GIOVANNI FORCHERI

I PRIVATI NELLE OPERE PUBBLICHE: VIA NUOVISSIMA

I preliminari all'apertura della Strada Nuovissima⁽¹⁾, l'odierna Via Cairoli, dimostrano come ancora nella seconda metà del '700 ci fosse a Genova l'abitudine per cui i membri del patriziato intervenivano con i loro mezzi e la loro iniziativa nella realizzazione delle grandi opere pubbliche. Un'abitudine che stava a fronte della cronica situazione deficitaria delle finanze dello Stato alla quale faceva da contraltare l'enorme ricchezza posseduta dal ceto dirigente.

Dell'apertura della strada si era ripetutamente parlato da tempo, tanto che fin dal 1643 ne era stato affidato il progetto a Pietro Antonio Corradi e l'opera era stata dichiarata di pubblica utilità da parte dei due Collegi di governo già con un decreto del 1669, che comprendeva anche altre due strade: quella dal Real Palazzo alla Piazza di Sarzano e quella lungo le mura, verso il mare, da Porta S. Tomaso a Porta S. Stefano⁽²⁾.

Tuttavia ancora più di un secolo dopo, la Strada Nuovissima rimaneva solo che nelle intenzioni. Eppure si trattava di una realizzazione indispensabile, perché se già all'inizio del '600 risultavano aperte Strada Nuova e Strada Balbi, tuttavia, ancora nella seconda metà del '700 non era possibile attraversare la città con i carri per strade sufficientemente larghe e pianeggianti, dal momento che fra l'una e l'altra era rimasto il diaframma delle pendici della collina di Castelletto, intensamente edificate e traversate solo che da una rete di vicoli stretti con andamento da nord a sud.

Da rilevare, e lo vedremo meglio più avanti, come, di fronte alla constatata necessità di tale sistemazione viaria, nel 1688 fossero stati nominati addirittura dei deputati per la sua esecuzione come se la cosa fosse stata imminente. Tuttavia non se ne era fatto niente, perché non si era riusciti a trovare il necessario finanziamento.

L'idea veniva ripresa nella seduta dei due Collegi del 5 maggio 1777, allorquando un gruppo di patrizi avanzava la proposta di aprire la strada a proprie spese.

I Collegi, di fronte a tale iniziativa, rinnovavano seduta stante la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, incaricando la Giunta della Marina dell'istruttoria della pratica, sia per quel che riguardava l'aspetto tecnico, sia quello finanziario, mandandole in particolare di accertare la concreta possibilità che la sua esecuzione avvenisse con la "inocuità non solo della Ecc.ma Camera che di qualunque altro Magistrato ed altresì di qualsivoglia lascito e colonna".

Quindi, a due condizioni: che non comportasse esborso di denaro pubblico e non fosse di pregiudizio ai fedecommissi e altri diritti o garanzie esistenti sugli immobili da demolirsi.

La Giunta della Marina, mostrando una notevole sollecitudine, presentava la propria relazione ai Collegi nella seduta del 19 settembre 1777, a quattro mesi dal ricevuto incarico.

La relazione si apriva riportando un progetto, accompagnato dal relativo preventivo di spesa, datato 22 luglio, che il gruppo dei patrizi promotori aveva affidato all'Architetto Claudio Storace, al Capo d'Opera Gregorio Pettondi e al non meglio qualificato Gaetano Perucco, i quali indicavano come necessaria una spesa di 399.732 lire, comprensiva dei lavori e delle indennità di espropriazione da corrisondersi. Veniva però anche precisato come i tre progettisti fossero disposti ad assumersi l'appalto dell'opera per il minore importo di 360.000 lire a condizione che restassero "a loro profitto quelle porzioni di sito vacante che sopravanzassero lungo il tratto della strada", evidentemente dopo gli espropri.

