



SCUOLA DI SCIENZE UMANISTICHE
DIPARTIMENTO DI ITALIANISTICA, ROMANISTICA,
ANTICHISTICA, ARTI E SPETTACOLO

Corso di Laurea Magistrale in Storia dell'Arte e valorizzazione del patrimonio Artistico

Tesi di Laurea

L'apertura di Strada Nuovissima nell'ambito delle modifiche urbane della Genova di fine
Settecento. Analisi delle diverse proposte progettuali e ipotesi ricostruttive virtuali
tridimensionali

Relatore: Prof.ssa Sara Rulli

Correlatore: Prof.ssa Laura Stagno

Correlatore esterno: Prof. Ivan Carmosino

Candidata: Veronica Pistoia

Anno Accademico 2025/2026

Alla donna più forte che conosca,

A te, mamma.

Indice

Introduzione

Capitolo 1 - Il tessuto urbano di Genova prima dell'apertura di Strada Nuovissima

1.1 Il sistema delle Strade Nuove genovesi

1.2 La struttura urbana della città premoderna

Capitolo 2 - Progettazione per l'apertura di Strada Nuovissima

2.1 Le ipotesi progettuali e le attribuzioni: architetti, progetti e proposte alternative

2.2 Il ruolo delle famiglie patrizie nel processo di trasformazione urbana

2.3 La scelta del progetto definitivo: criteri, motivazioni e dinamiche decisionali

Capitolo 3 - Trasformazioni urbane e architettoniche generate dall'apertura di Strada Nuovissima

3.1 Le demolizioni: rimozione del tessuto edilizio preesistente

3.2 Le ricostruzioni e nuove configurazioni architettoniche

3.3 Le modifiche agli edifici storici

3.3.1 Palazzo Doria Lamba

3.3.2 Piazza della Meridiana: il nodo urbanistico

3.3.2.1 Palazzo Grimaldi della Meridiana

3.3.2.2 Palazzo Brignole Durazzo

3.3.2.3 Il complesso dei Teatini: monastero, chiesa e giardini

Capitolo 4 - La ricostruzione digitale come strumento per l'analisi storica

Conclusioni

Introduzione

L'apertura di *Strada Nuovissima* (l'odierna Via Cairoli) non fu un semplice intervento di viabilità, ma rappresentò una vera e propria frattura nel palinsesto urbano della Genova del XVIII secolo. Tutt'altro che una semplice operazione di viabilità, l'intervento, fù configurato come una complessa operazione urbana capace di innestarsi nel tessuto antico per collegare i due poli monumentali di *Strada Nuova* e *Via Balbi*. Sebbene il progetto sembri porsi in continuità ideale con le "Strade Nuove" cinquecentesche, esso risponde in realtà a richieste inedite, figlie dei mutamenti politici ed economici che stavano ridefinendo il ruolo della Repubblica in epoca tardo-barocca¹.

Nonostante la sua rilevanza, *Strada Nuovissima* ha sofferto storicamente di una certa "sfortuna storiografica". Spesso messa in ombra dal fasto rinascimentale di Via Garibaldi o dalla grandiosità barocca di *Via Balbi*, è stata a lungo considerata dalla critica un episodio di completamento quasi "dovuto", privo di una propria autonomia stilistica. Tuttavia, l'opera di Gregorio Petondi² ribalta questa prospettiva con un capolavoro di ingegno e di audacia metodologica, mentre l'urbanistica precedente operava per "addizione", ovvero per accumulo di nuovi volumi su terreni preventivamente spianati, *Strada Nuovissima* è un esercizio magistrale di urbanistica per sottrazione³.

Come suggerito da Gianluigi Ciotta nel saggio *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*⁴, testo che costituisce la base documentaria su cui si poggia l'intero lavoro di stesura della Tesi, la via può essere interpretata come una "scultura urbana": un'opera realizzata non "per via di porre", ma "per via di levare", scavando un vuoto moderno all'interno di un pieno medievale denso, saturo e stratificato. Questo concetto di "sottrazione di materia" trasforma la strada in un oggetto plastico, dove il nuovo asse viario modella le quinte architettoniche preesistenti, costringendole a una nuova sintesi formale.

Oltre all'indagine storiografica, l'elaborato si sofferma sul carattere plastico che l'apertura della via ha generato sulla città. L'intervento ha richiesto azioni invasive sul tessuto medievale, portando a demolizioni radicali e alla riconfigurazione di spazi consolidati, come nel caso del

¹ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 10-15; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 110-115.

² Gregorio Petondi (Torino, 1729 – Genova, 1817) Architetto di formazione piemontese, nominato Architetto di Camera dei Padri del Comune il 26 maggio 1722 (errata corrige nei documenti: 1772). Attivo nei grandi cantieri pubblici della Repubblica, tra cui gli interventi a Palazzo Ducale a partire dal 1773 e, nel 1776, la ristrutturazione e la definizione dei prospetti di Palazzo Balbi Cattaneo in Strada Balbi, trasferisce questa solida competenza nella regia urbanistica di Strada Nuovissima (1777), coordinando i tracciati, le quote e i rapporti con le proprietà nobiliari e monastiche interessate dal taglio viario (M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Pisa 2007, p. 158).

³ Per l'analisi critica della "sfortuna storiografica" dell'asse e del passaggio metodologico dall'urbanistica per addizione (Strada Nuova e Via Balbi) a quella per sottrazione (Strada Nuovissima), si rimanda a G. L. Ciotta, *op. cit.*, pp. 25-32; E. Poleggi, *Strada Nuova: una urbanistica del Cinquecento a Genova*, Genova, Sagep, 1968, pp. 150-158.

⁴ G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, De Ferrari, 1989

giardino di San Siro. Proprio per rendere intellegibile la portata di tali mutamenti e restituire la tridimensionalità di un'architettura ormai perduta, l'elemento distintivo di questo studio risiede nella realizzazione di un modello 3D sviluppato tramite il software 3ds Max.

La ricostruzione virtuale non si limita a fotografare l'esistente, ma esplora le fasi costruttive e i progetti rimasti sulla carta, offrendo un confronto visivo diretto tra la situazione preesistente e l'assetto post-intervento. Questa metodologia permette di percepire, con una chiarezza visiva altrimenti impossibile, l'entità degli sventramenti e l'equilibrio formale dei nuovi prospetti.

Il rigore di tale ricostruzione è garantito dal riferimento diretto agli elaborati grafici contenuti nel volume del Ciotta. Il fondamento geometrico da cui ha avuto origine l'intero processo di modellazione è costituito dalle tavole XLI, XLII e XLIII realizzate da Luisa Cogorno, ricostruzioni grafiche dei cinque progetti storici che fungono da base imprescindibile per la corretta trasposizione delle piante bidimensionali nel modello tridimensionale⁵.

Una volta stabilita l'ossatura volumetrica dell'area, la ricerca si è spinta verso un ulteriore grado di dettaglio riguardante la restituzione dei prospetti in tridimensionale. In questo caso il supporto fondamentale è stata la Tavola 2 a cura di Marco Gasparini. Se il lavoro della Cogorno ha permesso di definire 'dove' e 'quanto' la strada scavasse nel tessuto antico, l'elaborato di Gasparini ha fornito le linee guida per definire 'come' queste nuove quinte architettoniche si presentassero⁶.

In conclusione, questo studio nasce dal desiderio di far dialogare la ricerca storica tradizionale con i nuovi linguaggi del digitale, cercando di capire come questi due mondi possano arricchirsi a vicenda. L'obiettivo non è stato quello di creare una semplice immagine digitale della via, ma di utilizzare il modello 3D come un compagno di viaggio nell'analisi storica: uno strumento che mi ha permesso di esplorare fisicamente, seppur nel mondo virtuale, quelle scelte architettoniche che oggi leggiamo solo sui libri.

Il modello diventa così un modo per dare forma e sostanza a una vicenda urbana complessa, permettendo di visualizzare con più chiarezza gli sforzi, i tagli e le raffinatezze che hanno portato alla nascita di *Strada Nuovissima*. Attraverso questa ricostruzione, spero di offrire un piccolo contributo per restituire la giusta attenzione a un capitolo fondamentale della storia di Genova, provando a mostrare come la tecnologia possa aiutarci a guardare il nostro passato con occhi nuovi e più consapevoli.

⁵ G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 185-188, per l'analisi e la restituzione geometrica dei cinque progetti storici tramite le tavole XLI, XLII e XLIII, si rimanda a L. Cogorno, *Le proposte progettuali*

⁶ M. Gasparini, *I prospetti stradali e la ricostruzione virtuale*, in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 17.

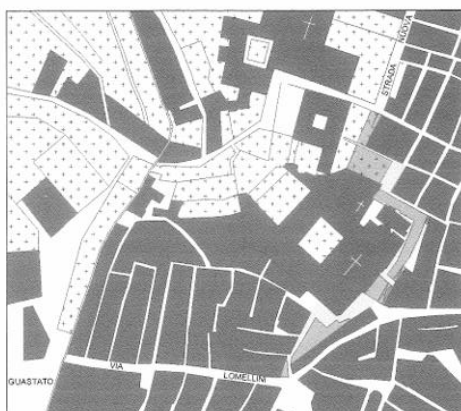


Fig. 24 - Genova, progetto di raccordo (1624) tra Strada Nuova con il Piano del Guastato tramite Via Lomellini (rielaborazione dell'Autore).

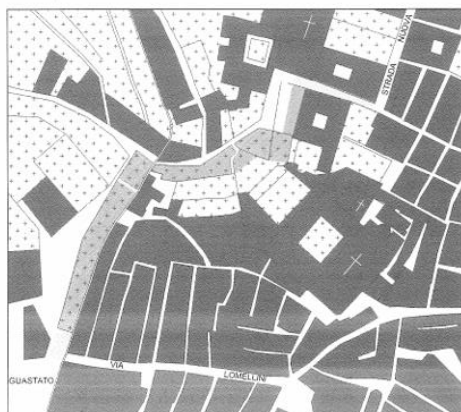


Fig. 25 - Genova, progetto attribuito a G. B. Pellegrini. Strada di circonvallazione a monte (rielaborazione dell'Autore).

Fig. 1: Ricostruzione del progetto originario, Tav. XLI (a cura dell'autore). In: G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima*, p. 186

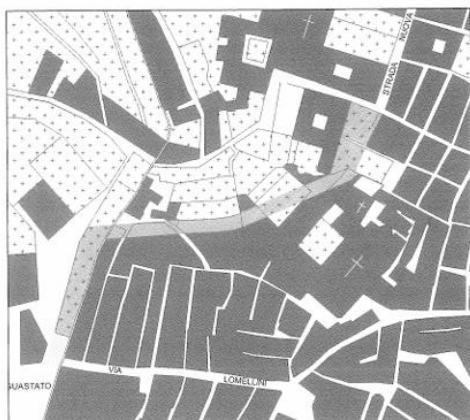


Fig. 26 - Genova, progetto attribuito a P. A. Corradi. Raccordo diretto e piazza di snodo tra la Strada Nuova e la Nuovissima (rielaborazione dell'Autore).

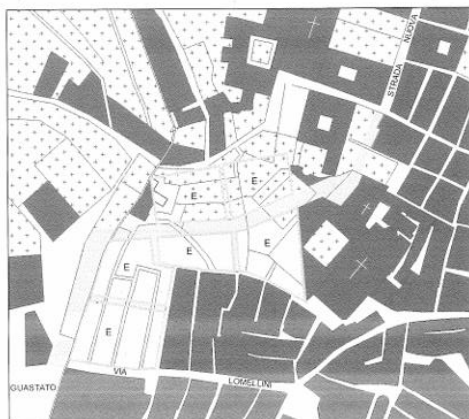


Fig. 27 - Genova, progetto attribuito a G. A. Ricca. Raccordo diretto con proposta di lottizzazione (rielaborazione dell'Autore).

Fig. 2: Sviluppo del prospetto nel progetto esecutivo, Tav. XLII (a cura dell'autore). In: G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima*, p. 187.

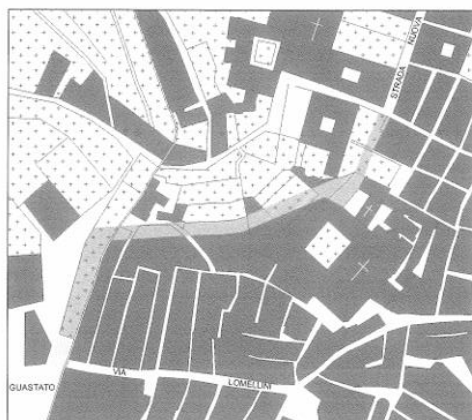


Fig. 28 - Genova, progetto attribuito a G. A. Ricca. Raccordo diretto con piccola piazza di snodo (rielaborazione dell'Autore).

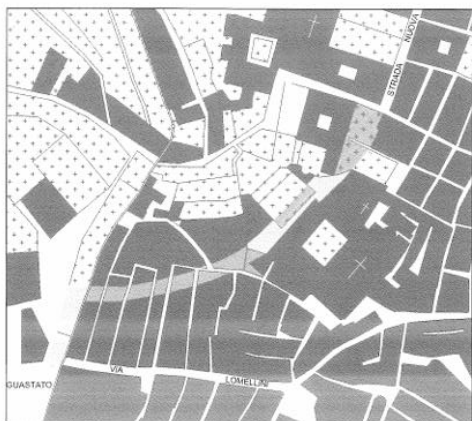


Fig. 29 - Genova, progetto definitivo di G. Petondi (rielaborazione dell'Autore).

