

5. Borghi di riva lungo il Po nella cartografia dell'Ottocento

Vittorio Degli Esposti

Chi percorre le strade di un agglomerato urbano, sia esso grande o piccolo, non ha la possibilità di coglierne la reale estensione, né la forma, impercettibile dal punto di vista dell'osservatore, defilata dalle strutture edilizie che formano il contesto costruito. La percezione della forma urbana è, al contrario, facilmente leggibile nella rappresentazione dall'alto – attraverso la fotografia aerea o satellitare – o attraverso la documentazione cartografica da questa derivata ovvero ottenuta attraverso il rilevamento topografico. Immagini virtuali, quindi, e non diretta percezione della realtà. Lo strumento cartografico, in particolare, consente di associare all'immagine disegnata una serie di informazioni integrative del contenuto contestuale, direttamente decodificabili dalla documentazione esplicativa fornita dalla carta stessa; lo stesso non avviene nella interpretazione dell'immagine fotografica, in quanto solo la specifica conoscenza delle singole notazioni formali rappresentate consente la comprensione del contenuto globale.

Quello che però la foto aerea non spiega sono le motivazioni che hanno condizionato la forma del luogo costruito, nell'immagine congelata della ripresa fotografica, e solo parzialmente le chiarisce la carta topografica, riportando analiticamente e per simboli convenzionali i dati raccolti al momento del rilievo. Per riuscire a cogliere il complesso di motivazioni che nel tempo hanno potuto condizionare la forma del costruito è necessario disporre di una dotazione cartografica diacronica, ovvero di serie di carte di periodi diversi, dalle quali si possano trarre corrette considerazioni sui fenomeni morfogenetici che hanno interessato la superficie del territorio, in un periodo di tempo significativamente lungo, almeno sotto l'aspetto dell'evoluzione urbana. Purtroppo la documentazione cartografica storica non copre un ampio arco di tempo, per quanto concerne le carte topografiche: solo dal XVIII secolo compaiono rappresentazioni del territorio redatte secondo criteri di restituzione dei contenuti in forma analogica, ovvero disegnati secondo una trascrizione di rapporto tra oggetti reali e loro simboli grafici in scala predefinita, e secondo criteri matematici di geometria proiettiva. Prima del XVIII secolo, la rappresentazione cartografica è, solitamente, estranea a questi principi, e pertanto non si configura come documento confrontabile per proporzioni e per contenuti con la cartografia di epoche successive.



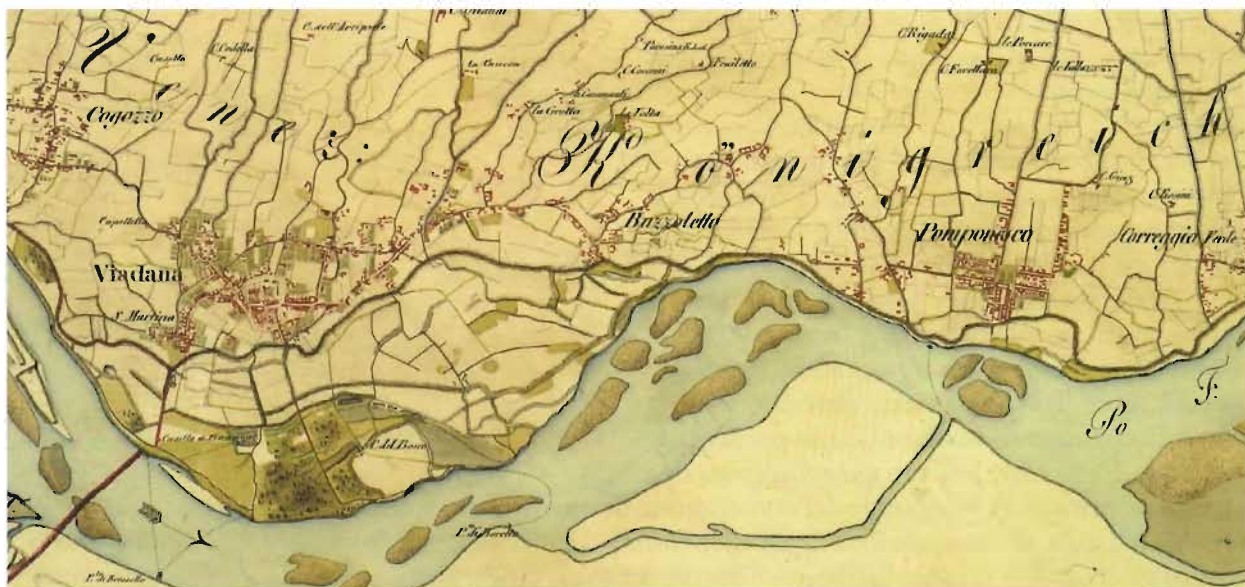
5.1

Fig. 5.1 - Borgo Polesine e Zibello (Parma), secondo la Carta Topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla (1820-1821).

Fig. 5.2 in basso - Dettaglio di Zibello (Parma), secondo la Carta Topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla (1820-1821).

Fig. 5.3 in alto - L'abitato di Viadana (Mantova), secondo la rappresentazione della seconda la Carta Topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla (1820-1821).

Lo studio illustrato in queste pagine ricerca le motivazioni d'ordine fisico-ambientale e tipologico che hanno sotteso all'edificazione dei borghi di riva nella forma leggibile sulle carte del XIX secolo, antecedenti quindi alle grandi trasformazioni del XX secolo; sono stati selezionati quelli che hanno avuto, nella loro genesi, stretta attinenza con l'evoluzione dell'asta fluviale del Po, secondo quanto si evince dal documento cartografico. La parte occidentale del territorio interessato allo studio è coperta dalla Carta Topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla (1820-1821), quella centrale dall'analoga e coeva Carta dei Ducati di Modena e Reggio (nota come "Carta Carandini" dal nome del Direttore dei lavori topografici¹), e la parte orientale dalla Carta del Ferrarese (1812-1814), fino alla linea di costa².



