

CHIAVARI: UN ESEMPIO DI URBANIZZAZIONE MEDIEVALE

Nell'ottavo centenario della fondazione della "colonia genovese" di Chiavari non è mera esercitazione retorica richiamare il testo di due cronisti genovesi, scelti tra gli altri, che esprimono una valutazione sul "castello di Chiavari". Il vescovo Giustiniani, che pubblicò la sua storia agli inizi del XVI secolo, quando il tessuto medioevale del piano regolatore romanico era pressoché intatto, asserisce che: "il bel castello di Chiavari, una delle principali vicarie della Repubblica, connumerato fra gli altri belli castelli, che si sogliono nominare; cioè Montpellier in Francia, Barletta in Puglia, Fabriano in la Marca, Crema in Lombardia, Prato in Toscana, e Chiavari in la riviera di Genova". Conclude la sua illustrazione con queste parole: "la terra è silicata, dotata di civiltà, di bella piazza e di belli edifici; e si fa solenne mercato, e vi concorrono genti assai". Mediante il confronto diretto con i più famosi insediamenti fortificati dell'epoca, viene espressa una valutazione molto lusinghiera per l'opera urbanistica, vista nei valori globali dei parametri compositivi.

Per dissipare i dubbi che può suscitare una fonte letteraria, è opportuno aggiungere l'opinione di un tecnico, cioè del cartografo Matteo Vinzoni di Levanto, il quale nella metà del settecento, raccogliendo le planimetrie delle città della Repubblica in terraferma, ritorna sul "castello di Chiavari" scrivendo; "città molto Nobile di sito, come di Edifici, che fù costrutta col Castello dai Consoli Genovesi l'Anno 1167. . . Le sue Chiese sono ricche, le Piazze grandi, le Fabbriche belle tutte con sottoportici, et è frequentata da più parti, col concorso di molti Popoli per il suo Traffico".

Queste citazioni valgono ad illustrare il valore del monumento urbanistico preso in considerazione, che la sensibilità di ogni visitatore attento e preparato, può cogliere agevolmente sul posto.

Come premessa all'esame di alcune provvidenze sancite dal lodo consolare genovese del 1178, relativo alla fondazione della colonia di Chiavari, è opportuno ricostruire idealmente la situazione dello stato dei luoghi, cioè del sito e dell'ambiente, pri-

ma dell'insediamento genovese. Un primo dato condizionante è rappresentato dall'andamento del terreno ed in particolare dalla posizione della linea del litorale, che in quel tempo era più prossima alla collina di quanto non lo sia oggi, sicché buona parte della pianura sulla quale si insedia la città attuale è ricupero alluvionale o bradisismico. Per dimostrare questa asserzione potrebbe bastare la tradizione degli storici locali e gli studi dei geologi fatti in questo secolo. Ma la conferma più tangibile è stata fornita dalla dislocazione della necropoli del VII secolo a.C., recentemente scoperta, posta ad un livello di circa quattro metri sotto l'attuale piano di campagna. Se si traccia un piano ideale parallelo al terreno attuale, più basso di quattro metri, che dovrebbe approssimativamente corrispondere al piano di campagna del VII secolo, parte dell'abitato attuale risulterebbe coperto o di poco sopraelevato dal livello medio del mare. Questa prova non pare possa ammettere dubbi in merito al ritiro della linea del litorale.

La predetta necropoli inoltre consente di rilevare altre interessanti particolarità, come quella di essere ubicata ai piedi della collina, evidente conseguenza della precedente osservazione e presupposto valido per i successivi insediamenti fino a tutto il medioevo. Il copioso numero di tombe nel breve tratto di terreno esplorato e l'ordinata disposizione dei recinti funerari fanno pensare ad una popolazione piuttosto numerosa e socialmente ben organizzata, insediata in uno o più nuclei posti in vicinanza della necropoli, ma certamente arretrati rispetto alla linea di costa, dato che l'area pianeggiante prossima al mare, come si è visto, non era utilizzabile allo scopo.

Dall'epoca della necropoli a quella della fondazione della colonia genovese di Chiavari, decorre un intervallo di tempo di ben diciotto secoli, durante i quali il terreno deve aver subito notevoli mutazioni, delle quali l'interramento è prova tangibile. Perciò le argomentazioni accennate non sono certamente idonee a fissare lo stato dei luoghi nel secolo XII, tuttavia restano indicative per stabilire le regole di variazione del fenomeno, valide nell'una e nell'altra epoca, ed ancora in atto fino ai nostri giorni. Pertanto volendo ricostruire idealmente la situazione del terreno al momento della colonia genovese, la precitata regola di variazione del fenomeno può fornire interessanti dati di riferimento.

Innanzitutto è bene precisare che il livello del piano di posa del nuovo borgo genovese non corrisponde a quello attuale, ma va riferito ad una quota più bassa di circa trenta centimetri, come

dimostra l'interramento di parte dei pilastri dei portici. Perciò pur riscontrando la persistenza del processo di interramento, si rileva che negli ultimi ottocento anni è stato molto meno accentuato rispetto ai precedenti mille anni, il che si spiega col fatto che la città medioevale ha continuato a vivere ininterrottamente e quindi i riporti delle diverse alluvioni sono stati regolarmente sgombrati tutte le volte che si sono verificati.

