

A

Aisu International
Associazione Italiana
di Storia Urbana

SU

CITTÀ CHE SI ADATTANO?

ADAPTIVE CITIES?

4 TOMI
BOOKS | **1**

INSIGHTS

4

CITTÀ CHE SI ADATTANO? ADAPTIVE CITIES?

a cura di
edited by

Rosa Tamborrino

1

Adattabilità o incapacità adattiva di fronte al cambiamento
Adaptability or Adaptive Inability in the Face of Change

a cura di / edited by Cristina Cuneo

2

Adattabilità in circostanze ordinarie
Ordinary Conditions Adaptability

a cura di / edited by Chiara Devoti, Pelin Bolca

3

Processi urbani di adattamento e resilienza tra permanenza e precarietà
Urban Processes of Adaptation and Resilience Between Permanence and Precariousness

a cura di / edited by Andrea Longhi

4

Strategie di adattamento e patrimonio critico
Adaptive Strategies and Critical Heritage

a cura di / edited by Rosa Tamborrino

CITTÀ CHE SI ADATTANO? ADAPTIVE CITIES?

TOMO
BOOK

1

**ADATTABILITÀ O INCAPACITÀ ADATTIVA
DI FRONTE AL CAMBIAMENTO**

**ADAPTABILITY OR ADAPTIVE INABILITY
IN THE FACE OF CHANGE**

a cura di
edited by

Cristina Cuneo

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES
Insights

DIREZIONE / EDITORS

Elena Svalduz (Presidente AISU / AISU President 2022-2026)

Massimiliano Savorra (Vice Presidente AISU / AISU Vice President 2022-2026)

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC COMMITTEE

Pelin Bolca, Alfredo Buccaro, Donatella Calabi, Giovanni Cristina, Cristina Cuneo, Marco Folin, Ludovica Galeazzo, Emanuela Garofalo, Paola Lanaro, Andrea Longhi, Andrea Maglio, Emma Maglio, Elena Manzo, Luca Mocarrelli, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Fulvio Rinaudo, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Ines Tolic, Stefano Zaggia, Guido Zucconi (Organi di governo AISU / AISU Committees 2022-2026)

Città che si adattano? / Adaptive Cities?

a cura di / edited by Rosa Tamborrino

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE TESTI / GRAPHIC DESIGN AND LAYOUT
Luisa Montobbio

Aisu International 2024

DIRETTRICE EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTOR

Rosa Tamborrino



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

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

Prima edizione / First edition: Torino 2024

ISBN 978-88-31277-09-9

AISU international

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio)

Politecnico di Torino, viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Torino

<https://aisuinternational.org/>

L'ENCLAVE DI ZARA: IL PORTO FRANCO, LA VOCAZIONE INDUSTRIALE, L'ASPIRAZIONE TURISTICA

GIUSEPPE BONACCORSO

Abstract

The political, tourist and industrial role of the enclave of Zadar between the two wars is at the centre of the analysis proposed in the report. In particular, the aim is to show how the city managed to exploit its geographical position and difficult balance in the central Adriatic political chessboard by playing on several complex levels: both infrastructural and programmatic. The role of free port thus facilitates the spread of a food industry that had its roots as far back as the 19th century. Industrial constructions, urban design, and plans for residential and infrastructural aggregations close to the historic center respond to a forward-looking urban planning that allows a direct relationship of the city with the hinterland and the Adriatic Sea trade.

Keywords

Zadar, Adriatic Sea, Port, Lastovo Maraschino

Introduzione

Il ruolo politico, turistico e industriale dell'enclave di Zara tra le due guerre è al centro della presente analisi. L'obiettivo è di verificare come la città riesca a valorizzare la posizione geografica e il difficile equilibrio nello scenario politico centro adriatico giocando su più piani complessi: sia infrastrutturali sia programmatici.

Epicentro di questo scacchiere è la concessione nel 1921 del porto franco che facilita l'espansione di un'industria alimentare che aveva le sue radici già nell'Ottocento. La progettazione urbana, i piani delle aggregazioni residenziali e infrastrutturali, gli insediamenti produttivi realizzati a ridosso del centro storico rispondono a una programmazione urbanistica lungimirante che permette un rapporto diretto della città con l'entroterra e con i traffici marittimi adriatici.

Zara diviene così un centro polifunzionale e cosmopolita che trova le sue risorse nella sperimentazione culturale, edilizia e industriale.

L'uso di materiali diversi, la grande crescita architettonica si rispecchia anche nel passaggio in città di numerosi architetti e artisti che a Zara lasceranno una significativa impronta stilistica.

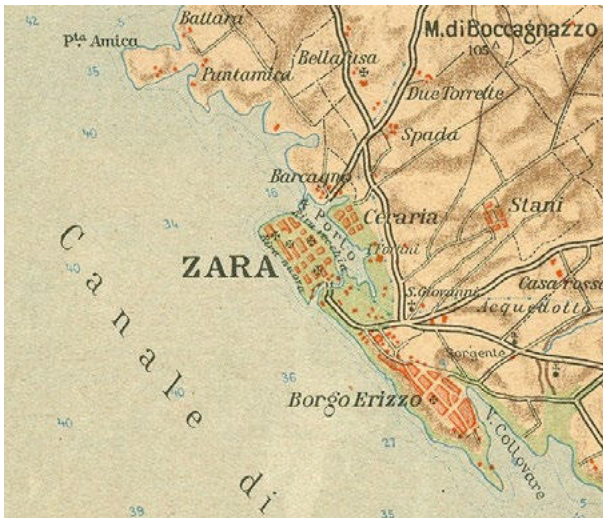
Quindi al fianco di imprenditori come Luxardo, Drioli, Vlahov, si assiste a una crescita dei traffici portuali (sia industriali, sia turistici) e a una sperimentazione edilizia

incentrata su nuove tipologie residenziali e produttive, condotta da affermate firme architettoniche operanti tra le due guerre: Vincenzo Monaco, Amedeo Luccichenti e Umberto Nordio.

Una storia complessa caratterizzata dall'epilogo drammatico del secondo conflitto mondiale che causò profonde frizioni politiche che accompagnarono la distruzione nel 1944 dell'intero abitato storico della città.