In particolare, il progetto prevedeva di dare esecuzione all'opera in tre tronchi successivi, il primo dalla Piazza del Vastato e più precisamente "dall'arco di Strada Lomellina" fino al Vico dell'Oro; il secondo da qui fino all'altezza circa di San Siro; il terzo fino a Strada Nuova, preventivando per ciascuno di tali tre tronchi, rispettivamente: 147.000, 95.000 e 156.000 lire.

La relazione della Giunta della Marina proseguiva quindi riportando un secondo progetto e preventivo di spesa in data 16 agosto che essa, per migliore controllo, aveva affidato autonomamente all'Ingegnere Michele Codeviola e ai Capi d'Opera Pietro Cantone e Carlo Battista Orsolino.

Costoro, che avevano cominciato a lavorare senza conoscere il primo progetto Storace, Pettondi e Perucco, dovevano avere optato

inizialmente per una realizzazione della strada in linea retta, lungo un asse che andava dall'angolo del Palazzo della Meridiana fino a sfociare nella odierna Piazza della Zecca, un po' più in alto, verso la galleria, rispetto all'attuale sbocco di Via Cairoli.

Poi però, dopo avere preso visione del primo progetto, essi ci avevano ripensato, dichiarandosi favorevoli "alla curva progettata da Gregorio Pettondi, sì perché porta seco minore demolizione di case, sì perché si posta vantaggiosamente dal monte, sì perché porge ad ogni passo un sempre più avanzato punto di visione".

L'andamento curvilineo a livello più basso avrebbe portato quindi a un duplice vantaggio, sia quanto all'esecuzione perché diminuivano le necessità di sbancamenti, sia quanto al risultato estetico.

I progettisti suggerivano tuttavia, per economia di spesa, di ridurre a soli 37 palmi la larghezza di 40 indicata nel primo elaborato; questo perché, considerato come le due vie che si trattava di mettere in comunicazione fossero larghe, rispettivamente, 30 palmi Strada Nuova e da 37 a 38 circa Strada Balbi, non avrebbe avuto senso che quella ad esse intermedia arrivasse a 40.

Quanto alla spesa, questo secondo progetto la prevedeva in complessive 377.391 lire, di poco inferiore a quella di 399.732 indicata nel primo.

A questo punto, la Giunta della Marina, informava come i patrizi promotori si fossero dichiarati sostanzialmente indifferenti di fronte all'una o all'altra soluzione, anche se osservavano come "nella curva che in ambi forma la strada suddetta, col primo si scopre un più spazioso tratto fino a quattrocento palmi e col secondo soli palmi trecento circa, in giusa che sia lo stesso più regolato e riuscire debba di maggiore magnificenza".

La Giunta, comunque, dopo avere concluso per la validità di entrambi i progetti, suggeriva ai Collegi di lasciare la scelta definitiva fra di essi "all'arbitrio de' M.ci Patrizi che concorrono col loro danaro e fatica ad un'opera di tanto comodo ed ornamento della città".

La Giunta, che aveva ricevuto anche l'incarico di accertare che l'opera fosse realizzabile senza esborso di denaro pubblico e senza pregiudizio dei fedecommissi e altri diritti esistenti sugli immobili da espropriare, riferiva quindi di essere in possesso di una impegnativa in data 6 maggio 1777, sottoscritta da 54 persone pronte a mettere immediatamente a disposizione 227.700 lire, con l'indicazione di quanto ciascuno era disposto a versare.

La Giunta non poteva però non avvertire come, tale essendo la somma a disposizione, essa non fosse sufficiente a garantire il totale finanziamento dell'opera il cui sosto risultava preventivato fra le 399.732 e le 377.391 lire, ancorché, così come riferiva, i patrizi promotori avanzassero "la costante lusinga in cui erano che, mettendo mano al lavoro, si sarebbero riportati ulteriori sussidi, così essendo sempre succeduto in tante altre opere pubbliche state nei tempi addietro intraprese e che si sono felicemente compite".

A questo punto, sempre attraverso la relazione della Giunta della Marina, si vengono a conoscere quali fossero gli argomenti che adducevano e gli accorgimenti che suggerivano i patrizi promotori perché si desse immediato inizio ai lavori pur senza che ne fosse ancora assicurata la copertura finanziaria totale.