Fig. 3: Ipotesi di sistemazione dei fronti stradali, Tav. XLIII (a cura dell'autore). In: G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima*, p. 188.

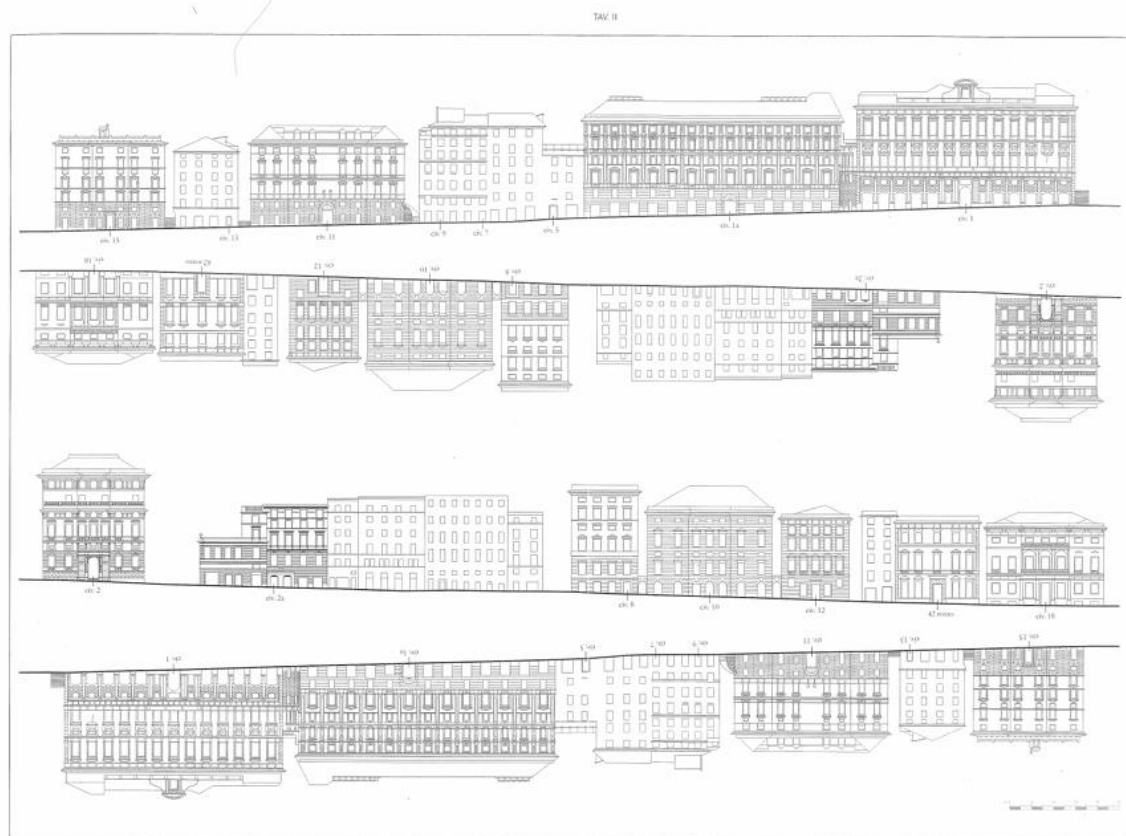


Fig. 4 - Prospetti stradali (a cura di M. Gasparini). In: G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, p. 17.

CAPITOLO 1

1.1 Il sistema delle *Strade Nuove* genovesi

Il concetto di '*Strade Nuove*' non va ridotto a una serie di semplici allargamenti stradali, ma a un vero e proprio sistema di interventi che, dalla metà del Cinquecento in poi, ha cambiato radicalmente il volto di Genova. Questi assi non sono nati per caso, ma sono state operazioni di pianificazione urbanistica pensate per dare spazio alla visibilità e al prestigio della classe egemone cittadina, rompendo con i vicoli stretti e disordinati del passato medievale⁷.

La prima grande svolta avviene nel 1558 con l'apertura di *Strada Nuova*⁸, l'attuale via Garibaldi. L'intervento si configura come una delle più importanti operazioni urbanistiche dell'Europa moderna, fondata su un progetto unitario che prevede lo sbancamento del pendio collinare e la completa trasformazione dell'area preesistente. La nuova arteria viene concepita come asse rettilineo e regolare, lungo il quale si dispongono palazzi aristocratici costruiti ex novo, secondo un disegno urbano coerente e pianificato di Bernardo Cantone e Galeazzo Alessi.

Alla base dell'intervento vi sono molteplici motivazioni: esigenze di rappresentanza e prestigio delle famiglie aristocratiche, volontà di affermazione politica della Repubblica, ma anche finalità economiche concrete. Emblematico è il legame tra l'operazione urbanistica e la necessità di reperire risorse finanziarie per il restauro della torre campanaria della Cattedrale di San Lorenzo, danneggiata da un incendio: la lottizzazione dei terreni e la vendita dei lotti edificabili lungo la nuova strada costituirono uno strumento diretto di finanziamento dell'opera pubblica. La realizzazione della strada comportò l'eliminazione sistematica delle preesistenze: demolizione di edifici, sbancamento del terreno, rimozione di giardini, orti e strutture minori, imponendo un nuovo ordine urbano sulla struttura precedente⁹.

Nel XVII secolo, questo modello viene ripreso con l'apertura di *Via Balbi*, avviata nel 1602 per iniziativa della famiglia Balbi. Anche in questo caso l'intervento si fonda su un progetto unitario e pianificato, sviluppato con il contributo di architetti, tra cui ancora Galeazzo Alessi. *Via Balbi* si configura come un asse monumentale rettilineo, destinato a collegare il centro cittadino con le aree occidentali e il porto, assumendo sia una funzione rappresentativa sia infrastrutturale. Lungo il percorso i palazzi aristocratici seguono una logica coerente: il vecchio tessuto edilizio è stato rimpiazzato, riorganizzando gli spazi con sbancamenti e demolizioni. A restituire la percezione visiva di questo sistema urbano densamente stratificato tra Cinque e Settecento concorre la celebre *Veduta della Piazza della Nunziata* incisa da Antonio Giolfi e

⁷ E. Poleggi, *Strada Nuova: una urbanistica del Cinquecento a Genova*, Genova, Sagep, 1968, pp. 12-18.

⁸ Per la ricostruzione storica e urbanistica della genesi di *Strada Nuova* e del modello di residenza patrizia del Cinquecento a Genova, si veda la fondamentale opera di E. Poleggi, *Strada Nuova: una urbanistica del Cinquecento a Genova*, Genova, Sagep, 1968, pp. 23-45.

⁹ Sulle motivazioni economico-finanziarie legate anche al restauro della torre campanaria di San Lorenzo e alla lottizzazione dei terreni, si rimanda a E. Poleggi, *Strada Nuova...*, cit., pp. 60-68.

pubblicata nella raccolta curata da Ennio Poleggi, la quale documenta la complessità spaziale dei punti di snodo tra le grandi arterie e i raccordi verso le zone occidentali della città¹⁰.



Fig. 5 - Antonio Giolfi e incisori vari, Veduta della Strada Nuovissima presa dalla Piazza della Nunziata, in E. Poleggi (a cura di), Genova nel Settecento e le Vedute di Antonio Giolfi, Il Polifilo, 1986.

Tuttavia, tra queste due eccellenze monumentali rimase per oltre un secolo un "vuoto" di collegamento, un diaframma di vicoli tortuosi che rendeva la città monca e difficilmente percorribile con i carri. È fondamentale sottolineare che l'idea di una *Strada Nuovissima* non fu un'intuizione tardo-settecentesca, ma un'esigenza già chiaramente formulata intorno al 1640. In questa fase, l'iniziativa partì dai Padri del Comune, l'antica magistratura genovese incaricata della gestione dei lavori pubblici, dell'ornato e della manutenzione urbana. I Padri del Comune rappresentavano il braccio operativo della Repubblica e avevano il compito di bilanciare gli interessi dei singoli con il bene collettivo¹¹.

Il progetto seicentesco fu affidato all'architetto Pier Antonio Corradi¹², il quale propose un intervento drastico e in linea con i canoni del tempo: una strada perfettamente rettilinea che

¹⁰ Antonio Giolfi, *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Giolfi*, a cura di Ennio Poleggi, Milano, Il Polifilo, 1986 (in particolare la tavola relativa alla *Veduta della Piazza della Nunziata*).

¹¹ Sulla genesi seicentesca dell'idea progettuale e sul ruolo propulsivo dei Padri del Comune, si veda G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, 2005, pp. 35-42.

¹² Pietro Antonio Corradi (Como, 1613 – Genova, 1683) Architetto e ingegnere camerale della Repubblica di Genova, formatosi nella bottega di Bartolomeo Bianco. Figura di riferimento del barocco genovese, fu il primo a ideare nel 1640 un tracciato geometricamente rettilineo per collegare Strada Nuova al Guastato, anticipando le successive riflessioni urbanistiche sull'area poi interessata da Strada Nuovissima (F. Caraceni Poleggi, *Corradi, Pietro Antonio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 29, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana,

doveva "tagliare" il quartiere di San Siro senza concessioni alle preesistenze. Le motivazioni dietro questa proposta erano tanto urgenti quanto pratiche. Da un lato, vi era una necessità logistica e commerciale: Genova aveva bisogno di un'arteria ampia e agevole che permettesse il transito dei carri e delle merci pesanti tra il porto e le direttrici di uscita dalla città, evitando le strettoie dei carruggi medievali dove il traffico rimaneva costantemente bloccato¹³.

Dall'altro lato vi era una forte componente difensivo-militare. In un'epoca di tensioni geopolitiche, la capacità di spostare rapidamente truppe, artiglieria e rifornimenti da un punto all'altro della città, e in particolare verso la cinta muraria e le zone di Ponente, era considerata vitale per la sicurezza dello Stato. Nonostante queste necessità, il piano di Corradi rimase "congelato" per quasi 140 anni. A bloccare il progetto fu soprattutto un conflitto di potere: i Padri del Comune dovettero affrontare la ferma opposizione delle famiglie nobiliari e degli enti religiosi (come i Teatini di San Siro) che non erano disposti a subire espropri e demolizioni in un'epoca in cui la proprietà privata nobiliare era ancora considerata intoccabile¹⁴.

Tra la fine del Seicento e il 1777, il dibattito si trasformò in un lungo braccio di ferro tecnico e politico, producendo una serie di cinque proposte principali in cui quattro diversi architetti tentarono di risolvere l'equazione quasi impossibile tra il "vuoto" della nuova strada e il "pieno" dei palazzi esistenti. Se Pier Antonio Corradi (1640) era stato l'intransigente fautore del rettilineo, una visione monumentale ma giudicata insostenibile per i costi e le demolizioni fu con l'opera di Gio. Antonio Ricca¹⁵ (attivo tra il 1687 e il 1723) che si ebbe l'intuizione risolutiva della "curva". Ricca comprese che solo assecondando l'morfologia del terreno e i confini delle proprietà nobiliari la strada avrebbe avuto una possibilità di realizzazione. Questo compromesso spaziale venne ulteriormente messo alla prova dalle varianti di Michele Codeviola¹⁶, che propose di spostare l'asse viario più a nord per salvaguardare alcuni lotti di

1983, consultabile online: <[https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-antonio-corradi_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/pietro-antonio-corradi_(Dizionario-Biografico)/)>, ultima consultazione: 5 agosto 2026).

¹³ G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 41-48, per una disamina approfondita della prima proposta di tracciato rettilineo avanzata da Pier Antonio Corradi nel 1640 e delle relative stime di spesa conservate nell'Archivio Storico del Comune di Genova.

¹⁴ D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 75-84, per le implicazioni strategico-militari e la rapidità di movimento delle truppe nella Genova del Seicento.

¹⁵ Antonio Ricca (Lavina di Rezzo, 1688 – Genova, 1725) (*famiglia di architetti*) Ingegnere e architetto di camera dei Padri del Comune, attivo a Genova tra la fine del XVII e il primo quarto del XVIII secolo. Coinvolto nei piani di risistemazione urbana, nella perizia degli edifici e nella definizione dei primi tracciati e allineamenti viari che gettarono le basi per i successivi progetti di espansione e sventramento nella zona tra le valli e i palazzi nobiliari (C. Altavista, *Ricca*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 87 Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2016, consultabile online [https://www.treccani.it/enciclopedia/ricca_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/ricca_(Dizionario-Biografico)/), ultima consultazione: 2 settembre 2026).