L'enclave

A Zara (Zadar), dopo la conclusione della Prima Guerra Mondiale, la giurisdizione italiana divenne subito operativa, seppure non ancora pienamente legittimata dagli accordi internazionali. Fu solo dopo il trattato di Rapallo (stipulato il 12 novembre 1920) che si chiuse definitivamente la situazione di precarietà territoriale che caratterizzava la città e tutto il suo immediato circondario (Fig. 1). La geografia politica, lungo l'intera sponda orientale dell'alto Adriatico fu poi definitivamente fissata il 27 gennaio 1924 con il Trattato di Roma, attraverso il quale si sanciva l'accordo tra l'Italia e il Regno SHS (dei Serbi, Croati e Sloveni poi, dal 1931, identificato con la Jugoslavia) a seguito della dissoluzione dello Stato libero di Fiume. L'amministrazione dei territori adriatici mutò quindi radicalmente rispetto agli inizi del XX secolo e nuovi stati come, appunto, la Jugoslavia, l'Albania e in parte la Grecia si sostituirono al controllo secolare dell'impero asburgico. Contemporaneamente il Regno d'Italia si espanse in tutta la penisola istriana e acquisì alcune enclave dalmate, rappresentate da Zara e dall'isola di Lagosta (Lastovo). Da questi presupposti è evidente come la situazione di Zara era particolarmente complessa. Entrata ufficialmente nel Regno d'Italia dal 5 gennaio del 1921, Zara con la sua ridotta provincia vedeva nel centro storico predominare numericamente i parlanti l'italiano, ma al tempo stesso comprendeva una significativa comunità croata maggioritaria nell'immediato suburbio [Canali 2010, 277], a cui si sommarono localizzati gruppi famigliari di origine albanese, oltre a numerosi pendolari serbi e morlacchi che abitavano appena fuori il confine [Berri 1928]. Oltre ai residenti, in una situazione analoga a quella di Fiume, si contavano poi molti cittadini italiani non residenti, impiegati in città come militari, funzionari politici, professionisti, medici, commercianti, imprenditori che dimostravano, con la loro presenza, la vitalità economica del piccolo centro dalmata. A questo gruppo poi si sommarono un'altra significativa comunità italiana che risiedeva in precedenza a Sebenico, Spalato, Traù. Quest'ultimi preferirono trasferirsi nell'enclave italiana, piuttosto che rimanere in altre località della Dalmazia meridionale che, dopo la ratifica nel 1921 del trattato di Rapallo, entrarono definitivamente all'interno dei confini del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. A questi, si deve poi aggiungere anche un discreto numero di lavoratori stagionali, che poi divennero stanziali, provenienti prevalentemente dal Friuli, dal Veneto, dalla Puglia, dalla Sicilia e da altre regioni del meridione d'Italia che si impiegarono nell'industria conserviera legata alla pesca e all'agricoltura vinicola, soprattutto nell'Isola di Lagosta, ma anche negli immediati dintorni della cittadina dalmata.



1: Particolare della carta geografica comprendente la città di Zara, 1920 [De Agostini, Novara].

L'enclave zaratina viveva quindi una situazione a dir poco particolare, in quanto era da una parte confinata dal mare e dalle isole limitrofe appartenenti al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, dall'altra circondata da un esiguo entroterra, anch'esso appartenente al medesimo Regno. La situazione geografica quindi andava risolta con opportuni accordi bilaterali sulla libera circolazione di merci e di uomini per consentire ad entrambe le economie locali di prosperare le une e le altre¹.

Il porto franco

Una delle iniziative politiche decisive per far ripartire l'economia zaratina fu quella d'istituire nel 1921 il porto franco. In tal modo le merci potevano circolare liberamente e non essere soggette a dazi doganali². Nello stesso tempo si promosse anche un Congresso adriatico nazionale per cercare di costituire delle condizioni politiche atte a rafforzare un'espansione commerciale mediterranea attraverso lo sviluppo delle portualità adriatiche e in particolare di Venezia, Trieste, Pola, Fiume, Zara e Ancona.

Il Congresso, che si era tenuto in due distinte sedi (Venezia e Milano), promuoveva appositi incontri programmatici attraverso i quali si cercava di contribuire alla maggiore conoscenza da parte degli industriali italiani delle favorevoli condizioni economiche di alcune di queste città-porto per la creazione di nuove industrie. Questa fervida attività

¹ Lo scambio delle ratifiche del Trattato di Rapallo, «Corriere della Sera», 3 febbraio 1921, p. 1; *I lavori per l'esecuzione del Trattato di Rapallo*, «Corriere della Sera», 27 marzo 1921, p. 1.

² Il Regio Decreto Legge del 13 marzo 1921, n. 295, concernente l'assetto doganale nel territorio di Zara e pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» n. 73, del 28 marzo 1921). Vedi pure: *La giustizia militare nelle nuove province. Il regime doganale di Zara*, «Corriere della Sera», 29 marzo 1921, p. 1 (l'articolo contiene un errore nella data del RDL riportando il 23 marzo in luogo del 13).

propositiva era completata anche da discussioni inerenti i problemi che potevano sorgere nello sviluppo portuale, ferroviario, artigiano e marittimo specie in rapporto ai confini ravvicinati con il Regno dei SHS e ai consolidati traffici italiani in Oriente³.

Per Zara, un ulteriore problema era anche legato all'uso della moneta, oltre alla necessità di servirsi, per l'industria manifatturiera locale, di derrate alimentari provenienti dall'immediato entroterra⁴. Il progressivo snellimento delle procedure per la liberalizzazione del passaggio di uomini e merci dalle aree interne fu sancito dalla successiva convenzione di Santa Margherita Ligure del 23 ottobre del 1922, relativa al traffico di frontiera e alla regolamentazione della pesca marittima. Tale intesa fu seguita dalla concessione governativa della cosiddetta "franchigia doganale" contenuta nel decreto legge sul porto franco del 12 marzo 1923 [Canali 2013, 144]. L'ultimo degli accordi transfrontalieri che regolava definitivamente i rapporti commerciali tra l'Italia e il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni fu stipulato a Nettuno il 20 luglio 1925, anche se fu ratificato dal governo di Belgrado solo due anni più tardi [Toth 2016, 254]. Così alla fine degli anni Venti del Novecento la situazione poteva dirsi normalizzata. Gino Berri, in un articolo per il «Corriere della Sera» nel 1928, ci testimonia come quotidianamente la mattina nella città entravano una "piccola folla di Morlacchi" che provenivano dalla cosiddetta zona grigia e si sistemavano nel mercato recando con sé verdura, frutta, latte, uova e pollame. Il regime di porto franco consentiva loro di non pagare alcun tributo alla dogana italiana. Il giornalista spiega bene come:

«il transito è loro facilitato dal rilascio della tessera di frontiera, a cui hanno diritto in base al trattato di Rapallo e convenzioni seguenti, e sarebbe certamente più intenso se fosse meno osteggiato dall'autorità jugoslava locale, che non vede di buon occhio questo affluire di contadini in città, con la quale essi hanno stabilito i più cordiali rapporti. I morlacchi, a loro volta, acquistano manufatti e articoli lavorati di ogni genere, in modo che avviene uno scambio regolare e quotidiano fra il contado e il suo emporio» [Berri 1928, 4].