Si richiamavano anzitutto all'utilità generale sotto il profilo della viabilità cittadina, ricordando come "in tutti i tempi i nostri antichi hanno dimostrato il maggior impegno per l'ingrandimento delle strade ed ornamento della città, indicando quelle denominate Balbi, strada Nuova e strada Giulia, che sempre il S.mo Governo aveva coltivato, animato e promosso con simili progetti come è facile riconoscere né pubblici archivi".

Portavano poi una considerazione di ordine sociale, facendo presente "che nelle fabbriche di questa natura si somministrava il mantenimento ad un grandissimo numero di famiglie e tutto il danaro si spargeva tra poveri operai ed in vantaggio delle strade".

Comunque, per meglio suffragare le loro ragioni, i patrizi promotori, esibivano i decreti del secolo precedente "per l'unione della piazza del Vastato con strada Nuova, che è quella di cui si tratta presentemente e per l'apertura della strada da poter commodamente girare le muraglie dalla porta di S. Tommaso a quella di S. Stefano, e dal Reale Palazzo alla piazza di Sarzano".

Ricordavano quindi, per meglio evidenziare la necessità e l'urgenza della strada, come già con decreto dei due Collegi in data 27 ottobre 1688 fossero stati eletti dei deputati per la sua apertura "subito che la firma delle somme" — evidentemente qui si accennava a sottoscrizioni volontarie per provvedervi — "fosse arrivata a cento milla lire di moneta corrente e alla condizione che non si ricercasse danaro dalla Ecc.ma Camera né dal Magistrato di San Giorgio".

Qui, vale la pena di rilevare come gli argomenti avanzati dai patrizi promotori fossero praticamente gli stessi che già erano stati adottati da parte dei Padri del Comune nel 1669, quando avevano

sollecitato la dichiarazione di pubblica utilità per l'apertura della strada Nuovissima insieme alle altre due.

I Padri del Comune accennavano allora al "gran bisogno di dare impiego e comodo a molti poveri operai di potere con la loro industria procacciarsi il vitto", nonché alla "soddisfazione universale a beneficio pubblico e atto ad aumentare li pubblici introiti che porterà di carreggiare le merci per la città e allettare li forestieri non solo ad intrattenersi, ma anco a venire ad habitarla"⁽³⁾.

Ma, tornando alla relazione della Giunta della Marina, essa riferiva come, ad evitare qualsiasi rischio, i patrizi promotori suggerissero di procedere per gradi, così come prevedeva il progetto che avevano fatto redigere. In tal caso, le 227.700 lire già a disposizione risultavano sufficienti a coprire la spesa per il primo tronco dalla piazza del Vastato al vico dell'Oro, con un avanzo sufficiente per procedere agli espropri per il secondo. Il resto della copertura avrebbe certamente fatto seguito all'epoca in cui "l'avanzamento dei già fatti lavori animare debba più facilmente il zelo de' soggetti a contribuire e concorrere alla perfezione di un'opera tanto utile e decorosa".

La Giunta della Marina, pur ritenendo valide queste considerazioni, sollevava tuttavia la questione, lasciandola alla decisione dei Collegi, se "non essendovi in oggi le partite necessarie per tutta la strada, debba nell'incertezza delli altri mezzi, aver luogo la già seguita dichiarazione di *opus publicum*, in forza di cui sono obbligati i possessori dei fondi a farne la vendita".

Si poneva cioè la domanda: se fosse possibile dare inizio agli espropri per l'esecuzione di un'opera quando, mancandone ancora la totale copertura finanziaria, poteva esservi il rischio che non arrivasse a quel completamento totale che costituiva il presupposto della sua dichiarazione di pubblica utilità.

Sul punto, però, i Collegi sorvoleranno disinvoltamente, forse più per opportunità politica, che non perché non avessero ritenuta fondata la questione.