¹⁶ Michele Codeviola (Genova, sec. XVIII – 1795) Ingegnere militare, architetto e cartografo al servizio della Repubblica di Genova. Attivo tra gli anni Cinquanta e la fine del Settecento, ricoprì ruoli di primo piano nella gestione delle fortificazioni e delle infrastrutture pubbliche. Nel 1787 firmò importanti perizie e mappe catastali per l'amministrazione e nel 1783 elaborò il celebre progetto per la ricostruzione in muraglia del ponte di legno di Porta Pila, sul quale si esprime anche Giacomo Agostino Brusco. È inoltre autore di trattazioni di carattere tecnico-militare pubblicate a Genova nel 1795 (*Michele Codeviola*, citato nelle voci archivistiche e biografiche del *Dizionario Biografico degli Italiani*, ed. Treccani, a voce *Brusco, Giacomo Agostino*; consultabile online: [https://www.treccani.it/enciclopedia/giacomo-agostino-brusco_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/giacomo-agostino-brusco_(Dizionario-Biografico)/), ultima consultazione: 2 settembre 2026).

pregio, a costo di sfidare i complessi dislivelli della collina. Fu un'oscillazione continua tra chi vedeva nella direttrice sud, verso la costa, la chiave per il commercio marittimo, e chi spingeva per un tracciato collinare, capace di connettersi ai nuovi poli strategici della città, come i Forni Pubblici, che in precedenza si trovavano in zona caricamento e poi spostati tra il 1570 e il 1580 a nord nell'attuale zona Zecca già con l'intenzione dello sviluppo del nuovo asse logistico¹⁷. Questa lunga ricerca di equilibrio trovò la sua sintesi definitiva solo nel 1777 con Gregorio Petondi, il quale seppe perfezionare l'idea della curva armonizzandola con le necessità del cantiere¹⁸.

Quando il progetto venne ripreso nel 1777, il panorama era drasticamente mutato. La Genova del tardo Settecento non era più la "*Superba*" che finanziava l'impero spagnolo, ma una città in piena decadenza economica e politica. Questo declino, paradossalmente, divenne il motore della strada: non potendo più permettersi lo sfarzo dei secoli d'oro, la nobiltà settecentesca accettò l'intervento per pura necessità logistica e per valorizzare proprietà immobiliari che stavano perdendo valore.

Un segnale inequivocabile del cambiamento dei tempi è rintracciabile nell'autorità che gestì l'opera nel 1777. Se le Strade Nuove precedenti erano state "affari" dei Padri del Comune e delle famiglie private, *Strada Nuovissima* passò sotto la diretta gestione dei Serenissimi Collegi (il Senato e la Camera della Repubblica). Questo passaggio istituzionale testimonia che la strada non era più un semplice intervento di "decoro" urbano, ma una questione di Stato. In una Genova economicamente in crisi, la Repubblica dovette intervenire direttamente per sbloccare l'opera, trasformandola in una moderna infrastruttura pubblica che metteva fine al dominio incontrastato della proprietà privata nobiliare¹⁹.

Strada Nuovissima nasce quindi sotto il segno della "mediazione". Mentre i progetti di Corradi avrebbero voluto una strada dritta e spianata, il progetto definitivo di Gregorio Petondi è un capolavoro di adattamento. Petondi infatti non poté operare sbancamenti totali per mancanza di fondi e per i vincoli delle preesistenze nobiliari; dovette invece "disegnare" la strada seguendo un tracciato meno rigido. Questo portò a un modello di ristrutturazione urbana su tessuto edificato: un intervento ibrido dove la demolizione convive con il recupero, segnando il passaggio definitivo verso la concezione moderna di asse viario come infrastruttura pubblica di collegamento²⁰.

La nuova arteria settecentesca si innesta infatti in un tessuto già densamente stratificato e consolidato, rendendo impossibile una rifondazione totale dello spazio urbano secondo il modello cinquecentesco e seicentesco. Ne deriva un intervento di natura ibrida, in cui coesistono distruzione e conservazione, sostituzione e adattamento, demolizione e

¹⁷ D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 95-102.

¹⁸ G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 10-12, sulle varie fasi progettuali di Gio. Antonio Ricca, sviluppate successivamente nei rilievi altimetrici di Michele Codeviola e concluse con la proposta definitiva di Gregorio Petondi.

¹⁹ G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 145-152.

²⁰ Ibidem., cit., pp. 45-58.

trasformazione, producendo un assetto urbano più complesso e articolato rispetto agli impianti precedenti.

Nel loro insieme, le Strade Nuove costituiscono dunque un sistema coerente di interventi urbani fondato su principi comuni, regolarità del tracciato, monumentalità dell'asse, funzione rappresentativa dell'architettura, ma differenziato nelle modalità operative. Se *Strada Nuova* e *Via Balbi* rappresentano modelli di rifondazione urbana ex novo, *Strada Nuovissima* si configura come un modello di ristrutturazione urbana su tessuto preesistente, segnando una fase matura e problematica del processo, in cui il progetto urbano si confronta con i limiti fisici, storici e strutturali della città consolidata²¹.

Proprio questa differenza rende *Strada Nuovissima* un caso di studio particolarmente significativo, in quanto non semplice prosecuzione del modello delle Strade Nuove, ma sua rielaborazione critica, che riflette le trasformazioni della città, delle sue strutture sociali e delle sue logiche di intervento urbano.



Fig. 6 - G. Brusco, *Genova nel solo giro delle sue mura vecchie con l'esposizione delle Chiese e luoghi principali*, 1766. La pianta mostra l'assetto del tessuto consolidato prima dell'apertura di *Strada Nuovissima* (via Cairoli).

²¹ Per una sintesi critica conclusiva sul duplice modello di rifondazione e ristrutturazione urbana, si veda E. Poggi, *Strada Nuova...*, cit., pp. 150-160, e G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp.29-32.

1.2 L'assetto urbano di *Strada Nuovissima* fino al 1777

Prima della trasformazione settecentesca che portò alla nascita dell'attuale Via Cairoli, il settore destinato a diventare "*Strada Nuovissima*" rappresentava uno dei nodi più critici e strutturalmente saturi del centro storico genovese. Si trattava di uno spazio vitale, inserito strategicamente tra i principali poli della città moderna, eppure condizionato da una morfologia profondamente segnata dal tempo. La profondità cronologica dell'area è d'altronde confermata da evidenze archeologiche di epoca romana, rinvenute in particolare presso Piazza della Meridiana e lungo l'asse di via Cairoli. Come riportato nel volume a cura di Gianluigi Ciotta, tali ritrovamenti sono emersi in occasione dei «lavori di rifacimento della sede stradale e la riorganizzazione dei servizi in sottosuolo, sia in piazza Meridiana che in via Cairoli, avvenuti nel corso del 2003, nell'ambito delle nuove sistemazioni viarie legate alla nomina di Genova Capitale della Cultura per l'anno 2004»²²

Questi scavi hanno portato alla luce resti di murature e frammenti che testimoniano la presenza di un antico insediamento romano. Tali ritrovamenti, che includono resti di murature e frammenti fittili, suggeriscono che l'area fosse un punto di passaggio obbligato già in età classica, lungo le direttrici che collegavano il nucleo urbano primitivo alle zone di espansione suburbana. Il fatto che il quartiere poggiasse su fondamenta romane rende ancora più significativo lo sventramento settecentesco: non si trattava solo di abbattere case medievali, ma

²²A. Gardini, *Ritrovamenti archeologici*, in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima. Impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 35.

di incidere una stratificazione millenaria. Tale dato chiarisce come questo comparto non fosse un'espansione recente, ma un ambito urbanizzato sin dall'età classica, progressivamente riassorbito e schiacciato dai processi di crescita medievale.

Nel corso dei secoli, il quartiere si era trasformato in un labirinto di vicoli stretti, percorsi tortuosi e forti pendenze, dove la mobilità era ostacolata da una densità edilizia priva di un disegno unitario. Verso la metà del XVIII secolo, il tessuto appariva ormai saturo: la vicinanza estrema tra gli edifici e l'assenza di spazi pubblici rendevano difficile ogni attraversamento funzionale. In questo mosaico eterogeneo convivevano palazzi nobiliari di prestigio, spesso privi di prospettive monumentali perché soffocati dal contesto, e imponenti strutture religiose, come il vasto complesso dei Padri Teatini²³ di San Siro, i cui giardini e pertinenze costituivano un ostacolo fisico quasi insormontabile per qualunque ipotesi di rettifica viaria. A completare questo scenario vi erano orti murati e giardini privati, che agivano come barriere tra i lotti²⁴.

Questo sistema non era frammentato solo nello spazio, ma anche nella gestione proprietaria: la forte frammentazione rendeva complessa ogni operazione di riqualificazione. Come osservato da Ciotta, il problema cruciale risiedeva nel conflitto tra l'arbitrio dei privati, le grandi famiglie che controllavano il suolo e le necessità pubbliche di decoro e funzionalità. Di fatto, fino al 1777, l'area fungeva da diaframma tra *Strada Nuova* e *Via Balbi*; il collegamento tra queste due arterie era affidato a itinerari indiretti e faticosi, del tutto inadeguati alle esigenze simboliche e rappresentative della Genova settecentesca. Appare dunque evidente come l'apertura di *Strada Nuovissima* non potesse limitarsi a un semplice adattamento, ma dovesse configurarsi come un vero e proprio "sventramento" radicale, destinato a sacrificare le stratificazioni passate in nome di una nuova logica spaziale basata sulla regolarità geometrica e sulla linearità del tracciato.

Un aspetto cruciale che emerge dall'analisi del Ciotta è la sproporzione tra l'altezza delle fronti edilizie e la larghezza dei sedimi stradali. Nel quartiere di San Siro, gli edifici raggiungevano spesso i sei o sette piani, creando delle vere e proprie zone d'ombra che impedivano il ricircolo dell'aria e l'illuminazione naturale²⁵.

²³ Padri Teatini, Chierici Regolari Teatini (Genova, dal 1572 / sec. XVI–XIX) Ordine religioso fondato nel 1524 da Gaetano di Thiene e Gian Pietro Carappa (poi papa Paolo IV), insediatisi a Genova a partire dal 1572, inizialmente presso la chiesa della Maddalena e assegnatario dal 5 agosto 1575 (per breve di papa Gregorio XIII) della storica Basilica di San Siro. Dotati di un enorme peso politico, economico e spirituale grazie al sostegno delle grandi famiglie patrizie genovesi, i Teatini gestirono un imponente complesso immobiliare, conventuale e di giardini nell'area di San Siro. Nel Settecento la loro presenza divenne un nodo cruciale e fortemente antagonista nella storia urbanistica della città: il convento e il chiostro subirono infatti pesanti ridimensionamenti a causa dei tagli e delle controversie giudiziarie insorte con il patriziato (in particolare con Giacomo Brignole) per l'apertura e il passaggio dei cantieri della neonata *Strada Nuovissima*, arginando o rallentando a lungo le pretese della committenza laica e pubblica (cfr. ASGe, *Corporazioni religiose soppresse, Teatini di San Siro*; G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 45-58).

²⁴ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 71-86.

²⁵ Ibidem., pp. 55-63; si veda anche D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 60-68.

In questo senso, l'intervento di Petondi assume una valenza che va oltre la semplice viabilità; l'apertura di *Strada Nuovissima* si configura come un'operazione, necessaria per 'scoperchiare' un quartiere soffocato e restituire alla città non solo un nuovo asse monumentale, ma un respiro vitale fatto di luce e ventilazione che il fitto intreccio medievale aveva cancellato per secoli

Dal punto di vista architettonico, l'ostacolo più complesso era rappresentato dall'insularità dei complessi religiosi. Il convento dei Padri Teatini, ad esempio, non era un semplice edificio, ma un aggregato di corpi di fabbrica, corridoi sospesi e spazi aperti recintati che interrompevano bruscamente la viabilità pubblica. Il loro giardino "delle mortelle", situato proprio sull'asse del futuro tracciato, rappresentava l'ultimo lembo di una Genova rinascimentale che concepiva il vuoto urbano come spazio privato e protetto²⁶. Lo sventramento di quest'area non fu dunque solo un atto tecnico, ma un gesto politico: lo Stato (i Serenissimi Collegi) rivendicava la superiorità dell'asse viario pubblico sul giardino privato²⁷.

Nel contesto della modellazione virtuale, ricostruire questi volumi d'ombra è stato fondamentale per comprendere la percezione dello spazio del tempo. Mentre oggi Via Cairoli appare come uno spazio ampio e luminoso, la ricostruzione 3D della situazione precedente restituisce una percezione totalmente opposta.

Proprio questa complessità è diventata il fulcro della mia fase di ricerca e restituzione digitale. Un caso emblematico di questa densità e complessità del tessuto urbano premoderno, riscontrabile proprio nei punti di cerniera dello sventramento, è documentato dall'assetto originario dell'attuale piazza della Meridiana. Prima delle demolizioni settecentesche, lo spazio antistante il palazzo di Stefano Durazzo (già di Battista Grimaldi) era caratterizzato da una forte asimmetria e da una marcata saturazione edilizia²⁸. Come evidenziato dagli studi cartografici e documentari, l'area era chiusa sul lato occidentale da un blocco di case appartenenti ai Grimaldi, le quali si protendevano verso l'antico vicolo del Filo, riducendo drasticamente la visibilità della facciata del palazzo e costringendo il transito cittadino all'interno di un reticolo viario estremamente compresso³. Visto in quest'ottica, il modello geometrico tridimensionale permette di far emergere visivamente proprio questo sbarramento, restituendo la sgradevole percezione di asfissia spaziale ereditata dal medioevo genovese²⁹.

All'interno del progetto di ricostruzione virtuale effettuato con 3ds Max, l'obiettivo non è stato quello di un rilievo diretto del reale, ma la trasposizione tridimensionale delle analisi scientifiche condotte da Luisa Cogorno per il volume del Ciotta³⁰.

²⁶ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 112-118.

²⁷ G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 73-82, in merito alla densità edilizia e ai volumi d'ombra del quartiere di San Siro.