5.3



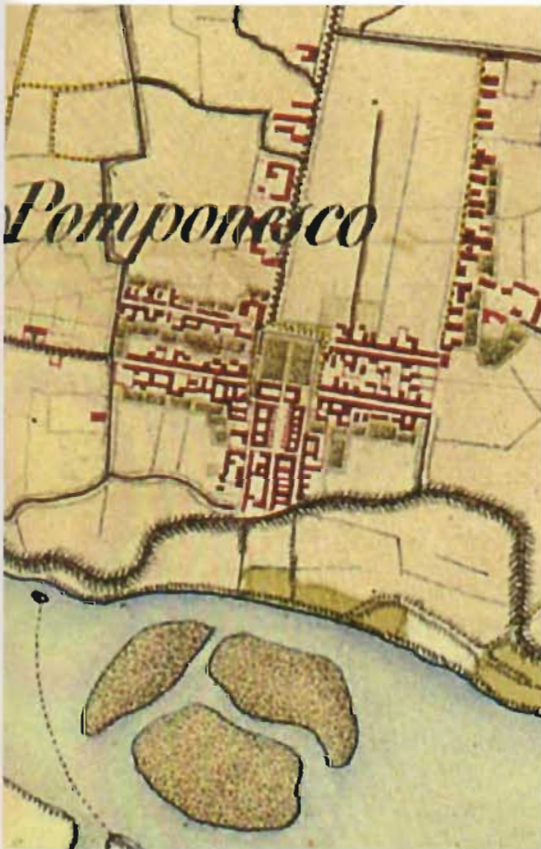
5.2

Borgo Polesine e Zibello

Entrambi i borghi sono collocati lungo una fascia curvilinea di strade e canali che esplicitano, con il loro andamento, la presenza di un meandro abbandonato (sulla carta chiamato "lanca") del fiume Po; questo tipo di assetto morfologico del territorio è decisamente frequente in questo tratto di alveo fluviale – non lontano compaiono sulla carta alcune anse con residua presenza d'acqua e la scritta "Po Morto" – ed evidentemente i borghi si attestano là dove la corrente d'acqua ha accumulato depositi di sabbie e ghiaie sufficientemente consistenti e stabili per accogliere l'edificato (Fig. 5.1).

Borgo Polesine ha la forma dell'edificato sorto e sviluppato lungo un "percorso matrice" con la profondità al lato strada di un edificio. Il nome del borgo dichiara la forma di quest'area in un periodo ben precedente al rilievo topografico: "polesine" significa, infatti, terra paludosa, isolotto nel corso del fiume, terra coltivata emergente dall'acqua nell'accezione del latino medievale *policinum*, e non si può escludere quindi che il luogo fosse ritagliato dal restante territorio agricolo da un'ansa del fiume, con una forma simile a quella residua che si vede sulla carta.

Zibello, il cui nome viene dubitativamente attribuito al XIII secolo quando era un luogo fortificato di parte ghibellina (AUTORI VARI, 1992, a cura di FERRARI BRAVO A.), è caratterizzato da un impianto con la forma del *castrum*, a



maglia stradale ad assi ortogonali. Se l'impianto urbano è verosimilmente di epoca longobarda, è possibile ipotizzare una sua dimensione sulla base di un modulo desunto dal piede liprando, pari a m 0,435; un reticolo formato su questo modulo coincide esattamente con l'impianto edilizio e viario più antico. La superficie del borgo storico è di 10.000 pertiche, in una maglia in cui un lato è esattamente il doppio dell'altro: non può essere un fatto casuale (Fig. 5.2).

Fig. 5.4 - Pomponesco (Mantova), secondo la rappresentazione della Carta Topografica dei Ducati di Parma, Piacenza e Guastalla (1820-1821).

Pomponesco

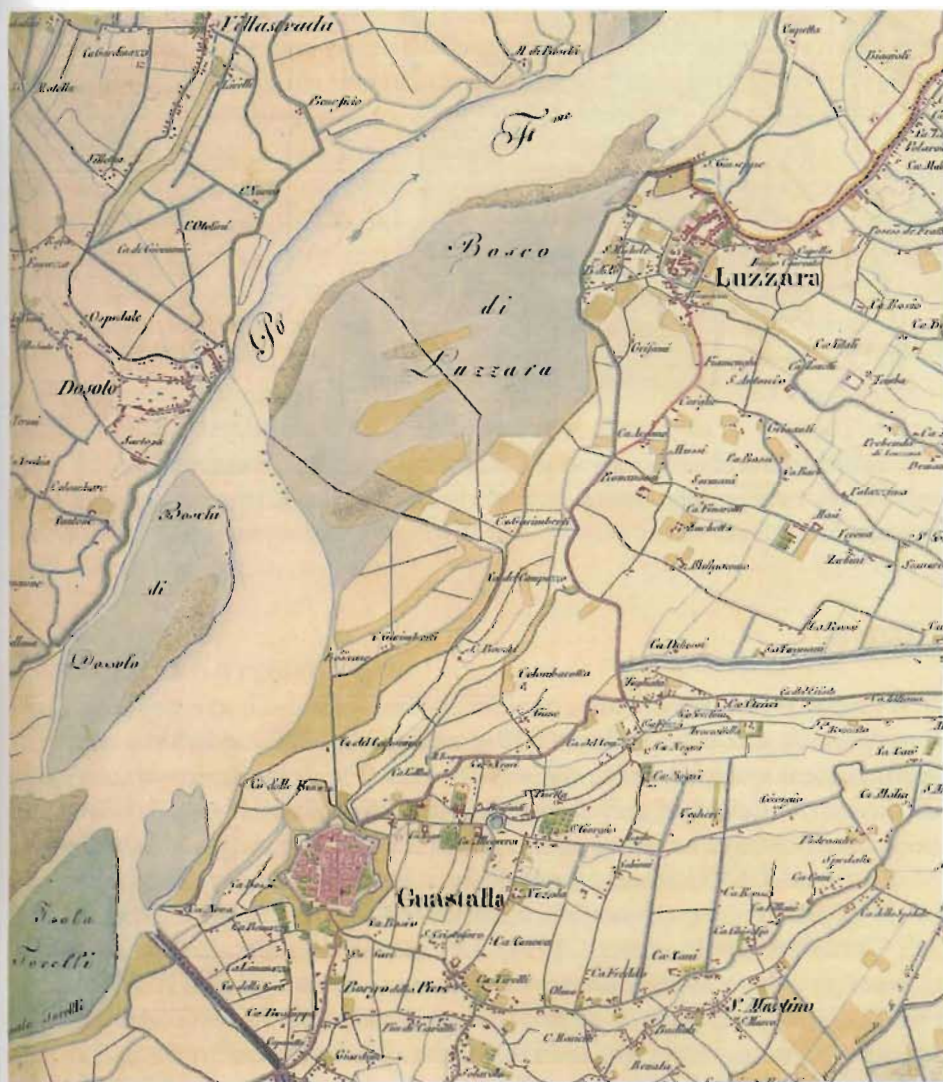
A poca distanza da Viadana (Fig. 5.3) sulle opposte rive del Po si fronteggiano due centri, Pomponesco e Guastalla, notevoli per le rispettive caratteristiche edilizie e

