rendre autant de terrain qu'elle en prendra, et à don-



50/Philippe Benoist, veduta della punta dell'île-de-la Cité, incisione.

ner la somme nécessaire pour rétablir des constructions d'une valeur égale à celles qui seront supprimées»<sup>84</sup> — fa pensare allo spostamento dell'edificio con i suoi padiglioni altrove.

Con la sua risposta secca comunque, che limita lo scambio di idee con de Cardaillac a uno scambio di terreno e di denaro tra l'amministrazione cittadina e quella statale, Haussmann chiude la discussione su una questione che gli sta particolarmente a cuore. Egli ritiene la rue de Rennes, infatti, una delle «deux voies principales qui sont projetées», e che insieme al boulevard St Germain «est réclamée avec instance par toute la population de ce côté de Paris».<sup>85</sup>

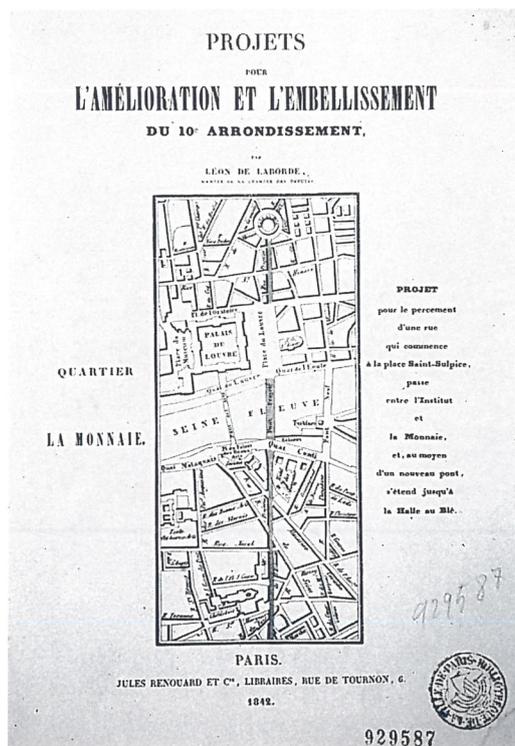
### 3. La lunga durata dei progetti per la città

Se il prefetto si riferisce genericamente alla popolazione che richiederebbe questo intervento, non spiega però come fosse possibile dibattere in merito a un progetto che non poteva a quella data essere noto a tutti, dato che il piano non era stato reso pubblico. César Daly, infatti, solo qualche anno prima, nel 1862, in un articolo sui *grands travaux*, scrive di non conoscere in forma diretta il piano dell'amministrazione, e di poterne esaminare alcuni aspetti solo attraverso le notizie della stampa e i documenti ufficiali, «car nous n'avons pas aucune source directe ou particulière d'information».<sup>86</sup> È significativo però che Haussmann faccia riferimento

a una richiesta avanzata dagli abitanti di questa parte della città, in quanto ci fa collegare questo suo progetto a una proposta, di per sé non particolarmente significativa, avanzata qualche tempo addietro, e che in questo contesto diventa significativa.

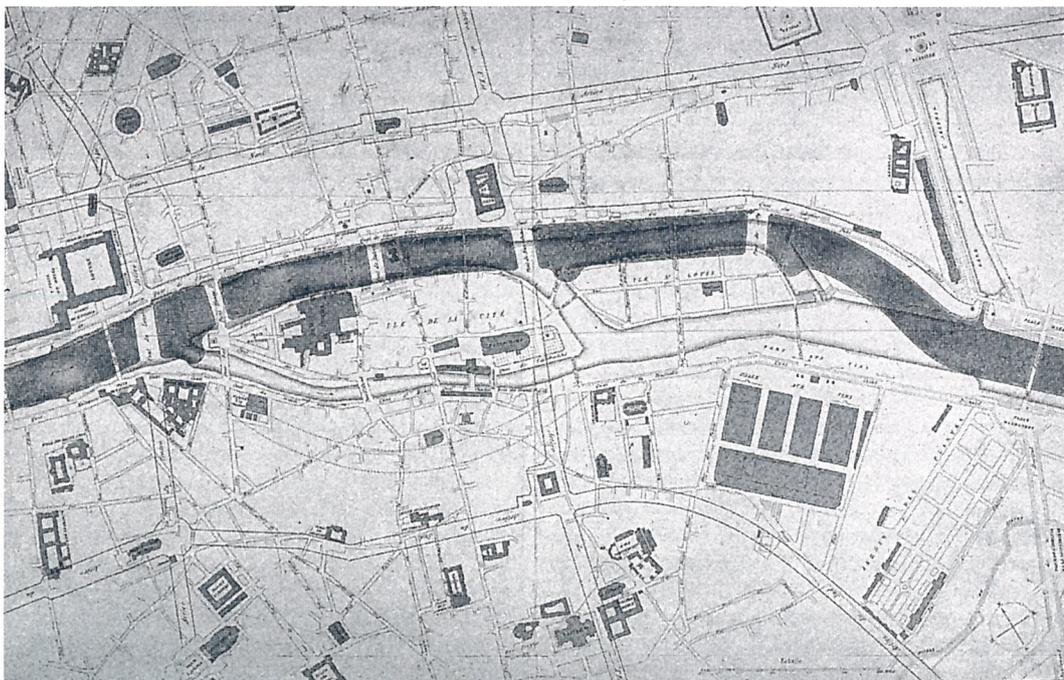
L'idea di un nuovo ponte sulla Senna in alternativa al Pont des Arts e nell'asse di una place du Louvre, come collegamento nord-sud è riportata infatti sul frontespizio di un pamphlet pubblicato nel 1842. Si tratta di un «projet pour le percement d'une rue qui commence à la place St Sulpice passe entre l'Institut e la Monnaie et, au moyen d'un nouveau pont s'étend jusqu'à la Halle au Blé».<sup>87</sup>

L'idea della strada è presentata come completamente nuova, al contrario del problema della demolizione dei padiglioni, e risponde all'esigenza di creare dei collegamenti «verticali», dato che «l'administration de la Ville ne se préoccupe pas assez du plan général de Paris».<sup>87</sup> L'autore, Léon De Laborde, che si presenta come un abitante qualunque dell'area, è un personaggio di un notevole interesse nell'ambito della cultura ottocentesca francese. È autore di un poderoso volume sull'Esposizione Universale di Londra del 1851, in cui disserta sui rapporti tra arte e industria, firma in qualità di responsabile delle biblioteche imperiali il dettagliatissimo programma per il progetto commissionato all'architetto Henri Labrousse della biblioteca Sainte Geneviève, e derivano dalle precise specificazioni di tale programma le soluzioni adottate dall'architetto nel-



51/Léon de Laborde, *Projet pour l'embellissement du 10<sup>e</sup> arrondissement*, Paris 1842.

52/Perreymond, progetto di tracciati per la rive gauche, in «*Revue générale de l'architecture*», IV (1843).

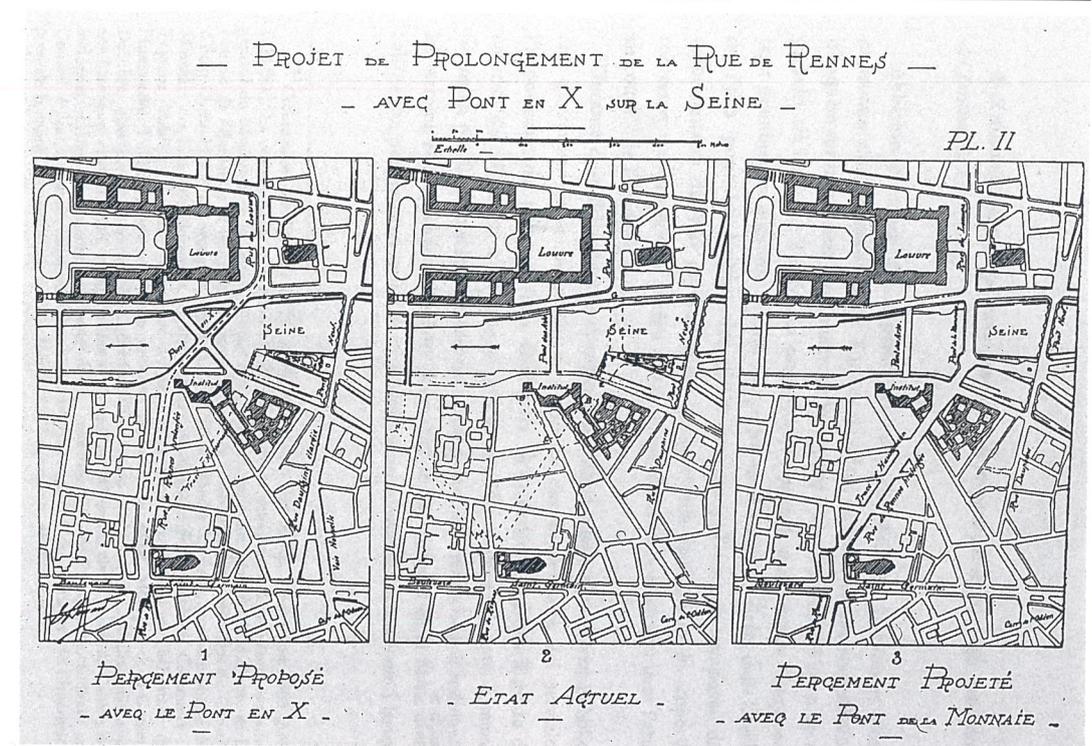


la concezione della biblioteca e considerate dalla critica estremamente innovative, che vanno dalla disposizione dei libri nella sala all'uso del ferro a vista.<sup>88</sup> Nel 1842 egli entra anche a far parte della commissione istituita per la conservazione del patrimonio architettonico della Francia, la Commission des Monuments historiques; un dato non trascurabile, se ci soffermiamo sulle motivazioni adottate nel perorare la causa dell'apertura della nuova strada nel suo quartiere. Egli è davvero convinto che non sia il caso di essere troppo rigorosi nella conservazione di un monumento che per epoca e per mancanza di unità compositiva è da ritenersi poco significativo. «Les dessins de Leveau n'ont pas été respectés par Dorbay, qui a ajouté de sa façon les deux massifs pavillons; les dispositions de Dorbay n'ont point été respectées [...] par la construction du pont [...]. On n'a pas respecté davantage la destination, puisque le collège a disparu et qu'on a transformé l'église en salle publique des séances [...]. On conviendra que ce rigorisme de préservation scrupuleuse et de respect religieux est peu à sa place, appliqué à la conservation de tout détail d'un monument de cette époque, de ce caractère et de ce peu d'unité.<sup>89</sup>

In questo caso per De Laborde *preservare* non è così significativo.

D'altra parte se fosse proprio necessario demolire anche i padiglioni, si potrebbe decidere di ricostruirli qualche metro più in là, conservando al disegno della facciata, vista dalla riva opposta, «les mêmes lignes, une disposition de masses et un ensemble de proportion entièrement pareil».<sup>90</sup>

Queste considerazioni non sono d'altronde così



53/Eugène Hénard, *Projet de prolongement de la rue de Rennes, avec en X sur la Seine*, in E. HÉNARD, *Etudes sur les transformations de Paris*, fascicule 1, Paris 1903.

improponibili di fronte a una concezione del rapporto tra architettura e storia che resta ambigua e contraddittoria. Se in questo caso la posizione di De Laborde sembra agli antipodi delle considerazioni di Daly che abbiamo analizzato, quest'ultimo generalmente non esprime di certo una concezione sostanzialmente divergente circa la propensione a piegare la necessità della storia ai bisogni del presente. Daly considera infatti assolutamente legittimo restituire l'integrità di alcuni edifici, se hanno «une existence moderne et sont pratiquement mêlés à notre vie de chaque jour». Insomma, il rispetto delle antiche memorie non può invadere il campo dei bisogni comuni: «ne confondons pas le domaine livré aux calmes contemplations de l'histoire avec celui de l'activité pratique de la vie quotidienne».<sup>91</sup> Di base vi è la stessa convinzione che la civiltà contemporanea richieda delle trasformazioni irrinunciabili nella città e nei suoi monumenti che dovranno adattarsi alla «vie moderne».

L'idea della rue de Rennes non è, dunque, del tutto originale, anche se il tracciato nel piano haussmanniano è stato spostato dalla place Saint Sulpice in corrispondenza di una stazione ferroviaria, luogo a questo punto diventato nodale e alternativo alla vecchia piazza. Così come dall'altro polo del tracciato anziché culminare nella Halle au Blé, la co-

steggia per confluire nei boulevards.

Questo tracciato non è mai stato realizzato anche se viene emanato un decreto per l'inizio dei lavori nel 1866. Tuttavia, a dimostrazione di come alcune idee si ripresentino nel tempo nella storia della città, magari rielaborate e riadattate rispetto a nuove strategie, si assiste a una sua ripresa agli inizi del XX secolo.

Eugène Hénard pubblica un progetto relativo a questa parte di città nel primo dei fascicoli degli *Études sur les transformations de Paris* apparsi nel 1903.<sup>92</sup> Hénard riprende i termini della discussione arrestatasi al 1867, leggendolo come una conseguenza dell'apertura della rue de Rennes tra la gare Montparnasse e la place Saint Germain. Hénard considera imminente l'apertura di questo tratto di strada dal momento che ne è stato realizzato uno spezzone, con il prolungamento, sull'altro lato della Senna, della rue du Louvre, e interviene con una proposta di variante per risolvere la questione della sua attuazione che nel frattempo veniva contestata da un'altra commissione pubblica, la commissione municipale di salvaguardia creata nel 1898, la Commission du Vieux Paris.