²⁸ E. Poleggi (a cura di), *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010, pp. 45-54.

²⁹ E. Poleggi (a cura di), *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Giotto*, Milano, Il Polifilo, 1986, p. 118.

³⁰ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, cit., pp. 185-190 (Appendice cartografica e rilievi di L. Cogorno).

All'interno del progetto di ricostruzione virtuale effettuato con 3ds Max, l'obiettivo non è stato quello di un rilievo diretto del reale, ma la trasposizione tridimensionale delle analisi scientifiche condotte da Luisa Cogorno per il volume del Ciotta. Il modello si basa infatti sulla sistematizzazione dei cinque progetti storici ricostruiti graficamente dalla Cogorno, i quali permettono di mappare con precisione la portata delle demolizioni previste in ogni fase.

Attraverso lo strumento digitale, è stato possibile visualizzare concretamente quanto il tessuto originale fosse "ammassato" e compresso. Modellare i volumi delle preesistenze basandosi su questi studi ha permesso di evidenziare visivamente la violenza del "taglio" necessario all'apertura della strada: ogni versione progettuale analizzata mostra una diversa quantità di elementi costruttivi eliminati, rendendo tangibile il paradosso spaziale di un'area dove la magnificenza di palazzi come quelli dei Lomellini, dei Grimaldi o dei Brignole era letteralmente soffocata da un intorno edilizio denso. Il modello 3D, dunque, non funge solo da supporto illustrativo, ma da vera e propria verifica della portata distruttiva e rigenerativa dei vari progetti, offrendo una lettura dei volumi che le sole piante bidimensionali non riuscirebbero a restituire con la stessa immediatezza.

L'efficacia di questo iter progettuale trova una rispondenza visiva immediata nella ricostruzione tridimensionale dell'assetto medievale originale (Fig 7). La modellazione 3D evidenzia la fitta cortina edilizia e l'andamento dei tracciati storici preesistenti tra cui i vari vichi e la distribuzione delle proprietà e dei giardini, restituendo con chiarezza la percezione volumetrica di un tessuto urbano che gli interventi successivi avrebbero profondamente inciso.

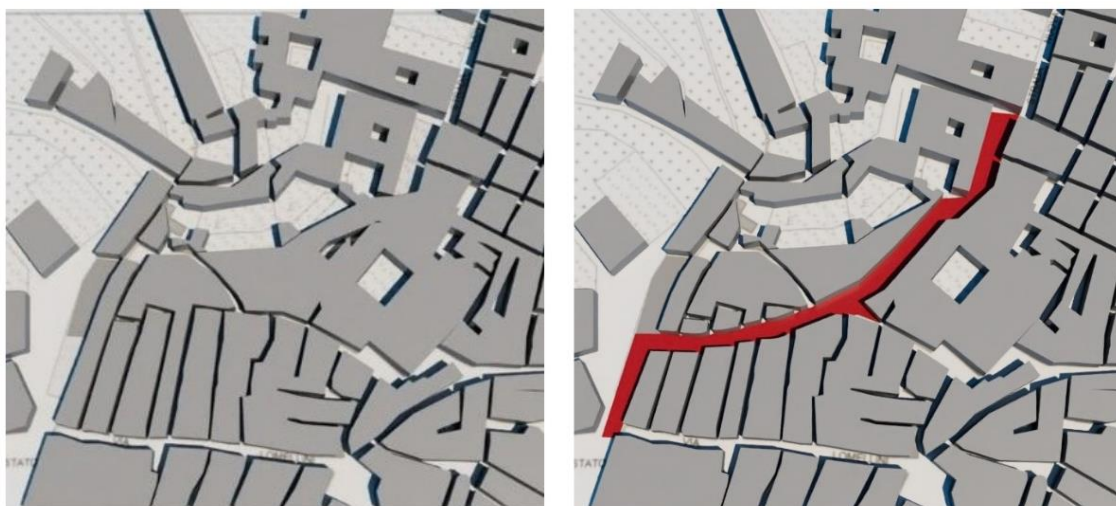


Fig. 7 - Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto definitivo di Gregorio Petondi, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

Capitolo 2 Progettazione per l'apertura di *Strada Nuovissima*

2.1 Le ipotesi progettuali e le attribuzioni: architetti, progetti e proposte alternative

Quella che oggi conosciamo come Via Cairoli non fu il risultato di un singolo atto progettuale, ma l'esito di un lungo e complesso processo decisionale sviluppatosi nell'arco di oltre un secolo e mezzo. Il problema non riguardava soltanto il disegno di una nuova arteria, ma la gestione di una vera e propria operazione di trasformazione urbana, costretta a misurarsi con l'ostacolo dei ripidi dislivelli collinari a nord e la fitta trama dei vicoli medievali a sud.

Con il presente studio l'evoluzione di queste proposte è stata analizzata non solo attraverso la documentazione d'archivio, ma anche mediante la rigorosa ricostruzione tridimensionale dei diversi progetti storici. Il processo di modellazione digitale ha assunto come base scientifica e parametrica le tavole XLI, XLII e XLIII realizzate da Luisa Cogorno; tale documentazione ha permesso di tradurre le piante storiche in modelli volumetrici rigorosi, consentendo di visualizzare concretamente l'impatto delle diverse ipotesi sul tessuto urbano preesistente, rendendo immediatamente percepibili la portata delle demolizioni, gli sbancamenti necessari e il rapporto tra il nuovo tracciato e la morfologia del terreno. In questo modo la modellazione non assume un ruolo meramente illustrativo, ma diventa uno strumento di analisi utile per comprendere le ragioni tecniche ed economiche che hanno determinato il progressivo affinamento delle soluzioni progettuali³¹.

Il punto di partenza di questo lungo iter normativo e progettuale è sancito dal decreto dei Serenissimi Collegi del 4 febbraio 1689. Con questo atto (Fig. 8), le autorità della Repubblica autorizzavano ufficialmente la creazione di una "strada di comunicazione" destinata a collegare *Strada Nuova* con la piazza del Guastato.

³¹ L. Cogorno, *Le proposte progettuali*, in G. L. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 185-188.



Fig. 8 - Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, filza 285, doc.1, "Strada Nuovissima apertura: decreto Serenissimi Collegi per la Creazione di una strada che metta in comunicazione la Strada Nuova con piazza del Guastato", 4 febbraio 1689. Consultato tramite il portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.

Il documento risulta di fondamentale importanza poiché fissa una vincolante clausola economico-finanziaria: i lavori per la realizzazione dell'opera avrebbero potuto prendere avvio soltanto una volta raggiunta la quota di centomila lire di moneta corrente, da raccogliersi tramite sottoscrizioni e contribuzioni private. Il decreto stabiliva inoltre il ruolo di supervisione del Magistrato dei Padri del Comune, chiamati a valutare il disegno di tracciato affinché non si presentassero ostacoli all'esecuzione. Tale testimonianza d'archivio dimostra come fin dalla fine del Seicento la trasformazione dell'asse viario fosse concepita secondo un modello di

finanziamento misto e subordinata all'approvazione sia delle magistrature pubbliche che del patriziato finanziatore³².

L'area compresa tra *Strada Nuova* e il Guastato, l'attuale Piazza della Nunziata, presentava infatti una duplice criticità. Sul lato meridionale, l'assetto medievale, ben visibile nei modelli digitali, era caratterizzato da un tessuto edilizio estremamente compatto: una fitta rete di vicoli stretti, proprietà frammentate e edifici sviluppati in altezza, in cui ogni intervento comportava demolizioni costose e delicate operazioni di esproprio³³.



Fig.9 - Ricostruzione tridimensionale dell'assetto medievale preesistente (modellazione 3D e rendering a cura dell'Autrice), elaborata a partire dallo studio cartografico e dai rilievi storici pubblicati in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

Sul lato settentrionale, invece, il paesaggio urbano lasciava spazio a una condizione differente, dominata da orti, giardini e campi coltivati che occupavano il versante collinare secondo pendenze irregolari. A complicare ulteriormente la situazione contribuiva la presenza del vasto complesso dei Padri Teatini di San Siro, con il suo sistema articolato di edifici conventuali, corti e giardini, che occupava una posizione strategica lungo il possibile percorso della futura strada e costituiva uno degli ostacoli tra i più rilevanti dal punto di vista urbanistico.

³² Cfr. Gian Luigi Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, [eventuale anno di edizione], pp.23-26, il quale richiama il decreto dei Serenissimi Collegi del 4 febbraio 1689 (cfr. Archivio Storico del Comune di Genova, Padri del Comune, f. 285).

³³ Ibidem., pp. 23-26; si veda anche D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 70-74.

In questo contesto, ogni proposta progettuale doveva confrontarsi contemporaneamente con tre problemi fondamentali: la densità del tessuto medievale, le pendenze del versante collinare e la presenza di importanti proprietà nobiliari ed ecclesiastiche, prime fra tutte quelle dei Teatini. Non sorprende dunque che la definizione del tracciato sia stata il risultato di una lunga sequenza di tentativi e revisioni.

È importante sottolineare come la volontà di collegare il polo aristocratico di *Strada Nuova* con l'area del Guastato, fosse già presente nei primi decenni del XVII secolo. Il progetto del 1624 rappresenta una delle prime testimonianze di questa esigenza urbanistica, ipotizzando un collegamento tra *Strada Nuova* e il Guastato che passava attraverso l'area di *Via Lomellini*³⁴.

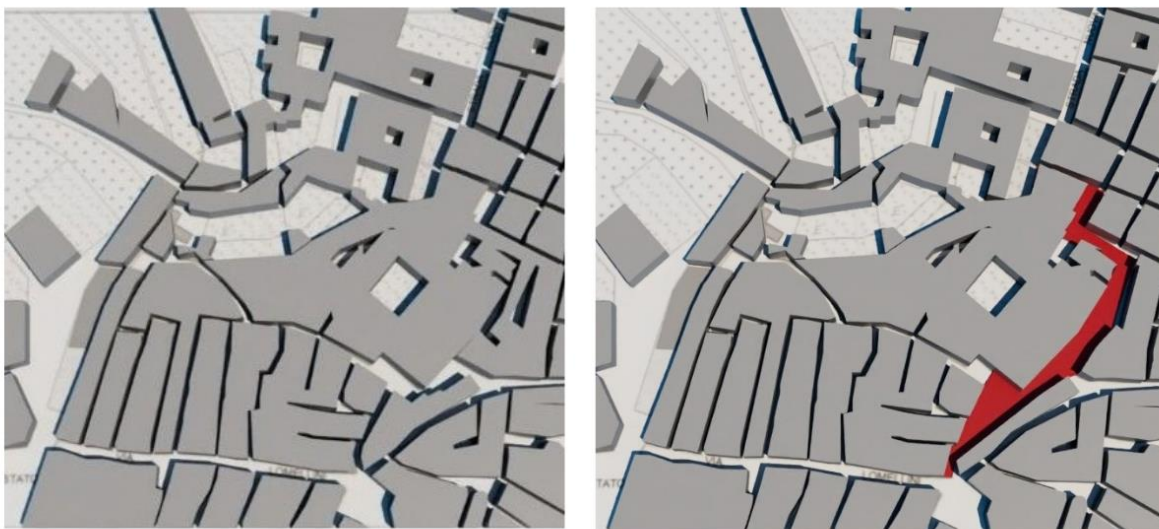


Fig. 10- Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto del 1624, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

La ricostruzione tridimensionale mostra chiaramente come, in questa fase iniziale, non si trattasse ancora di progettare una nuova strada vera e propria, ma piuttosto di tentare un adeguamento della viabilità esistente. Il modello evidenzia infatti un intervento limitato all'allargamento del nodo di *Via Lomellini*, con demolizioni relativamente contenute. Ciononostante, l'analisi tridimensionale mette in luce i limiti strutturali di tale approccio: cercare di incanalare il traffico delle carrozze nei vecchi carruggi, pur limitando gli abbattimenti, non avrebbe garantito quel respiro spaziale e monumentale che la nobiltà genovese associava ormai al modello delle *Strade Nuove*. Nonostante ciò, questo progetto rappresenta un passaggio significativo, poiché testimonia come la questione del collegamento tra i due poli urbani fosse già chiaramente percepita all'inizio del Seicento.

³⁴G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 35-40; per un approfondimento sui primi tentativi di raccordo viario seicentesco e le relative planimetrie d'archivio, si veda R. Melai, *L'area della Meridiana e le preesistenze seicentesche*, in G. L. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 161-164.

Una radicale svolta nel dibattito architettonico si registra nel 1640 con la proposta di Pier Antonio Corradi, la cui portata è puntualmente attestata dalla dettagliata stima dei costi redatta il 21 aprile di quell'anno per conto dei Padri del Comune. In questa fase, l'approccio pubblico rinunciava definitivamente a qualsiasi mediazione diplomatica o compromesso con l'esistente, privilegiando un rigore geometrico assoluto e del tutto indifferente alle preesistenze fisiche³⁵.

L'architetto si rifaceva in modo esplicito e rigoroso al modello urbanistico di *Strada Nuova*, che nel secolo precedente aveva ridefinito il volto della città aristocratica. Corradi riprende dunque quella tradizione progettuale fondata sull'asse rettilineo e sulla cortina continua di palazzi, capace di imporre ordine geometrico all'irregolarità medievale.