Oltre al terreno, è di rilevanza primaria nei riflessi dell'insediamento abitativo, la posizione del tracciato della strada parallela al litorale proveniente da Lavagna e la posizione degli innesti con quelle provenienti dalle vallate interne. Per quanto concerne il tracciato della strada litoranea abbiamo un punto di riferimento sicuro, stabilito dal ponte dell'Entella denominato della Maddalena, costruito e gestito dai conti di Lavagna all'inizio del secolo XIII (1210). Poiché appare poco probabile che una strada di tanta importanza abbia subito variazioni di percorso nel giro di una trentina di anni, si deve congetturare che il ponte abbia sostituito altro in materiale precario se non addirittura un guado. Il manufatto benché sia denominato "del mare" è alquanto arretrato rispetto all'attuale litorale e fissa l'ubicazione del percorso della litoranea ai piedi della collina di Ressa a Lavagna e di Ri a Chiavari, in analogia all'ubicazione della necropoli preromana. Altri punti di riferimento del detto tracciato meno sicuri potrebbero essere le chiese di S. Marco e di S. Giacomo di Rupinaro, da alcuni cronisti fatte risalire al X secolo, in corrispondenza di esse la litoranea si piega improvvisamente a "baionetta" cioè interrompe con duplice angolazione la continuità dell'allineamento. Ciò non è determinato da ostacoli naturali ma dall'innesto delle strade trasversali di crinale provenienti dalla collina di Ri, cioè l'erta salita delle Gianelline, e dalla collina di Leivi, cioè dalla salita dell'ospedale. Se l'ipotesi del tracciato pedemontano può essere accettata, il percorso della litoranea si identifica con quello attuale di via Ravaschieri.

Le chiese citate definiscono in modo approssimativo gli estremi dell'abitato preesistente alla colonia genovese, che gli storici locali denominano Borgolungo. Poiché esso costituisce la matrice alla quale venne innestata la colonia tracciata nel 1178, è importante individuarne le caratteristiche salienti. Il nome stesso riflette la morfologia topografica di insediamento lineare, cioè una duplice schiera di case posta in fregio al percorso litoraneo, il che corrisponde alla conformazione embrionale di parecchi insediamenti antichi.

Alle spalle dell'abitato di Borgolungo nel 1167 i genovesi hanno costruito il castello, come primo atto di affermazione della espansione territoriale sulla Riviera di Levante. L'opera non deve essere considerata come un apprestamento a sé stante e con funzioni contingenti e transitorie, ma l'inizio di un caposaldo che lega in una sola unità, opera fortificata ed abitato, secondo la sistematica metodologia classica che tende a concentrare in una sola entità funzionale, le istanze civili con quelle militari (*castrum et oppidum*).

La scelta della posizione fu fatta con grande cura, dato che la collocazione sopraelevata ed alle spalle del borgo, dominava il mare, il percorso della litoranea e quello delle strade di crinale per il retroterra. Del resto la scelta ricalca la situazione di Lavagna, dove l'antico castello fliscano, posto dove attualmente sorge la chiesa di S. Stefano, dominava l'abitato, il mare, le strade parallele alla riva e quelle trasversali per Cogorno e per le Vallate. Sta di fatto che la costruzione del castello chiavarese e la successiva recinzione con mura del sottostante borgo (1167) diede corpo al primitivo *oppidum* che il Comune genovese si preoccupò di organizzare in contrapposizione ai feudatari locali, cioè ai conti di Lavagna, i quali intorno al Mille erano arbitri delle sorti politiche e civili di questo tratto di costa, nonché del vasto retroterra. Non vi è dubbio che l'intervento genovese derivi dall'esigenza di fronteggiare i feudatari locali nel punto dove avevano posto l'ostacolo più consistente alla espansione territoriale in direzione Levante. I contrasti tra le due forze in giuoco sono ampiamente documentati e dimostrano come nel primo secolo dopo il Mille l'abitato di Chiavari fu trasformato in un caposaldo sicuro e munito posto di fronte agli apprestamenti più antichi dei conti di Lavagna.

Ma tornando al tema di Borgolungo, fin'ora sono state ricordate le notizie attinte dalle fonti storiche tradizionali, ma altre fonti indirette possono fornire interessanti indicazioni. Tra esse, per esempio la constatazione che le proprietà delle case e dei terreni sul lato monte del borgo, nei secoli XVII e XVIII, erano in gran parte ancora di famiglie nobili collaterali dei conti di Lavagna, cioè dei Ravaschieri, dei Vaccà, dei Varesi, dei Robbio ecc. Anzi si può dire che i Ravaschieri avessero una posizione di preminenza, non tanto per aver dato il nome alla strada, ma perché nel Settecento risultano proprietari del palazzo più consistente della strada e del terreno retrostante ai piedi del castello, come si rileva dalla planimetria della zona dell'archivio Rivarola, conservata dalla

Società Economica. Tale concentrazione di famiglie appartenenti alla più antica casta feudale, oltre ad indicare la priorità dell'urbanizzazione dei terreni nell'ambito del borgo, attribuisce alla strada quel carattere nobiliare, persistente fino al primo ottocento, che si contrappone al carattere commerciale di vico Dritto, asse centrale della colonia genovese con ruolo di "primario" nella gerarchia dei valori vitali del nucleo medioevale.