Oltre alla semplificazione delle procedure burocratiche, il governo italiano aveva contemporaneamente cercato di promuovere la realizzazione di infrastrutture che potevano compensare questo quadro territoriale così delicato. E quindi si era programmato (e realizzato) un nuovo ponte che univa la città storica alla zona industriale. Inoltre si era proceduto alla ridefinizione della banchina della riva Barcagno e alla sistemazione della viabilità nel territorio di Punta Amica (Puntamika).

Così un'attenta politica legata alle comunicazioni poteva in qualche modo agevolare la vocazione commerciale e industriale di Zara dai pericoli di un isolamento. Come pure la progressiva implementazione dei servizi di trasporto pubblico verso l'entroterra e la creazione di una nuova viabilità che collegasse la città vecchia all'interno e ai centri limitrofi oltreconfine di Novegrad (Novigrad), Obrovazzo (Obravac) e Tenin (Knin).

³ *Un Congresso adriatico nazionale*, «Corriere della Sera», 21 aprile 1921, p. 4; *I bisogni dei porti adriatici trattati in un congresso a Milano*, «Corriere della Sera», 31 maggio 1921, p. 3.

⁴ *Gli ordini del giorno*, «Corriere della Sera», 29 luglio 1921, p. 1.

Ovviamente in questo quadro bisognava rilanciare le comunicazioni marittime e aeree per collegare l'enclave ai porti italiani di Trieste, Venezia, Fiume e Ancona. Conseguentemente le linee marittime divennero piuttosto frequenti e capillari verso l'alto Adriatico orientale. Mentre verso i porti della Dalmazia meridionale, Zara era regolarmente collegata attraverso la *Jadranska Plovitba*. In questa situazione di crescita delle comunicazioni, rimaneva tuttavia deficitario il rapporto con Ancona, il cui collegamento via mare per diverso tempo non era giornaliero e questo era uno dei maggiori motivi di lamentela delle classi mercantili della città.

L'industria alimentare

Zara infatti era considerata la città delle piccole industrie, soprattutto quelle manifatturiere, poiché non richiedevano vasti e costosi impianti e neppure una manodopera troppo costosa. In questo ambito è emblematica la produzione del maraschino, effettuata prevalentemente da tre ditte che godevano di "fama mondiale": la Francesco Drioli, la Girolamo Luxardo e la Romano Vlahov. A queste si erano aggiunte altre distillerie minori, tra cui, Gaspare Calligarich, Matteo Magazzin, Luca Millicich, Giuseppe Pivac e Tommaso Stampalia⁵. E se a Zara erano esistenti altre fabbriche ancora più piccole, viceversa in Dalmazia si poteva ricordare anche la significativa produzione della "premiata ditta" di Giovanni Jelich e quella di Giorgio Matavulj, entrambe a Sebenico, oppure quelle di Simeone Brainovich, Vito Morpurgo e Luigi Troccoli tutte operative a Spalato. Questi imprenditori, se da una parte sfruttarono la concessione del porto franco per la città di Zara, dall'altra soffrirono della mancanza di un'adeguata vetreria locale per la produzione delle bottiglie che, con sensibili aggravii di spesa, venivano importate dalla Toscana o addirittura dalla Boemia e dalla Moravia [Berri 1928]. Così, per incrementare le vendite dei loro prodotti, tutti gli industriali locali investirono in costose campagne pubblicitarie sui principali periodici nazionali e internazionali, oltre a sponsorizzare mirati eventi sportivi e apporre i loro loghi negli arredi balneari in diverse località interne ed esterne all'enclave zaratina.

Per promuovere in maniera significativa i loro prodotti alimentari, alcune ditte si servirono di campagne di *marketing* elaborate da diversi grafici e artisti che progettarono locandine, cartellonistica, bande pubblicitarie nei quotidiani e perfino sofisticati *packaging* dei prodotti che contribuivano a rafforzarne il *brand* identitario. In alcuni casi, dei designers intervenivano persino nel progetto del disegno della bottiglia che, come da tradizione, era in parte ricoperta da paglia lacustre per proteggere e far riconoscere immediatamente il tipo di liquore. Così non ci sorprende come l'azienda Vlahov, che produceva l'omonimo maraschino, si servì della perizia grafica di Giuseppe Sigon (1864-1922). Oppure la Luxardo, che affidava a diverse agenzie pubblicitarie italiane l'incisiva campagna pubblicitaria (Fig. 2), ingaggiò grafici e artisti del calibro di Armando Pomi

⁵ «Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia», 68, 19 dicembre 1927, n. 292, pp. 4871-4876; «Guida Generale di Trieste e della Venezia Giulia. Province di Trieste. Udine. Gorizia. Pola. Carnaro. Zara», Trieste 1940.

(1895-1950), Giuseppe Raverta (1889-1976) e Luigi Vidris (1897-1976). La grafica della Drioli e di altre distillerie era più tradizionale, ma non meno efficace. E anche i fiaschi erano degli autentici pezzi di design. Si va dalla bottiglia a pianta quadrata della Drioli, sino a quella tondeggianti dal collo lungo e di colore verdemare della Luxardo [Bassi 2015, 144-145], entrambe rivestite con uno strato di impagliatura intrecciata a mano. Insieme all'industria dei distillati, una altra importante branca della manifattura locale era quella dolciaria, di confettura alimentare, ma anche di tabacchi, di pellami, di legname, d'insetticidi al piretro (il "Pif Paf" della ditta Eugenio Godnig), di metalli (Industria metallurgica Dalmata), di stampa tipografica (Artale), della cera (Petrioli-Salghetti), dei saponi (fratelli Predolin), di corde e di reti per la pesca (S.a.p.r.i.). A queste andava aggiunto l'indotto relativo alla conservazione e al commercio dei prodotti ittici, inscatolati nella vicina isola di Lagosta, nella quale erano attive anche piccole aziende concentrate nella lavorazione dei tabacchi.

Anche in questo caso, vi erano delle ditte che saranno abbastanza note anche dopo le drammatiche vicende del dopoguerra come l'Arrigoni, il Pastificio Zaratino e tante altre che dopo il 1945 dovettero chiudere o ridurre sensibilmente il loro giro d'affari con la nuova proprietà statale jugoslava. Com'è noto, la proprietà Drioli riaprì a Mira, la Vlahov a Bologna e la Luxardo a Torreglia. La fabbrica di quest'ultima, che si era salvata dalla completa distruzione, ha poi riaperto e mutuato il nome in Maraska, che tuttora produce il distillato di ciliegie marasche, come pure il cosiddetto Amaro Zara che ha replicato, in parte anche nella grafica, l'amaro prodotto dalla Vlahov.