La sua interpretazione del disegno urbano si spinge al di là della soluzione dei problemi del traffico mostrando una nuova riflessione sulla città. La conseguenza del tracciato di Haussmann che egli met-

te in evidenza, non è solo quella «qui plus frappe le plus vivement le public», ossia che il «palais de l'Institut serait frappé en deux».<sup>93</sup>

Hénard analizza un effetto più sottile, ma nondimeno significativo, che va oltre la conservazione del monumento architettonico per toccare aspetti che riguardano la percezione dello spazio urbano e la protezione di alcune prospettive monumentali che connotano la città. La prospettiva di cui si può godere dal pont des Arts, del pont Neuf e dell'île-de-la Cité, riguarda un uso pubblico della città diverso da quello dello scorrimento del traffico ma che ha acquistato nel tempo una sua prerogativa, tanto da motivare il progetto di Hénard. Egli sposta, quindi, il prolungamento della rue de Rennes (parallelamente all'attuale rue Bonaparte) tenendo come allineamento il padiglione ovest dell'Institut e, in alternativa al Pont des Arts, disegna un nuovo ponte sulla Senna a forma di X, il cui centro è sull'asse visivo che lega l'Institut e il Louvre. Da questo punto sarebbe stato possibile percepire esattamente la stessa visione dell'île-de-la Cité di cui si gode dal Pont des Arts.

È importante osservare che la pianta riportata da Hénard viene indicata come un'edizione del «plan de Paris» del 1900, dove è indicato a tratteggio il progetto di Haussmann, vale a dire un tracciato di prolungamento della rue de Rennes che, partendo dalla place Saint Germain, si dirige leggermente a destra in direzione della punta della Cité, aprendo uno squarcio nella corte del Palais de l'Institut; la strada nel tratto finale si divide in due segmenti, in modo che «l'ensemble de ces deux voies ressemble à un Y».

Tale ipotesi risponde alla soluzione indicata sul piano nella prima versione, quella berlinese, che sappiamo modificata dal piano del 1864. È evidente che Hénard non è a conoscenza di questo sviluppo del progetto di Haussmann, ma curiosamente ne ripete lo schema a X dei tracciati nel disegnare il ponte.

La proposta di Eugène Hénard si pone come un superamento dei limiti della *percée* haussmanniana, e riprende un'idea le cui origini non risalgono propriamente ad un urbanista. Léon De Laborde è sicuramente più noto per opere diverse nel campo dell'arte e per il ruolo svolto nella Commission des Monuments historiques; ma evidentemente con questo breve intervento stabilisce alcune relazioni tra parti diverse della città che vengono raccolte e acquistano la forza di veri progetti. Essi perdono nel tempo il significato di semplici collegamenti, per spingere a riflettere sui caratteri propri della città, su quegli aspetti che più la identificano.

La conclusione di Hénard indica la nuova strada intrapresa all'inizio del Novecento dall'urbanistica francese che cerca un superamento del metodo degli interventi haussmanniani che avevano prodotto quel paesaggio che veniva ora contestato: «de belles maisons à cinq étages, un peu monotones tout

de même, souvent un peu banales, mais si blanches, si propres, si bien alignées».<sup>94</sup> Nella ricerca di una soluzione che tenga conto della conservazione della città preesistente si misura al volgere del secolo un diverso approccio ai temi urbani, che Hénard ben delinea nel descrivere i criteri che ispirano il tracciato da lui proposto: «il réalise la jonction tant désirée entre la rue du Louvre et la rue de Rennes; il sauvegarde dans le présent et dans l'avenir le point de vue de la Cité et du Pont-Neuf; accessoirement, il facilite les travaux du Métropolitain et laisse intact le palais de l'Institut; il cherche enfin à concilier ces deux facteurs essentiels de la suprématie de Paris, le développement de sa puissance économique et le respect de ses beautés».<sup>95</sup>

Nel 1910 Hénard diverrà presidente di una Sous-Commission des Perspectives Monumentales de la ville de Paris, creata per la conservazione delle prospettive urbane.

#### 4. La conservazione dell'Esplanade des Invalides

Abbiamo indicato nel confronto tra il piano del 1864 e quello berlinese la situazione nei quartieri a ovest sulla rive gauche; per l'area intorno all'Hôtel des Invalides, in particolare, abbiamo menzionato il tracciato dell'avenue de la Tour Maubourg. Nel 1864 è riportato il tratto aperto, e completato nel 1863, tra il Pont des Invalides e l'Hôtel, che non era previsto dal piano precedente. In quest'area non si intende effettuare, secondo il piano sottoposto alla commissione, nuovi interventi.

Il direttore del Conseil des Bâtiments civils, de Cardaillac, interviene però richiamando, nel corso della discussione del piano da parte della Commission de Travaux de l'Etat, l'attenzione su questa parte della città. Il vasto insieme — sostiene — procura alcuni problemi al quartiere; lungo l'Esplanade des Invalides, infatti, vi è una «haute muraille» che danneggia «le développement» delle abitazioni; propone quindi dei miglioramenti.

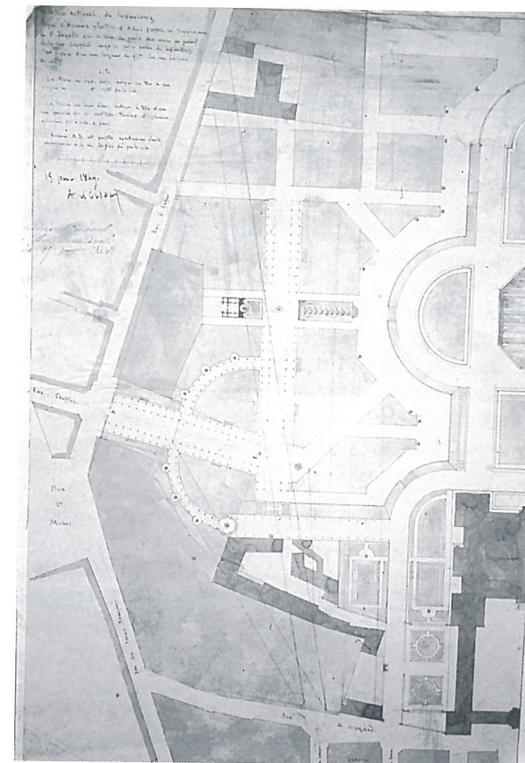
Innanzitutto si potrebbe vendere una striscia di terreni lungo l'avenue de la Tour Maubourg, arretrando la posizione del recinto in modo da ottenere una strada spaziosa tra questo e le nuove case che sarebbero costruite sui terreni ricavati. Inoltre la rue d'Austerlitz, così allargata (che corrisponde oggi alla rue Fabert), potrebbe essere prolungata fino all'avenue de Tourville, ottenendo, tra l'avenue de la Tour Maubourg e la nuova strada allargata, un vasto spazio che consentirebbe la costruzione di una doppia fila di case, aumentando il valore di queste aree. Ripetendo lo stesso tracciato lungo il lato opposto dell'Esplanade, in corrispondenza del boulevard des Invalides e della rue d'Iéna (attuale rue de Constantine Pelterie), si ricaverebbero altri terreni. A complemento di questo intervento prevede la *regolarizzazione* della place Vauban, anche con l'imposizione di facciate monumentali.

Fondamentali per il nostro discorso le motivazioni su cui de Cardaillac fonda la sua proposta. La prima ragione individuata è di ordine economico — «en tous cas, ces nouvelles voies donneraient une grande valeur au quartier».<sup>96</sup> La seconda motivazione chiama in causa la «valorizzazione» del monumento per mezzo del suo isolamento — «débarasser l'oeuvre immortel de Mansard de bâtiments qui dénaturent le plan et de remettre en lumière un des plus magnifiques édifices qui existent dans le monde entier».<sup>97</sup> — e in questo riecheggia le scelte della Commission des Monuments historiques.

Contemporaneamente due aspetti diversi che sottendono le operazioni haussmanniane sono chiamati ad avvalorare la proposta avanzata, riprendendo quelle stesse ragioni con cui abbiamo visto il prefetto giustificare la progettata demolizione dei padiglioni del Palais de l'Institut. Come Haussmann aveva presentato la mutilazione del monumento facendolo apporre il ritorno al suo stato originario, così ora si riveste una possibile speculazione determinata dall'aumento di valore di alcuni terreni con il ripristino di una situazione d'origine che «metta in luce» l'edificio. La sua valorizzazione sarebbe raggiunta pienamente con un cambiamento della sua destinazione d'uso, poiché nelle intenzioni di de Cardaillac l'Hôtel des Invalides dovrebbe diventare un museo. In alternativa al proposito del Ministère de la Guerre che vuole installarvi una caserma, infatti il direttore del Conseil des Bâtiments Civils ne vorrebbe fare un luogo espositivo dato che una parte degli oggetti per un museo della guerra è già conservata nelle soffitte; e si potrebbe completarla insediandovi il Museo dell'artiglieria e il Museo Navale che si trovano mal collocati l'uno a Saint Thomas d'Aquin e l'altro nei piani superiori del Louvre. I progetti avanzati dal direttore del Conseil des Bâtiments civils sono però accantonati per l'ostilità manifestata dal generale Dejean che difende il valore d'insieme dell'Hôtel e dell'Esplanade. La costruzione di edifici elevati lungo tutta l'area «présenterait l'inconvénient de nuire gravement à l'architecture de l'édifice, dont le bel effet ne peut être produit qu'à la condition d'être dégarni sur tous ces côtés».<sup>98</sup>

Tali considerazioni sono rafforzate poi dall'intervento di altri membri della commissione armati dalla manomissione di un edificio la cui storia risale a Louis XIV e che è conosciuto in tutta l'Europa. Sarebbe certo utile «dégager les abords des Invalides», ma bisogna saper esitare davanti ad un intervento che potrebbe essere interpretato come la distruzione di un'opera considerevole *perpetrata* dal Secondo Impero.

Alcuni timori ci sono, dunque, ma non sempre le esitazioni sono tali da fermare i progetti avanzati, che, come sta emergendo, non sono solo firmati dal prefetto della Senna, né tanto meno fanno parte di un piano disegnato da Napoléon III in tempi remoti.



54/De Gisors, progetto di una strada attraversante i Jardins du Luxembourg, 1849, disegno acquerellato, CP VA 11, Archives Nationales de Paris.

#### 5. Il dibattito intorno all'area dei Jardins du Luxembourg

La commissione esamina inoltre un'altra parte della città già interessata dalle trasformazioni: l'area dei Jardins du Luxembourg. La continuazione del boulevard de Sébastopol-Strasbourg verso sud, che sulla rive gauche prende il nome di boulevard Saint Michel, è decretata e realizzata tra il 1859 e il 1862, imponendo una riconfigurazione degli isolati in tutta quest'area: nuove strade infatti vengono previste come ramificazioni del tracciato principale tra la Sorbonne e i Jardins du Luxembourg. A partire dal *percement* del boulevard si pensa, dunque, ad un generale ridisegno di questa parte di città.<sup>99</sup> Sono parzialmente interessati dal tracciato anche i giardini del Palais du Luxembourg e alcuni degli edifici adiacenti, come l'Ecole des Mines e i Jardins Botaniques de l'Ecole de Médecine.

Ma è il progetto della rue Médicis a provocare un vero sovvertimento del palazzo e dei giardini. Haussmann stesso racconta la «lutte épique» causata dalla «rue d'isolement du Luxembourg», mettendone in evidenza come l'idea non fosse nuova.<sup>100</sup> Il prefetto spiega che il disegno, che risale al 1858, aveva incontrato numerosi ostacoli, tra cui la presentazione di un contro-progetto dell'architetto de

Gisors, contrario allo spostamento della fontana Médicis (in realtà preoccupato secondo Haussmann della demolizione della «maison et du jardin de l'architecte»).<sup>101</sup> La strada viene poi realizzata nel 1862, vinta l'opposizione del senato.

Le proteste suscitate dalla manomissione di un luogo dal forte significato simbolico e rappresentativo, sede del Senato, non arresta le congetture sulle ulteriori possibilità di trasformazione di quest'area. È nuovamente de Cardaillac a porre il problema alla Commission des Travaux de l'Etat. Riflettendo sulla necessità di ricavare dei fondi di finanziamento dalla vendita di terreni, richiama l'attenzione proprio sull'area destinata a giardini.

Nel preambolo sviluppa i principi che giustificano l'intervento: il giardino «occupe une superficie considérable, difficile à entretenir, composée de parties n'ayant pas de liens entr'elles, et qui nuit au développement des quartiers environnants». <sup>102</sup> Prendendo ispirazione dal piano presentato da Haussmann che prevede, come si è detto, la continuazione del boulevard Saint Michel fino all'Osservatorio inglobando una porzione dei giardini, de Cardaillac propone un analogo intervento sull'altro lato del complesso. «D'après les projets étudiés une avenue doit être percée du boulevard de Sébastopol à la rue de l'Ouest, à travers la pépinière, de manière à établir une facile communication entre les deux quartiers. De plus, la rue Bonaparte doit être continuée jusqu'à la rencontre de la rue de l'Ouest élargie. Les percements, très utile à la circulation publique, permettront de vendre très avantageusement les terrains en bordure sur les rues [...] Mais, en examinant les voies ouvertes aux abords du Luxembourg, on reconnaît combien il serait utile de faire également le prolongement de la rue Férou, qui part de la place St Sulpice, pour aboutir à la jonction de la rue de l'Ouest avec l'avenue projetée à travers la pépinière [...] Ces aliénations, en supprimant des terrains mal entretenus et inutiles à l'agrément des promeneurs permettraient de régulariser les abords du Luxembourg, de rendre la circulation plus facile. Le public et le Trésor y gagneraient». <sup>103</sup>

La strada non verrà realizzata da Haussmann, a causa della viva protesta dell'opinione pubblica e della crescente opposizione ai lavori che si sviluppa con insistenza negli ultimi anni dell'Impero, ma egli ne accoglie la proposta con grande favore. <sup>104</sup> Il discorso di de Cardaillac sembra infatti improntato su alcune parole chiave delle operazioni haussmanniane: il ricavato della vendita dei terreni, e dunque la possibilità di *finanziamento* dell'operazione, la *regolarizzazione* e la *circolazione*.