5.4

architettoniche, le cui forme derivano da storie molto diverse, pur se la distanza che li separa non supera i 4 km. L'impianto urbanistico di Pomponesco (Fig. 5.4) è dovuto all'assetto dato da Giulio Cesare Gonzaga, alla fine del XVI secolo (AUTORI VARI, 1987, a cura di FERRARI BRAVO A.); è un insediamento chiaramente disegnato, come si vede dalla carta, assumendo le caratteristiche di "città d'impianto", ovvero un organismo urbano che, a differenza della maggior parte dei centri storici, si forma e si evolve nel tempo, viene progettato e realizzato in un luogo che non ha edificato precedente.

La forma geometricamente regolare dell'abitato sostiene tale tesi; è comunque lecito approfondire la lettura del luogo, sapendo che la Pianura Padana dal II secolo a.C. è stata terra di conquista da parte dei romani, che su di

to suggeriscono che anche questo luogo fosse già presente in epoca precedente: una consistente parte del centro storico presenta un sistema ad assi stradali ortogonali, mentre altre parti, verso le mura, sono configurate con diverso tipo di aggregazione edilizia. Sono anche riconoscibili isolati di dimensione omogenea, se pur con qualche piccola deformazione (Fig. 5.8); questo assetto lascia supporre un impianto derivato da quelli tipici dei luoghi fortificati di periodo romano e bizantino. Le verifiche svolte sulla carta topografica, pur col margine d'errore che può derivare da disegni a una scala estremamente ridotta, evidenziano notevoli coincidenze con una modularizzazione basata sul reticolo centuriale; e la superficie urbana con le sue mura si attesta esattamente all'interno di un modulo di centuria, in un quadrato di 710 m di lato,



Nella pagina a fianco
Fig. 5.5 a sinistra - Pomponesco (Mantova): sovrapposizione del reticolo centuriale, basato sul modulo dei 710 m – pari a 2400 piedi romani – che individuava come cella-base l'actus, un quadrato di 35 m di lato.

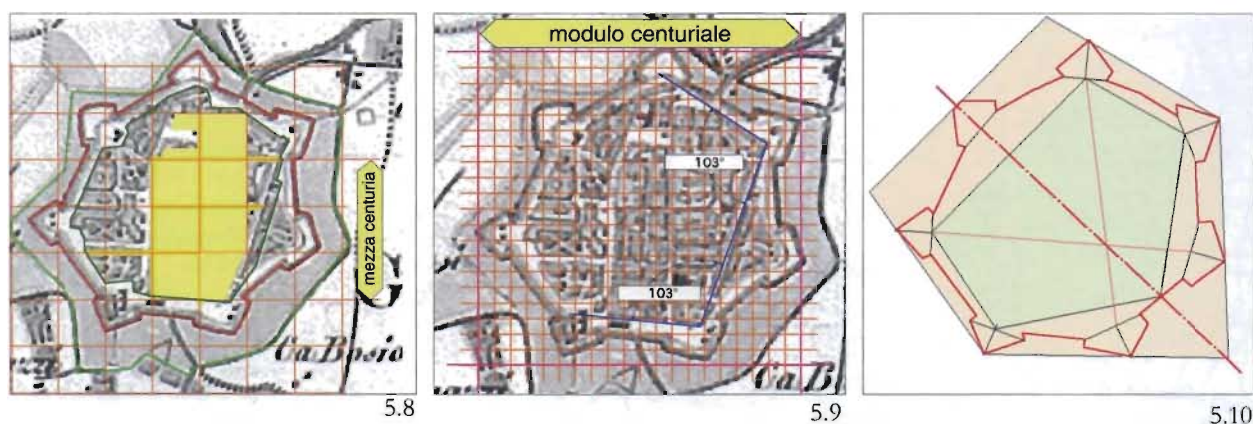
Fig. 5.6 a destra - Guastalla (Reggio Emilia), secondo la rappresentazione della Carta dei Ducati di Modena e Reggio (1828).

Fig. 5.7 - Guastalla (Reggio Emilia), secondo la rappresentazione della Carta dei Ducati di Modena e Reggio (1828), particolare.

5.7

quasi a occupare un latifondo traslato dall'agricoltura all'edificazione. Un aspetto curioso è dato dagli assi stradali della parte orientale della città, estranei alla regolarità della maglia viaria antica, ma calettati sulla corrispondenza di allineamento abbastanza rigoroso di una via con la base dei tre bastioni a est e i due assi stradali che si dipartono alle estremità di questi, con la stessa ango-

lazione e in discordanza con l'andamento delle mura (Fig. 5.9). Occorre considerare che l'edificato urbano è in continua evoluzione e, dal XVII al XIX secolo, ristrutturazioni, demolizioni e ricostruzioni hanno sicuramente cambiato parte del tessuto urbano. Inoltre, una cosa è un progetto, altra cosa la sua realizzazione, soprattutto alla scala urbana: se si considerano le possibili impostazioni geometriche nel disegno delle mura, si scopre che la cinta muraria è progettata sulla base di un pentagono e le mura sono complessivamente inscritte in un altro pentagono i cui lati sono tangenti i bastioni. I due pentagoni hanno lo stesso asse di simmetria, anche questo tracciato con precise regole geometriche (Fig. 5.10).