Tornando al periodo tra le due guerre, mentre l'azienda dolciaria aveva un mercato piuttosto locale collegato alle pasticcerie presenti in città (con la sola eccezione dell'affermata fabbrica di cioccolato di Antonio Zeraushek), un ambito più ampio caratterizzava la produzione dei tabacchi. Nell'enclave erano presenti la Manifattura Tabacchi Orientali e la Manifattura Zaratina Sigarette, tra i cui "pacchetti" si distinguevano, con nomi variamente esotici, le Calypso e le Samos Export. Seguendo l'esempio delle ditte che producevano il maraschino, anche le altre industrie alimentari avevano contattato numerosi artisti e grafici dalmati e giuliani, quali il già ricordato Gigi Vidris (Vidrich), Marcello Dudovich (1878-1962) e tanti altri. Si rammenta che la maggior parte di loro proveniva dalla Dalmazia, come i pittori Giuseppe Lallich (1867-1953) e Tullio Crali (1910-2000), oltre all'architetto Vincenzo Fasolo (1885-1969).

Spesso nella cartellonistica o nelle *réclame* pubblicate nei periodici dell'epoca, è interessante notare come gli artisti mettevano in debita luce la fabbrica all'interno di un contesto naturale di rara bellezza.

Queste vedute paesaggistiche, che avevano al loro interno una rappresentazione piuttosto fedele del manufatto industriale (con tanto di ciminiere fumanti), volevano mostrare simultaneamente sia la modernità dell'azienda sia la provenienza degli alimenti confezionati, prodotti in un autoctono contesto naturalistico. Questi artefatti grafici, saranno preziosi anche per la ricostruzione del posizionamento dei vari siti industriali (e per la definizione delle forme architettoniche delle fabbriche), anche dopo le distruzioni provocate dal secondo conflitto mondiale.



2: Giuseppe Raverta, Manifesto di Zara. La città del maraschino Luxardo, 1939.

La collocazione di molte industrie alimentari a diretto contatto con il mare era dovuta alla convenienza di indirizzare, attraverso canalizzazioni sottomarine, le acque reflue della lavorazione al largo del Canale di Zara. Le rappresentazioni pubblicitarie confermano come la localizzazione industriale più consistente si concentrò nella riva nord-est dell'insenatura portuale, principalmente nel sobborgo della cosiddetta *Ceraria* (Voštarnica), ma pure nella successiva area di Valle dei Ghisi (Jazine), dove erano posizionate le fabbriche di dolci e di lavorazione del tabacco e dei pellami.

I piani e gli architetti

Nonostante le rapide trasformazioni della città, ancora nella prima metà degli anni trenta del Novecento, si denunciava la mancanza di un Piano Regolatore. Sebbene, già nel 1934, il comune avesse approvato un progetto di risanamento dei quartieri malsani della città e l'edificazione di alcuni alloggi popolari nella periferia urbana [Canali 2013, 124]. Per regolarizzare e indirizzare lo sviluppo demografico e industriale bisognò però attendere il Piano Regolatore approvato nel 1938, redatto dall'architetto Paolo Rossi de Paoli, con la collaborazione di Vincenzo Civico e Giuseppe Borrelli de Andreis [Canali 2013, 120]. Nello specifico il PRG doveva regolare la conservazione del centro storico, indirizzare l'espansione residenziale e industriale, pianificare la nuova rete infrastrutturale,

il verde pubblico e la penetrazione del traffico automobilistico nella città e nel suo immediato interland.

Ovviamente le previsioni di crescita urbana erano concentrate nei sobborghi limitrofi al centro, in particolare partendo da nord, al di là dello specchio d'acqua detto porto di Zara, nelle aree industriali (ma anche residenziali) della Cereria, di Barcagno (Barkanj) e della valle dei Ghisi. Ad ovest nell'area di Punta Amica e, ad est, nell'ampio insediamento attiguo alla città storica, denominato Borgo Erizzo (Arbanasi Kolovare).

Soprattutto si puntava sul borgo di Cereria (e in continuità sulla Valle dei Ghisi), sulla cui riva si disponevano nuove eleganti palazzine, alternate alle distillerie, che costituiva il fulcro della nuova espansione, in quanto grazie al ponte girevole era collegato direttamente al centro antico della città. Ovviamente attraverso il ponte, realizzato in cemento armato con la campata girevole in ferro, veniva agevolata l'accessibilità anche al retrostante quartiere di Barcagno, già costellato da villini signorili. Obbedendo agli indirizzi di Gustavo Giovannoni, coincidenti con il risanamento, l'ampliamento e il diradamento, la nuova strada doveva proseguire la direzionalità del ponte e, tagliando la Cereria, facilitava la comunicazione con l'esterno della città, riacciandosi alla statale che conduceva verso il confine con la Jugoslavia. La realizzazione della nuova arteria aveva comportato la demolizione dell'angusto e tortuoso connettivo urbano precedente, favorendo il risanamento del sobborgo attraverso nuove costruzioni. Il piano fu fortemente sostenuto dal podestà Giovanni Salghetti Drioli, uno dei membri di una delle più antiche famiglie della città.

Negli stessi anni nella città furono realizzate numerosi nuovi interventi, si va dal palazzo del Comune in piazza dei Signori progettato dallo spalatino Vincenzo Fasolo seguendo il principio del diradamento edilizio, alla costruzione dell'ampio edificio dell'INCIS e di un significativo gruppo di case popolari, sino alla realizzazione di un ampio complesso scolastico piuttosto vicino alla riva. Ulteriori interventi si concentrarono sui bordi urbani, con la sistemazione di una parte della circonvallazione, sopraelevata attraverso la creazione di muraglioni monumentali "e di un'ampia scalea di accesso" [Civico 1938, 114]. Un ripensamento dei programmi urbanistici per la città, fu imposto dalle vicende del secondo conflitto mondiale. In particolare quando, a seguito dell'attacco tedesco al Regno di Jugoslavia del 6 aprile del 1941, vi fu la conseguente annessione a opera dell'esercito italiano di parte della Dalmazia (con le città di Spalato e Sebenico), di diverse isole adriatiche (tra cui Arbe, Veglia, Lissa, Curzola e Meleda) e della zona delle Bocche di Cattaro, che assieme a Zara costituirono il *Governatorato della Dalmazia*. Dopo l'accordo di Roma del 18 maggio 1941 tra l'Italia e il neonato Stato Indipendente di Croazia (*Nezavisna Država Hrvatska*, da cui l'acronimo: NDH) governato da Ante Pavelić, la regione fu frazionata. E alla NDH andò il resto della Dalmazia, la maggior parte dell'odierna Croazia e tutta l'attuale Bosnia ed Erzegovina. La città di Zara così fu eretta a capoluogo di un contesto territoriale significativamente più ampio rispetto alla modesta estensione dell'enclave precedente, "con effetti amministrativi e non più solo storico-culturali", nell'ambito della Stato italiano [Canali 2013, 174]. Nello specifico, l'area metropolitana zaratina si ampliò con l'inglobamento delle isole dalmate davanti la città, mentre l'entroterra fu ingrandito con l'inclusione di Tenin.