Il prefetto non a caso le riprende nella sua adesione al progetto, che, sostiene «se combine avec les travaux en cours d'exécution ou en projet dans les environs». I vantaggi che ne riscontra sono proprio quelli di alienare un'area maltenuta «tout en régularisant comme cela a eu lieu sur le boulevard Séba-

stopol», e nello stesso tempo «de procurer une ressource importante puisqu'il s'agit d'environ 10 millions que l'on trouverait à la réalisation de ce projet». <sup>105</sup> Haussmann aggiunge un altro criterio che sembra fondamentale nella motivazione dei suoi interventi, vale a dire quello dell'*isolamento* dell'insieme: il progetto consentirebbe infatti, specifica, «d'isoler le Palais du côté de la rue de Fleurus comme il est déjà à l'extrémité opposée par la rue Médicis». <sup>106</sup> Qualcuno protesta considerando il sezionamento del giardino all'altezza della rue de Fleurus «une mesure de la plus haute gravité», per cui non si esprime parere favorevole all'attuazione di quel progetto che — non ancora previsto dal piano di Haussmann datato 1864 — viene presentato nelle due varianti: i disegni sono conservati con gli altri documenti della commissione. <sup>107</sup>

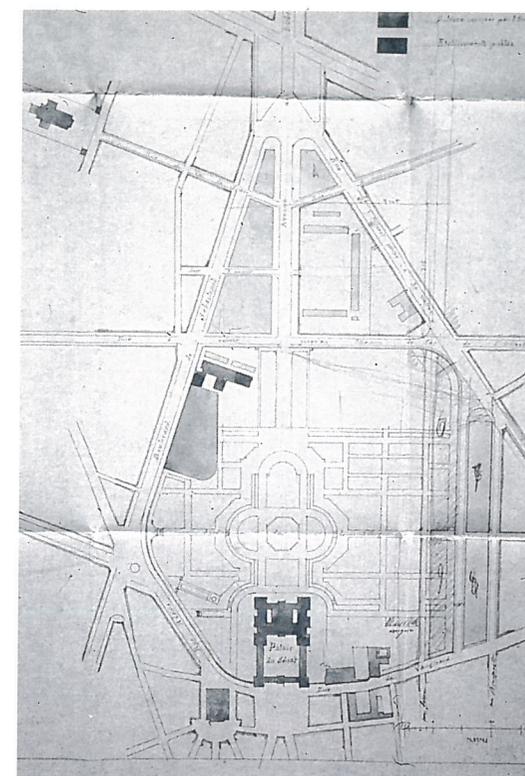
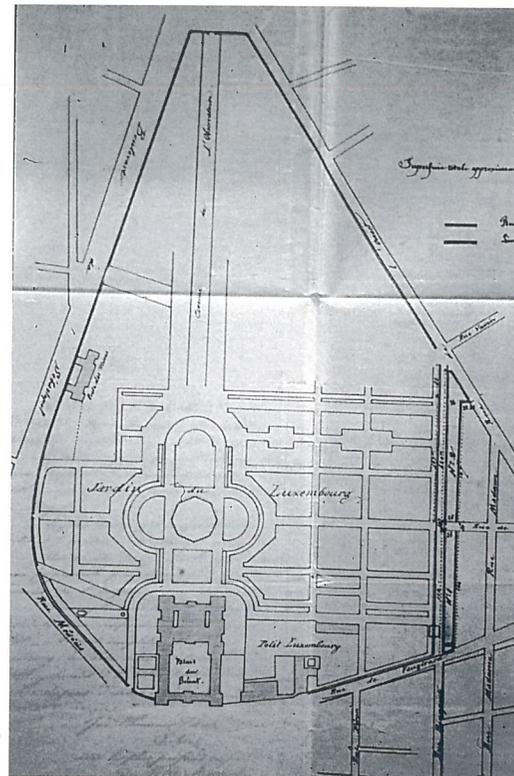
Questa discussione dovrebbe far riflettere sulla questione del piano dei lavori di trasformazione. Abbiamo presentato i termini in cui ne è stata affrontata l'esistenza e la controversia intorno a chi lo abbia effettivamente firmato. Il piano del 1864 ripropone il problema dell'apporto di Haussmann a quel programma; confrontando il disegno con quello che era conservato a Berlino, sono emerse le indicazioni di alcuni cambiamenti importanti, come si presentano nelle intenzioni del prefetto. Sembra che Haussmann stia mettendo a punto una nuova tranches di interventi.

Ma è anche vero che la progettazione delle trasformazioni è aperta al confronto con i membri di quella commissione, e i termini su cui si costruiscono le ragioni del nuovo disegno urbano non sono una prerogativa di Haussmann, in quanto li ritroviamo nelle intenzioni di altri personaggi che giocano una parte meno passiva di quanto si possa supporre. Ne deriva che il piano non può essere considerato nella sua concezione come definitivo, né lo si può attribuire davvero a un solo autore. È ammissibile piuttosto parlare di fasi di elaborazione e del contributo che a questo disegno vengono da idee e progetti diversi, ripensati alla luce di un disegno generale alla scala complessiva della città.

## 6. I principi haussmanniani

Analizzando in dettaglio alcuni tracciati haussmanniani è emerso come lo sviluppo delle idee intorno a molti di questi progetti riguardi un tempo di gestazione molto più lungo che quello compreso *tout court* tra il decreto che stabilisce l'inizio dei lavori e la loro realizzazione.

Abbiamo anche messo in evidenza che un elemento fondamentale del modello haussmanniano sta nella capacità di far coesistere le diverse figure del discorso sulla città che sono parte della cultura di questi anni. I verbali della Commission des Travaux de l'Etat mostrano con chiarezza un tipo di approccio al disegno urbanistico che cerca conti-



nuamente di mettere in relazione le parti con il tutto, secondo un modo di affrontare i problemi del quartiere che trova soluzione nel quadro urbano complessivo, e nello stesso tempo l'incrociarsi di criteri che realizzano un equilibrio fra istanze diverse.

Nei casi esaminati, che divengono oggetto di discussione per la commissione, le ragioni con cui si richiama alla necessità di predisporre un progetto di trasformazione per un'area fanno riferimento a più ordini di valutazione, rimandando a una concezione della città che riflette anche il rapporto con la storia che caratterizza la cultura ottocentesca. I membri della commissione non prospettano solo operazioni di pura viabilità; tengono a sottolineare piuttosto altre ripercussioni non meno importanti dei problemi di collegamento insiti negli interventi proposti.

Se le motivazioni prioritarie che ispirano i *grands travaux* sono la circolazione, la salubrità, la regolarizzazione, vi sono connesse contemporaneamente ragioni che provengono dall'emergente bisogno di confrontarsi con la storia. Il principio di *dégagement* dei monumenti dagli edifici che li circondano, adombrato come un tipo di risanamento finalizzato alla loro protezione da costruzioni «parassite», e gli ipotetici ripristini di uno stato originario, che comportano demolizioni e rifacimenti, corrispondono a una concezione della conservazione

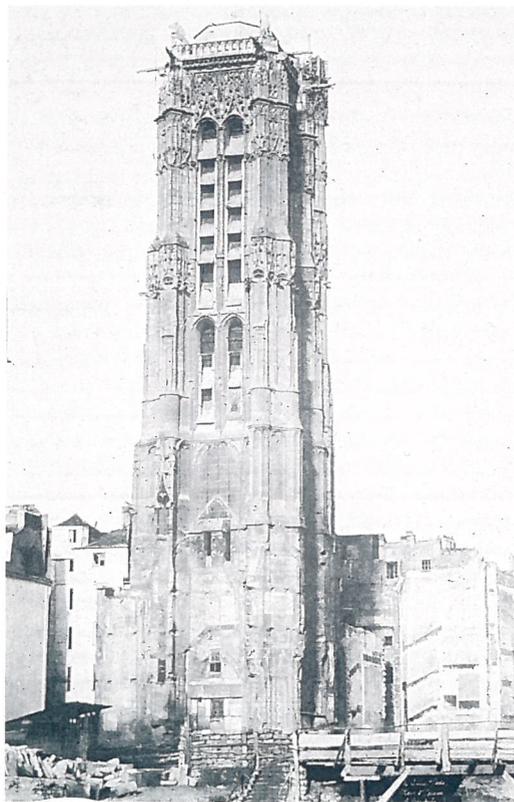
55/Progetto relativo all'area dei Jardins du Luxembourg, variante 1, disegno acquerellato, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris.

56/Progetto relativo all'area dei Jardins du Luxembourg, variante 2, disegno acquerellato, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris.

57/Legenda del progetto relativo all'area dei Jardins du Luxembourg, variante 2, disegno acquerellato, in *Commission des Travaux de l'Etat*, F/21/908, Archives Nationales de Paris.



58/59/Henri Le Secq, demolizioni intorno alla Tour Saint Jacques-le-Boucherie, *Travaux de Paris*, [1852-1853], Album F° M° 68, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.



del patrimonio storico e architettonico che passa attraverso una risignificazione del valore di tali monumenti.

La loro «valorizzazione» infatti corrisponde al nuovo posto che vengono ad assumere nel contesto culturale ottocentesco, e tale presupposto è invariabile tanto quanto si rapporti al contesto della teorizzazione architettonica quanto al contesto della città. Quello che cambia è piuttosto cosa sono chiamati a evocare di volta in volta i monumenti così «conservati»; ma alcuni termini del progetto di trasformazione e di quello di conservazione diventano quasi intercambiabili tanto che alcune delle critiche più incisive all'haussmannizzazione non provengono affatto dai milieux della salvaguardia.

I dubbi più sostanziali e più fecondi ai fini degli sviluppi successivi del dibattito su queste tematiche riguardano piuttosto i criteri estetici che guidano la regolarizzazione, ponendo la questione della percezione degli spazi urbani e in certi casi mostrano il profilarsi di una maggiore articolazione del valore dell'edificio monumentale nel suo rapporto con la città. Tali argomentazioni richiamano indubbiamente ad una riflessione sull'architettura: mettono l'accento sul significato positivo delle differenze e delle stratificazioni — le diverse epoche che hanno prodotto il patrimonio architettonico, il valore di un insieme composito, come abbiamo visto nel caso di Caristie — contro l'annullamento di quella

complessità. Verso lo stesso fine è tesa anche la ricerca di un «carattere» nuovo nel fare architettura. Affermare che i lavori haussmanniani muovono da considerazioni analoghe a molte altre proposte formulate nel corso del secolo — alcune delle quali avevano trovato realizzazione già prima delle iniziative prese dal Secondo Impero, mentre altre vengono recepite e inglobate dal piano di Napoleone III e Haussmann — non equivale però ad ammettere che essi abbiano il significato di una generica sommatoria. Queste motivazioni acquistano la forza di veri principi e, codificati come «haussmanniani» per l'appunto, diventano il cardine di una concezione urbanistica che ispira numerosi interventi e che si impernia intorno alla capacità del caso Parigi di fare scuola. E sono gli stessi principi che sono poi messi sotto accusa quando si tratta di rifiutare un modello di città, le cui prerogative vengono identificate principalmente nella regolarità e nella monotonia del nuovo paesaggio urbano e nel vandalismo con cui si distrugge il vecchio.

## 7. Il piano come modello

In un raggio straordinariamente ampio e per un tempo protratto, Parigi costituisce un termine di riferimento significativo. Di certo è un modello molto citato ogni volta che, a partire dagli anni Sessanta alla fine del secolo, si discuta di trasformazioni urbanistiche; i verbali delle sedute comunali di molte città italiane conservano questo riferimento costante.

Ma se riflettiamo su cosa sia stato davvero esportato e realizzato delle operazioni haussmanniane in altri contesti, ci troviamo a riscontrare l'applicazione di principi molto generici attuati con interventi limitati e parziali che si possono sintetizzare con l'applicazione dell'operazione di *perçement*, cioè dell'aprire una strada disegnata come un varco attraverso gli isolati più malsani della città medievale — per portarvi aria e luce — e per collegare luoghi ritenuti di centralità urbanistica. Sulla base dell'andamento di tali tracciati in italiano la *percée* viene definita *diagonale*, termine che sottolinea efficacemente il principio di unire due punti secondo la minore distanza con un andamento che si sovrappone trasversalmente alla maglia viaria preesistente.

Alcuni studi recenti hanno esaminato tale esportazione dell'esempio della capitale francese in altri contesti, e ci si è giustamente interrogati se è possibile parlare propriamente di un «modello» haussmanniano.<sup>108</sup>

Guardiamo per esempio al caso di Torino, dove molti elementi apparentemente portano a pensare a una traslazione del modello. Dal 1882 una commissione insediata dalla municipalità studia proposte di tagli e allargamenti nel centro antico della città, che portano poi all'approvazione di due

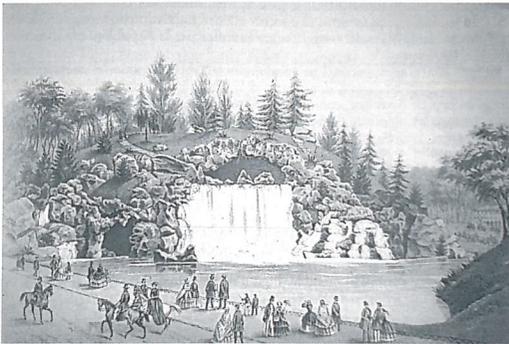
«diagonali», in applicazione alla *Legge per il risanamento della Città di Napoli* del 1885, le vie Pietro Micca (tra piazza Castello e la zona della ex-cittadella) e IV Marzo (piazza S. Giovanni e via di Milano).<sup>109</sup> Ma è necessario interrogarsi a fondo se ha senso ricondurre tali interventi a una applicazione in chiave ridotta di un modello haussmanniano, o se non sia più corretto leggerli nella storia di una città che ha avuto uno sviluppo urbanistico progettato e disegnato a grande scala, a partire dai progetti cinquecenteschi di Ascanio Vitozzi per il duca Carlo Emanuele I. Tali interventi ottocenteschi, con l'abbandono del piano-progetto, non indicano piuttosto un tipo di intervento radicalmente opposto ai presupposti delle operazioni haussmanniane che si basavano su un piano d'insieme?