A detta concentrazione di proprietà appartenenti ai vari rami della grande famiglia fliscana, fa eco la notizia della costruzione della nuova chiesa del borgo genovese (1184), per ovvie ragioni di tradizione intitolata al Santo Precursore, opera del pievano di Lavagna, che non a caso era anch'esso un Fieschi. Infine per i più scettici si può aggiungere che la preesistenza di Borgolungo è testimoniata anche dallo stesso lodo consolare relativo alla fondazione della colonia, quando riferisce l'ampliamento dell'area "tra le prime case e la nuova cinta muraria" a mezzogiorno.

Prima di chiudere l'argomento Borgolungo si deve rilevare che la pianificazione genovese ha dovuto rispettare le preesistenze, in quanto il nuovo piano inteso ad attuare un programma di espansione, cioè rendere agibili le aree libere non poteva incidere con modifiche rivoluzionarie sulle aree già edificate.



La fondazione della colonia genovese di Chiavari fu decretata col lodo consolare del 19 ottobre 1178. Come si è detto il provvedimento riguarda l'ampliamento del borgo "tra le prime case e la cinta muraria a mezzogiorno"; cioè prevedeva l'edificazione nello spazio interno alle mura di nuova costruzione. Gli scopi dichiarati dell'opera sono: il "decoro" della città capitale, compreso in essi quello sottaciuto di tenere a bada i feudatari locali ed estendere il dominio territoriale nella Riviera di Levante, nonché quello di essere di "comodo" e d'"incremento" per gli abitanti di Chiavari, favoriti anche per accattivare in essi sicura fedeltà al Comune genovese.

Il nostro intento non è quello di indagare sul fatto storico in se stesso, ma di esaminare la metodologia seguita ottocento anni fa per tracciare un piano regolatore, dato che si tratta di uno dei pochi casi in cui si dispone del materiale documentario sufficientemente illustrativo e dato che lo studio può arricchire l'esperienza e suggerire idee utilizzabili anche ai giorni nostri.

Il testo dice che i consoli mandarono i tecnici a misurare il luogo e segnare le nuove strade sul terreno, che furono tre: la strada Dritta o vico Dritto, quella Remolari o dei Cogorni, cioè l'attuale via Rivarola e quella di S. Antonio o dei Macelli, oggi interrotta dall'edificazione della cittadella (municipio attuale) e in parte assorbita dalla striscia di verde a monte di via Delpino.

Può sorgere il dubbio se l'area destinata al nuovo insediamento avesse inizio da via Ravaschieri o da via Bighetti, tenuto conto però della duplice schiera di case preesistente in fregio a Borgolungo, appare abbastanza logico che le strisce edificabili in seguito ai nuovi tracciati furono tre: quella tra via Bighetti e vico Dritto, quella tra vico Dritto e via Rivarola, quella infine tra via Rivarola e via dei Macelli (fig. 1).

Questa deduzione è confermata dalla conformazione meno regolare dei lotti tra via Bighetti e via Ravaschieri e dalla mancanza di portici sul lato a monte della stessa via Bighetti, unica tra quelle longitudinali con tale caratteristica. Ciò deriva dal fatto che sul detto lato esistevano i retri delle case di Borgolungo e che dette case comportavano l'ingresso a monte, cioè sulla strada principale, per cui i portici oltre ad essere di impossibile realizzazione, almeno nella totale estensione del percorso a causa delle preesistenze, sarebbero stati inutili.

Il lodo consolare si preoccupa di fissare il prezzo delle aree. Fatto di particolare rilevanza per favorire l'insediamento ed evitare fenomeni speculativi, purtroppo comuni a tutti i tempi. Il valore delle aree è previsto decrescente in ragione della distanza dal nucleo di Borgolungo, cioè sono più alti per la prima striscia tra via Bighetti e vico Dritto (1), e più bassi per la terza striscia tra via Rivarola e via dei Macelli (1/4). Il che corrisponde a criteri di valutazione commerciale validi anche oggi, trascurando l'incremento apportato in diversa misura, alle varie strisce, dopo la realizzazione dell'opera.

La differenziazione dei costi applicata alle aree delle diverse strisce ha lo scopo di dare omogeneità ai tipi edilizi e a selezionare le residenze dei vari ceti sociali, condizionandole alle possibilità finanziarie. Le aree frontestanti vico Dritto, essendo destinate alla classe commerciale ed artigiana, sono più care, quelle frontestanti via Rivarola e via Macelli, destinate alla classe operaia, invece costano meno, pur godendo di una esposizione migliore, perché libera al mezzogiorno.