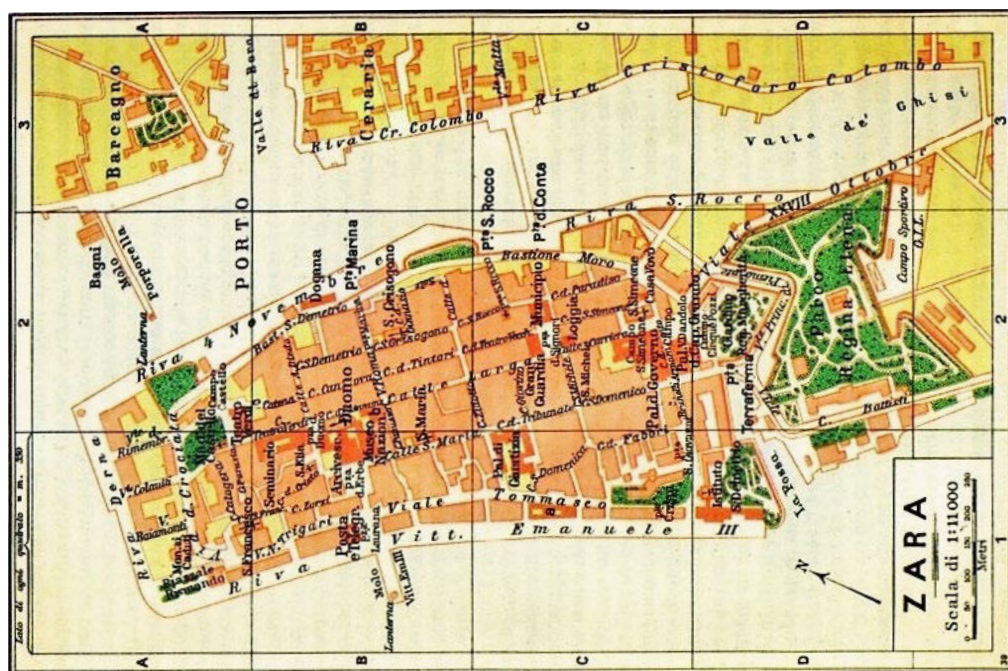
Queste vicende politiche portarono alla compilazione di un secondo piano regolatore redatto tra il 1941 e il 1942 con delle finalità considerevolmente diverse destinato alla cosiddetta “grande Zara” [Melis 2017, 50], che aprì una ulteriore fase di espansione della città.

La situazione radicalmente mutata, provocò un ripensamento per il vecchio porto, non più sufficiente verso una città che poteva ora connettersi più rapidamente verso l'Adriatico occidentale e verso la costa meridionale della Dalmazia. Il nuovo piano infatti prevedeva una sistemazione strategica dell'area portuale, con nuove attrezzature da insediarsi nella Valle dei Ghisi, ora quasi inutilizzata, che doveva costituire il nuovo Porto Industriale. A tale scopo erano previste le realizzazioni di magazzini sull'area estrema dell'insenatura, la modernizzazione dell'impianti che permettessero un più rapido funzionamento del ponte apribile e la sistemazione di tutte le zone circostanti adibite al servizio del Porto industriale. Il vecchio scalo, antistante il ponte, doveva essere adibito esclusivamente per il traffico dei passeggeri. Sulla banchina Nord, era inoltre prevista la nuova Capitaneria di Porto [Canali 2013].

Per agevolare l'attuazione di tali piani, il governatore Giuseppe Bastianini si circondò di architetti (e artisti) non solo di derivazione dalmata [Arbutina 2012]. Infatti, condusse in città progettisti già noti in Italia, che tentarono di integrare le forme moderne con una attenzione per i materiali tradizionali del luogo [Melis 2017, 42]. E così operarono a Zara per circa un anno e mezzo Vincenzo Monaco e Amedeo Luccichenti, che partorirono architetture di estrema qualità, a cui si devono aggiungere anche alcune prove precedenti redatte da progettista altrettanto sperimentali quali Giulio Minoletti e Umberto Nordio [Arbutina 2001]. Il dialogo tra queste diverse esigenze, di modernità e tradizione costituirono un laboratorio di composizioni, tipologie e idee strutturali innovative, seppure molti di quei progetti rimasero sulla carta.

Se il nuovo Piano Regolatore per gli interventi nella città vecchia sembra ribadire il rispetto al Piano del 1938 impostato sui fondamenti del diradamento, del risanamento e della valorizzazione monumentale, saranno invece gli interventi di pianificazione territoriale a innescare un ampio dibattito tra politici, amministratori, architetti e residenti. In particolare per ciò che attiene alla riapertura del fossato perimetrale alle mura urbane, che oltre a creare un ambiente suggestivo, doveva assumere nelle intenzioni degli urbanisti le funzioni di canale di congiungimento tra il mare aperto e il porto industriale. Il canale perimetrale alle mura sud-orientali della città vecchia avrebbe agevolato il flusso delle acque e in tal modo reso meno stagnante l'acqua del porto industriale ubicato nell'insenatura della valle dei Ghisi.

La realizzazione di questo fossato navigabile (anche se limitato a imbarcazioni di medio cabotaggio), che metteva in comunicazione il Canale di Zara (Zadarski Kanal) con il bacino del nuovo scalo industriale della città, apriva pure una questione etica, in quanto, “la penisola di Zara da penisola veniva trasformata in un'isola, staccata dalla terraferma” [Canali 2013, 182]. Un'altra questione che aveva creato delle perplessità era stata la scelta strategica del posizionamento del porto industriale alla fine dell'insenatura della Valle dei Ghisi, perché ciò comportava l'ingresso “a bella vista” di grandi navi merci nell'insenatura portuale che costeggiava la città vecchia, che poteva far tramontare le



3: Cartografia del centro storico di Zara, 1942.

velleità di una “vocazione turistica” auspicata dallo Stato italiano e dal piano precedente (Fig. 3). C'è da dire, tuttavia, che la promiscuità tra infrastrutture industriali e paesaggio era stata una costante anche per le fabbriche realizzate nella prima e seconda decade del Novecento. Questa situazione che perdurava da decenni era dovuta alla possibilità di sfruttare le vie d'acqua per la distribuzione e la consegna dei prodotti manifatturieri attraverso le imbarcazioni mercantili. Mentre un impatto meno evidente ebbero le nuove infrastrutture idriche sorte, tra il 1927 e il 1938, per soddisfare le aumentate esigenze industriali, tra cui la grande cisterna dei celebri cinque pozzi e l'imponente acquedotto del Bottina costruiti ad opera dell'Ispettorato alle opere pubbliche [*Per la sistemazione...* 1942, 2].