Quanto al resto del proprio incarico, la Giunta suggeriva come le indennità di esproprio venissero liquidate da due periti, uno per ciascuna parte interessata, salvo in caso di disaccordo fra essi, aggiungerne un terzo da nominare dai Padri del Comune. Suggeriva anche di dare un termine di tre mesi a coloro che avrebbero dovuto fare rilascio degli immobili da demolire e inoltre, a salvaguardia dei fedecommessi, ipoteche e altri carichi esistenti

su tali immobili, proponeva di trasferirli sui capitali realizzandi dagli espropri con la cautela che "debba il detto prezzo girarsi nell'Ill.ma Casa di San Giorgio in testa e credito dei proprietari, ossia possessori, per farne il reimpiego sotto li stessi vincoli ipoteche e carichi a giudizio e col consenso di chi venisse da VV.SS.Ill.me deputato".

Concludeva quindi la Giunta della Marina come non si dovesse comunque dare inizio ad alcun lavoro se non vi fosse "in pronto ed effettivamente la partita delle lire 147.000 e così gradatamente per l'altre due parti, cioè lire 95.000 per la seconda e lire 156.000 per la terza", a condizione cioè che "consti essere stata previamente girata nei banchi di San Giorgio in testa dei deputati alla stada e per valersene in uso d'essa, quella partita che VV.SS.Ecc.me crederanno conveniente".

I due Collegi, nella stessa seduta del 19 settembre, visti i due progetti, tenuto conto dell'impegnativa a sottoscrivere del 6 maggio e di come altre offerte fossero pervenute successivamente, dopo avere vagliato la relazione della Giunta e sentiti i delegati dei patrizi promotori, approvavano l'immediato inizio dell'opera, a condizione che venissero previamente depositate nei cartulari di San Giorgio le 242.000 lire "necessarie all'incirca per le prime due parti della nuova strada". Nominavano quindi quattro deputati per la sua direzione ed esecuzione, affidando loro la scelta definitiva fra i due progetti e ribadendo comunque "fermo che non possa né debba mai concorrere in alcuna parte o guisa alla spesa l'Ecc.ma Camera né alcun altro Magistrato né alcun lascito o colonna".

Per il resto, i Collegi facevano proprie tutte le altre proposte della Giunta, stabilendo come il reimpiego delle indennità di esproprio relative ai "fondi soggetti a fidejcommessi, ipoteche ed altri carichi siccome capellanie, debba farsi ed eseguirsi a giudizio dell'Ecc.ma Giunta di Giurisdizione".

Resta, a questo punto, abbastanza interessante rilevare come fra le varie promesse di contribuzione contenute nell'impegnativa del 6 maggio ve ne fosse una, di Giacomo Maria Brignole, per 12.000 lire, subordinata ai "modi da convenirsi". Quali essi fossero veniva chiarito nella seduta dei Collegi del 19 settembre, nel cui verbale si legge come il Brignole, che era proprietario del palazzo ora civico 2 di Piazza della Meridiana, all'angolo con salita ai 4 canti di San Francesco, "dice e dichiara che darà tutte le lire dodicimilla sin d'ora se si comincerà la strada dal suo palazzo, ossia da strada Nuova, altrimenti darà ora solo lire tremilla e le

rimanenti novemilla per la terminazione della medesima strada". E inoltre "che non si possa occupare dalla parte del suo palazzo, cioè nel giardino o sia fondo avvanti la porta del medesimo, se non quel sito precisamente necessario alla larghezza della strada e fermo che rimanga sempre intatto l'angolo del suo palazzo tale quale è presentemente e come resta escluso da' periti nel presentato calcolo della spesa dei siti da demolire".

Ora, quale è la conclusione che si può ricavare da questi atti preliminari all'apertura della strada Nuovissima? Certo, con i riferimenti che essi fanno ai precedenti, ci attestano, come si diceva all'inizio, dell'abitudine del patriziato di concorrere di tasca propria nell'esecuzione delle grandi opere pubbliche.