L'edificato si adatta nel tempo alla forma del perimetro murario, lasciando vuota la fascia inedificabile, fino al periodo in cui scavalca le mura e si protende nel borgo a meridione.

Luzzara

Il Fiume Po ha modificato considerevolmente il suo corso per lunghi tratti nel periodo che intercorre tra il II secolo a.C. e il 1820, quando è stata disegnata la carta qui inserita; su questa, Luzzara (Fig. 5.11) si attesta sulla sponda destra del fiume, in prossimità di essa, al margine di una vastissima area nominata Bosco di Luzzara, all'interno dell'area golenale, dove un tempo (sino alla fine del XVII secolo) il canale principale del Torrente Crostolo si univa al Po, prima che quel torrente fosse deviato tra Guastalla e Gualtieri (Fig. 5 di CASTALDINI & PIACENTE, 1991). La carta ottocentesca lascia chiaramente percepire che la vicina Suzzara è collocata sulla sponda di un paleoalveo (il Po Vecchio: LOMBARDINI, 1865), così come la più distante Gonzaga, posta sempre sull'antico tracciato del Po Vecchio (definitivamente disattivato alla metà del secolo XV); ora entrambe le città sono discretamente distanti dal fiume. La collocazione di Luzzara in un ambito particolare è forse intuibile anche dal nome; se è lecita l'ipotesi, il borgo che esisteva in epoca romana (prospezioni archeologiche ne confermano il periodo) poteva essere identificato in funzione del particolare assetto ambientale, come sempre avveniva nella attribuzione toponomastica. E allora, quale nome poteva essere dato al *castrum* posto su un'isola a presidio del corso d'acqua o ai margini d'esso, su

terreni che all'intorno erano costituiti da limosi depositi fluviali? Forse *lutaria loca*, ovvero contrada fangosa, come probabilmente si configurava l'area vasta su cui si collocava l'insediamento. Non si può escludere, tuttavia, che il toponimo Luzzara, così come Suzzara, abbiano una derivazione etimologica simile a quella dei toponimi Zara, Zaretta derivati, con buona probabilità, dalla parola latina *glarea*, ovvero "ghiaia", assunta nel dialetto locale in *gèra*, *dgèra*, da cui una trasposizione cartografica tradotta con facile assonanza in Zara. In entrambe le ipotesi compare inequivocabilmente l'ambiente pedologico dell'alveo fluviale di pianura.

La formazione del borgo in epoca romana si può ricostruire dall'assetto dell'edificato, in cui si trova riscontro del dimensionamento della struttura urbana secondo i criteri fondativi del periodo: la verifica attraverso il reticolo basato sull'*actus* consente di individuare il perimetro urbano, con una superficie pari a 15 iugeri (poco meno di due ettari), e il circostante *vallum*, ovvero la struttura difensiva formata dal fossato esterno, dal riporto del terreno a formare un terrapieno, interno al fosso, su cui si innestava la palizzata di chiusura (Fig. 5.12). La strada principale non coincide col centro del reticolo, ma questo è un fatto abbastanza frequente nei luoghi fortificati del periodo; alcune strutture viarie ed edilizie esterne al nucleo fortificato mantengono la coincidenza col reticolo d'impianto (DEGLI ESPOSTI, 1996). Nei secoli successivi alla fondazione il borgo si sviluppa oltre la chiusura urbana, lungo un percorso-matrice, dando origine al cosiddetto *burgum* – il nome "borgo" rappresenta, nella storia dell'evoluzione urbana, la "periferia" medievale – dall'andamento insolitamente curvilineo: è probabile che tale forma sia dovuta all'andamento di un margine di riva, dettato dall'assetto idraulico del luogo. A questo borgo se ne affianca un altro, forse di epoca posteriore, parallelo e con lo stesso andamento curvilineo, innestato su una via dell'impianto precedente (Fig. 5.13).

Pontelagoscuro e Francolinello

Sulla sponda destra del Fiume Po, il borgo di Pontelagoscuro appartiene al tipo edilizio sorto e sviluppato su percorso-matrice, ovvero l'edificato si forma lungo un asse stradale con gli edifici ai due lati della strada (Fig. 5.14); il distacco tra i diversi corpi di fabbrica crea passaggi di penetrazione sul retro di questi, denominati percorsi d'impianto, e una successiva edificazione in seconda linea si attesta sulla via che collega questi percorsi, detta percorso di collegamento (CANIGLIA & MAFFEI, 1979).

Nel caso di Pontelagoscuro lungo il percorso-matrice vi è una sola linea di edificato sul lato verso il fiume, a causa della collocazione in prossimità della riva: non vi poteva essere, quindi, terreno adatto a una ulteriore espansione su questo lato. Il borgo sorge in un punto nodale sul territorio, sulla strada da Ferrara verso Padova e Venezia da un lato, e verso Mantova e Verona dall'altro; sulla carta non compare ancora alcun ponte. Sono presenti, tuttavia, due interessanti elementi idrografici: una sezione del fondo del fiume rapportata alla quota della portata media (9,302 m), per un evidente utilizzo nautico, e il simbolo di due sandoni, il cui percorso è curvilineo, essendo essi ancorati al centro del canale del fiume e trattenuti da una catena, che consentiva al traghetto di collega-

Nella pagina a fianco

Fig. 5.8 - Guastalla: una parte del centro storico presenta un sistema ad assi stradali ortogonali, mentre altre parti, verso le mura, sono configurate con diverso tipo di aggregazione edilizia. Questo assetto lascia supporre un impianto derivato da un luogo fortificato di periodo romano e bizantino.

Fig. 5.9 - Guastalla: gli assi stradali della parte est della città risultano estranei alla regolarità della maglia viaria antica, ma calettati sulla corrispondenza dell'allineamento di una viabilità con la base dei tre bastioni orientali. I due assi stradali, che si dipartono alle estremità di questi, presentano una medesima angolazione, discordante, tuttavia, con l'andamento delle mura.