L'aspirazione turistica

Nonostante la volontà di implementare la sua attitudine commerciale e produttiva, il comune di Zara venne inserito anche nel novero delle principali mete turistiche nazionali. Com'è noto, già dall'immediato primo dopoguerra la politica italiana attraverso la fondazione nel 1919 dell'ENIT (Ente Nazionale per le Industrie Turistiche) aveva promosso alcune precipue località di villeggiatura per rilanciare le rotte del *jet-set* internazionale. Alcuni nomi erano già noti: Sanremo, Cortina, Lido di Venezia, Viareggio, Riccione, Salsomaggiore, Capri, Amalfi, Taormina e altri ancora. A questa rosa di città,

ne vennero poi aggiunte altre, tra cui diverse località adriatiche servite sia dai piroscafi, sia dai primi servizi aerei. In questo *bouquet* di proposte, l'ENIT indirizzò il turismo di qualità verso alcune perle dell'adriatico orientale, differenziandone l'offerta, da quella termale e di cura (Abbazia e Portorose), a quella balneare e sportiva (Brioni e Grado), sino a quella culturale con annessa possibilità di effettuare bagni ed escursioni nell'entroterra (Trieste, Pola e, naturalmente, Zara). In questo quadro di prospettiva, la cittadina dalmata si presentava come una delle mète più attraenti, ma almeno sino alla definizione dei rapporti economici, politici e strategici con i vicini del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, e cioè almeno sino al 1925-1926, il turismo stentava a decollare. Ne è la riprova un lungo articolo pubblicato ne «Le Vie d'Italia» del 1927, dove se da una parte si accennava a come l'industria alimentare aveva ripreso a camminare, anche per l'apertura di nuovi mercati e per mirati sovvenzionamenti pubblici, dall'altro si poneva in evidenza come la città non riusciva a vendere i suoi prodotti artigianali (merletti, i ricami sulle stoffe, oggetti in legno) soprattutto perché i turisti provenienti dall'Italia non erano così numerosi: "... turisti ne vengono, [...] ma non sono ancora tanti quanti dovrebbero essere". [Nonostante che] "sarebbero compensati del viaggio con la visione superba, impareggiabile della costa orientale dell'Adriatico" [Zorzi 1927, p. 834].

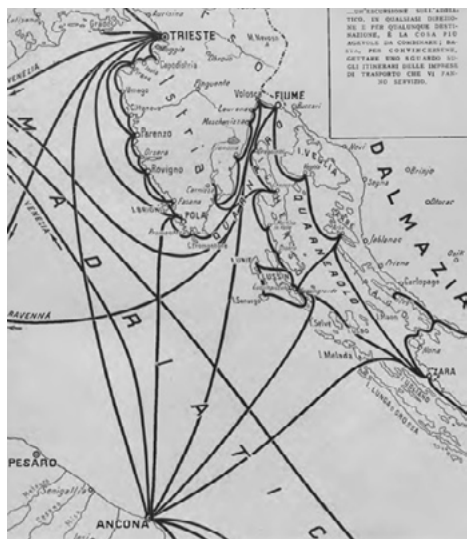
Che la situazione turistica a Zara dovesse necessariamente migliorare è ribadito nel resoconto del X Congresso geografico di Milano dell'ENIT, pubblicato ancora nel periodico «Le Vie d'Italia» nel numero di novembre dello stesso anno (p. 1274). La soluzione proposta fu quella di facilitare l'afflusso dei "forestieri" attraverso accordi e convenzioni con le Ferrovie dello Stato e con le principali compagnie di navigazione per istituire biglietti speciali per i viaggi delle famiglie alle stazioni balneari adriatiche. Tali agevolazioni dovevano essere concesse anche ai viaggiatori provenienti dall'estero che entravano in Italia per gomma attraverso i transiti internazionali di Fiume, Postumia e altri varchi orientali. Tra l'altro il governo, attraverso un Decreto del Ministero dell'Interno dell'8 marzo 1927, aveva allargato la vocazione culturale e balneare di Zara anche all'ambito delle stazioni di cura a tutto il territorio dell'enclave. In tale quadro programmatico, gli sforzi profusi non mancarono di dare i loro frutti.

E così, oltre a migliorare i collegamenti via mare (Fig. 4), si lavorò anche al consolidamento dei collegamenti aerei. Infatti, l'accessibilità era garantita non solo dalle compagnie di navigazione, ma anche dalla possibilità di usufruire dei collegamenti aerei mediante i nuovi idrovolanti Macchi C 94 serviti dalla compagnia nazionale Ala Littoria. Infatti Zara era servita dalla linea giornaliera Trieste-Pola-Zara-Ancona-Roma che la congiungeva a Trieste in un'ora e 45 minuti e con la città dorica in appena 55 minuti. Mentre la rotta Portorose-Zara-Lagosta-Brindisi era considerata la terza linea italiana per numero di passeggeri annui (circa 3.700). I periodici del settore turistico auspicavano che queste nuove linee aeree, insieme con un'implementazione delle linee navali, potessero far aumentare gite e villeggiature, oltre ad abbassare i costi di viaggio. Tali conclusioni venivano ribadite ancora nelle pagine della diffusa rivista «Le Vie d'Italia»: "sull'Adriatico si viaggia bene, celermente e con poca spesa" [Ruata 1932, p. 669].

Il turismo, oltre alla balneazione (un'attrattiva che è rafforzata dalle vicine spiagge a est di Punta Amica), si appoggiava sulla cultura e sul commercio transfrontaliero per

la presenza di negozi e di mercati alimentari che sfruttavano le potenzialità della mancanza di dazi doganali. In questo anticipando quello che avverrà a Trieste negli anni Sessanta del Novecento, quando la città giuliana veniva invasa da acquirenti provenienti dalla vicina Jugoslavia [Canali 2013, p. 146]. Anche l'interesse per un turismo culturale, indirizzato verso i monumenti romani e veneti presenti in città, era testimoniato da un afflusso crescente di visitatori nei musei, nelle chiese e persino nelle numerose biblioteche aperte agli studiosi. Mentre soprattutto nei mesi estivi era significativo il numero di escursionisti che erano attratti dall'aspetto naturalistico delle incantevoli isole circostanti o dall'esplorazione delle vicine alpi Babie (Velebit).