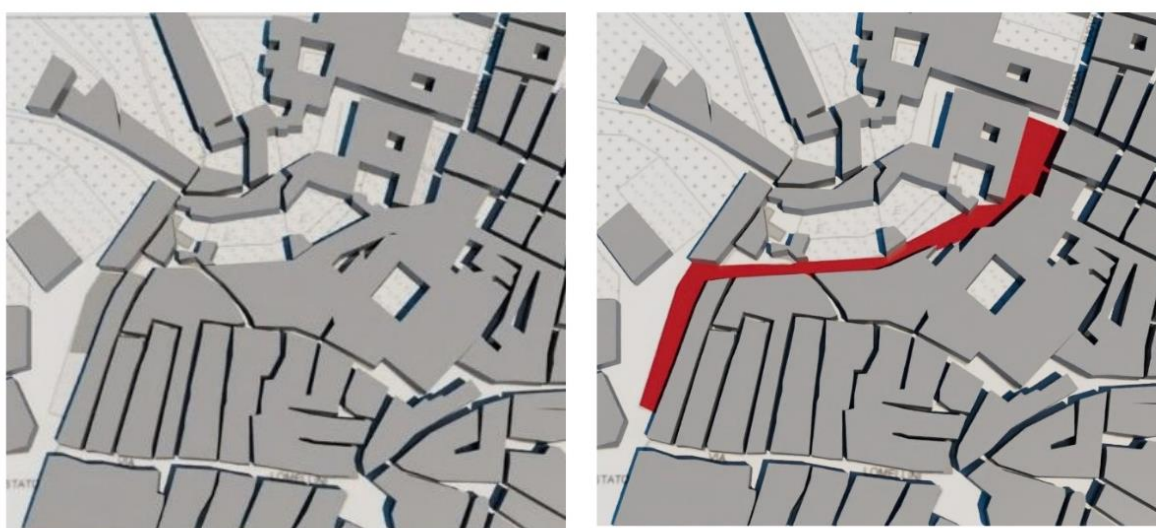


Fig.11 - Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto di Pier Antonio Corradi del 1640, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

L'ipotesi di Corradi si configurava come un'operazione quasi chirurgica: un asse rettilineo che pretendeva di attraversare il quartiere di San Siro senza scendere a patti con l'orografia, con la nobiltà locale o con la mole inespugnabile del complesso dei Padri Teatini. La restituzione tridimensionale mostra la spregiudicatezza di questo "strappo" urbano, evidenziando come la linea dritta finisse per scontrarsi frontalmente con la pendenza della collina, con i volumi dei palazzi patrizi e con le proprietà ecclesiastiche, determinando una quantità di edifici destinati alla demolizione estremamente elevata. Questo progetto non rimase sulla carta soltanto per l'opposizione dei proprietari o per la ferma resistenza del complesso dei Padri Teatini, ma anche per l'enorme peso economico che avrebbe comportato in termini di indennizzi e di opere di sbancamento. La proposta di Corradi rappresenta dunque il tentativo più radicale di imporre

³⁵Idem, cit., pp. 41-50; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 140-148.

una geometria ideale alla città, ma la realtà fisica ed economica dell'ambiente urbano genovese si dimostrò più forte della teoria progettuale³⁶.

Questo primo preventivo, (Fig. 12) dimostra come la magistratura cittadina valutasse già in epoca barocca la fattibilità economica dell'opera, preventivando ingenti spese per lo scavamento dei terreni, la realizzazione di muraglie di contenimento e la sistemazione degli accessi alle adiacenti strutture ecclesiastiche e residenziali. Sebbene questa prima ipotesi sia rimasta allo stato previsionale, la documentazione contabile costituisce la prima testimonianza archivistica della volontà pubblica di creare un'arteria di collegamento diretto.

1660. di 21. aprile
 Calcolo della spesa per la strada del Guastato
 tra iudicio, mura e mura al molo
 Cavamenti Carata 1055. 62500 £ 62200 -
 Muraglia di fondo nuovo, et
 mura mura Carata 1900 6250 £ 32500 -
 Spese per la strada per la chiesa
 et oratorio di S. Agostino, et per i palati
 della casa di S. Agostino, et per i
 grimalti 6000.
 Totale Spese 1900. £ 82000 -
 ni sava di più quello
 bisognava per la strada
 per la chiesa di S. Agostino
 si mette in conto perche
 maggiora sarà la spesa che
 ancora del beneficio perche
 strada si va a S. Agostino
 Bisognava anche perche
 il preda si parte del
 fondo del S. Agostino sometta
 ma non si mette in conto
 la spesa per la strada
 1660. a 9. Maggio
 Cauaso per la strada
 S. Agostino
 dalla Torre vana
 S. Agostino

³⁶ ASCGe, Padri del Comune, f. 182, *Stima dell'opera per la strada nuova al Guastato*, 21 aprile 1640; discusso in G. Ciotta, *cit.*, pp. 45-50.

Fig. 12 – Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, Filza 285, doc.1, "Strada Nuovissima apertura: Decreto dei Serenissimi Collegi per la creazione di una strada che metta in comunicazione la Strada nuova con la Piazza del Guastato", 4 febbraio 1689. Consultato tramite il portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.

La presa di coscienza dell'inapplicabilità di un tracciato così rigido trova una prima e intelligente risposta nel progetto di Gio. Antonio Ricca 1723, il quale introduce nel dibattito un'intuizione destinata a diventare il fulcro della soluzione definitiva: l'adozione di un tracciato curvilineo³⁷(Fig 13).

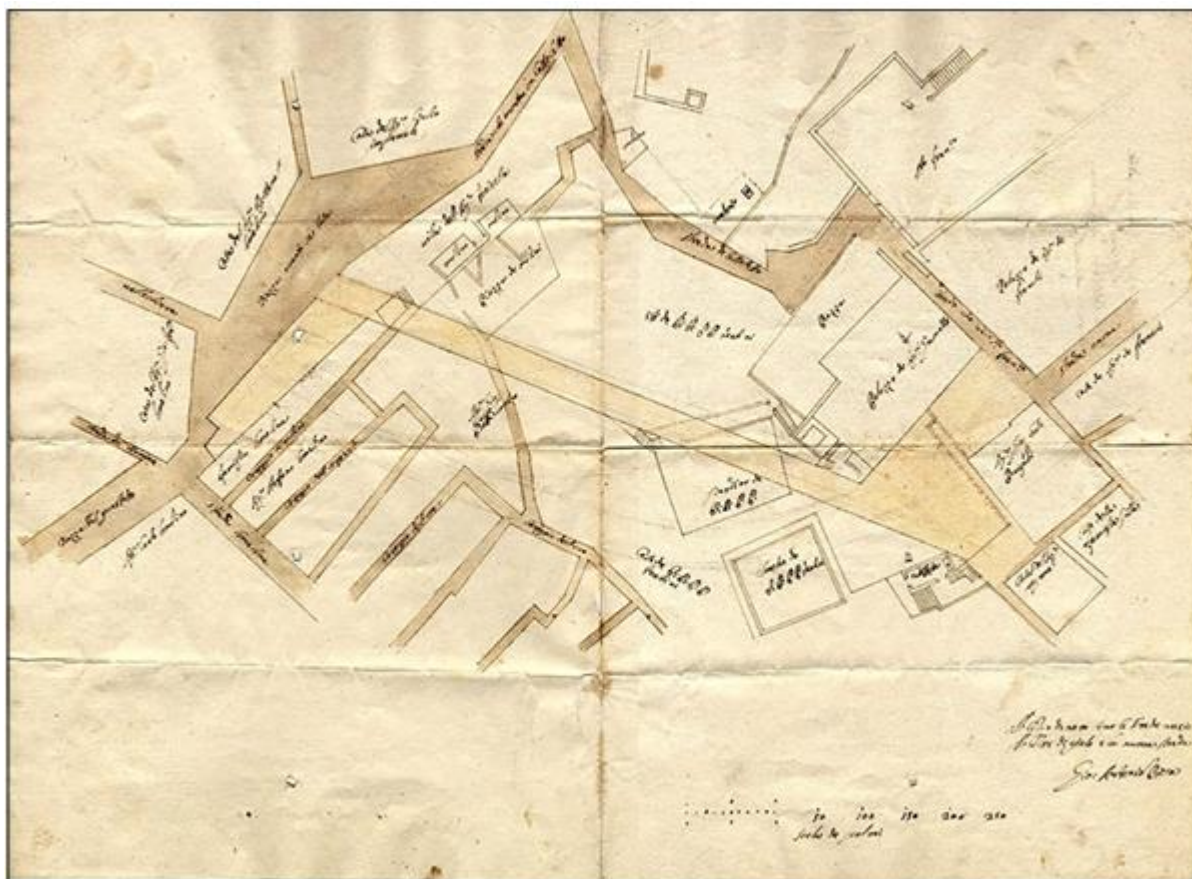


Fig. 13 – Progetto a firma di Giovanni Antonio Ricca per la realizzazione di *Strada Nuovissima*. Il tracciato ipotizzato – riconoscibile per il colore più tenue, giallognolo – è ben diverso da quello che poi sarà adottato: non curvilineo, come appare ai giorni nostri, ma retto e posto di traverso rispetto a *Strada Nuova* (Progetti per l'unione di *Strada Balbi* con *Strada Nuova* [ante 1711], in ASGE, Raccolta dei Tipi, disegni e mappe dell'Archivio di Stato di Genova, A.03.160.0314).

Ricca comprese lucidamente che l'impostazione rigidamente ortogonale e retta proposta da Corradi si scontrava con un'impossibilità fisica ed economica sul campo. Per ovviare a ciò, elaborò una soluzione basata su una strada dolcemente curva, concepita per adattarsi con maggiore flessibilità sia alla morfologia acclive del terreno sia alla densità dell'edificato consolidato. La curva di Ricca non nasceva da un vezzo formale o compositivo, bensì da una strategia di negoziato con la materia urbana: flettendo il tracciato, l'architetto riusciva a schivare alcune delle proprietà più ostinate e a ridurre l'impatto delle demolizioni più onerose (Fig.14).

³⁷ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 85-94.



Fig. 14- Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto di Gio. Antonio Ricca, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

Nel modello tridimensionale basato su questa variante, si percepisce chiaramente come la curva rappresentasse un esperimento ancora in via di definizione, un tracciato in parte forzato nel tentativo di mediare tra gli orti settentrionali e i vicoli meridionali, segnando comunque il passaggio metodologico dal disegno astratto alla realtà del cantiere.

Nel 1773 Michele Codeviola propose una nuova variante che spostava sensibilmente l'attenzione verso le esigenze infrastrutturali della città, mirando a collegare più direttamente la nuova strada con i Forni Pubblici e la Zecca situati nell'area settentrionale e addentrandosi così decisamente verso i terreni coltivati e gli orti. A dimostrazione di questo complesso nodo topografico, la portata teorica e analitica della proposta trova la sua fondazione scientifica nelle dettagliate rilevazioni cartografiche e nei rilievi altimetrici autografi che il perito redasse tra il 1759 e il 1762, fino alla stesura della tavola del 1773³⁸.

³⁸ G. Rotondi Terminiello, Due disegni ritrovati, in Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese, a cura di E. Poleggi, Genova, Sagep, 2010, pp. 176-177.



Fig. 15 - Michele Codeviola, *Pianta e profilo della nuova strada*, 1759-1762. Il disegno *ante operam* documenta l'assetto morfologico e altimetrico dei terreni compresi tra Palazzo Grimaldi e Palazzo Brignole, evidenziando i dislivelli, i profili degli edifici e le quote dei terrazzamenti destinati all'esproprio per il tracciato di *Strada Nuovissima*. (In: G. Rotondi Terminiello, *Due disegni ritrovati*, in E. Poleggi [a cura di], *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010, p. 173).

Tali elaborati grafici costituiscono una documentazione di eccezionale valore filologico, rappresentando l'unica e più accurata restituzione dello stato di fatto "ante operam" dell'intera area compresa tra lo sbocco di Strada Nuova, le pendici di Castelletto e il complesso di San Siro. Le mappe di Codeviola non si limitano a una mera registrazione dei confini proprietari, ma introducono una rigorosa rappresentazione quotata che analizza il territorio unendo la

lettura altimetrica alla mappatura espropriativa. Attraverso sezioni trasversali e profili di rilievo, le tavole mettono a nudo i drastici salti di livello del colle, mostrando con precisione millimetrica l'imponente massa di terreno roccioso e argilloso che si ergeva a valle del palazzo del principe Grimaldi ed evidenziando come l'area destinata all'arteria fosse occupata dall'articolato sistema dei giardini terrazzati³⁹.

I rilievi documentano l'altezza delle muraglie di contenimento, la presenza dei ninfei, della cappella privata e del celebre giardino delle mortelle, fornendo la prova grafica della quantità eccezionale di metri cubi di terra che avrebbero dovuto essere sbancati⁴⁰. Sul piano planimetrico, le tavole perimetriche tracciano con esattezza i confini tra la proprietà di Nicolò Grimaldi della Meridiana, il palazzo di Giovanni Battista Brignole, i possedimenti dei Padri Teatini di San Siro e le adiacenti case d'affitto, offrendo un censimento puntuale della fitta rete di servitù attive e passive, in particolare i diritti di vista, luce e passaggio sanciti dai patti d'area seicenteschi, che qualsiasi taglio viario avrebbe inevitabilmente violato. L'apporto fondamentale di queste mappe risiede dunque nell'aver reso evidenti, prima dell'avvio dei cantieri, le drammatiche implicazioni strutturali ed economiche dell'opera: se da un lato il tracciato cercava una connessione funzionale con i poliannonari e manifatturieri, dall'altro i rilievi dimostravano che tale deviazione a nord avrebbe comportato costi espropriativi insostenibili per le casse pubbliche e uno scavo di entità tale da compromettere la stabilità statica degli edifici a monte.