Fig. 5.10 - Guastalla: la cinta muraria è progettata sulla base di un pentagono e le mura sono complessivamente inscritte in un altro pentagono i cui lati sono tangenti i bastioni. I due pentagoni hanno lo stesso asse di simmetria, anche questo tracciato con precise regole geometriche.

re le due sponde secondo un arco di cerchio. I due punti d'approdo sulle opposte sponde sono esattamente equidistanti dal punto di ancoraggio; se ne deduce, quindi, la funzione di traghetto del natante, ovviamente manovrato a remi: la lunghezza del cavo di ancoraggio consente al traghetto di arrivare esattamente agli approdi, con un movimento a pendolo orizzontale (Fig. 5.15). L'abitato ha subito notevoli trasformazioni, dovute anche agli intensi bombardamenti dell'ultimo periodo bellico, che avevano come bersaglio il ponte che collegava le due rive. Non è facile, quindi, riconoscere il borgo sulle carte attuali, nelle quali è nominato *Pontelagoscuro Vecchio*.

Simile al precedente è l'impianto urbano di Francolinello, nucleo posto

Fig. 5.11 - Luzzara (Reggio Emilia), secondo la rappresentazione della Carta dei Ducati di Modena e Reggio (1828).

Nella pagina a fianco Fig. 5.12 - Luzzara. La formazione del borgo in epoca romana si può ricostruire dall'assetto dell'edificato: la verifica attraverso il reticolo basato sull'*actus* consente di individuare il perimetro urbano, con una superficie pari a 15 iugeri, e il circostante vallum.

Fig. 5.13 - Luzzara. In epoca medievale il borgo si sviluppa oltre la chiusura urbana, dando origine al cosiddetto *burgum* – o “*periferia*” medievale – dall'andamento insolitamente curvilineo, lungo l'alveo del Po Vecchio. A questo borgo se ne affianca un altro, forse di epoca posteriore, parallelo e con lo stesso andamento curvilineo, innestato su una via dell'impianto precedente.



5.11

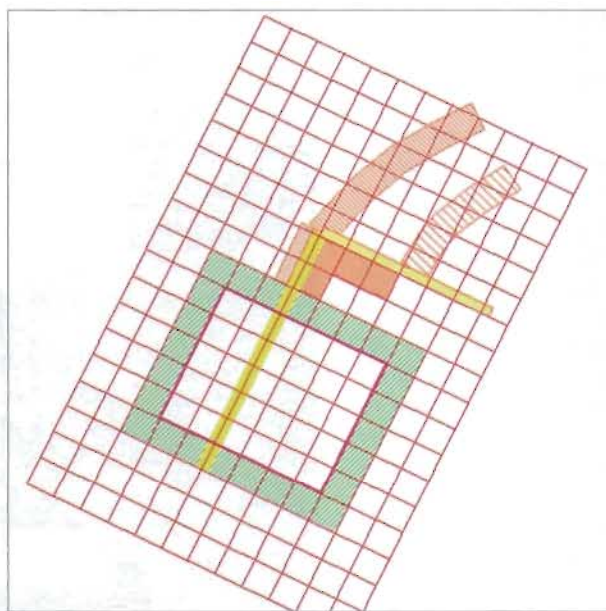
più a valle di Pontelagoscuro, a poco più di 4 Km in linea d'aria; anche in questo caso non è agevole riconoscere sulle carte attuali l'antico abitato, in quanto il toponimo è diventato Francolino, nome dato in passato a poche case tra qui e Pontelagoscuro. Francolinello si attesta lungo una strada che corre lungo la riva del fiume, all'incrocio con un'altra strada che proviene direttamente da Ferrara; il borgo è nettamente rettilineo verso la sponda fluviale, mentre verso l'entroterra si sviluppa in forma curvilinea, tagliato da un percorso centrale (Fig. 5.16). In particolare, l'intersezione cruciforme delle strade sviluppa l'estensione del “borgo” sui due assi ortogonali, con una estensione dell'abitato più consistente sull'asse verso Ferrara, di maggior interesse infrastrutturale. Anche in questo luogo, poco distante dall'abitato, si nota il già descritto “traghetto a pendolo”, di servizio tra le due sponde; compaiono anche due sezioni batimetriche, individuate da numeri romani.

Polesella

Ben diversa dalle precedenti è la struttura insediativa dell'abitato di Polesella, posto sulla sponda sinistra del Po; nel XIX secolo è ancora una struttura frammentata, attestata sulle due sponde del canale detto Fossa Polesella, che qui si immette nel Po (Fig. 5.17). Di nuovo si legge un toponimo che ricorda l'attitudine di questa parte del territorio padano a essere ricetto di frequenti esondazioni, di ritagli dell'alveo fluviale in isole più o meno durature, di situazioni ambientali comunque legate ai diversi assetti del regime idraulico: La Valle, Fossa, Arginone, Vallaz-



5.12



5.13

za sono toponimi dei dintorni, che chiariscono in modo inequivocabile la naturale vocazione morfologica del paesaggio. Il contesto edilizio si attesta in modo puntiforme sull'ultimo tratto della Fossa, accentuando la densità allo sbocco nel Po, dove peraltro si fonde con il borghetto chiamato Recano.

Ariano

Per comprendere quale fosse l'assetto ambientale della pianura ferrarese prima delle grandi bonifiche della fine del XIX secolo, è di notevole aiuto la carta rilevata ai primi dell'Ottocento, che mostra chiaramente il rapporto tra luogo naturale e luogo costruito. In prossimità del paese che ha nome Papozze inizia il ramo del Po di Goro, che si distacca dal corso principale ritagliando l'ampia estensione di territorio che ha nome Isola d'Ariano e, nell'accezione popolare, Polesine; sulla riva si trova Ariano, che ripete il tipo, già visto, dei borghi di riva (Fig. 5.18).