Pur essendo spesso proposti o letti in parallelo agli interventi del «piccone demolitore» che aveva rigenerato la capitale francese, questi rimandi acquistano sempre più il senso di luoghi comuni piuttosto che di riferimenti a un vero modello.

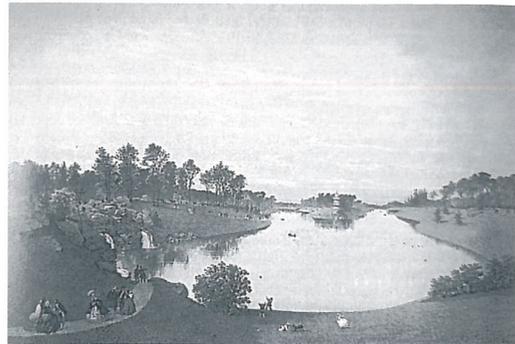
Acutamente Carlo Promis, autore del Piano d'ingrandimento della Capitale nel 1851-1852, rilevava come «l'ornamento di Torino non è tanto nelle cose classiche e monumentali, per le quali essa non può gareggiare colle altre capitali italiane, quanto nella uniformità, rettezza e cospicua misura delle principali sue vie e piazze, e soprattutto nella bellezza del sito acconciamente secondata e concatenata dalle strade alberate che recingono la città».<sup>110</sup> Questa lettura, che lo porta, come sostiene Vera Comoli, nel suo piano per la città a confermare, secondo il principio della integrazione della città preesistente con i nuovi interventi, gli assi delle arterie storiche di Torino, sembra riecheggiare il commento di Quatremère de Quincy che già aveva messo in evidenza nel *Dictionnaire historique d'architecture* la prevalenza in questa città del disegno urbanistico su quello architettonico.<sup>111</sup>

Se Torino è rimarchevole proprio per «la symétrie et la régularité de ses bâtiments», come sostiene Quatremère, è proprio in contrasto con tali caratteristiche, alla fine dell'800 considerate monotone e ripetitive esattamente come succede per il paesaggio urbano della Parigi haussmanniana, che nascono soluzioni urbanistiche e architettoniche in cui prevale l'individualità e l'eccezionalità della singola facciata sull'unitarietà del fronte continuo su strada. Il caso di Parigi nella sua pregnanza di modello va inquadrato in un contesto più articolato, pensando all'immaginario collettivo che è stato in grado di suscitare, e a come ha rappresentato un referente in modo più articolato che nelle questioni di disegno dei tracciati viari.

Ancora a Torino il progetto del primo parco urbano, quello del Valentino, lungo il Po, a partire da un concorso di idee bandito dall'amministrazione cittadina nel 1854, è parte dei programmi legati al ruolo di capitale del nuovo stato unitario che la città pensava all'epoca di vedere confermato. Non



60/La Grande Cascade, in *Paris dans sa splendeur*, vol. III, Paris 1861.



61/La Grand Lac et ses cascade, in *Paris dans sa splendeur*, vol. III, Paris 1861.

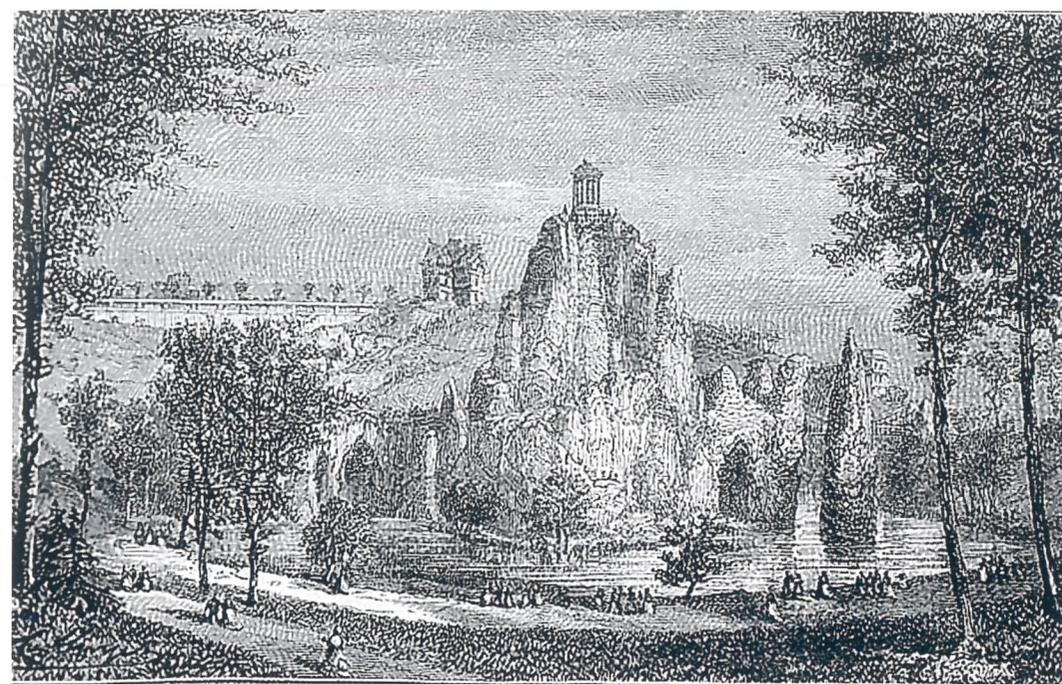


62/63/Parc des Buttes-Chaumont. *Vue de la partie supérieure de la Cascade et Vue de l'intérieur de la Grotte*, in A. ALPHAND, *Les promenades de Paris*, Paris 1867-1873, vol. I, p. 201.

è certo un caso che nel 1860 venga interpellato a questo proposito Adolphe Alphand a capo del Service des Promenades et Plantations, il quale affida lo studio del progetto al collaboratore Jean-Pierre Barillet-Deschamps. Questi, con l'aiuto di Aumont che in parte segue l'esecuzione del progetto predisposto nel 1863, sulla scorta dell'esperienza parigi-



na disegna il parco concependolo in una scala urbana e territoriale all'interno del contesto del bacino fluviale, piuttosto che considerarlo un servizio annesso a un quartiere di espansione come appariva ancora nelle proposte precedenti.<sup>112</sup> Il caso del parco torinese sembra discendere in forma molto più diretta e significativa dall'esempio



64/Il Parco des Buttes-Chaumont pubblicato in "The Builder", 1869.

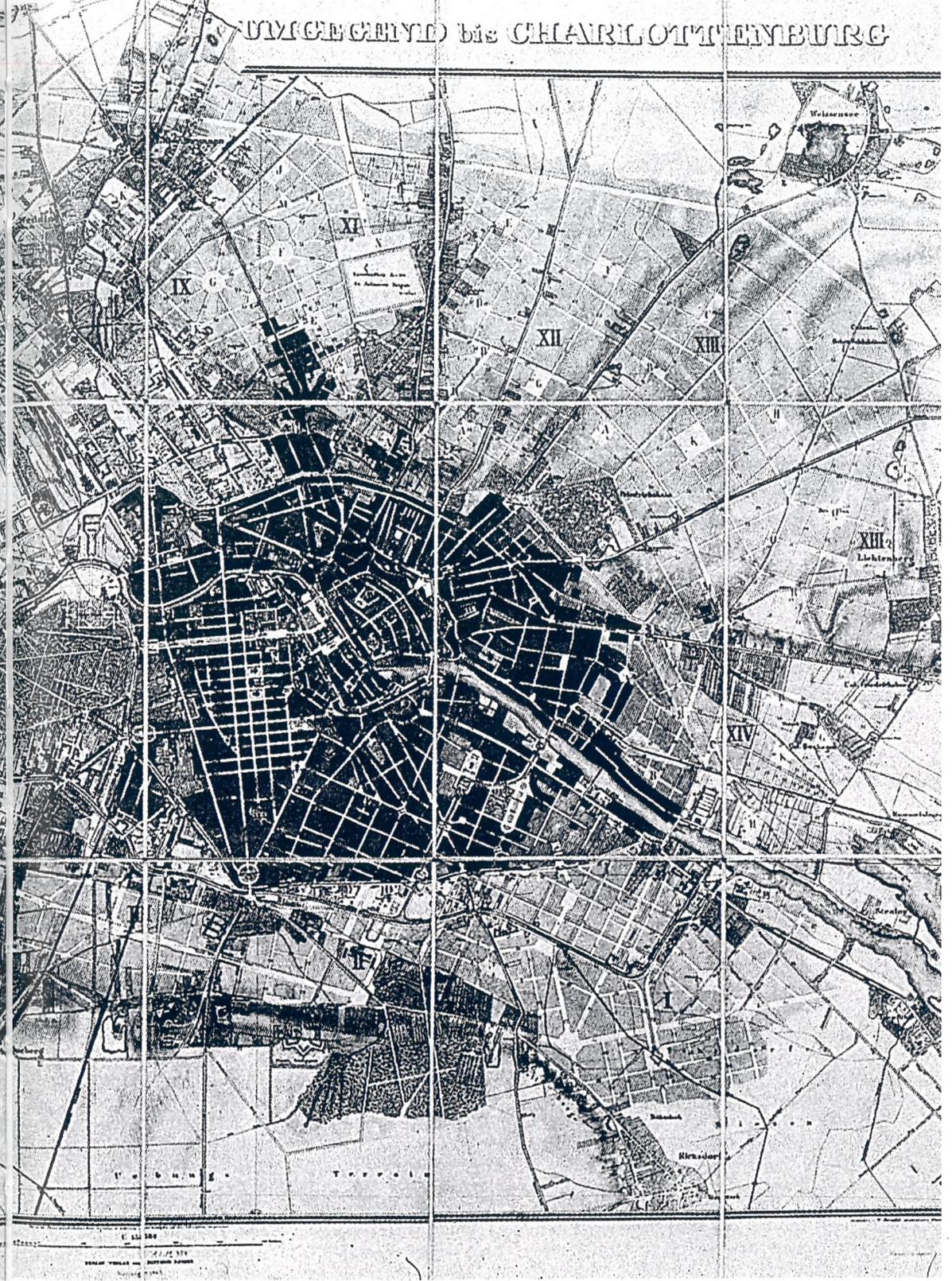
francese di quanto vi possa essere riconducibile la diagonale di via Pietro Micca così come poi è stata realizzata. Nel caso del parco del Valentino infatti il modello sembra inteso nella sua complessità, vale a dire che il suo significato è pienamente ispirato a quell'*invenzione* dei parchi pubblici e delle passeggiate che, come ha scritto acutamente Françoise Choay, crea un modello di verde *urbano e urbanizzato* in quanto parte integrante di un approccio globale alla città.<sup>115</sup>

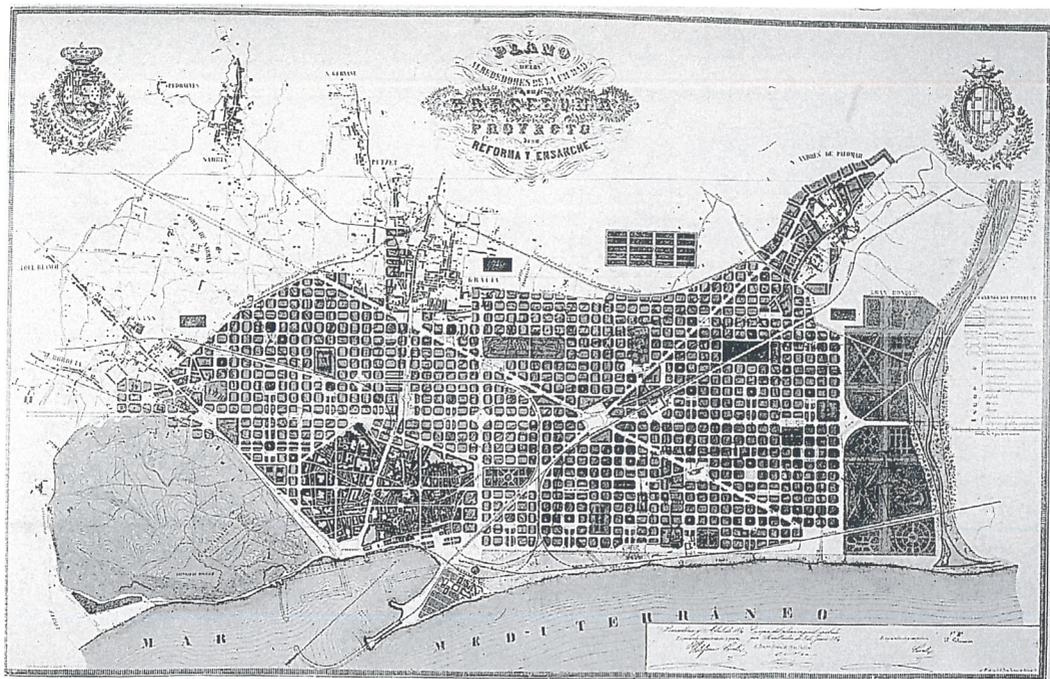
Il sistema del verde del piano di Parigi d'altra parte – il sistema costituito dai parchi, dei giardini, delle passeggiate alberate e degli squares disegnati su tutta la superficie urbana – costituisce uno degli aspetti fondamentali dei *grands travaux*, tanto che lo troviamo evidenziato con il colore nella copia berlinese del piano pubblicata da Hegemann. Ma esso è anche parte di tutta la cultura ottocentesca, con le sue inchieste sanitarie e la sua ricerca di una città salubre dove anche le classi «laborieuses» possano beneficiare di spazi verdi; ed è questa stessa cultura a emergere nell'assunzione del referente francese a Torino. Al di là delle evocazioni di un'idea di *ville moderne* rappresentata da esigenze di igiene, traffico e spostamenti veloci, più in generale la Parigi di Haussmann resta un punto di riferimento tanto invocato almento quanto disatteso, particolarmente nell'Italia dell'Ottocento. Se prendiamo in esame Milano, il primo piano che mostri un salto di scala confrontabile è solo del 1884 mentre gli interventi precedenti erano sempre stati parziali e settoriali.<sup>114</sup> Pur essendo lo stesso Beruto a

evocare l'esempio parigino a sostegno del suo piano nella Relazione che lo accompagna, se cerchiamo di verificare quanto dell'esempio di Parigi, diffusamente citato nelle discussioni delle sedute comunali e nel dibattito allargato ad architetti ed amatori intorno alle trasformazioni e demolizioni in progetto, venga davvero sperimentato a Milano possiamo sintetizzare che le ristrutturazioni effettuate restano limitate e parziali.<sup>115</sup> Nessun sistema a rete né una gestione articolata qui tiene insieme le questioni da affrontare per una vera ristrutturazione urbanistica. Il piano dell'ingegner Beruto, la cui attuazione resta per giunta una parte del piano iniziale, in definitiva non riguarda che la sistemazione dei grandi servizi più direttamente necessari a una città che sta costruendo una propria immagine di «capitale morale» della nuova Italia.