I disegni del perito divennero così il principale termine di paragone per la Magistratura dei Padri del Comune e per i tecnici camerali, poiché fu proprio basandosi sulla precisione quantitativa di queste mappe che i successivi progettisti, da Gregorio Petondi a Giacomo Agostino Brusco⁴¹, poterono abbandonare le ipotesi ad alta pendenza per virare verso una soluzione di compromesso, calibrando lo scavo stradale e progettando le indispensabili opere di sottofondazione e contenimento che avrebbero infine consentito la nascita di Strada Nuovissima⁴²⁴³.

³⁹ G. Rotondi Terminiello, cit., p. 176.

⁴⁰ Ibidem, p. 176. Il saggio analizza le piante e le sezioni autografe di Michele Codeviola (1759, 1762 e 1773), evidenziandone la funzione di fondamentale rilievo "ante operam".

⁴¹ Giacomo Agostino Brusco (Savona, 1739 – Genova, 1817). Ingegnere, cartografo e topografo di riferimento per la Repubblica sul finire del Settecento, formatosi a contatto con la cultura tecnico-scientifica e i modelli degli ingegneri francesi. Autore della celebre pianta topografica di Genova del 1766, Brusco mette la sua perizia al servizio dell'amministrazione pubblica attraverso la redazione di mappe, perizie estimative e rilievi geometrici, affiancando attivamente la magistratura camerale nella risoluzione dei complessi nodi tecnici e catastali legati all'attuazione di Strada Nuovissima (M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'illuminismo*, Pisa 2007, p. 160).

⁴² Cfr. M. Spesso, Giacomo Agostino Brusco..., cit., p. 173; G. Rotondi Terminiello, cit., p. 177, in Palazzo Grimaldi della Meridiana I dati grafici forniti dalle mappe di Codeviola costituirono la base documentaria per il calcolo delle indennità d'esproprio e per il progetto delle sottofondazioni del fronte sulla piazza.

⁴³ Idem, cit., pp. 173, 176.

A ridosso della soluzione definitiva si colloca il progetto di Giacomo Pellegrini⁴⁴ nel 1774, che raccoglie e perfeziona l'eredità della curva introdotta da Ricca, sviluppandola con maggiore ampiezza e continuità formale⁴⁵(fig. 15).



Fig.16 - Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto di Giacomo Pellegrini del 1774, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

Nel modello tridimensionale, la strada acquista una configurazione spaziale molto vicina a quella che ammiriamo oggi; tuttavia, i raccordi, Piazza della Meridiana e lo sbocco verso la Zecca, appaiono ancora irrisolti. Gli edifici superstiti non risultano ancora perfettamente cuciti all'interno di un sistema di fronti omogeneo, e la via appare ancora percepita come un corridoio infrastrutturale innestato nel tessuto storico, piuttosto che come una compiuta sequenza architettonica monumentale.

L'intero e laborioso processo secolare di tentativi, verifiche e scarti trova infine la sua magistrale e definitiva sintesi nel progetto di Gregorio Petondi, approvato nel 1777. Petondi compie il salto di qualità decisivo: riesce a trasformare quella che nelle fasi precedenti era stata perlopiù una soluzione difensiva o un compromesso topografico (la curvatura del tracciato) in un consapevole e potentissimo elemento compositivo e scenografico⁴⁶.

⁴⁴ Giovanni Battista Pellegrini (Genova, sec. XVIII) Architetto, stimatore e perito tecnico attivo a Genova nel Settecento, impegnato in importanti cantieri di ristrutturazione e aggiornamento decorativo di palazzi aristocratici e fabbriche cittadine, operando a stretto contatto con le magistrature competenti nella gestione dei vincoli di proprietà e delle alineazioni urbane (G. B. Pellegrini, in *OPAC SBN - Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale*, Istituto Centrale per il Catalogo Unico delle biblioteche italiane e per le informazioni bibliografiche; consultabile online: <https://opac.sbn.it/>, ultima consultazione: 2 settembre 2026).

⁴⁵ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 110-118.

⁴⁶ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 120-135; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 165-174.

La strada curva non è più soltanto uno strumento passivo per aggirare gli ostacoli naturali o le proprietà intoccabili, ma diventa il dispositivo architettonico attraverso cui costruire una via urbana aperta, perfettamente coerente con la dignità e la magnificenza delle storiche *Strade Nuove*. (Fig. 16)



Fig 17 - Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto definitivo di Gregorio Petondi, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

La restituzione tridimensionale finale mostra con evidenza sbalorditiva la maestria con cui Petondi riesce a mediare tra le istanze del contesto: la fittezza inestricabile del tessuto medievale a sud, la pendenza scoscesa del versante collinare a nord e la presenza ingombrante dei grandi palazzi aristocratici esistenti (i palazzi Lomellini, Grimaldi e Brignole-Sale). La nuova arteria si insinua tra questi colossi edilizi, integrandoli progressivamente e sapientemente all'interno di un unico, monumentale sistema di quinte scenografiche. Nel modello conclusivo, Via Cairoli cessa definitivamente di essere un mero corridoio di attraversamento viario e si eleva a spazio urbano di altissimo profilo rappresentativo, capace finalmente di riconciliare la densità della città antica con le ambizioni celebrative della Genova settecentesca.

2.2 Il ruolo delle famiglie patrizie nel processo di trasformazione urbana

La realizzazione di *Strada Nuovissima* non fu il risultato di un'operazione esclusivamente promossa e gestita dalle autorità pubbliche, ma l'esito di un delicato equilibrio tra l'azione dei Padri del Comune e gli interessi dell'oligarchia patrizia genovese.

A differenza di quanto era avvenuto nel XVI secolo con l'apertura di *Strada Nuova*, dove l'iniziativa era stata fortemente sostenuta dalle grandi famiglie aristocratiche desiderose di

costruire nuove residenze monumentali, nel caso di *Strada Nuovissima* la motivazione iniziale appare diversa. Più che la volontà di edificare nuovi palazzi isolati, emergeva infatti una crescente esigenza funzionale: dotare la città di un asse viario adeguato al moderno traffico delle carrozze, capace allo stesso tempo di garantire il decoro e la rappresentatività richiesti dalla cultura urbana del tardo Settecento.

Questo obiettivo implicava però interventi profondamente invasivi nel tessuto urbano esistente, con demolizioni, espropri e modifiche significative delle proprietà aristocratiche e religiose. Di conseguenza, la realizzazione dell'opera poté avvenire soltanto attraverso un complesso sistema di mediazioni tra interesse pubblico e interessi privati.

Un elemento particolarmente significativo per comprendere il coinvolgimento diretto della società genovese nel progetto è rappresentato dal sistema di finanziamento adottato per la realizzazione della strada.

In assenza di un investimento pubblico sufficiente da parte della Repubblica, l'opera fu sostenuta attraverso un modello finanziario misto, di risorse pubbliche, contribuzioni private e investimenti diretti del patriziato.

Una parte dei fondi venne raccolta attraverso una contribuzione dei cittadini, che percepivano la nuova strada come un'infrastruttura necessaria per migliorare la viabilità urbana e rafforzare il prestigio della città.

A testimonianza di questo, la documentazione archivistica (Fig. 17) del 1722 relativa al fondo dei Padri del Comune, che raccoglie gli elenchi dei cittadini disposti a finanziare l'impresa, documenta come una parte dei fondi fosse raccolta direttamente tramite la contribuzione della cittadinanza.

Apertura della nuova strada
 per la comunicazione di strada
 - 37 -
 L) 11. a 30. luglio
 Sopra questa e' stato reso presente
 dall' Ill. Mo. Franco, istruito circa
 l'apertura della nuova strada
 per la comunicazione di strada
 nuova con strada vecchia e
 siccome
 e' stato deliberato che il
 Ill. Mo. Franco ne abbia discorso
 con il Ill. Mo. Sig. Ercole Inverso
 come in tal pratica, con procurare
 anche di promuovere nuove firme
 e di invitare, che ne sentono il
 beneficio. Per il Mo. D. L. Inverso
 ad
 mox
 Co. Ill. Mo. Franco coerenamendo
 a' i discorsi fatti e detti
 apertura di strada e' intendendo
 con gli Ill. Mo. deputati di
 S. Giorgio, e a fabbrica di
 nuove forniture stabilite nelle
 vicinanze alla strada med. Per
 essem d. C.

Fig. 18 – Archivio Storico di Genova (ASCGe), Padri del Comune, b. 235, fasc. 37, *Strada Nuovissima*. Sottoscrizioni per la realizzazione del progetto apertura della strada tra Piazza del Guastato e *Strada Nuova*. 30 Luglio 1722, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, MDL - Descrizione dei documenti, ultimo accesso 29 agosto 2026.

Parallelamente, un gruppo di patrizi, indicati nelle fonti come “Magnifici”, decise di sostenere economicamente il progetto, comprendendo come la modernizzazione del sistema viario avrebbe potuto accrescere il valore delle proprie proprietà e consolidare l’immagine aristocratica della città⁴⁷.

L’atteggiamento del patriziato genovese nei confronti della strada, infatti subì nel tempo una significativa evoluzione.

In una fase iniziale, molte famiglie aristocratiche avevano manifestato una certa resistenza al progetto, temendo di perdere porzioni delle proprie proprietà o di vedere compromessa

⁴⁷ Ibidem, cit., pp. 140-145; cfr. anche M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 160-165.

l'esclusività dei propri palazzi. Non erano rari i tentativi di influenzare il tracciato della strada attraverso richieste di varianti progettuali.

Con l'avanzare dei lavori, tuttavia, il patriziato iniziò progressivamente a riconoscere le opportunità economiche offerte dalla trasformazione urbana. Il taglio della strada generava infatti nuovi fronti edilizi di grande valore, destinati a diventare spazi privilegiati per nuove costruzioni o per la valorizzazione degli edifici esistenti.

Le famiglie nobiliari, che inizialmente avevano ostacolato il progetto, iniziarono quindi a collaborare attivamente alla redazione degli estimi e delle perizie necessarie per la definizione degli indennizzi e per la valutazione dei nuovi lotti edificabili. In molti casi queste operazioni vennero affidate a periti di fiducia, tra cui Antonio Barabino, incaricati di stimare il valore delle proprietà coinvolte nelle trasformazioni⁴⁸.

In questo modo *Strada Nuovissima* passò progressivamente dall'essere percepita come una minaccia per la proprietà aristocratica a diventare una nuova opportunità di valorizzazione fondiaria, aprendo una fase di rinnovata speculazione edilizia lungo il nuovo asse urbano.

La partecipazione economica delle famiglie nobiliari dimostra dunque come l'intervento non fosse percepito soltanto come un'opera pubblica, ma anche come un investimento strategico nel processo di trasformazione urbana.

Per evitare che le inevitabili opposizioni proprietarie e che la burocrazia rallentassero eccessivamente il progetto, il cantiere fu organizzato secondo una precisa strategia operativa: venne suddiviso in tre distinti tratti di lavoro.

Questa scelta consentì di procedere progressivamente con le demolizioni e le sistemazioni stradali, senza dover attendere la risoluzione simultanea di tutti i contenziosi legati agli espropri.

Il primo tratto, situato nella zona occidentale della futura strada, fu quello da cui si decise di iniziare i lavori. In quest'area le proprietà risultavano maggiormente frammentate e gli accessi principali degli edifici si affacciavano sui vicoli laterali, rendendo quindi meno complesso l'avvio delle operazioni di demolizione e di tracciamento del nuovo asse viario.

Il blocco orientale, invece, si rivelò decisamente più problematico. Qui il territorio era dominato da poche ma imponenti proprietà appartenenti ad alcune delle famiglie più influenti della città, tra cui i Grimaldi e i Brignole, oltre al vasto complesso dei Padri Teatini di San Siro. La concentrazione di queste grandi proprietà rendeva necessarie delicate trattative legali e architettoniche, che potevano richiedere tempi molto lunghi.

⁴⁸ Ibidem, cit., pp. 148-154.

Un caso emblematico delle trasformazioni micro-urbane e della complessa gestione dei confini adiacenti alle proprietà di queste famiglie è documentato dalla perizia del 9 agosto 1782, redatta dall'architetto di Camera Claudio Storace⁴⁹ (Fig. 18 -20).



⁴⁹ Claudio Storace (Genova, tra il 1750 e il 1797 ca.) Ingegnere e architetto pubblico, attivo nella Genova della seconda metà del Settecento. Ricoprì la carica di architetto camerale e comunale, ruolo in cui ebbe come collaboratore Carlo Francesco Barabino prima di essergli succedere nel febbraio del 1797, operò intensamente nei grandi cantieri infrastrutturali della Repubblica, tra cui l'Acquedotto Civico e i progetti di risistemazione urbana connessi anche al Palazzo Ducale. (C. Storace, citato in G. Bozzo, *Barabino, Carlo Francesco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 5, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1963; consultabile online: [https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-francesco-barabino_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/carlo-francesco-barabino_(Dizionario-Biografico)/), ultima consultazione: 2 settembre 2026).