La struttura edificata, quando viene formata, deve necessariamente fare

-  Reticolo sulla base dell'*actus*
-  Limite del *castrum*
-  Perimetro del *vallum* (fossato, terrapieno e palizzata)
-  *Cardo major*
-  Strada del reticolo centuriale
-  Edificato allineato al reticolo
-  Prima espansione del nucleo: *burgum*
-  Seconda espansione del nucleo

i conti con la disponibilità di suolo su cui sorge, oltre che con la sua consistenza; lo stralcio della carta illustra quale fosse l'uso del suolo: le chiazze verdi scure a tratti tinte in azzurro stanno a indicare le aree palustri con la relativa vegetazione; le aree verdi chiare corrispondevano a prati stabili, forse saltuariamente sommergibili e in corrispondenza dei quali affiorano terreni prevalentemente argillosi, *forti*, difficilmente lavorabili con i mezzi dell'epoca, con la sola forza di animali e di braccia umane; quelle indicate in giallino erano, invece, le aree lavorabili con seminativi, costituite da terreni con un più elevato contenuto di limi e sabbie e corrispondenti alla struttura degli alvei fluviali; a est dell'abitato di Ariano compaiono sottili strisce gialle, ad andamento meridiano, corrispondenti a cordoni di dune

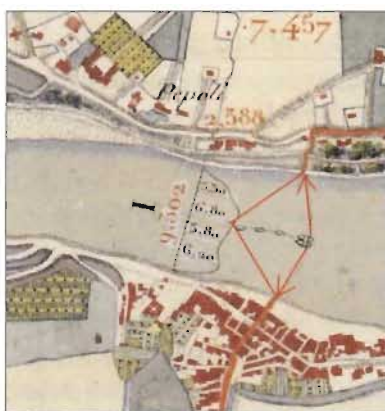
Fig. 5.14 sopra - Pontelagoscuro (Ferrara), secondo la rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814). Nell'alveo del Po sono riportate due sezioni batimetriche e il traghetto.

Fig. 5.15 sotto, a sinistra - Traghetto di Pontelagoscuro, schema di funzionamento: esso era ancorato al centro del fiume, verosimilmente mediante un palo infisso, dal quale era legata una fune con galleggiante, che consentiva al traghetto un percorso secondo un arco di cerchio.

Fig. 5.16 sotto, a destra - Francolinello (attualmente Francolino, Ferrara) nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814): si notino le sezioni batimetriche.



5.14



5.15



5.16

sabbiose, testimoni di antiche linee di riva (Fig. 5.19). Soltanto su queste lunghe e sottili strisce di terra – *corrigiae*, in latino – era possibile coltivare e costruire e non è quindi un caso che l'edificato assumesse una forma allungata, lungo la strada con la quale divideva gli spazi lasciati perennemente liberi dall'acqua.

Le due sponde opposte ospitano due borghi con lo stesso nome: Ariano,

uno specificato “nel Polesine” e l’altro “ferrarese”; entrambi sono i terminali, sul Po di Goro, della strada che collega Codigoro ad Adria, costituendo un altro punto nodale del sistema infrastrutturale. Anche qui sicuramente vi era un traghetto, anche se non indicato sulla carta.

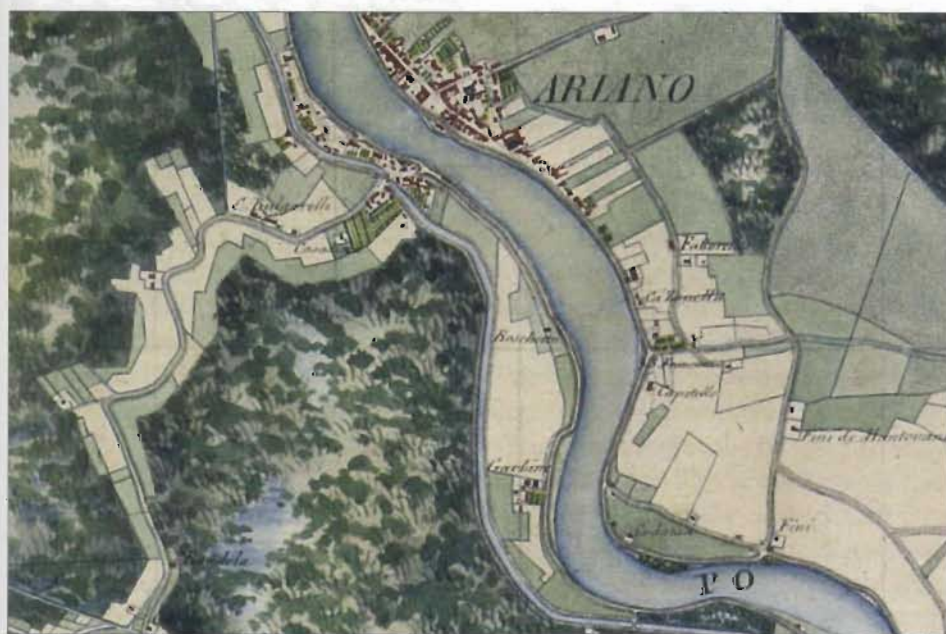
Mesola

Di tutti i siti finora esaminati, il nucleo di Mesola è sicuramente il più atipico; sorge all’inizio della grande ansa che il Po di Goro forma nel punto in cui più si avvicina al ramo maggiore del Po, da qui in poi chiamato “di



5.17

Fig. 5.17 sopra - Polesella (Rovigo), nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814): si notino le sezioni batimetriche XIII e XIV, di interesse per la navigazione.



5.18

Fig. 5.18 sotto - Ariano (oggi Ariano nel Polesine, Rovigo), nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814).



Fig. 5.19 sopra - Il territorio situato ad est di Ariano, all'inizio dell'Ottocento era contrassegnato da cordoni di dune sabbiose, testimoni di antiche linee di spiaggia. La carta consente una precisa lettura dell'uso del territorio: in giallo le dune sabbiose e le aree coltivabili, in verde chiaro i prati stabili; le macchie verdi con discontinue aree azzurre indicavano le aree palustri.

Fig. 5.20 sotto - Mesola (Ferrara), nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814).