Le differenze dei valori commerciali delle aree pur favorendo

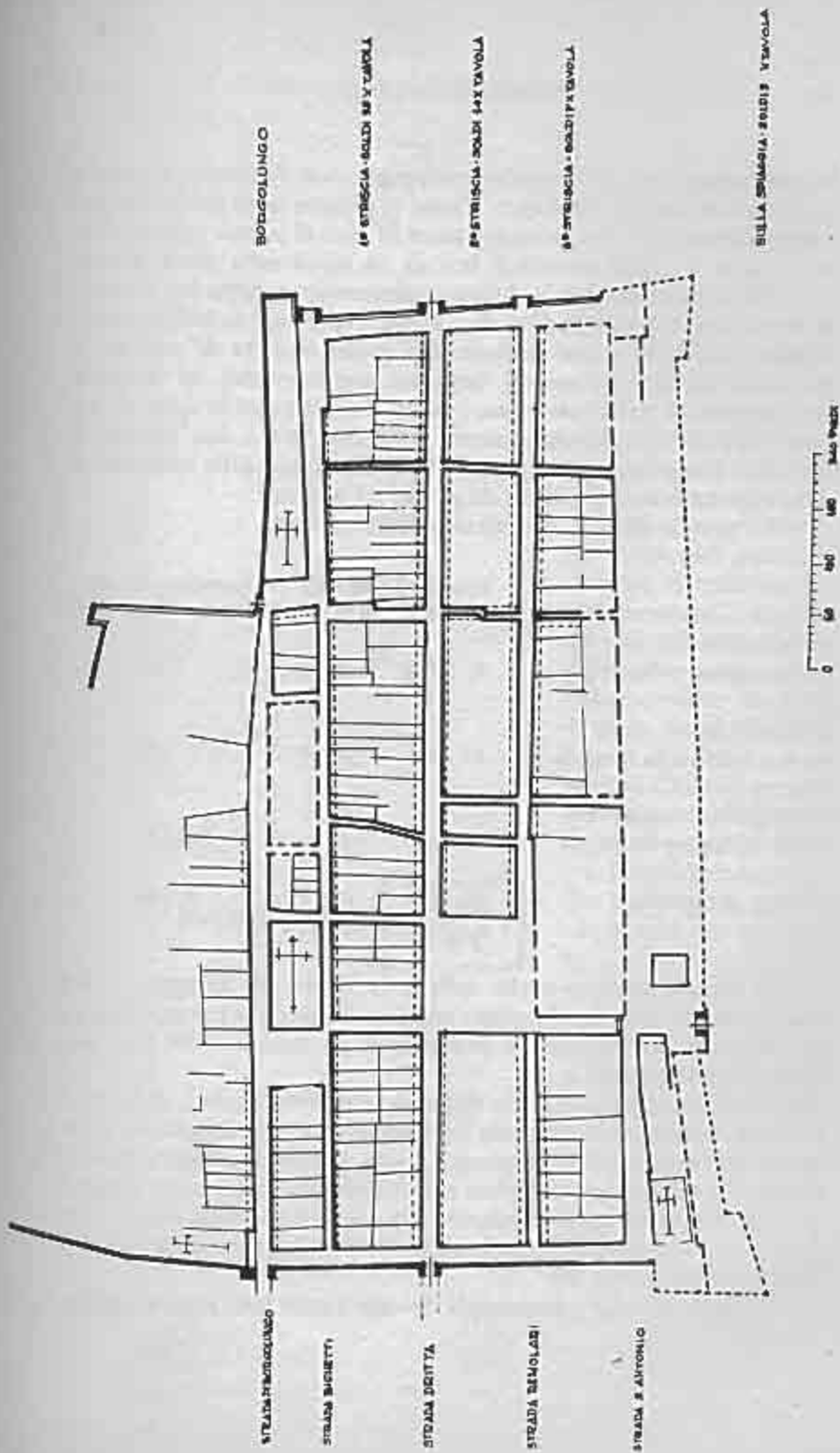


fig. 1

l'aggregazione dei ceti in gruppi omogenei, non determina condizioni di favore per i più abbienti. Come si è visto, sono invece favoriti i ceti più modesti, che possono avere le aree al prezzo ridotto della metà sulla seconda striscia e ben di un terzo sulla terza striscia.

Pure interessante è la duplice calmierazione, fatta per la vendita e per la cessione a livello, cioè come si dice oggi in enfiteusi, che rispetto alla prima non richiede una grossa somma di capitale liquido in partenza e quindi favorisce commercianti ed artigiani. In proposito è da notare come i valori delle aree nelle varie strisce non risultano proporzionalmente uniformi per i due sistemi di acquisto, ma permangono più bassi per il sistema della compravendita, evidentemente preferito da privati e Comune.

La tabella allegata sintetizza i dati esaminati.

	Prezzo (d = danari)		Rapporto dei valori
	in vendita	a livello	tra vendita e livello
I STRISCIA			
tra via Bighetti e vico Dritto	d. 384	d. 12	32
II STRISCIA			
tra vico Dritto e via Rivarola	d. 168	d. 8	21
III STRISCIA			
tra via Rivarola e via Macelli	d. 84	d. 4	21
SULLA SPIAGGIA	d. 60	d. 3	20

Il lodo si occupa anche delle aree vicino alla spiaggia, molto probabilmente esterne al recinto murario, calmierate a prezzi ancora più modesti, per favorire i pescatori e gli ortolani che amavano vivere vicino al mare.