Quindi, almeno sino alle soglie del 1940, a Zara si era sviluppato un turismo che si potrebbe definire promiscuo, poiché da una parte vi era quota minoritaria, ma pur sempre significativa, di turismo *d'élite*, assieme a una quota importante di turismo legato all'escursionismo e alla balneazione che aumentava, seppure lentamente, in modo costante nel tempo. Un'altra quota in continua crescita era il turismo giornaliero proveniente, soprattutto nei giorni del fine settimana, dal vicino entroterra jugoslavo. Per migliorare l'accesso a un turismo balneare più consistente, durante il Governatorato di Bastianini diversi architetti lavorarono alla creazione di una lunga strada costiera che doveva rendere più veloce il collegamento tra Trieste a Fiume (tagliando l'Istria attraverso la bretella stradale già costruita nel 1933 ad opera dell'ingegnere D'Orlando e tuttora strategica nel passaggio tra Italia, Slovenia e Croazia), per proseguire fino a Zara e da lì giungere alla nuova provincia di Spalato creata dopo il 1941. I piani furono riassunti da Giuseppe Pagano in una tavola ricca di indicazioni programmatiche, contenenti anche una nuova strada ferrata, che uscendo dai confini nazionali e passando per l'allora Stato Indipendente della Croazia doveva giungere sino al Cattaro. Lungo le arterie di collegamento venivano individuate quattro zone di valorizzazione turistica: la prima con centralità a Zara, la seconda a Sebenico, la terza a Spalato e la quarta a Cattaro [Pagano 1946].



4: Linee di navigazione adriatiche, 1932 [da "Le Vie d'Italia", 9, p. 671].

L'armistizio, i bombardamenti e l'epilogo

Seppure colpita il 6 aprile 1941 da tre incursioni aeree jugoslave che causarono danni limitati in città, Zara aveva vissuto la prima fase del conflitto mondiale in relativa tranquillità. Dopo la resa jugoslava del 15 aprile 1941, le licenze per le riparazioni conservate all'Archivio di stato di Zara (DAZD - Državni Arhiv u Zadru) ci mostrano come i danni furono modesti, e le riparazioni furono molto rapide. A seguito dell'accordo con Ante Pavelić e alla conseguente occupazione italiana di parte della Dalmazia, Zara venne promossa a capoluogo di una regione molto più vasta della precedente enclave e amministrata da un governatore (Bastianini), che poteva godere di una certa autonomia nel realizzare piani e architetture in tempi rapidi. Tale manifestazione di efficienza era rivolta anche alle altre città annesse all'Italia (per tutte Spalato, Traù, Sebenico), nel quadro di una politica edilizia che si indirizzava non solo ai residenti italiani, minoritari nelle nuove provincie dalmate, ma anche ai croati con cui si era stretta una recente alleanza. Se da una parte gli interventi si indirizzarono all'edilizia economica e popolare (in particolare a Zara, Sebenico e Trau), dall'altra non mancarono di occuparsi di quei servizi quali scuole e ospedali indispensabile alla modernizzazione della regione. Bastianini creò una sorta di cenacolo artistico presso la sua residenza di villa Millo dove si riunivano oltre a Luccichenti e Monaco, anche gli artisti Pericle Fazzini e Angelo Savelli e dove l'obiettivo era definire "una progettualità al servizio della collettività" [Melis 2017, 53]. Fece seguito un breve periodo fecondo di progetti e di diverse realizzazioni (alcune ancora esistenti, nonostante i bombardamenti del 1944), che aveva una delle sue centralità nella nuova palazzata al mare del Borgo Erizzo. Questo progetto architettonico era di estremo interesse in quanto tentava di unificare una modernità funzionalista a quella della tradizione legata all'utilizzo dei materiali autoctoni provenienti dalla Dalmazia e da Curzola in particolare.

Ma, dopo la dichiarazione di guerra agli Stati Uniti del dicembre del 1941, la situazione politica si fece progressivamente più instabile. La calma apparente che si respirava in città nel 1942, nel corso del quale si elaborarono gran parte dei progetti edilizi coordinati dal sovrintendente Amedeo Luccichenti, si disgregò progressivamente nel 1943. In questo periodo oltre a un insediamento di case minime si realizzò comunque un tassello della palazzata, con la costruzione dell'edificio del Genio Civile e con il progetto (non realizzato) della nuova pescheria, interessante esempio di integrazione tra tradizione, modernità e territorio di Monaco e Luccichenti, rimasto sfortunatamente solo sulla carta.

Ma l'epilogo era vicino. E i devastanti bombardamenti alleati che tra il 1943 e il 1944 distrussero la maggior parte dell'edificato della città, interruppero pure gli intenti di una pianificazione urbana che doveva legare assieme sviluppo sostenibile, industria e turismo.

Bibliografia

- ARBUTINA, D. (2001). *Moderna Arhitektura Zadra. Uvod u njeno rezumijevanje*, «Prostor», 9, 2001, pp. 163-176.
- ARBUTINA, D. (2012). *Talijanski arhitekti Amedeo Luccichenti i Vincenzo Monaco – opus u Hrvatsko*, «Prostor», 20, 2012, pp. 296-309.
- BASSI, A. (2015). *Food design in Italia. Progetto e comunicazione del prodotto alimentare*, Milano, Electa.
- BERRI, G. (1928). *Zara in faccia al suo destino*, «Corriere della Sera», 20 giugno 1928, p. 4.
- BORELLI DE ANDREIS, G. (1942), *Il nuovo piano regolatore di Zara capitale della Dalmazia*, «Urbanistica», 4, luglio-agosto, pp. 7-14.
- BRALIĆ, A. (2010). *Proizvodnja Maraskina u Zadru između dva svjetska rata*, in *Višnja maraska bogatstvo Zadra i zadarske regije*, a cura di A. Bralić e J. Faričić, Zadar, Sveučilište u Zadru, pp. 171-184.
- CANALI, F. (2010). *Architettura e città nella Dalmazia italiana (1922-1943). Zara: la lettura storiografica e il restauro del patrimonio monumentale della capitale regionale dalmata come questione di "identità nazionale italiana" (parte prima)*, «Quaderni. Centro di Ricerche Storiche Rovigno», 21, 2010, pp. 275-360.
- CANALI, F. (2013). *Nuovi piani regolatori di «città italiane»*, «Quaderni. Centro di Ricerche Storiche Rovigno», 24, 2013, pp. 117-190.
- CIVICO, V. (1938). *Zara. Sistemazioni urbanistiche*, «Urbanistica», 2, marzo-aprile, 1938, p. 114. *Il Piano Regolatore di Zara (1939)*, a cura della Federazione Nazionale Fascista dei Proprietari di Fabbricati, Roma, Castaldi.
- Luxardo 200. I maraschini di Dalmazia e il buon bere giuliano-dalmata (2021)*, a cura di P. Delbello, Trieste, Mosetti.
- MELIS, P. (2017). *Vincenzo Monaco. Amedeo Luccichenti. Opera completa*, Milano, Electa.
- PAGANO, G. (1946), *Appunti per una organizzazione turistica della Dalmazia, 1942*, «Costruzioni-Casabella», 195-198, dicembre 1946.
- Per la sistemazione di Zara. Oltre cento milioni di lavori in via di attuazione*, «La Stampa», 30 luglio 1942, p. 2.
- PERIČIĆ, Š. (1999), *Razvitak gospodarstva Zadra i okolice u prošlosti*, Zadar, HAZU.
- RUATA, G. (1932). *Itinerari adriatici*, «Le Vie d'Italia», 9, pp. 665-674.
- TOTH, L. (2016). *Storia di Zara. Dalle origini ai nostri giorni*, Pordenone, Edizioni Biblioteca dell'Immagine.
- Zara: La gemma italiana della Dalmazia. Le realizzazioni del Comune (1938)*, «Opere Pubbliche», 16, 1938, pp. 81-94.
- ZORZI, E. (1927). *Zara, metropoli dell'impero veneto*, «Le Vie d'Italia», 7, pp. 821-834.