Venezia”, in quanto effettuato, con il famoso “taglio” di Viro, dai Veneziani nel 1604¹. Quest’ansa, ancora in gran parte valliva, già nel XIX secolo comincia a mostrare terreni acquisiti all’agricoltura, in quota parte risaie; è delimitata a occidente da un cordone rilevato di dune sabbiose che sono la memoria di un’antica linea di costa: Mesola sorge laddove questo cordone è tagliato dal Po di Goro (Fig. 5.20). La diversità di questo luogo da quelli descritti in precedenza consiste nella formazione del suo edificato, in origine costituito da poche case sparse; benché vi siano attestazioni della sua anzianità, solo in epoca relativamente recente l’edificato acquisisce una forma e una consistenza particolare. Si riporta in questa sede uno stralcio di uno studio già altrove pubblicato (DEGLI ESPOSTI, 2002): “*L’insediamento esiste sicuramente prima della fine dell’XI secolo; diviene feudo estense nel XII secolo e l’elemento polare caratteristico del luogo, il Castello, costruito nel 1579, diviene la sede principale di soggiorno estivo e di caccia della Famiglia d’Este*”. Il Castello è posto contro l’alto argine su cui corre

una strada, e gli fa da sfondo l'alberatura di riviera; sul fronte anteriore un percorso stradale rettilineo apre una vista prospettica verso levante, dove la valle viene chiusa dalla boscaglia che defila le risaie (Fig. 5.21); è, in sostanza, un apparato scenografico proprio di questi insediamenti, le cosiddette "delizie" che ospitavano i soggiorni d'ozio delle famiglie regnanti (Fig. 5.22).

"L'insediamento di Mesola rappresenta un emblematico caso di perdita di 'qualità globale complessiva' dovuto ad un concetto di gestione del territorio ormai superato, in cui la trasformazione delle destinazioni d'uso delle aree identificabili come vuoti urbani, consolidati fino al XIX secolo, privilegia ampiamente la conversione in edificato (Fig. 5.23).

Quest'ultimo poi non si materializza in funzione di una linea di continuità tipologica, se pur evolutiva, del costruito storico (o più in generale, in funzione di una congruità ambientale), ma secondo regole di tipo rigidamente funzionale redatte secondo parametri astrattamente dimensionali, frutto di norme urbanistico-edilizie disattenti alla caratterizzazione tipologica ed alle valenze storico-qualitative dello specifico contesto. In tale quadro il criterio applicativo di salvaguardia ambientale si risolve nell'attenzione ai soli edifici d'interesse storico-monumentale, tralasciando la ricca articolazione dei numerosi elementi del paesaggio urbano, in questi ambiti fortemente condizionato dagli elementi naturali."



5.21

Fig. 5.21 - Particolare di Mesola, nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814). Il Castello è posto contro l'alto argine; sul fronte anteriore un percorso stradale rettilineo apre una vista prospettica verso levante.

Nella pagina seguente Fig. 5.22 sopra - Il Castello di Mesola costituiva un apparato scenografico proprio di questi insediamenti, le cosiddette "delizie", che ospitavano i soggiorni d'ozio delle famiglie regnanti.

Fig. 5.23 sotto - L'insediamento di Mesola rappresenta un emblematico caso di perdita di "qualità globale complessiva", con la trasformazione delle aree identificabili come vuoti urbani, già a partire dal XIX secolo, in aree edificate.

Goro

La collocazione di questo centro (DEGLI ESPOSTI, 2002) appare storicamente isolata da ogni altro luogo insediato, in un contesto ambientale del tutto particolare: le grandi valli sulla costa (Fig. 5.24). Ma, osservando attentamente le carte storiche, si rileva come la posizione di Goro sia sull'allineamento della linea di costa relativamente più recente, da Porto Garibaldi a Sacca dell'Abate (o Rada di Goro), interrotta dalle moderne estrusioni di costa formate dai massicci depositi fluviali delle Bocche del Po di Goro (Fig. 5.25).

L'abitato poteva pertanto essere, in origine, un piccolissimo borgo affacciato direttamente sul mare Adriatico alla foce del Po di Goro, di fronte all'altro nucleo omonimo, Goro Vecchio, in territorio Veneto, e non su una spon-

XVIII secolo

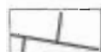
- 1 - Edilizia specialistica:
castello, chiesa scuderie;
- 2 - Edilizia di servizio;
- 3 - Guazzatoio;
- 4 - Sistema irriguo;
- 5 - Colture specializzate;
- 6 - Seminativo;
- 7 - Bosco esondabile.