A Firenze il piano Poggi per la nuova capitale dell'Italia unificata, che sembrerebbe il caso più emblematico dell'importazione del modello di capitale, non è che un piano viario con qualche taglio attraverso i quartieri del ghetto e del Mercato Vecchio.<sup>116</sup> Di nuovo l'evocazione è più forte della realtà dei fatti: le vedute a volo d'uccello delle nuove piazze di Firenze ricordano quelle che ritraggono Parigi con al centro il cuore antico della città: Palazzo Vecchio e il quartiere intorno ripropongono l'immagine divenuta paradigmatica dell'ile-de-la Cité con la sede del primo Parlamento di Parigi. Hegemann riconosce alle trasformazioni haussmanniane lo statuto di un *modello* di città perché esse si basano su un *piano*, secondo la precisa ac-

65/Hobrecht, Piano di Berlino e dintorni con le 14 sezioni di espansione, 1862.





66/Ildefonso Cerdà, *Planos de los alrededores de la ciudad de Barcelona y Proyecto de su Reforma y Ensanche*, disegno firmato e datato, aprile 1859, scala 1/10000, ora in *Teoría de la construcción de las ciudades*. Cerdà y Barcelona, Ministerio para las Administraciones Públicas, Madrid 1991, vol. 1, p. 453.

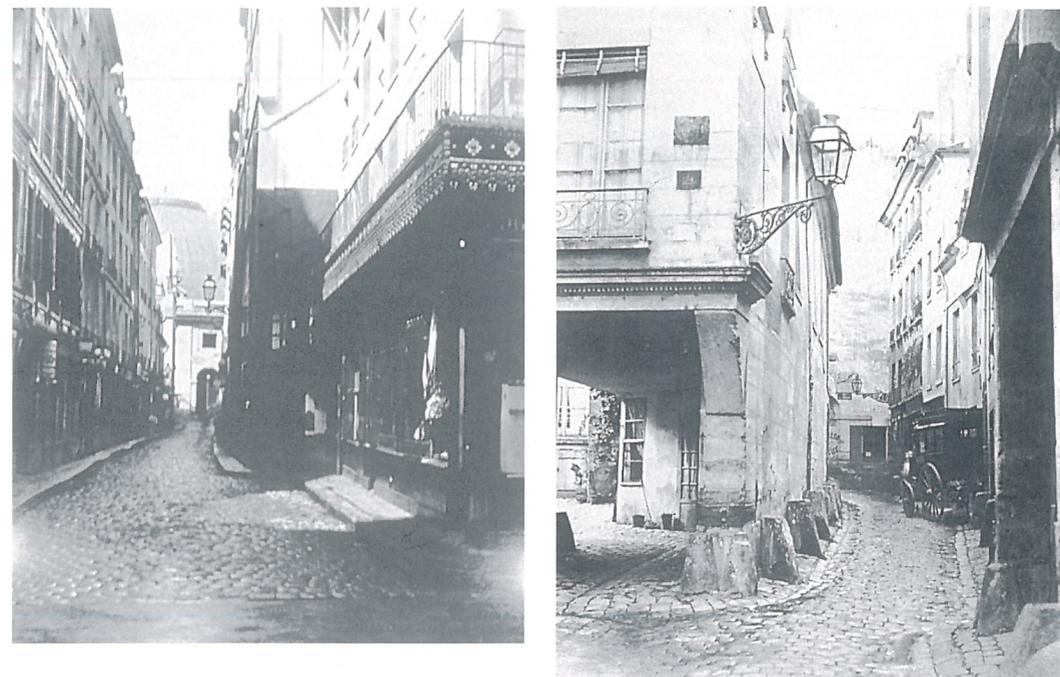
cezione che di questo si viene a definire attraverso i primi «manuali» di urbanistica, ossia uno strumento preliminare e unitario che prefiguri le operazioni urbanistiche. È la definizione di un piano a determinare il salto rispetto alle esperienze precedenti. E non in quanto quadro d'unione di operazioni frammentarie e discontinue, ma strategia complessiva di interventi urbanistici dettati dall'intuizione del nuovo significato della città e della necessità di tener conto della sua diversa scala, delle sue funzioni diversificate.

Il prefetto dimostra di riuscire a mettere insieme differenti apporti per ripensarli all'interno di un disegno generale della città, e non solo con lo scopo di un suo abbellimento o di un suo vago adeguamento alla civiltà industriale. Abbandonando le ipotesi di una modificazione parziale, che era perseguibile attraverso l'allargamento, la rettificazione di una strada esistente o il prolungamento di un tracciato secondo una direttrice consolidata, apre strade alternative, con il risultato di ridisegnare la pianta di Parigi. Se si riflette sulla possibilità di tradurre queste operazioni nell'enunciazione di principi, si comprende come la capacità di Haussmann sia stata quella, a partire da alcune idee ricorrenti, di prospettare un insieme di lavori che riuscivano a delineare una città capitale nel XIX secolo.

L'idea complessiva che sottende il piano haussmanniano, la visione di una trasformazione possibile della città esistente in sintonia con i tempi nuovi, non lo porta infatti a proporre una crescita a

marginale e in alternativa alla città antica. È qui anche la diversità di questo piano da altre proposte urbanistiche contemporanee, ed è anche il suo limite: l'illusione di poter governare la complessità dei fenomeni contemporanei della metropoli con il disegno di una nuova *forma urbis*. I limiti dello schema radiale adottato da Haussmann entreranno presto in discussione nel dibattito di quella che al volgere del secolo si pone come una nuova scienza, ma nella crescente espansione «a macchia d'olio» si consumerà il vero punto di rottura della metropoli priva di forma con la città d'*ancien régime*. Sotto questo aspetto potremmo considerare che il piano di Haussmann non introduce un vero scarto, in quanto cerca ancora di intervenire a partire dalla vecchia pianta per ridisegnarla in termini più efficienti, per riconferirle *forma*.<sup>117</sup>

Vi è un altro punto per cui gli interventi attuali negli anni del Secondo Impero non possono essere letti come elementi di discontinuità nella storia della città. Ed è ciò che si rende palese in base a quanto si verifica a partire dalla contestazione del modello haussmanniano. Per una breve stagione almeno Parigi davvero non può rappresentare un modello esportabile. A partire dai Congressi internazionali di *Art Public*, il primo dei quali si tiene a Bruxelles nel 1898, appare chiaro che il nuovo obiettivo delle municipalità è divenuto la riconquista di una *beauté urbaine* che sembra andata perduta nel corso degli interventi promossi nelle diverse città europee proprio sulla base dei cosiddetti



68/69/Charles Marville, vedute del quartiere delle Halles prima delle demolizioni, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris.

principi haussmanniani. Questa bellezza starebbe nel carattere che distingue ogni città, conferendole una sua particolarità, e che bisogna ora riscoprire e reinterpretare per ritornare a sentirsi in sintonia con il proprio habitat.

«L'haussmannisations a certainement eu du bon, en faisant disparaître des milliers de ruelles insalubres. – commenta un libro dedicato nel 1910 a La ville et son image – Mais il ne faut pas nous leurrer: souvent les artères nouvelles, larges et bien aérées, d'une part, par leur rectitude et leur uniformité, ont détruit le pittoresque de nos anciennes villes». <sup>118</sup> Il tentativo su cui si vuole riflettere è la possibilità di coniugare il superamento del modello haussmanniano rispetto alla regola dell'allineamento inflessibile con la contestazione della monotonia della Parigi creata dal Secondo Impero. I principi dei *grands travaux* non sono affatto messi al bando; piuttosto si pensa che vadano «corretti» ponendosi la questione di come recuperare l'immagine della città vecchia nella nuova. I criteri di tale messa a punto vengono derivati dalle considerazioni introdotte sui temi urbani a partire dal libro *Der Stadtebau nach Künstlerischen Grundsätzen* pubblicato da Camillo Sitte a Vienna nel 1889 e subito divenuto l'antagonista dell'*haussmannizzazione*.

A questo punto Parigi non può più essere un modello per le altre città perché costituisce un modello *inorganico*: la linea retta delle strade haussmanniane, si sostiene, non esiste né in natura né in arte. A questa quindi si deve contrapporre una «rue or-

ganique» che lasciando al tracciato la sua ondulazione naturale restituirà lo spirito delle città antiche. <sup>119</sup> Secondo quest'ottica che pone l'accento sullo spazio urbano e sulla sua percezione, il «mouvement de la rue» presenta «des états psychologiques» che vengono appiattiti dai livellamenti e allineamenti del paesaggio haussmanniano. <sup>120</sup>

Per questo si cerca di introdurre varietà e diversificazione lungo la strada intervenendo sulle norme di allineamento lungo il filo stradale e l'altezza dei tetti e promuovendo il frastagliarsi delle soluzioni architettoniche lungo i fronti. Ispirato a questi fini, è il regolamento edilizio del 1902 a provocare la vera frattura con il passato. Il decreto cui si contrappone è quello haussmanniano del 1859 che definiva le regolamentazioni in materia di altezze in rapporto alla larghezza della strada, completato da un decreto nel 1864 che tendeva a far raccordare le linee di costruzione, richiamando in realtà un principio normativo in vigore dalla metà del XVIII secolo. <sup>121</sup>

Già i regolamenti del 1884 e del 1893 avevano introdotto alcune innovazioni: il primo apportando una significativa modifica riguardo alle linee di colmo dei tetti, il secondo introducendo i *bow-windows* in pietra. Ma per ovviare a ogni limitazione della libertà creativa cui avevano dovuto sottostare gli architetti, e stimolare soluzioni differenziate nella composizione delle facciate, con il regolamento del 1902 si autorizza un aumento complessivo del volume e una modificazione dell'allineamento. Pur



70/Gustave Caillebotte, *Un jour de pluie*.

conservando la linea di cornice della facciata, si potevano ottenere più piani al di sopra di questa, trasformando completamente l'aspetto complessivo del fronte stradale. Si creano così le condizioni non solo per stravolgere le regole dell'*ordonnance* delle facciate, ma anche per rompere quegli insiemi architettonici unitari che erano una parte costitutiva di alcune piazze di Parigi come delle strade haussmanniane oramai entrate a far parte dell'immagine di questa città.<sup>122</sup>

Sotto questo aspetto la via Pietro Micca di Torino diventa paradigmatica dell'aporia che si è introdotta nel pensiero urbanistico al volgere del secolo. Citando il modello a distanza di qualche decennio, essa riassume singolarmente le diverse esperienze e le nuove incertezze: riprende il principio del tracciato *demolisseur*, aperto in diagonale nel tessuto antico e denso, e insieme stravolge il senso della strada haussmanniana con la sua eccezionalità nella città di Torino e con il frastagliarsi degli eclettici episodi architettonici progettati per ogni singolo lotto. E se nell'idea di città espressa dal piano di Haussmann la forma urbana è basilare, altrettanto lo è il suo trasporre in alzato in quel tipo di fronti unitari ripetuti fino all'ossessione, come qualcuno la vedeva, di «maisons uniformes, haute de quatre étages, précédées d'une grille en fer et d'un petit jardin de

trois mètres planté de fleurs uniformes [...] le tout bâti uniformément sur des plans officiels, avec grilles, jardins et fleurs obligatoires».<sup>123</sup>

#### Note

<sup>1</sup> E. ZOLA, *La Curée*, Paris, 1872, p. 80 dell'edizione Paris, Presses Pocket, 1990.

<sup>2</sup> ZOLA, *La Curée* cit., pp. 83-84.

<sup>3</sup> La tavola di Alphand riporta la seguente dicitura: *Les opérations de Voirie exécutées de 1854 à 1871 sont indiquées par des teintes jaunes et rouges*.

<sup>4</sup> Su questi temi cfr. D. CALABI, *Parigi anni venti: Marcel Poète e le origini della storia urbana*, Marsilio, Venezia 1997. Cfr. inoltre R. BAUDOUIN, *La naissance de l'École des Hautes Études Urbaines et le premier enseignement de l'urbanisme en France, des années 1910 aux années 1920*, ARDU, Paris 1988, dattiloscritto.