Con questo però non mi pare il caso di osannare eccessivamente alla munificenza o alla generosità dei Magnifici, perché se essi usavano intervenire dove, almeno secondo la nostra mentalità, avrebbe dovuto provvedere lo Stato, bisogna considerare anche come quest'ultimo non fosse quasi mai in grado di arrivarci per la mano eccessivamente leggera che il fisco usava nei loro confronti.

Questo privilegio, però, i Magnifici erano disposti a pagarlo con la contropartita di aprire la borsa ogni volta che fosse necessario.

Così, poteva essere perfettamente vero e non un argomento di pura facciata, che nel contribuire all'esecuzione delle opere pubbliche, essi erano spinti anche da quelle ragioni di ordine sociale che abbiamo trovato esposte nella relazione della Giunta della Marina. Un paese di disoccupati e di accattoni non sarebbe stato certo l'ideale perché potesse sostenersi il sistema sul quale si fondava il loro potere. La saggezza consigliava quindi ai Magnifici una certa propensione a contribuire a quelle iniziative che valevano ad evitare che le situazioni di indigenza si esasperassero.

Sotto la cornice di munificenza c'era quindi un intento determinato da opportunità e saggezza politica che costituiva un rimedio pratico per evitare tensioni.

I Magnifici quindi, anche se concepivano solo fino ad un certo punto il dovere di impinguare le casse dello Stato attraverso lo strumento fiscale affinché esse fossero in grado di assolvere alle pubbliche esigenze, tuttavia non era che non avvertissero la necessità di destinare le loro ricchezze anche per il raggiungimento del bene comune. Solo che intendevano farlo senza imposizioni dall'alto e, sempre che attraverso il raggiungimento dell'interesse comune, si realizzasse anche il proprio.

(1) Archivio Storico del Comune di Genova (A.S.C.G.), Filza 1689-1786, n. 285.

(2) Id. *Padri del Comune, Pratiche pubbliche* Filza 227, 1662-69, n. 238bis.

(3) Id. documento di cui a nota 2.

GIULIO GIACCHERO

FRATE ANGELO DA CHIVASSO PADRE DELLA CASANA GENOVESE

I. *Una generosa istanza muove da Perugia*

La condanna dell'usura ha remote origini: viene enunciata con severe parole nella Bibbia e passa nei Vangeli e nelle pagine dei padri della Chiesa. Anche Plutarco lamenta come un depredamento gli interessi eccessivi di chi presta denaro. La condanna viene riproposta nei concili ecumenici; e di generazione in generazione l'odio per l'usura e l'usuraio riaffiora, talvolta suscitando anche sanguinose e irragionevoli persecuzioni contro il "giudeo" al quale attribuivasi la colpa d'essere l'esclusivo, o il principale, speculatore sui bisogni del popolo. Ma per un lungo corso di secoli mai si manifesta, con un moto frontale, un generoso proposito di combattere l'usura mediante attivi interventi, ossia con banchi di pegno pietosamente gestiti ricorrendo ad un'adeguata mobilitazione di forze monetarie a basso prezzo sul libero mercato.

Quello che era stato un sogno, o un progetto di lontani uomini stretti in comunità religiose o politiche, assume nel tardo Quattrocento significati concreti. Francescani ad un tempo umili e disadorni, ma veementi e illuminati da una convinzione che non sopportava di restare inerte, scendono in piazza; cozzano contro i sordidi "prestieri"; talvolta patteggiano ma quasi sempre mirano a sradicare la mala pianta per trapiantare su quello stesso campo un robusto albero della pietà.

L'insurrezione, condotta dai francescani, riesce a ravvivare la confidenza delle povere glebe cittadine; a conquistare, o almeno a turbare nel profondo, le anime dei signori e degli "anziani" dei grandi e dei piccoli comuni; e sa rivelarsi come un moto che propaga i suoi fermenti e attiva le riforme nell'Umbria; nella Toscana, nelle Marche, e di qui risale verso il settentrione per imporre le sue istanze nelle maggiori città e borgate della penisola.