A prima vista il criterio di vendere le aree "lorde", cioè comprensive della quota di strada corrispondente alla lunghezza della fronte del lotto, che deve essere versata al Comune, può sembrare strano. Ma con questo semplice sistema vengono recuperate in parte le spese di urbanizzazione relative alla costruzione delle mura, delle porte, delle strade e di tutte le altre opere necessarie per la vita dell'insediamento.

Il fatto poi che i pagamenti devono essere fatti separatamente

al Comune ed ai privati, per le aree di rispettiva pertinenza, fermo restando il prezzo fissato valido per ambedue, dimostra che l'operazione venne condotta senza dover ricorrere all'istituto dell'esproprio, poco gradito in tutti i tempi.

La misurazione delle aree è fatta col sistema in uso nell'epoca, cioè delle "tavole" che deriva dall'unità lineare usata per terreni e costruzioni. Poiché il piede genovese è uguale a 0,297312 metri e poiché la tavola corrisponde ad un quadrato di dodici piedi di lato, cioè a 144 piedi quadrati, una tavola misura 12,72... metri quadrati.

Negli anni successivi per agevolare la realizzazione dell'impresa programmata i consoli decretarono di "assolvere gli abitanti delle pensioni che erano soliti dare per la terra al Comune", che in linguaggio moderno corrisponde all'esenzione fiscale relativa ai terreni e fabbricati.

E' nota la tradizionale vocazione commerciale dei genovesi, che si è palesata efficace anche in questi problemi di carattere urbanistico. Cioè la capacità di tradurre in termini economici accettabili dagli imprenditori i provvedimenti di progettazione, e rende appetibili le condizioni operative. Il segreto del successo di questo intervento realizzato in regime certamente democratico, sta forse proprio nella coerente programmazione integrata tra il progetto tecnico ed i fattori economici.

Per molti aspetti la fondazione della colonia di Chiavari presenta punti in comune con quella fondata, sempre dai genovesi quaranta anni prima, a Portovenere. In questa sede non è possibile farne un esame comparato, tuttavia si può dire che le provvidenze adottate per la colonia di Chiavari si palesano molto più evolute, perché certamente arricchite delle esperienze fatte non solo in "terraferma", ma anche nelle colonie del vicino Oriente.

• • •

Fin'ora si è parlato dei fatti dedotti dai documenti o ricordati dagli storici, ma certamente più interessante è l'esame dell'opera considerata in relazione alle persistenze ancora in sito, le quali se sotto l'aspetto architettonico risultano non poco manomesse, sotto l'aspetto urbanistico, grazie ad un complesso di circostanze fortuite, riflettono integralmente gli aspetti originari. Sicché il tracciato disegnato sul terreno dai castellani genovesi del XII secolo è ancora totalmente leggibile, salvo alcune incertezze interpretative, persistenti nella zona marginale lato mare.

Quanto sopra è rilevabile sul posto e sulla cartografia antica. Allo scopo di agevolare la lettura grafica del piano regolatore della colonia genovese, si è riprodotta la planimetria dell'Atlante del già citato cartografo Matteo Vinzoni, che risale all'anno 1773 (fig. 2). Ovviamente poiché nella suddetta planimetria non è possibile riscontrare la compiutezza e la precisione delle moderne mappe catastali, si è ritenuto utile riportare le linee della planimetria vinzonia sulla carta catastale moderna in scala metrica (fig. 3).

Lo schema planimetrico del piano regolatore romanico si delinea in modo chiaro a forma di graticola, con le strade parallele al litorale decisamente più importanti rispetto a quelle trasversali, e perciò costituenti il motivo dominante della composizione. Per questa ragione non è esatto parlare di schema planimetrico a reticolo o comunque di tradizione ipodamea o classica. Peraltro lo stato di fatto pone in evidenza numerose irregolarità nella forma e nella dimensione dei vari isolati, che rendono impossibile la sovrapposizione di qualsiasi tipo di grigliato. Per questo l'opera si qualifica con connotazioni tipicamente medioevali, che si possono anche definire romaniche.

Le cinque strade longitudinali, parallele alla matrice originaria, cioè a via Ravaschieri, antico asse del Borgolungo, non sono uniformemente intervallate e non sono neppure esattamente rettilinee. I sette vichi a loro volta presentano anche in modo più vistoso le stesse irregolarità, perciò la trama stradale ha una regolarità sommaria ed apparente, e non si formalizza nel rispetto di figure geometriche precostruite, ma tende a plasmarsi liberamente, rispettando i condizionamenti preesistenti e soprattutto dettati dall'insediamento di Borgolungo. Le stesse strisce comprese tra le cinque strade hanno caratteristiche e dimensioni diverse. La prima tra via Ravaschieri e via Bighetti è larga soltanto sessanta piedi, è atta a contenere una sola unità immobiliare, per cui il lato a monte di via Bighetti, come si è già notato, non ha portici.