Fig. 19- Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, filza 285, doc.37, Claudio Storace, apertura *Strada Nuovissima* e Piazza della Meridiana, 9 agosto 1782, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.



Fig. 20- Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, filza 285, doc.37, Dettaglio della planimetria generale allegata alla perizia, che documenta l'assetto del tessuto viario secondario compreso tra il Palazzo Brignole e il Palazzo Grimaldi Geraci, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.

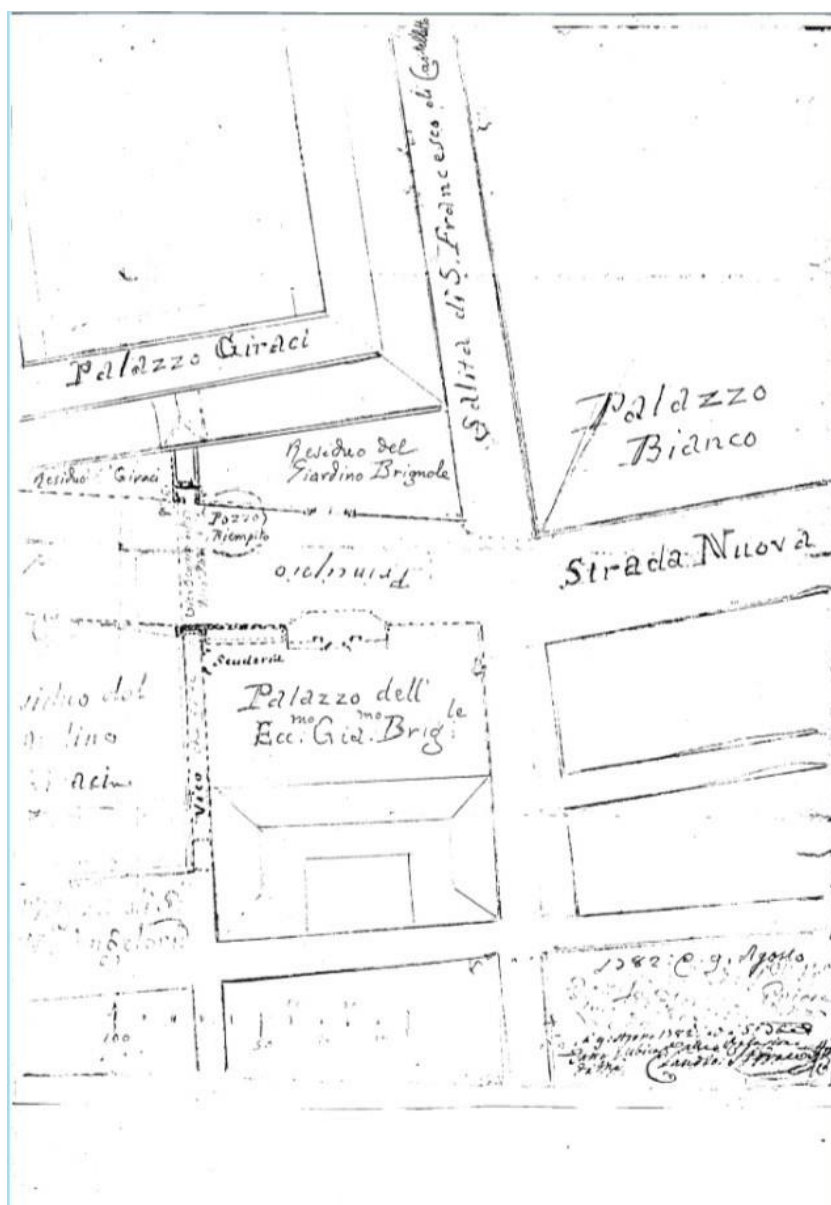


Fig. 21 - Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, filza 285, doc.37, Claudio Storace, *Particolare del rilievo geometrico del vicolo e dell'antico pozzo pubblico*, estratto dalla perizia del 9 agosto 1782, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, MDL - [Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.

Il rilievo analizza la riorganizzazione del tessuto viario secondario interposto tra il Palazzo Brignole e il Palazzo Grimaldi Geraci, dove l'apertura di *Strada Nuovissima* aveva alterato la funzione di un antico vicolo pubblico di accesso a un pozzo (indicato nella Fig. 20). Con l'interramento del pozzo, autorizzato su istanza del marchese Giacomo Brignole. L'episodio dimostra come l'intervento dei Padri del Comune non si limitasse alla grande scala del tracciato viario, ma richiedesse una costante e rigorosa verifica sul tessuto urbano circostante.

La suddivisione del cantiere permise dunque di proseguire i lavori nelle aree meno controverse, mentre si affrontavano parallelamente le difficili negoziazioni con i proprietari più influenti.

Tra tutti i contenziosi legati alla realizzazione della strada, quello con i Padri Teatini di San Siro rappresenta probabilmente l'episodio più significativo.

Il nuovo tracciato di *Strada Nuovissima* attraversava infatti direttamente una porzione della vasta proprietà conventuale, dividendo il complesso in due settori distinti situati sui lati opposti della strada. Questa situazione creava evidenti difficoltà pratiche per la vita del convento, che si trovava improvvisamente separato da un asse viario trafficato.

Per ovviare a questo problema, i Teatini decisero di realizzare un collegamento sopraelevato tra le due parti del complesso, una struttura comunemente definita come “passetto”. Si trattava di un elemento architettonico che riprendeva la tradizione dei passadicio medievali, ovvero quei collegamenti sospesi che univano edifici appartenenti alla stessa proprietà⁵⁰.

La realizzazione di questo passaggio avvenne tuttavia in contrasto con l’orientamento delle autorità cittadine, che intendevano preservare il carattere aperto e monumentale della nuova strada.

Una volta completato, l’impatto visivo del manufatto risultò effettivamente problematico: il sovrappasso appariva come un elemento estraneo alla nuova scenografia urbana, compromettendo la percezione prospettica della via e contrastando con l’idea di decoro e ordine architettonico promossa dal progetto di Gregorio Petondi.

Di fronte a queste critiche e alle pressioni delle autorità cittadine, i Padri Teatini furono infine costretti a rivedere la propria posizione. L’ordine religioso procedette quindi alla demolizione del passaggio a proprie spese, senza richiedere alcun contributo pubblico, ristabilendo l’integrità visiva della strada.

L’episodio del passetto dei Teatini assume un significato che va oltre il semplice conflitto tra un ordine religioso e l’autorità pubblica. Esso testimonia infatti l’affermazione progressiva di un nuovo principio culturale nella gestione dello spazio urbano: quello del decoro della città come valore collettivo⁵¹.

Se inizialmente molte delle opposizioni alla strada derivavano dal timore di perdere porzioni di proprietà o di compromettere la funzionalità degli edifici esistenti, con il procedere dei lavori si affermò gradualmente la consapevolezza che la nuova arteria rappresentasse un elemento fondamentale per l’immagine della città.

Il fatto che i Teatini abbiano infine accettato di demolire a proprie spese un’opera utile al funzionamento del convento dimostra come il principio del decoro urbano fosse ormai percepito come un valore superiore rispetto agli interessi particolari.

⁵⁰ M. Spesso, *Giacomo Agostino Brusco* in G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., p. 174, sulla controversia giuridica e architettonica relativa al “passadicio” dei Padri Teatini e alla sua successiva demolizione per salvaguardare il decoro della via.

⁵¹ M. Spesso, *L’architettura a Genova nell’età dell’Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 163-164

Nel suo studio, Diego Pizzorno⁵² mette in luce come a Genova le scelte urbanistiche ed edilizie della pubblica amministrazione fossero legate a doppio filo agli interessi della nobiltà. Un esempio evidente riguarda la famiglia Lomellini, che da secoli possedeva palazzi ed esercitava grande influenza nell'area compresa tra Vallecchiara, il Guastato (l'attuale zona di Piazza della Nunziata) e la zona di Pastoreccia (l'odierna Largo della Zecca).

Quando nel 1719 i Padri del Comune decisero di realizzare i Nuovi Forni pubblici nell'area di Pastoreccia, i primi progetti redatti dall'architetto Giovanni Antonio Ricca vennero sottoposti preventivamente al vaglio di Bartolomeo Lomellini. Questo passaggio si rese necessario per garantire che l'imponente cantiere dei Forni non danneggiasse le proprietà private della casata e non pregiudicasse i futuri raccordi viari verso il tracciato di *Strada Nuovissima* (via Cairoli). La vicenda dimostra come, ben prima dell'avvio definitivo dei lavori della strada, gli interventi pubblici della Repubblica dovessero costantemente trovare un punto di intesa con i grandi patrimoni patrizii e con le preesistenze nobiliari⁵³

2.3 La scelta del progetto definitivo: criteri, motivazioni e dinamiche decisionali

Il lungo processo progettuale che precedette la realizzazione di *Strada Nuovissima* dimostra come la definizione del tracciato non fu il risultato di una decisione immediata, ma l'esito di una complessa fase di elaborazione nella quale si intrecciarono questioni tecniche, urbanistiche e politiche.

Come si è visto, le prime proposte progettuali, da Corradi a Ricca, fino agli studi successivi di Codeviola, cercavano di risolvere il problema principale rappresentato dalla morfologia del sito. La presenza di un terreno caratterizzato da pendenze differenti, determinata dalla compresenza di edifici preesistenti e di ampie aree agricole sul versante nord, rendeva particolarmente difficile individuare un tracciato che fosse al tempo stesso funzionale alla circolazione e compatibile con l'assetto urbano esistente. A queste difficoltà si aggiungeva la struttura estremamente compatta del tessuto medievale sul lato sud, formato da vicoli stretti e irregolari, che limitava ulteriormente le possibilità di intervento e rendeva inevitabili consistenti operazioni di sbancamento⁵⁴.

Accanto a queste problematiche di natura strettamente urbanistica si collocavano poi le questioni legate alla gestione delle proprietà e agli interessi delle grandi famiglie patrizie della città. La realizzazione della nuova strada implicava infatti demolizioni, espropri e ridefinizioni

⁵² Pizzorno, Diego, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025.

⁵³ D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 61-64.

⁵⁴ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 120-130; si veda anche M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 165-170.

fondiarie che coinvolgevano direttamente palazzi aristocratici, complessi religiosi e aree agricole. La scelta del progetto definitivo dovette quindi tener conto non soltanto della fattibilità tecnica del tracciato, ma anche della necessità di trovare un equilibrio tra l'interesse pubblico e le resistenze dei proprietari coinvolti.

In questo contesto si inserisce la proposta elaborata da Gregorio Petondi, che riuscì a offrire una soluzione capace di mediare tra le diverse esigenze emerse nel corso del dibattito progettuale. Il suo progetto definiva infatti un asse viario più regolare e funzionale alla circolazione delle carrozze, mantenendo al tempo stesso un rapporto relativamente equilibrato con il tessuto edilizio esistente e limitando, per quanto possibile, gli interventi più invasivi.

La novità del piano di Petondi risiedette proprio nella capacità di gestire la difficile "ricucitura" dei lotti minori risultanti dagli sventramenti del fittissimo tessuto medievale. L'intervento si trasformò così in una complessa operazione micro-urbanistica, segnata da un'estenuante serie di contenziosi e trattative con i singoli proprietari per la definizione di espropri, indennizzi e confini dei lotti residui. Più che un'opera d'asse monumentale *ex novo*, *Strada Nuovissima* si affermò come un'operazione di ricomposizione fondiaria e adeguamento funzionale, dove l'interesse pubblico alla viabilità dovette continuamente misurarsi con la tutela del capitale privato e la minutaglia dei diritti di proprietà⁵⁵.

La scelta del progetto di Petondi rappresentò dunque il punto di convergenza di un processo decisionale nel quale criteri tecnici, esigenze di rappresentanza urbana e dinamiche politiche si combinarono progressivamente, dando forma alla configurazione definitiva della strada.

Il compimento di questa complessa operazione urbanistica trova la sua formalizzazione amministrativa e contabile nel documento redatto il 25 novembre 1786 dai Padri del Comune⁵⁶. Tale atto segna il momento di definitiva approvazione dei lavori conclusivi per la realizzazione di *Strada Nuovissima*, ratificando gli accordi e la sistemazione geometrico-proprietaria dei comparti contigui che avevano coinvolto i complessi dei Reverendi Padri Teatini e le dimore aristocratiche di Giacomo Maria Brignole⁵⁷ e Nicolò Grimaldi.

A fondamento dell'accordo, la magistratura cittadina recepisce la dettagliata relazione tecnica e i sei capitoli di regolamento redatti dall'ingegnere Giacomo Brusco, incaricato di definire i termini contrattuali ed esecutivi legati alle proprietà private afferenti al nuovo tracciato. A

⁵⁵ Sul confronto tra la logica dei grandi lotti aristocratici del Seicento e la nuova attenzione settecentesca alla dimensione economico-monetaria, nonché sui problemi di ricucitura dei lotti minori sventrati e sui relativi contenziosi tra proprietari, si veda M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, p. 42.

⁵⁶ ASCGe, *Padri del Comune*, f. 248, doc. 160, 25 novembre 1786 (*Strada Nuovissima. Approvazione dei lavori conclusivi...*).