INDICE / TABLE OF CONTENTS

Interrogarsi su capacità adattive e crisi passate in un mondo di nuove sfide: istruzioni in breve	V
<i>Questioning Adaptive Factors and Past Crises in a World of New Challenges: Brief Instructions</i>	
ROSA TAMBORRINO	

INDICE GENERALE

OVERALL TABLE OF CONTENTS	XXVII
---------------------------	-------

TOMO / BOOK 1

Le sfide dell'adattabilità tra crisi e grandi cambiamenti post-traumatici	3
<i>The Challenges of Adaptability Amid Crisis and Major Post-Traumatic Changes</i>	
CRISTINA CUNEO	
1.01	9
Urbs e/o civitas. Città e cittadinanza alla prova dei cambiamenti traumatici	
Urbs and/or Civitas. Cities and Citizenships Under the Threat of Traumatic Changes	
Urbs e/o civitas. Città e cittadinanza alla prova dei cambiamenti traumatici	10
<i>Urbs and/or Civitas. Cities and Citizenships Under the Threat of Traumatic Changes</i>	
SIMONE MOLLEA	
L'urto con il nemico: salvaguardare la civitas o l'urbs?	13
ELISA DELLA CALCE	
Il secessus in Villam: una nuova forma insediativa tra Tardoantico e Medioevo	21
MARIA CAROLINA CAMPONE	
The Early Manchu's Beijing: New City? New Citizens?	30
MONICA DE TOGNI	
Urban and Social Resilience Post Disasters: a Reflection on Disaster Management in Communities Affected by the Earthquakes in Emilia Romagna (2012) and Central Italy (2016)	38
ALINE SOARES CORTES, MASSIMO SARGOLINI	

1.02	49
Difficult Heritage e trasformazioni urbane	
Difficult Heritage and Urban Transformations	
Difficult Heritage e trasformazioni urbane	50
<i>Difficult Heritage and Urban Transformations</i>	
ANNUNZIATA MARIA OTERI, NINO SULFARO	
Memento o oblio? La difficile eredità delle architetture dei regimi socialisti	54
MARIACRISTINA GIAMBRUNO, SONIA PISTIDDA	
Piazza della Vittoria a Brescia: storia di uno spazio controverso	65
CARLOTTA COCCOLI, MARIA PAOLA PASINI	
The Anti-Communism Iconoclasm. Decommunization of the Public Space in Poland After 1989	77
BLAZEJ CIARKOWSKI	
The 'Normalization' of the Architecture of the Third Reich in Munich	89
RAFFAELE AMORE, CHIARA DE VUONO	
Budapest: il Palazzo Reale e la cancel culture del socialismo e del post socialismo	100
PAOLO CORNAGLIA	
Overwriting a Difficult Past. Built Legacies and the Search for New Identities in Budapest	112
FRANZ BITTENBINDER, RACHEL GYÖRFFY	
The Romanian Post-Socialist City: (Re) Constructing the Urban History in the Case of Alba Iulia	128
OANA-CRISTINA TIGANEA, DIANA MIHNEA	
1.03	143
Le città-porto nella nuova geografia adriatica post Grande guerra (1919-1939)	
Port-Cities in the New Adriatic Geography post World War I (1919-1939)	
Le città porto del nord Adriatico dopo l'apertura del canale di Suez: casi assimilabili ai centri levantini?	144
GUIDO ZUCCONI	
Città portuali, pratiche abitative e minoranze. Gli ebrei in Adriatico	152
LUCA ANDREONI	
L'enclave di Zara: il porto franco, la vocazione industriale, l'aspirazione turistica	160
GIUSEPPE BONACCORSO	

Ravenna verso la modernità: i piani urbanistici e il porto 1926-1947 FRANCESCA CASTANÒ, ALESSIA ZAMPINI	174
Porti e città del nord Adriatico, nella nuova geografia post 1918 GUIDO ZUCCONI	187
1.04	196
Commercio, architettura e città tra continuità, adattabilità e cambiamento Commerce, Architecture and Cities Between Continuity, Adptability, and Change	
The Markets and the Market Halls of Bucharest (1870-1914). Tensions and Adaptation SIMION CÂLȚIA	197
Il mercato tradizionale come struttura urbana tra continuità, adattabilità e cambiamento a partire dal secolo XIX NADIA FAVA, CARLA BRANDAO ZOLLINGER	206
Market Structures and New Towns: Testing Grounds for Design and Adaptive Reuse CRISTINA PALLINI, ALEKSA KOROLIJA	214
Research on the Evolution of Modern Arcade Architecture in Zhangzhou JIALIN YANG, SHAOSEN WANG	227
1.05	241
Frammenti per ricostruire la memoria. Sopravvivenza, riuso e oblio del patrimonio dopo la catastrofe (XV-XVIII sec.) Fragments to Rebuild the Memory. Heritage Survival, Reuse and Oblivion After the Catastrophe (XV-XVIII Centuries)	
Frammenti per ricostruire la memoria. Sopravvivenza, riuso e oblio del patrimonio dopo la catastrofe (XV-XVIII sec.) <i>Fragments to Rebuild the Memory. Heritage Survival, Reuse and Oblivion After the Catastrophe (XV-XVIII Centuries)</i> ARMANDO ANTISTA, GAIA NUCCIO	242
Campanili, città e catastrofi nella Sicilia di età moderna EMANUELA GAROFALO	245
Atteggiamenti proto-conservativi dall'architettura alla forma urbis nel Val di Noto dopo il sisma del 1693: il caso di Vizzini RENATA PRESCIA, FABRIZIO GIUFFRÈ	256