Le altre strisce, che sono il risultato della pianificazione genovese, nella larghezza contengono due unità immobiliari. La dimensione in larghezza varia dai 100 piedi per quelle in fregio alla strada Dritta e di 90 piedi per la striscia vicina alle mura della marina, tuttavia queste misure restano indicative a causa del già riscontrato non parallelismo. Dall'incrocio delle cinque strade longitudinali con i sette vichi trasversali, si formano diciassette isolati edificati. Tra essi i più regolari sono i sei a levante ed i tre a ponente, forse meno con-

dizionati dalle preesistenze e soprattutto meno impegnati nello sviluppo delle infrastrutture pubbliche, cioè piazza e palazzo pubblico. La grande piazza, ed in questo caso l'aggettivo ben si addice in confronto agli esempi correnti nel territorio ligure della stessa epoca, è ricavata davanti al palazzo civico, mediante l'interruzione di un isolato non costruito, e svolge ancora oggi il ruolo di piazza del mercato attribuito originariamente.

Il dimensionamento della larghezza delle strade appare piuttosto notevole se comparato agli esempi del centro storico di Genova. Infatti la strada Dritta ha una sede rotabile di 21 piedi (m. 6,23) che aggiunti ai 20 piedi del duplice porticato, raggiunge una larghezza totale di 41 piedi (m. 12,18). Di poco inferiore risulta la larghezza della parallela via Rivarola. Le larghezze dei vichi trasversali risultano molto più ridotte. Questo fatto conferma la costante preoccupazione degli urbanisti medioevali di economizzare le aree interne alla cerchia murale, nel caso in esame ampiamente giustificata dalla esclusione dei vichi per gli accessi delle case e soprattutto per le attività commerciali. In generale infatti sono privi di portici, salvo il caso particolare di quello che adduce alla porta di Ri, cioè alla demolita chiesa di S. Marco, nel quale i portici sono alternati a tratti su una sola banda delle case, dando luogo ad un motivo ambientale caratteristico.

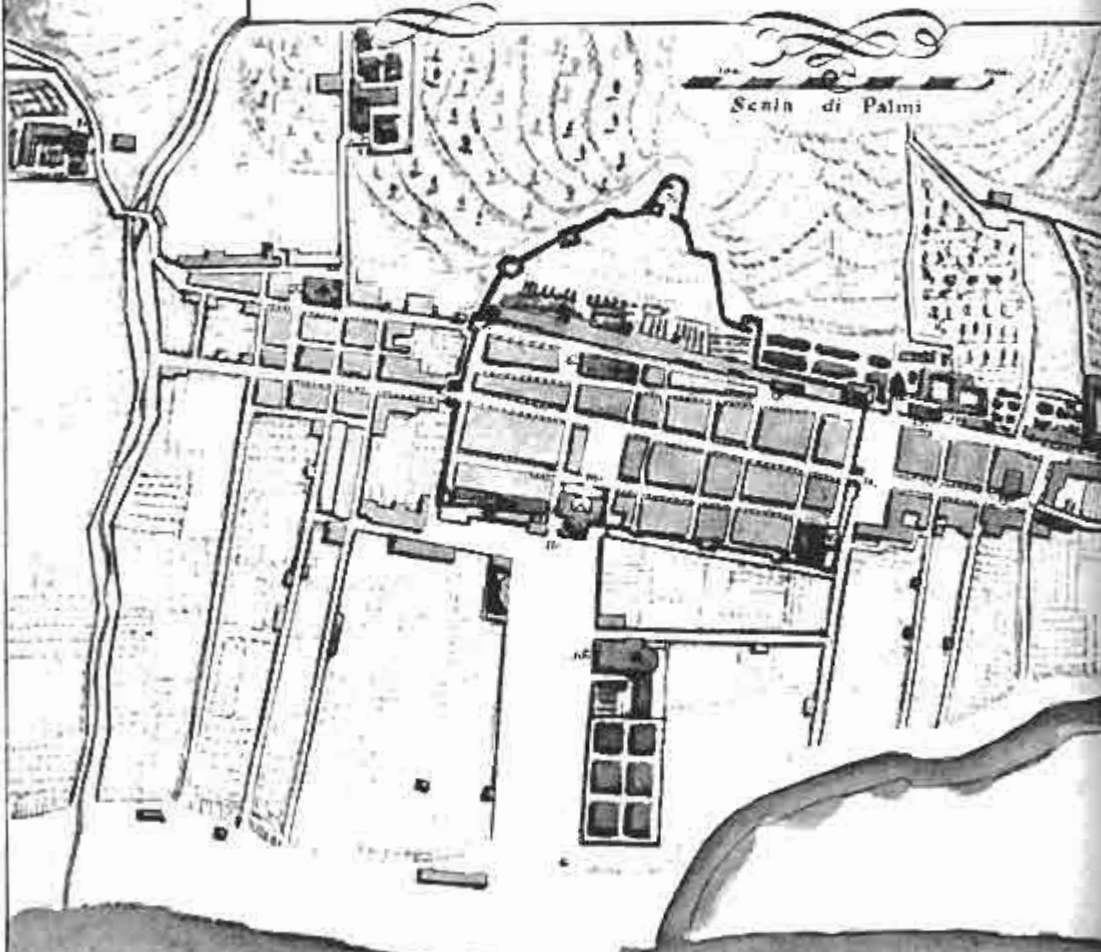
Il dimensionamento dei lotti fabbricabili risulta molto variato, anche se vincolato dalla larghezza della striscia e libero soltanto nella determinazione della larghezza della fronte. Sulla planimetria catastale di oggi, ovviamente non tutti i lotti sono conformi alle dimensioni originarie, tuttavia le modifiche, generalmente dovute a conglomeramenti, si possono agevolmente rintracciare, come vedremo in seguito, in base alla ritmatura dei portici. Malgrado un certo grado di rigidità nel dimensionamento dei lotti fabbricabili, si verifica una notevole varietà di misure che oscillano tra un minimo di 14 piedi di fronte ad un massimo di 30 piedi. Comunque prevalgono i lotti piccoli, del resto ciò è conforme alle norme che regolano l'edilizia abitativa dei ceti medi e minori, dato che molte volte l'appartamento era disposto su tre piani, anziché a livello unico come usa oggi. Pertanto le unità abitative prevalentemente dimensionate tra i 60 ed i 100 mq. potevano sviluppare allo stesso piano, un appartamento comprensivo di una grande sala, due camere e la cucina. Naturalmente i disimpegni ed i servizi erano pressoché inesistenti. La stessa scala si svolgeva a rampe allineate, attraversando in diagonale tutto l'edificio.