<sup>5</sup> Cfr. *Les travaux de Paris. Mémoires présentés par M. le sénateur préfet de la Seine au Conseil générale du département et au Conseil municipal de la Ville*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», XXIV, 1866, coll. 228-231.

<sup>6</sup> Ho dato comunicazione di questo ritrovamento in un primo articolo, poi ripreso con nuovi dati di ricerca. Cfr. R. TAMBORRINO, *Haussmann ritrovato*, in «Casabella», 591, giugno 1992, pp. 20-21; id. *Le plan d'Haussmann en 1864*, in «Genèses. Sciences sociales et histoire», 15, marzo 1994, pp. 130-141.

<sup>7</sup> A. MORIZET, *Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs illustré de 8 planches hors-texte et du plan inédit des travaux de Paris prévus par Louis-Napoléon*, Hachette, Paris 1932.

<sup>8</sup> Cfr. M. TAFURI, *Città. Macchina e memoria: la città nell'opera di Le Corbusier*, in LE CORBUSIER, *Enciclopedia*, a cura di J. Lucan, Electa, Milano 1988, pp. 126-138.

<sup>9</sup> Cfr. E. KAUFMANN, *Von Ledoux bis Le Corbusier. Ursprung und Entwicklung der Autonomien Architektur*, Editions Rolf Passer, Wien-Leipzig 1933.

<sup>10</sup> Cfr. S. GIEDION, *Space, Time and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge, Mass., U.S.A. 1941. Si veda in particolare il capitolo dedicato a «Henri Labrousse architetto costruttore», pp. 209-219 dell'edizione italiana: *Spazio, tempo e architettura. Lo sviluppo di una nuova tradizione*, Hoepli, Milano 1965.

<sup>11</sup> Cfr. E.E. VIOLLET-LE-DUC, *Entretiens sur l'architecture*, Morel, Paris 1862-1870. Cfr. inoltre A. LURÇAT, *Architecture*, Paris 1929.

<sup>12</sup> Cfr. W. HEGEMANN, *Der Städtebau nach den Ergebnissen der Allgemeinen Städtebau-Asstellung in Berlin nebst einen anhang: die Internationale Städtebau-Asstellung in Dusseldorf*, Berlin, Verlag Ernst Wasmuth, 1913, II voll., pp. 182-248, e le illustrazioni 144 e 145.

<sup>13</sup> Cfr. C.C. COLLINS, *Werner Hegemann (181-1936): formative years in America*, in «Planning Perspectives», 11 (January 1996), pp. 1-21.

<sup>14</sup> W. HEGEMANN, E. PEETS, *The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*, New York 1922, pp. 241-245 e illustrazioni 1026 e 1027 della ristampa New York, Princeton Architectural Press, 1988.

<sup>15</sup> Cfr. *Mémoires du Baron Haussmann*, Havard, Paris 1890-93. Consistono in tre tomi: t. 1 *Avant l'Hôtel de Ville*, t. 2 *Préfecture de la Seine*, t. 3 *Grands travaux de Paris*.

<sup>16</sup> Cfr. I. CERDÀ, *Teoria de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma de Barcelona por D. Ildefonso Cerdà Ingeniero de caminos canales y puertos*, Barcelona 1859, ora in *Teoria de la construcción de las ciudades. Cerdà y Barcelona*, Ministerio para las Administraciones Publicas, 2 voll., Madrid 1991.

<sup>17</sup> HAUSSMANN, *Mémoires*, vol. III «Grands travaux», Paris 1892; su questi temi cfr. M. VERNE, *Une métropole crue moderne*, in *Torino città di loisir. Viali, parchi e giardini tra Otto e Novecento*, a cura di Vera Comoli Mandracci e Rosanna Rocca, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1996, pp. 127-167.

<sup>18</sup> Haussmann a questo proposito commenta: «Sans doute avec la vive intelligence et la perspicacité qui le caractérisent, M. Alphand comprit de suite la portée du rôle qu'il s'agissait pour lui de remplir auprès de moi, car il n'hésita pas à l'accepter». Cfr. *Mémoires du Baron Haussmann. Grands Travaux de Paris* cit., vol. III.

<sup>19</sup> C. DALY, *Promenades et plantations. Parcs, jardins publics, squares et boulevards de Paris*, in «Revue générale de l'architecture et des travaux publics», XXI (1863). Alphand pubblica poi un atlante dei lavori realizzati. Cfr. A. ALPHAND, *Les promenades de Paris. Histoire, description des embellissements* [...], 2 voll., Paris 1867-1873.

<sup>20</sup> Cfr. *Mémoires du Baron Haussmann. Grands Travaux de Paris* cit., p. 13 (corsivi miei).

<sup>21</sup> C. MERRUAU, *Souvenirs de l'Hôtel de Ville. 1848-1852*, Paris 1875.

<sup>22</sup> *Mémoires du Baron Haussmann. Préfecture de la Seine* cit., p. 53. Le memorie di Haussmann forniscono l'interpretazione che il vecchio prefetto oramai in pensione dà di quegli avvenimenti nel momento dei maggiori attacchi ai *grands travaux*. Fondamentale per molti aspetti, questo resoconto arricchito da commenti e annotazioni ha certamente contribuito a rendere quest'opera leggendaria.

<sup>23</sup> Su questi temi a titolo di esempio cfr. B. and J. M. CHAPMAN, *The Life and Times of Baron Haussmann. Paris in the Second Empire*, Weindfeld and Nicolson, London 1957, in cui si sostiene la tesi che l'imperatore aveva un'idea ben definita riguardo alla trasformazione di Parigi (p. 63 e sgg.).

Alcuni studi fanno riferimento alle idee saint-simoniane di Louis Napoléon alla base del progresso economico-sociale del suo regime: cfr. I. A. EARLS, *Napoléon III. L'Architecte et l'Urbaniste de Paris. Le Conservateur du Patrimoine*, Centre d'Etudes Napoléoniennes, Levallois 1991, p. 40 e sgg. Cfr. inoltre D. PINKNEY, *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1958: Pinkney dà un'interpretazione strategica all'apertura di alcune strade —otto volte tra il 1827 e il 1849 erano state alzate le barricate e per tre volte avevano costituito il preludio della rivoluzione — e del collocamento di alcune caserme in punti chiave (dietro all'Hôtel de Ville, sulla place de la République, presso la place de la Bastille, lungo la rue Mouffetard) anche se afferma che il mantenimento dell'ordine non era il solo scopo di Napoleone III (p. 36).

<sup>24</sup> MERRUAU, *Souvenirs de l'Hôtel de Ville* cit., pp. 355-366.

<sup>25</sup> Cfr. *Extrait de Mémoire du Préfet de la Seine. Moniteur du 11 décembre 1867*, riportato in appendice al testo J. FERRY, *Comptes fantastiques d'Haussmann*, Armand Le Chevalier, Paris 1868, p. 73.

<sup>26</sup> *Mémoires du Duc de Persigny*, pubblicate da H. de Laire d'Espagne, Paris 1896, pp. 253-265.

<sup>27</sup> MERRUAU, *Souvenirs de l'Hôtel de Ville* cit.

<sup>28</sup> J. A. VON HÜBNER, *Nove anni di ricordi di un ambasciatore austriaco a Parigi sotto il secondo Impero (1851-1859)*, Istituto per gli studi di Politica Internazionale, Varese-Milano 1944; il brano è datato domenica 3 gennaio 1858, p. 499.

<sup>29</sup> *Extrait de Mémoire de M. le préfet de la Seine. Moniteur du 11 décembre 1867*, in J. FERRY, *Comptes fantastiques d'Haussmann* cit.

<sup>30</sup> A. MORIZET, *Du vieux Paris au Paris moderne* cit.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 9.

<sup>32</sup> Cfr. P. PINON, *Baron-Haussmann. Le prospettive di una mostra*, in «Casabella», 588 (marzo 1992), p. 40-42.

<sup>33</sup> Cfr. DARIN, *Un plan global pour les grands travaux? Le cas du Boulevard Saint-Germain*, in J. DES CARS, P. PIÑON, *Paris-Haussmann* cit. p. 282, nota 2.

<sup>34</sup> Cfr. D. PINKNEY, *Napoleon III and the Rebuilding of Paris* cit., p. 26 e sgg. Riguardo alla diversa concezione del boulevard Saint Germain e della rue des Ecoles cfr. M. DARIN, *Un plan global pour les grands travaux?* cit., pp. 274-283. Darin fa osservare come la concezione della rue des Ecoles proviene da un progetto di strada proposto al prefetto della Senna nel 1848 sostenuto dalla stessa Università, che mostra come la rive gauche giochi oramai sulla propria «specificità»; il boulevard Saint-Germain è invece un'iniziativa di Haussmann, o meglio ancora appartiene probabilmente a Deschamps, a capo del Service du Plan,

o a qualche altro «tecnico» sconosciuto (nota 23, p. 283).

<sup>35</sup> Cfr. P. PINON, *Le projet d'embellissement de Paris*, in DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit., pp. 54-55.

<sup>36</sup> COLLARD, *Pont St. Michel. Vues photographiques des phases principales des travaux de reconstruction de ce pont, exécutés en 1857*, album: 7 fotografie, BHVP, Paris Album F° 112. Le vedute hanno queste didascalie: «Feuille N. 1. Vue de l'ancien Pont, prise le 12 Mai 1857, jour où la circulation est complètement interdite. Feuille N. 2. Plaque et médaille trouvées dans les fondations. Feuille N. 3. Vue d'amont de la Passerelle provisoire pour les piétons, et des cintres de démolition, le 24 Juin 1857. Feuille N. 4. Vue de l'échouage du caisson sans fond en charpente pour la fondation de la pile gauche et de la drague employée pour creuser l'encaissement des piles, le 29 Août 1857. Feuille N. 5. Vue des cintres de reconstruction au moment de la pose du platelage, le 8 Novembre 1857. Feuille N. 6. Vue des voutes fermées et sur cintres, le 2 Décembre 1857. Feuille N. 7. Vue du nouveau Pont.»

<sup>37</sup> *Extrait de Mémoire du Préfet de la Seine* cit., *passim*. A questo proposito Pinon riporta la descrizione che ne fa Alphand: «plan de la Ville de Paris, dressé par le préfet du département de la Seine, et sur lequel sont indiqués, par des teintes jaunes, diverses grandes voies de communication à ouvrir ou à terminer». DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit., p. 83.

<sup>38</sup> Cfr. inoltre ALPHAND, *Notice sur le baron Haussmann, par M. Alphand membre de l'Académie*, Typographie de Firmin Didot, Paris 1891; in cui si afferma che l'idea originale della trasformazione di Parigi appartiene a Napoleone III (p. 3).

<sup>39</sup> Cfr. *Mémoires du Baron Haussmann* cit. Vedi in particolare quanto scrive a proposito degli interventi della Rive Gauche: «Je n'eus pas de peine à faire accepter par Sa Majesté le projet de continuer cette seconde voie magistrale [il boulevard Sébastopol] à travers la Cité, sur la rive gauche de la Seine...»; Haussmann sostiene dunque che Napoleone III accoglie le sue proposte anche se contraddicono in parte gli interventi iniziati prima di chiamarlo a quell'incarico: la rue des Écoles era stata mal concepita e «L'Empereur dut le reconnaître...», anche se non sempre la condisione è immediata: «Mais il me fut moins facile de Lui faire admettre la nécessité d'assurer [...] le passage d'une voie de premier ordre, d'un boulevard non prévu dans le plan impérial: le boulevard Saint-Germain...»; cfr. il terzo volume, ora riedito *Grands travaux de Paris*, Paris, Guy Durier, 1979, pp. 47 e sgg.

<sup>40</sup> Cfr. in particolare quanto Pinon scrive nel catalogo della mostra *Paris-Haussmann* cit., p. 81: «il peut paraître par ailleurs étonnant qu'Haussmann, si prompt à mettre en valeur son oeuvre, n'ait jamais fait dessiner et graver un plan de ses réalisations urbaines».

<sup>41</sup> Persigny è ministro plenipotenziario a Berlino nel 1849, poi senatore e dal 22 gennaio 1852 ministro dell'Interno, carica che conserva a periodi alterni rassegnando le dimissioni nel 1854 e nel 1863 dopo essere stato nuovamente nominato nel 1860. Egli descrive il primo incontro con Haussmann e le motivazioni che lo spingono a sceglierlo come prefetto della Senna in sostituzione di Jean-Jacques Berger che si era mostrato ostile ai progetti di Napoleone III. Cfr. *Mémoires du Duc de Persigny* cit., pp. 253-255.

<sup>42</sup> *Ibid.* *passim*.

<sup>43</sup> Riportato in DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit., p. 51.

<sup>44</sup> Cfr. A. PICARD, *Niveler, aligner, et aménager la voie pu-*

*blique: la construction d'une capitale moderne. Paris 1850-1900*, in International Planning History Society, 7th International Conference, *The Planning of Capital Cities*, Thessaloniki, 17-20 ottobre 1996, p. 393 sgg.

<sup>45</sup> Cfr. M. ELEB con A. DEBARRE-BLANCHARD, *Architecture de la vie privée. Maisons et mentalités XVII-XIX siècles*, AAM Editions, Bruxelles 1989.

<sup>46</sup> C. DALY, *L'architecture privée au XIX s. sous Napoléon III*, Morel, Paris 1864.

<sup>47</sup> Su questi temi cfr. F. LOYER, *Paris XIX siècle. L'immeuble et la rue*, Hazan, Paris 1987. Cfr. inoltre M. ELEB, *L'appartement de l'immeuble «haussmannien»*, in DES CARS, PINON, *Paris Haussmann* cit., pp. 284-295, e più diffusamente lo studio della stessa ELEB con A. DEBARRE-BLANCHARD, *Architectures de la vie privée. Maisons et mentalités XVII-XIX siècles*, Bruxelles, AAM éditions, 1989. Inoltre sull'immagine del paesaggio urbano cfr. D. P. COSTANZO, *Cityscape and the transformation of Paris during the Second Empire*, Ph.D. dissertation, The University of Michigan, Ann Arbor, Michigan 1981.