XIX secolo

Viabilità storica



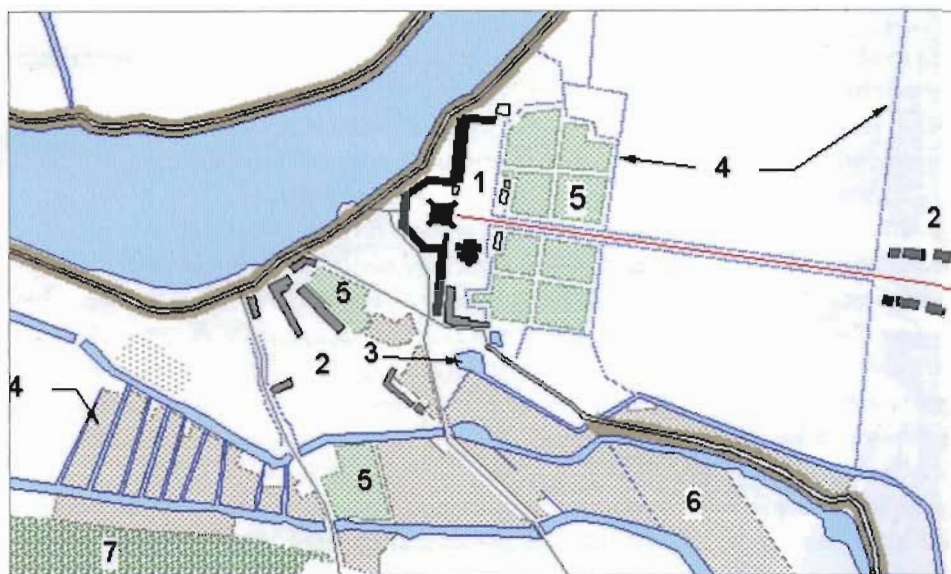
Viabilità recente



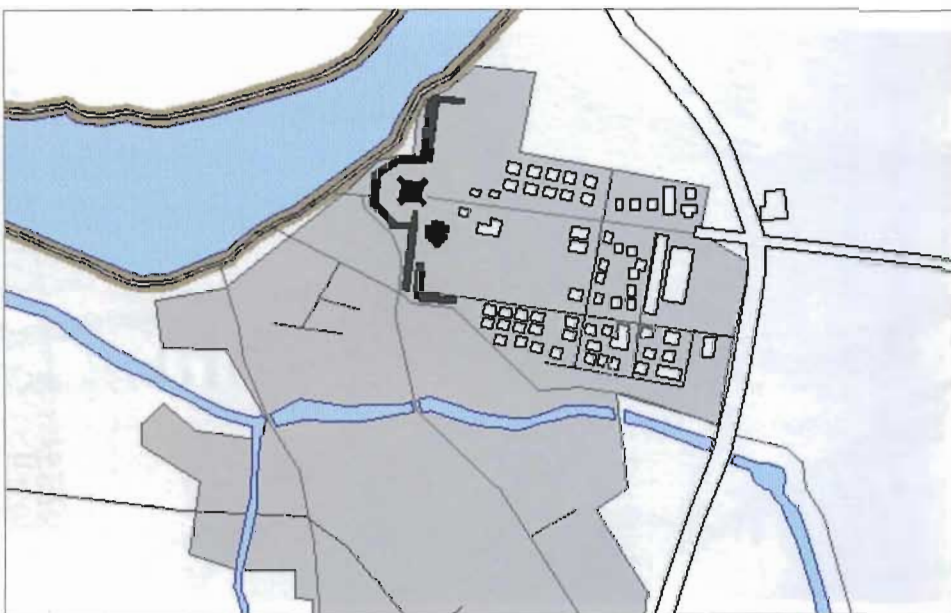
Edificato recente



Edifici storici



5.22



5.23

Fig. 5.24 a destra - Goro (Ferrara), nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814), particolare.

Fig. 5.26 a sinistra - Goro (Ferrara), nella rappresentazione della Carta del Ferrarese (1812-1814).



5.25



5.24

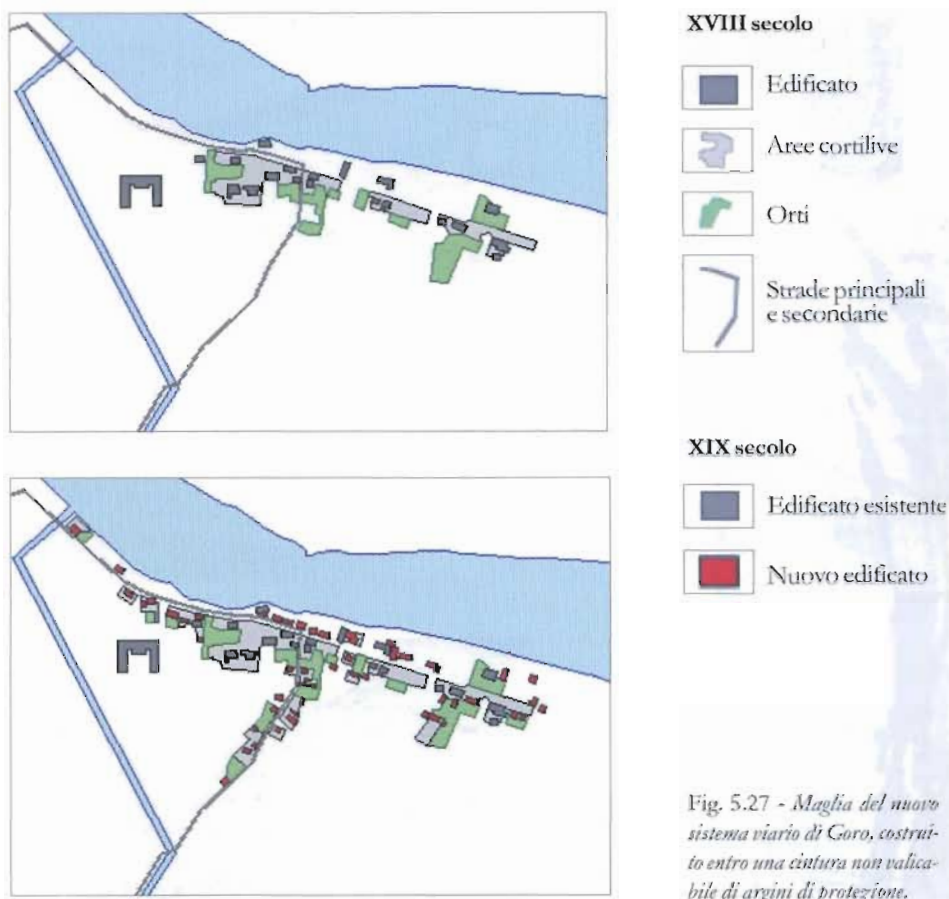


5.27

Fig. 5.25 - Goro è sorto sull'allineamento della linea di costa relativamente più recente, da Porto Garibaldi a Sacca dell'Abate (o Rada di Goro), interrotta dalle recenti progradazioni delle Bocche del Po di Goro e del Delta in generale, formatasi soprattutto dopo il Taglio di Viro.

da del fiume a 11 km dalla foce, ma con una distanza dal mare, in linea d'aria, di 1500 m verso sud.

Il nucleo originale non afferrisce, in verità, a un preciso tipo insediativo: gli edifici si distribuiscono senza regola evidente lungo l'asse stradale che forma una T contro l'argine del fiume (Fig. 5.26); paradossalmente, le regole d'impianto vengono fornite solamente con la costruzione di argini di protezione, che formano una cintura non valicabile entro la quale si forma la maglia del nuovo sistema viario (Fig. 5.27). Ancora per la presenza di argini si forma una sorta di "corridoio d'uscita" nel quale sfocia la più recente espansione urbana costretta a defluire entro queste sponde, ma perdendo – o, più esattamente, non rinnovando – le regole d'impianto consolidate nella prima metà del XX secolo.



Note

1. La carta fu redatta alla scala di 1:28.000 su decisione dell'Imperatore del SRI. Ne è stata eseguita una recente ristampa, con riduzione di scala delle tavole (Carandini, 1828 e 1999).
2. La documentazione cartografica è stata reperita presso l'Istituto regionale per i Beni Culturali e Ambientali della Regione Emilia-Romagna.
3. Si veda, a questo proposito, la classica opera dell'Aleotti (1615 circa), ristampata nel 2000.