CHIAVARI

1. S. Croce. *Chiesa di S. Croce*
2. S. Nicolò la Totentona. *Chiesa di S. Nicolò la Totentona*
3. S. Giacomo A.S. *Chiesa di S. Giacomo*
4. Porta di Ruffinaro.
5. S. Maria della Valle. *Chiesa di S. Maria della Valle*
6. S. Gio. Batt. *Chiesa di S. Giovanni Battista*
7. Castello.
8. S. Giuseppe *Chiesa di S. Giuseppe*

9. S. Antonio Abbate. *Chiesa di S. Antonio*
10. SS. Annunziata. *Chiesa di S. Annunziata*
11. Porta della Marina.
12. Cittadella. *Fortezza di S. Maria della Neve*
13. S. Maria della Neve. *Chiesa di S. Maria della Neve*
14. Porta di Capo di Borgo.

15. S. Marco.
16. Decreti.
17. S. Benedetto.
18. S. Francesco.
19. Ospedale.
20. S. Chiara.
21. S. Chiara.
22. S. Maria.
23. Ponte.



Scalin di Palmi



PIAVARI

onio Albate. *Comune*

Chiesa di S. Maria

nto, tana. *Castello, et*

itale di *Palma*

della Marina.

ella. *Abazia di S. Maria*

ia della Neve. *Abazia*

di Capo di Borgo

15. S. Maria dell'Orto. *Chiesa di S. Maria*

16. Decolazione di S. Gio. Battista. *Chiesa*

17. S. Bernardino. *Chiesa di S. Bernardino*

18. S. Francesco. *Chiesa di S. Francesco*

19. Ospitale. *per i poveri*

20. S. Chrisoffaro. *Ospitale per S.*

Super del Monte

21. S. Chiara. *Monastero Franciscano*

22. S. Maria Maddalena. *Capella di*

23. Ponte.



Scala di Palmi



fig. 2

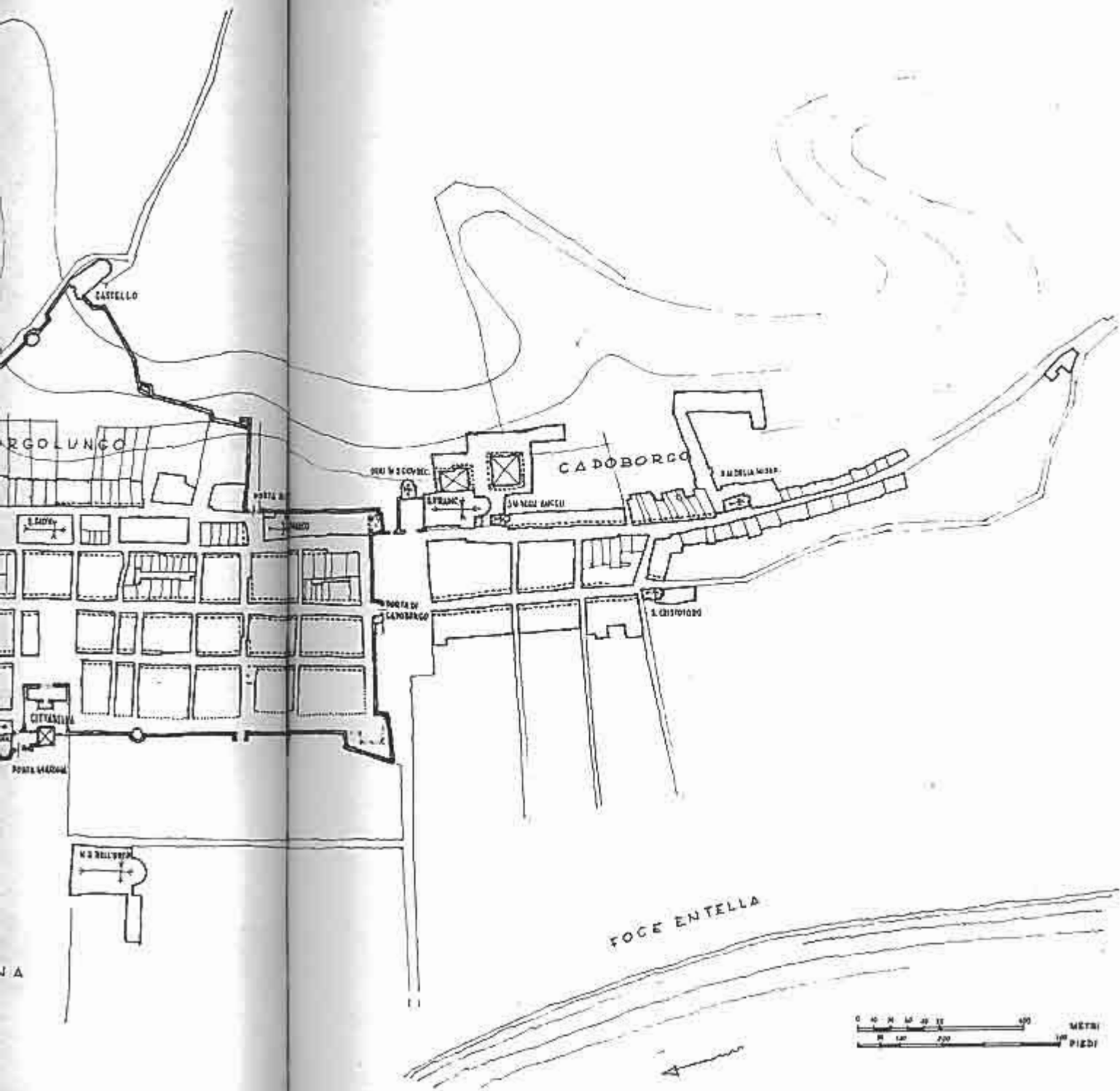


fig. 3

La fronte di ogni lotto, costituiva il tema di maggior impegno architettonico per via dell'obbligatorietà del portico, che è rimasto l'elemento urbanistico ed architettonico più qualificante del nucleo antico di Chiavari.

Non è il caso di dilungare il discorso sulla funzione ed il valore di questa membratura urbanistica, così diffusamente adottata anche in Liguria; ma per Chiavari essa costituisce una caratteristica saliente a conferma della sua vocazione di centro commerciale dell'esteso retroterra. I portici di Chiavari a giusta ragione sono famosi, sia per la diffusa estensione, sia per quella scala umana che conferisce ad essi una spazialità così ben dimensionata da far sentire la strada come una casa aperta e comune a tutti gli abitanti. Ma a prescindere dall'arcano segreto del proporzionamento, il