<sup>48</sup> Sulle riviste francesi ottocentesche di architettura e in particolare sulla «Revue générale de l'architecture et des travaux publics», cfr. M. SABOYA, *Presse et architecture au XIX siècle. César Daly et la Revue générale de l'architecture et des travaux publics*, Picard, Paris, 1991. Cfr. inoltre A. LORENZ VAN ZANTEN, *Form and Society: César Daly and the Revue Générale de l'architecture*, in «Oppositions», n. 8, primavera 1977: *Special Issue: Paris under the Academy: City and Ideology*, pp. 137-45.

<sup>49</sup> A. LENOIR, P. LAUDRY, *Théories des villes. Comment les villes se sont formées*, «Revue Générale de l'architecture», XII (1854), col. 292-298.

<sup>50</sup> C. DALY, *Panorama du mouvement architectural du monde accompli depuis deux ans (1860 et 1861)*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», XX (1862). L'articolo si sviluppa suddiviso in più parti: coll. 30-33; «Exposé de la situation financière de la Ville», «Egouts», «Eaux», coll. 112-132; «Principes de distribution des voies de circulation dans les grandes villes», «Percelements et constructions privées», «Chaussées et Troittoirs», «Ponts, Quais et Ports», coll. 164-200; «Instruction publique— Collèges, Ecoles, Salles d'asile», Etablissements de Bienfaisance. Monts-de-piété, Hopiteaux, Asiles d'aliénés, Hospices, Cimitières, Morgue», «Edifices religieux», coll. 221-240; «Palais impériaux», «Monuments honorifiques et décoratifs», «Musée, Bibliothèques, Ecoles supérieures, Conservatoires», «Edifices administratifs», «Edifices municipaux», «Halles et Marchées», «Edifices et Etablissements militaires», «Edifices de l'industrie privée», «Théâtres, Promenades et Plantations, Environs de Paris», coll. 271-286.

<sup>51</sup> DALY, *Panorama du mouvement architectural du monde* cit., col. 169.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*, col. 175.

<sup>54</sup> *Ibid.* col. 177.

<sup>55</sup> *Ibid.* col. 175.

<sup>56</sup> *Ibid.* col. 186.

<sup>57</sup> Cfr. l'analisi delle procedure e dei servizi affrontata in DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit., pp. 94-101.

<sup>58</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 1ère séance, 3 novembre 1863, Archives Nationales, Paris [d'ora in poi AN], F/21/908. La commissione comprende Haussmann, prefetto della Senna; Lenormant, segretario generale del Ministère de la Justice et des Cultes; Gautier, segretario generale del Ministère de la Maison de l'Empereur et des Beaux-Arts; de Forcade de la Roquette, vice-

président du Conseil d'Etat; Chaix d'Est-Ange, vice-président du Conseil d'Etat; Haudry de Janvry, secrétaire général du Ministère des Finances; Boureville, secrétaire général du Ministère de l'Agriculture, Commerce et Travaux Publics; Genteur, conseiller d'Etat, ancien secrétaire général du Ministère de l'Instruction Publique; vicomte Dejean, directeur du Service du génie, Ministère de la Guerre; Delarbre, directeur de la comptabilité générale, Ministère de la Marine; de Cardaillac, directeur des Bâti-ments civils; Duban, vice-président au Conseil des Bâti-ments civils; baron de Cardon de Sandrans, maître des requêtes au Conseil d'Etat, secrétaire; CH. de Franqueville, auditeur au Conseil d'Etat, secrétaire adjoint; Chamblain, secrétaire général du Ministère de l'Intérieur; presiede la commissione il Ministre de la Maison de l'Empereur et des Beaux-Arts.

<sup>59</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 1ère séance, 3 novembre 1863, AN, F/21/908.

<sup>60</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, VIème séance, 5 décembre 1864, AN F/21/908. La frase riportata è del direttore del Conseil des Bâti-ments Civils, de Cardaillac.

<sup>61</sup> Cfr. Commission des Travaux de l'Etat à Paris, verbali della seduta del 3 novembre 1863, AN, F/21/908.

<sup>62</sup> Cfr. *Mémoires du Baron Haussmann* cit. e in particolare il paragrafo dedicato a «Triangulation, levé, nivellement de la ville», pp. 13-18. Haussmann riferisce che «une réduction de notre nouveau plan au dix-millième le rendit moins encombrant, quoique bien grand encore» (p. 15). Cfr. *Plan général de la Ville de Paris et ses environnes par les géometres du Service Municipal d'après les ordres de M. Haussmann*, scala 1: 5000, 21 tavv. a colori, 1866.

<sup>63</sup> *Mémoires du Baron Haussmann, Grands Travaux de Paris*, cit.; edizione Guy Durier, p. 15.

<sup>64</sup> Cfr. Commission des Travaux de l'Etat à Paris, verbali della seduta del 5 dicembre 1864, AN, F/21/908.

<sup>65</sup> Cfr. *Documents relatifs aux travaux du Palais de Justice et à la reconstruction de la Préfecture de Police, impression votée par le Conseil Municipal 1/2/1856 par le Conseil Général 5/10/1857*, Paris 1858, AN, F/21/2370. Per il piano del 1858 cfr. David Van Zanten, *Building Paris. Architectural Institutions and the Transformation of French Capital, 1830-1870*, Cambridge University Press, Cambridge, New Jersey 1994, pp. 200-201.

<sup>66</sup> Su questi temi cfr. E.E. VIOLLET-LE-DUC, *Gli architetti e la storia. Scritti sull'architettura*, a cura di R. Tamborino, Bollati-Boringhieri, Torino 1996.

<sup>67</sup> *Extrait de Mémoire du Préfet de la Seine* cit., pp. 73-75. A questo proposito cfr. inoltre DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit.: lo stesso disegno è citato da Pinon, che riporta le parole di Alphand, Directeur des travaux de Paris: «plan de la Ville de Paris, dressé par le préfet du département de la Seine, et sur lequel sont indiqués, par des teintes jaunes, diverses grandes voies de communication à ouvrir ou à terminer» (p. 83).

<sup>68</sup> Cfr. Commission des Travaux de l'Etat à Paris, verbali della seduta del 5 dicembre 1864, AN F/21/908.

<sup>69</sup> Cfr. PINKNEY, *Napoleon III and the Rebuilding of Paris* cit.: Haussmann voleva il ponte collocato in linea con il progettato boulevard Henri IV. Egli aveva attentamente designato questo boulevard nell'asse della colonna della place de la Bastille e della cupola del Panthéon e «a determined classicist in his city-planning» non voleva spezzare il tracciato rettilineo o perdere la prospettiva. Il ponte avrebbe dunque dovuto essere diagonale al corso del fiume, mentre tutti gli altri ponti erano ad angolo retto. Se-

condo l'imperatore tale deviazione era sbagliata sia dal punto di vista estetico che strutturale, e pose il veto alla proposta di Haussmann. Quando Haussmann prepara la copia del piano che «eventually went to Berlin» lo disegna nel modo in cui lo avrebbe voluto. Mentre nel disegno di Napoleone III pubblicato da Merraui il ponte è tracciato ad angolo retto sulla Senna (p. 29). Su questo tema cfr. inoltre DES CARS, PINON, *Paris-Haussmann* cit., in cui si riportano le osservazioni di Merraui: «La ligne teintée, au passage de la rivière, présente même une particularité tout à fait digne de remarque: c'est une sorte de signature» (p. 56).

<sup>70</sup> HAUSSMANN, *Mémoires du Baron Haussmann Grands Travaux de Paris* cit., pp. 78-79.

<sup>71</sup> *Ibid.*, p. 79.

<sup>72</sup> *Extrait des procès-verbaux de la Commission des Monuments historiques (Ministère de l'Intérieur)*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», II (1841), col. 54-56.

<sup>73</sup> Cfr. DIDRON, *De la destruction de monuments historiques dans Paris*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», II (1841), coll. 50-54 (corsivi nostri).

<sup>74</sup> C. DALY, *Projet de conservation des Pavillons de l'Institut*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», II (1841), coll. 19-23 (corsivi nostri). Si riporta inoltre un particolare della pianta con il progetto che è firmato dall'architetto Lecoeur. Daly scrive: «Cependant, quelque disposé que nous soyons à prendre parti dans l'intérêt de l'art nous concevons parfaitement qu'il est les exigences de la viabilité auxquelles on ne peut se soustraire sur les points où une circulation trop serrée deviendrait la cause incessante de nouveaux malheurs. C'est donc dans la conciliation possible des intérêts de l'art et de la viabilité qu'on doit chercher la solution du problème qui nous occupe» (col. 20).

<sup>75</sup> *Ibidem*. «En résumé, nous pensons qu'à l'aide des moyens que nous proposons il est possible d'améliorer, autant que cela est nécessaire, les voies publiques qui environnent l'Institut, sans porter atteinte à l'heureux ensemble du palais de l'Institut et que, loin de nuire à la perspective générale des quais, la position hors de ligne de ce monument produit une heureuse diversion en brisant cette ennuyeuse ligne droite, bien désirable, sans doute, dans l'ensemble des dispositions des voies de communication d'une grande ville, mais dont la monotonie deviendrait accablante si elle n'était rompue çà et là, sans inconvénient notable pour la circulation, par quelques parties saillantes d'une architecture variée, sur lesquelles le spectateur pût un instant reposer ses regards».

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> Cfr. Commission des Monuments historiques, *Procès-verbaux*, 29 ottobre 1840, 16 novembre 1840, 23 novembre 1840, 28 dicembre 1840, ora in F. BERCÉ, *Les premiers travaux de la commission des monuments historiques. 1837-1848*, Picard, Paris 1979, pp. 94, 96, 99, 110. Lebas parla di tre diversi progetti: «l'un par la démolition de la première arcade des pavillons, l'autre par un empêtement de 10 mètres sur la berge, l'autre par un avancement de 2 mètres seulement avec le trottoir en encorbellement». Lebas mostra alla commissione, nella seduta del 23 novembre, i disegni dei tre progetti specificando che gli ingegneri si oppongono ad avanzare il quai sull'argine. Caristie annuncia che «l'affaire s'instruit au conseil des Bâti-ments Civils et que les ingénieurs devront être incessamment entendus» (p. 99).

<sup>78</sup> Augustin-Nicolas Caristie prende parte contemporanea-

mente ai lavori della Commission des Monuments historiques, in cui è uno dei due architetti presenti fin dalla sua creazione, e del Conseil des Bâtiments Civils, dove ha il ruolo di «inspecteur général» e membro del consiglio dal 1827, vicepresidente dal 1846. Fa parte della giuria di architettura dell'École des Beaux-Arts. Duban in una notizia sui suoi lavori e sulla sua attività, in occasione della morte di Caristie nel 1862, dichiara che per i suoi studi notevoli sull'antichità e sulle grandi questioni teoriche dell'arte architettonica era stato chiamato a far parte dell'Accadémie: Conseil des Bâtiments civils, *Procès-verbaux*, 9 dicembre 1862, AN F/21/6397. Cfr. inoltre C. DALY, A. N. Caristie. *Notice nécrologique*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», XXI, (1863), coll. 34-40. Tra gli scritti di Caristie: *Plan et coupe d'une partie du Forum romain et des monuments sur la voie sacrée dessinés et publiés par Auguste Caristie*, Paris 1821; *Notice sur l'état actuel de l'Arc d'Orange et des théâtres antiques d'Orange et d'Arles*, Paris s. d.; *Monuments antiques à Orange, Arc de triomphe et Théâtre*, Firmin Didot, Paris 1856.

<sup>79</sup> La lettera del prefetto della Senna e la delibera del Conseil Municipal sono riportate in Conseil général des Bâtiments Civils, *Procès-verbaux*, 3 aprile 1860, AN F/21/6397.

<sup>80</sup> Conseil général des Bâtiments Civils, *Procès-verbaux*, 3 aprile 1860, AN F/21/6397. Dal rapporto di Caristie: «Considérant que le surposition en vertu de laquelle les pavillons auraient été ajoutés postérieurement à la construction primitive n'est justifiée par aucun titre; que non seulement les documents historiques, confirmés par le tracé indiqué dans le grand ouvrage de Blondel de 1752, prouvent que ces pavillons faisaient partie du plan primitif de Leveau qui, pour répondre aux intentions de Louis XIV, place l'édifice dans l'axe du Louvre en lui donnant le développement qu'il présente encore aujourd'hui, mais encore que l'examen des lieux fait connaître que leur construction se relie intimement avec les autres parties de l'édifice et concourt à former un ensemble des plus satisfaisants».

<sup>81</sup> Conseil général des Bâtiments Civils, *Procès-verbaux*, 3 aprile 1860, AN F/21/6397.

<sup>82</sup> Caristie è primo Grand Prix de Rome nel 1813. Cfr. D. D. EGBERT, *The Beaux-Arts Tradition in French Architecture*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey 1980, pp. 78-79.

<sup>83</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 6ème séance, 5 dicembre 1864, AN F/21/908.

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> *Ibid.* Due disegni non datati conservati alle Archives Nationales riportano un progetto in parte corrispondente: AN, CP VA 18. Il disegno contraddistinto dal numero di inventario 33 è la planimetria dell'area compresa tra il Palais de l'Institut, l'Hôtel de la Monnaie, la place Quatre Nations e il Pont des Arts. È probabilmente il rilievo della situazione esistente che evidenzia con una diversa colorazione le costruzioni tra i due edifici. Nel disegno classificato con il numero 34, tra i due palazzi compare una «rue projetée».

<sup>86</sup> C. DALY, *Panorama du mouvement architectural du monde* cit. col. 177.