portico, come si è detto, consente di leggere la misura originaria del fronte della casa, deducendolo dalla forma dei pilastri. Infatti quelli laterali di ogni unità costruita sono quadrati od ottagoni, mentre quelli centrali sono cilindrici con capitello cubico. Perciò se il lotto è di piccole dimensioni la casa insiste su un unico pilastro cilindrico affiancato da due quadrati, se invece il lotto è di grandi dimensioni, la casa è sorretta da due pilastri cilindrici affiancati ancora da due pilastri quadrati (fig. 4).

Questo semplice artificio agevola il variare la dimensione dei lotti e il vivacizzare la costante di un motivo uniforme. L'accostamento di alternanze e misure in larghezza diverse, ferma restando l'altezza, danno diverso respiro e diversa proporzione al vano delle arcate. Inoltre l'assenza di qualsiasi regola nella successione dei motivi ad uno e a due pilastri cilindrici, ed il disinteresse a corrispondenze simmetriche per le facciate opposte frontestanti, distruggono ogni senso di monotonia, caratterizzando tutti i punti del percorso, pedonale o carraio, con inquadrature sempre differenti. Cosicché chi percorre queste strade è sorpreso ad un indescrivibile senso di varietà che difficilmente dimentica.

Questi valori, quasi totalmente assenti nei quartieri di moderna formazione, contribuiscono a creare un senso di comunità e socialità, oggi esaltato purtroppo soltanto da discorsi teorici. Si potrebbe concludere che la colonia genovese di Chiavari progettata e realizzata nel XII secolo, è un'opera felicemente riuscita. A patto però che ciò non sia riferito soltanto a situazioni estetiche od ambientali, ma sia completato dalle componenti tecniche ed economiche messe in evidenza.



fig. 4

Del resto la prova del successo conseguito si ebbe in quel tempo per il fatto che a distanza di trent'anni (15 aprile 1208) troviamo agli atti il lodo dei consoli di Genova per un'altra espansione urbanistica del borgo: a levante, tra le mura ed il fiume, che verrà denominata Capoborgo. Se in così breve lasso di tempo si è pensato di ripetere l'operazione, vuol dire che la prima esperienza aveva riscosso la universale approvazione.