<sup>87</sup> *Ibid.*

<sup>88</sup> L. DE LABORDE, *Projet pour l'amélioration et l'embellissement du 10e arrondissement par Léon De Laborde membre de la Chambre des députés*, Jules Renourd et C. ie, Paris 1842. Lo stesso autore pubblica qualche tempo dopo un testo redatto all'epoca della costruzione dell'edi-

ficio sede dell'Institut per protestare contro gli inconvenienti della sua disposizione. La minuta, che ha ritrovato, porta il titolo: «Considérations sur le dessin de la place et du quai proposés à faire vers la Tour de Nesle». De Laborde la presenta come un'energica, anche se rispettosa, protesta consegnata al re dai contemporanei che avevano compreso per tempo quello che ritiene uno dei «grandi errori di architettura». La pubblica ora come contributo alla discussione che, scrive, si aprirà in quello stesso anno sull'allargamento del quai. Cfr. L. DE LABORDE, *Protestation contre l'élevation sur le quai de Nesle des deux pavillons du Collège Mazarin ou des Quatre Nations, remise à Louis XIV par les habitants du quartier, en 1665*, in «Revue Générale de l'architecture et des travaux publics», VII (1847), col. 3. Su De Laborde cfr. il necrologio apparso nella «RGA», XXVI (1869), coll. 199-200. Vi vengono segnalate alcune delle sue opere quale «archeologo dei più rimarchevoli»: *Histoire de la gravure en manière noire, Recherches sur la découverte de l'imprimerie, Lettres sur l'organisation des bibliothèques, Le palais Mazarin et les habitations de ville et de campagne au XVII siècle, Histoire du Parthénon, Notice des émaux du Louvre, Essai d'un catalogue des artistes des Pays-Bas, Histoire des ducs de Bourgogne, Chateau de Madrid au Bois de Boulogne, Renaissance des arts au XVI siècle, Athènes aux XV, XVI et XVII siècles, Rapport sur l'Union des arts et de l'industrie*.

<sup>89</sup> L. DE LABORDE, *Projet pour l'amélioration* cit., pp. 21-22 (corsi nostri). De Laborde scrive in risposta all'intervento di Didron citato. Cfr. A.N. DIDRON, *De la destruction de monuments historiques dans Paris*, in «Revue générale de l'architecture», II (1841), pp. 50-54.

<sup>90</sup> *Ibid.*, pp. 23-24.

Daly distingue tra «monuments morts» e «monuments vivants»: «il y a donc une distinction capitale à faire entre les monuments historiques de notre pays, au point de vue du système à adopter dans leur restauration matérielle; il y a ceux qui n'ont plus rien de commun avec les besoins de la vie moderne, et dont le mérite consiste exclusivement à rappeler un état de choses qui n'existe plus, mais dont il est intéressant de garder le souvenir, et ceux qui répondent encore aux besoins et aux sentiments de la société actuelle». Per i primi non si deve tentare il completamento, così come mostra l'intervento di Caristie per l'Arc d'Orange, mentre per gli altri si deve seguire un criterio diverso in quanto sarebbe assurdo svolgere dei servizi pubblici in edifici dall'aspetto «ruiné».

<sup>91</sup> DALY, A.N. Caristie. *Notice nécrologique* cit., col. 38.

<sup>92</sup> Si tratta di una serie di otto fascicoli pubblicati dall'autore tra il 1903 e il 1909. *Etudes sur les transformations de Paris*, fascicule 1: *Projet de prolongement de la rue de Rennes avec un pont en X sur la Seine*, Paris 1903, ora in E. HÉNARD, *Etudes sur les transformations de Paris. Et autres écrits sur l'urbanisme*, Lequerre, Paris 1982. Su Hénard cfr. la presentazione a questa edizione di J.-L. COHEN, *Les visions métropolitaines d'Eugène Hénard*; e inoltre D. CALABI, M. FOLINI (a cura di), *Eugène Hénard. Alle origini dell'urbanistica: la costruzione della metropoli*, Marsilio, Padova 1972.

<sup>93</sup> HÉNARD, *Etudes sur les transformations de Paris* cit. pp. 7-8. Il tracciato aveva per conseguenza «de saccager sans rémission l'un des aspects les plus précieux, les plus universellement connus de la grande ville, celui de tous qui est peut-être le plus caractéristique, la vue du Pont-Neuf et de la point de la Cité».

<sup>94</sup> *Ibid.* p. 4.

<sup>95</sup> *Ibid.* p. 20.

<sup>96</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 14ème séance, 16 gennaio 1865.

<sup>97</sup> *Ibid.*

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> Cfr. i disegni «Plan du percement du Boulevard de Strasbourg/Saint Michel depuis l'ancienne place Saint Michel. 1 avril 1856», AN, CP/VA 11, carta n. 89 e 90: mostrano il percement dalla place Saint Michel alla rue d'Enfer e il prolungamento fin all'Osservatoire evidenziando i nuovi allineamenti e il sovrapporsi del tracciato, in blu, alla situazione esistente che porta a una diversa configurazione dei lotti; in giallo la fascia di costruzioni da demolire. Essendo la strada prevista di 30 metri, si prevede di demolire fino a oltre 14 metri di profondità.

<sup>100</sup> HAUSSMANN, *Mémoires du Baron Haussmann* cit., pp. 80-86. Haussmann fa riferimento al Plan des Artsistes «dressé par ordre du Gouvernement, en 1790, à l'échelle de l'atlas de Verniquet».

<sup>101</sup> Un disegno firmato da A. de Gisors e datato 1849 con il tracciato proposto è conservato agli AN, CP/VA 11, vi sono indicati due possibili attraversamenti dell'area, in corrispondenza con la rue Soufflot e a partire dall'École des Mines. Cfr. inoltre a tal proposito il rapporto di Gilbert al Conseil général des Bâtiments civils circa la richiesta di indennità presentata da de Gisors per diverse stime e lavori relativi al «percement du boulevard de Sébastopol et d'une rue diagonale dans le jardin du Luxembourg». Conseil général des Bâtiments civils, *Procès-verbaux*, 31 maggio 1861, AN, F/21/6397.

<sup>102</sup> Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 14ème séance, 16 gennaio 1865, Archives Nationales, Paris, F/21/908.

<sup>103</sup> *Ibid.* Il boulevard de Sébastopol menzionato è l'attuale boulevard Saint Michel; la rue de l'Ouest era la strada che costeggiava i giardini su lato ovest.

<sup>104</sup> Cfr. il decreto relativo del 26 agosto 1865; cfr. inoltre A. DUSOLIER, *Les spéculateurs et la mutilation du Luxembourg*, Paris 1866.

<sup>105</sup> Cfr. Commission des Travaux de l'Etat, *Procès-verbaux*, 14ème séance, 16 gennaio 1865, Archives Nationales, Paris, F/21/908.

<sup>106</sup> *Ibid.*

<sup>107</sup> Il primo disegno indica il progetto dell'attraversamento dei giardini della rue de Fleurus, con delle correzioni a matita lungo la rue Bonaparte. La legenda distingue: «terrains à aliéner, lesquels font partie des Jardins du Luxembourg; Surface réservée pour la construction d'une caserne de quatre bataillons [ou de l'École Polytechnique, annotato successivamente]; Surface des Jardins du Luxembourg après aliéner de terrains, construction de caserne, etc.; Palais du Luxembourg et dépendances; Surface occupée par l'École des Mines; Etablissements publics». L'altro disegno, datato 1865, «Projet de prolongement de la rue Bonaparte jusqu'à la rue Vavin et de la création d'un nouveau quartier»: riguarda il prolungamento della rue Bonaparte e non riporta quello relativo alla rue de Fleurus. La legenda riporta in blu la «rue Bonaparte prolongée» e in rosso «limites actuels du Jardin du Luxembourg». AN, F/21/908.

Il parere contrario viene avanzato da Boueville, segretario generale del Ministère de l'Agriculture, Commerce et Travaux Publics che dice di vedere «avec regret la pensée qui vient d'être exprimée de supprimer une partie de l'un des plus beaux jardins qui existent à Paris. Il ne conteste pas l'utilité», ma pur ammettendo il prolungamento della

rue Bonaparte, quanto «au retranchement de la partie du jardin située entre la grille de Fleurus et l'alignement de la rue Férou c'est là une mesure de la plus haute gravité dont l'utilité n'apparaît pas avec évidence».

<sup>108</sup> Cfr. *Paris s'exporte*, catalogo della mostra a cura di A. Lortie, Picard, Paris 1995. Sull'esportazione del modello a Londra, cfr. D. SCHUBERT, A. SUTCLIFF, *The «Haussmannization» of London?: the planning and construction of Kingsway-Aldwych, 1889-1935*, in «Planning Perspectives», 11 (April 1996), pp. 115-144. Cfr. inoltre su questi temi *L'urbanistica di Haussmann: un modello impossibile?*, a cura di G. Dato, Officina, Roma 1995.

<sup>109</sup> Per la via Pietro Micca progetto del 1893, Decreti Reali 1885-99. Cfr. V. COMOLI, *Torino*, Laterza, Bari 1983.

<sup>110</sup> Citato in V. COMOLI, *Introduzione, Il «Piano d'Ingrandimento della Capitale» (Torino 1851-1852)*, a cura di Vera Comoli, in «Storia dell'Urbanistica Piemonte/I», Roma 1987.

<sup>111</sup> Cfr. V. COMOLI MANDRACCI, *Torino tra «progresso» e loisir*, in *Torino città di loisir* cit., pp. 43-71. Comoli cita il commento di Quatremère de Quincy traendolo dalla voce «Ville» del *Dictionnaire historique d'architecture*, I, Paris 1832: «est certainement entre toutes les ville d'Italie, ce pays le plus riche de l'Europe en belles villes, la ville si non la lus belle par l'architecture, du moins la plus remarquable par la grandeur de ses dispositions, la symétrie et la régularité de ses bâtiments».

<sup>112</sup> Cfr. COMOLI, *Torino* cit., pp. 205-6. Su questi temi cfr. inoltre *Torino città di loisir* cit., e in particolare i saggi di V. FASOLI, *Piani urbanistici e abbellimento: nuove figure professionali*, pp. 171-220 e di C. ROGGERO BARDELLI, *Modelli per una capitale europea*, pp. 73-125. Sul parco del Valentino, cfr. in particolare il risultato delle ricerche sviluppate all'interno del Laboratorio «Valentino» della Scuola di Specializzazione in Storia, Analisi e Valutazione dei Beni Architettonici e Ambientali del Politecnico di Torino ora raccolti in *Il Valentino: un parco per la città*, a cura di Francesco Barrera, Vera Comoli, Giampiero Vigliano, catalogo della mostra, Celid, Torino 1994. Tre i progetti proposti; il progetto definitivo è del 1863.

<sup>113</sup> Cfr. F. CHOAY, *La nature urbanisée*, in *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, a cura di J. Dethier e A. Guiheux, Paris 1994, pp. 61-62. E inoltre F. CHOAY, *Haussmann et le système des espaces verts parisiens*, in «La Revue de l'Art», 29 (1995), pp. 83-89 ora pubblicato in nuova versione in *L'orizzonte del posturbano*, a cura di E. D'Alonso, Officina, Roma 1992, pp. 63-88: «La Parigi di Haussmann, l'ultima forma della città occidentale: ruolo degli spazi verdi e dell'arredo urbano».

<sup>114</sup> Su questi temi cfr. D. CALABI, *L'Italie et le mythe d'une ville moderne*, in *Paris s'exporte* cit., pp. 67-72.

<sup>115</sup> Cfr. C. BERUTO, *Relazione al Piano Regolatore e di ampliamento*, Milano 1887.

<sup>116</sup> Cfr. G. FANELLI, *Firenze. Architettura e città*, Vallecchi, Firenze 1973; e inoltre G. FANELLI, *Firenze*, Laterza, Roma-Bari 1980. Su questi temi inoltre A. RESTUCCI, *Città e architettura nell'Ottocento*, in *Storia dell'arte italiana. Dal Cinquecento all'Ottocento*, Einaudi, Torino 1982, pp. 725-790.

<sup>117</sup> Ho sviluppato questi temi nella relazione al 7th International Conference della International Planning History Society; cfr. R. TAMBORINO, *Paris comme modèle: Haussmann et la capitale du XIX siècle*, in *The Planning of Capital City*, Thessaloniky 17-20 ottobre 1996, pp. 125-139.

<sup>118</sup> G. BENOIT-LEVY, *La ville et son image*, Paris 1910, pp.

13-14. Su questi temi cfr. R. TAMBORRINO, *La questione della «beauté urbaine» e la Commission du Vieux Paris*, relazione al «Fourth International Conference of Urban History»: *Cities in Europe. Places and Institutions*, Venezia 3-5 settembre 1998.

<sup>119</sup> Cfr. R. DE SOUZA, *L'avenir de nos villes, études pratique d'esthétique urbaine. Nice capitale d'hiver*, Paris 1913, p. 111. L'autore mette in discussione la possibilità per la città di Nizza di guardare alla capitale come a un modello.

<sup>120</sup> E. MAGNE, *L'Estétiques des villes*, Paris 1908, p. 9.

<sup>121</sup> Su questi temi e sul confronto con la normativa dello Stato Sabauda cfr. V. FASOLI, *Dalla città uniformata all'estetica della variazione*, in *La stagione del Liberty*, a cura di V. Comoli, R. Rocca, Catalogo della mostra, Torino ottobre 1994, Archivio Storico della Città di Torino, Torino 1994.

<sup>122</sup> Cfr. B. MARREY, *Louis Bonnier 1856-1946*, Institut Français d'Architecture, Mardaga, Paris 1988.

<sup>123</sup> E. ABOUT, *L'homme à l'oreille cassée*, Hachette, Paris 1886.