⁵⁷ Giacomo Maria Brignole (Genova, 1739 – 1801) Fu l'ultimo doge della Repubblica di Genova prima della fine dell'Antico Regime, ricoprendo la carica per ben due volte, nel 1779 e nel 1797, caso unico nella storia repubblicana per i dogi a biennio. Figura chiave della transizione istituzionale e della politica settecentesca, uniti alla suprema magistratura dello Stato un forte interesse per le grandi opere pubbliche, l'amministrazione del territorio e il controllo delle giurisdizioni, coordinando indirettamente la spinta verso la modernizzazione urbanistica e viaria promossa dal patriziato (cfr. i profili istituzionali e biografici in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana).

corredo della perizia, il Brusco allegò tre elaborate tavole grafiche a colori, comprendenti la pianta e il prospetto di Palazzo Brignole, il prospetto di Palazzo Grimaldi della Meridiana e la pianta di un tratto di *Strada Nuovissima*, destinate a fissare con precisione la restituzione dei prospetti e i limiti d'allineamento stradale⁵⁸.

Capitolo 3 Trasformazioni urbane e architettoniche generate dall'apertura di *Strada Nuovissima*

3.1 Le demolizioni: rimozione del tessuto edilizio preesistente

L'apertura di *Strada Nuovissima*, avviata ufficialmente nel dicembre del 1777, rappresentò una delle più radicali operazioni di trasformazione urbana realizzate nella Genova di antico regime. L'intervento non consistette semplicemente nella costruzione di una nuova strada, ma implicò la rimozione di una porzione consistente del tessuto edilizio medievale e la ridefinizione della morfologia stessa dell'area interessata⁵⁹.

Più che un normale cantiere edilizio, quello di *Strada Nuovissima* può essere interpretato come una vera operazione di “chirurgia urbana”, nella quale il nuovo asse viario venne progressivamente inciso all'interno di un tessuto edilizio estremamente compatto, fatto di vicoli stretti, edifici addossati e proprietà stratificate nel corso dei secoli.

⁵⁸M. Spesso, *Giacomo Agostino Brusco: la progettazione del fronte sulla nuova piazza*, in E. Poleggi (a cura di), *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010, pp. 173-176; si veda inoltre la documentazione d'archivio e l'analisi cartografica pubblicate in G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000, pp. 35-42 (con riferimento ai documenti dell'Archivio Storico del Comune di Genova, Padri del Comune, busta 248, doc. 160).

⁵⁹G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 130-138; si veda anche D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 75-82.

La portata di questa trasformazione emerge con particolare chiarezza anche dal confronto tra l'assetto urbano precedente e le ricostruzioni tridimensionali realizzate nel corso della ricerca: nei modelli digitali le porzioni di edificato rimosse sono evidenziate in rosso, permettendo di visualizzare con immediatezza la quantità di edifici demoliti o profondamente modificati per permettere l'apertura del nuovo tracciato⁶⁰.

Per rendere possibile un intervento di tale portata, i responsabili dell'opera adottarono una strategia operativa precisa: il tracciato della nuova strada venne suddiviso in tre distinti tronchi di lavoro. Questa scelta non rispondeva soltanto a esigenze organizzative del cantiere, ma rappresentava soprattutto una soluzione pratica per aggirare i numerosi contenziosi legati agli espropri. Le demolizioni e gli interventi urbanistici necessari alla realizzazione della strada coinvolgevano infatti proprietà appartenenti a importanti famiglie patrizie e a istituzioni religiose, generando inevitabili resistenze e trattative legali che rischiavano di rallentare o bloccare i lavori⁶¹.

Le operazioni di abbattimento non seguirono un ordine casuale, ma iniziarono strategicamente dal settore occidentale, attestandosi proprio sulla Piazza del Guastato (l'attuale zona della Zecca). Partire da questo nodo era fondamentale: da qui il cantiere poteva lavorare il tessuto compreso tra Salita ai Forni e Vico dell'Argento, muovendosi verso levante.

Questa progressione permetteva di rendere subito operativo il primo braccio della strada mentre, nei lotti successivi, la macchina burocratica tentava ancora di sciogliere i complessi contenziosi con i proprietari più resistenti.

La scelta di partire da questo lato non fu casuale. In questa area, infatti, molti degli edifici presenti lungo il futuro tracciato avevano il proprio accesso principale su via Lomellini, e non direttamente sul lato che sarebbe stato interessato dalla nuova strada.

Questo significava che le demolizioni o i tagli degli edifici avrebbero interferito meno con l'accessibilità dei palazzi esistenti, rendendo l'intervento relativamente più semplice rispetto ad altre zone.

Una delle operazioni più complesse fu la deviazione dell'antico acquedotto. I tecnici dovettero realizzare una canalizzazione a "sifone" che scendeva sotto la nuova sede stradale per poi risalire alla quota originaria, garantendo la continuità dell'approvvigionamento idrico cittadino nonostante lo sventramento del quartiere.

Una volta stabilito il nuovo livello della strada, le demolizioni procedettero progressivamente lungo il tracciato tra il 1778 e il 1779. Il programma di sventramento per l'apertura di *Strada Nuovissima* toccò il suo culmine proprio nell'area di raccordo con la piazza della Meridiana, dove l'esigenza di garantire la continuità del nuovo asse rettilineo impose sacrifici edilizi radicali. Nel corso del 1778, per liberare l'imbocco della "Nuovissima" e regolarizzare lo

⁶⁰ Idem, cit. pp., 140-148;

⁶¹ Idem, cit., pp. 135-142

slargo, si procedette alla totale demolizione del lotto di case Grimaldi che ostruiva il passaggio verso ponente. Questa imponente operazione di demolizione non solo cancellò il vicolo del Filo, ma modificò per sempre la percezione dello spazio pubblico, trasformando quello che era un nodo stradale asfittico in una vera e propria piazza monumentale di cerniera urbana⁶². In questo periodo il cantiere avanzò dalla zona del Guastato verso l'area del convento di San Siro, trasformando progressivamente il paesaggio urbano.

Le operazioni non comportarono sempre la completa distruzione degli edifici esistenti. In molti casi si procedette piuttosto a interventi selettivi, tagliando porzioni consistenti dei fabbricati per liberare lo spazio necessario al passaggio della strada e creare nuove fronti edilizie allineate lungo il tracciato.

Questo tipo di intervento, può essere descritto come una vera operazione di chirurgia urbana. Gli edifici venivano letteralmente sezionati, lasciando esposte le pareti interne delle strutture originarie e trasformando temporaneamente l'aspetto della città in un paesaggio fatto di muri tagliati e ambienti improvvisamente aperti verso l'esterno.

Un riscontro puntuale di questa problematica è fornito dalla relazione redatta il 29 agosto 1786 dall'architetto di Camera Claudio Storace (Fig. 20).

⁶² Cfr. E. Pileggi (a cura di), *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Giaroli*, Milano, Il Polifilo, 1986, p. 118. Il Pileggi rimarca come la demolizione del blocco Grimaldi e la conseguente scomparsa del vicolo del Filo siano stati passaggi chiave per l'allineamento e la monumentalizzazione dell'imbocco di *Strada Nuovissima*.



Fig. 22 - Archivio Storico del Comune di Genova (ASGGe), Padri del Comune, filza 285, doc. 51, C Storace Strada Nuovissima. Vico dell'Oro: demolizione di case pericolanti..., 29 agosto 1786, consultato tramite il portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 30 agosto 2026.

L'ispezione, condotta sulle fabbriche di Vico dell'Oro di proprietà dell'Abbazia di San Siro e delle famiglie Cambiaso, documenta la necessità di gestire le demolizioni delle strutture pericolanti e i conseguenti dissesti provocati dall'avanzamento dei lavori di apertura della nuova arteria, evidenziando il costante monitoraggio tecnico richiesto per salvaguardare il tessuto edilizio circostante⁶³.

Il cantiere di Strada Nuovissima produsse inevitabilmente grandi quantità di materiali provenienti dalle demolizioni.

⁶³ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 150-155.

La gestione delle macerie non fu solo una questione logistica, ma un vincolo etico ed economico: il riuso dei materiali era infatti una clausola vincolante inserita negli atti di donazione dei cittadini che finanziavano l'opera e pretesero che pietre, ardesie e mattoni estratti dalle demolizioni non andassero perduti, ma fossero reimpiegati per consolidare le nuove muraglie o i terrapieni. Questo 'patto del recupero' trasformò il cantiere in un ciclo virtuoso, dove il sacrificio del vecchio tessuto edilizio diventava, letteralmente, la materia prima per l'elevazione della nuova via.

I materiali di scarto non riutilizzabili vennero invece trasportati verso la zona di Porta San Tommaso, nell'area del Principe, dove furono impiegati come materiale di riempimento per attenuare la pendenza della strada che scendeva verso il mare.

Un aspetto emblematico del compromesso tra ambizione monumentale e rigore finanziario fu la ridefinizione della larghezza della carreggiata. Sebbene il progetto originario prevedesse una strada larga 40 palmi (circa 10 metri), misura ideale per garantire la massima solennità e un agevole passaggio delle carrozze, in fase esecutiva si decise di ridurla a 37 palmi. Questa variazione di soli tre palmi non fu dettata da vincoli tecnici insuperabili, ma da una precisa volontà di contenimento dei costi: restringere il calibro stradale significava ridurre l'entità degli espropri e, di conseguenza, limitare le demolizioni delle porzioni di palazzi più pregiati. Questo "taglio" di pochi palmi permise di risparmiare cifre considerevoli, dimostrando come a Genova l'estetica del rettilineo dovesse sempre fare i conti con l'oculatazza economica della Repubblica e dei privati finanziatori⁶⁴. Nel modello 3D, questa differenza può sembrare minima, ma nella realtà del cantiere rappresentò la linea di demarcazione tra la demolizione totale di un'ala di palazzo e la sua parziale conservazione.

La lunga durata del cantiere e le condizioni temporaneamente precarie create dalle demolizioni provocarono anche un diffuso malcontento tra gli abitanti della zona. Le fonti documentano numerose segnalazioni anonime depositate nelle buche di denuncia di Palazzo Ducale, i cosiddetti "biglietti di calice".

In queste denunce i cittadini lamentavano lo stato di abbandono di alcune aree del cantiere, con accumuli di macerie, muri pericolanti e porzioni di edifici tagliati, i cosiddetti "mozziconi" di case che costituivano un potenziale pericolo per chi attraversava la zona, evidenziando il divario tra la grandiosità del progetto architettonico e la precarietà vissuta dagli abitanti durante i lavori.

3.2 Le ricostruzioni e nuove configurazioni architettoniche

⁶⁴ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 135-140; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 162-164.

Se la fase delle demolizioni rappresentò il momento più invasivo dell'apertura di *Strada Nuovissima*, la successiva fase di ricostruzione segnò invece l'avvio di un profondo processo di riorganizzazione fondiaria e architettonica che trasformò radicalmente il tessuto urbano.

L'operazione non si limitò infatti alla semplice sostituzione degli edifici demoliti, ma comportò una vera e propria riorganizzazione volumetrica dell'area interessata dalla nuova strada⁶⁵.

Come visto in precedenza, se il modello 3D evidenzia in "rosso" le sottrazioni, la fase della ricostruzione, qui analizzata, mostra come i vuoti siano stati saturati attraverso una strategia di accorpamento senza precedenti, volta a trasformare una miriade di modeste unità medievali in un fronte edilizio continuo di palazzi nobiliari, capace di conferire alla nuova strada un carattere monumentale e rappresentativo, profondamente diverso dalla frammentazione precedente.



Fig. 23- Ricostruzione tridimensionale comparativa (elaborazione grafica 3D a cura dell'Autrice). Il modello evidenzia a destra l'assetto originario medievale con la fitta cortina edilizia e i vicoli, e a sinistra il progetto definitivo di Gregorio Petondi, sviluppato a partire dai rilievi e dalle piante storiche pubblicate in G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 186.

Uno degli aspetti più significativi riguarda il ruolo svolto dai Deputati alla direzione dei lavori e dai Padri del Comune nella gestione delle proprietà coinvolte nelle trasformazioni urbane.

Per accelerare l'avanzamento del cantiere e limitare il numero dei contenziosi, l'amministrazione cittadina favorì infatti un articolato sistema di permuthe fondiarie, cessioni di sedimi e compensazioni patrimoniali. I proprietari i cui edifici erano stati parzialmente demoliti o "tagliati" dal nuovo tracciato non venivano indennizzati soltanto con somme di denaro, ma potevano ottenere anche la concessione di lotti provenienti da vicoli soppressi o da altre proprietà espropriate lungo la strada.

Questo meccanismo ebbe conseguenze importanti sulla configurazione degli isolati. Attraverso l'acquisizione progressiva dei sedimi confinanti, molte famiglie patrizie come Lomellini, Balbi

⁶⁵ Ibidem, cit., pp. 140-148.

e Grimaldi, riuscirono a riunire una serie di piccole proprietà medievali in un unico lotto edilizio di dimensioni molto più ampie⁶⁶.

La ricostruzione divenne così anche un'importante opportunità di investimento immobiliare. Il valore economico dei nuovi palazzi costruiti lungo la strada, calcolato alla fine del secolo, a fine lavoro nel 1798, sulla base della capitalizzazione del reddito prodotto, confermò il successo economico dell'intera operazione. *Strada Nuovissima* non solo trasformò l'aspetto urbano della zona, ma contribuì anche a ridefinire il valore fondiario delle proprietà affacciate sul nuovo asse viario.

Il successo dell'operazione *Strada Nuovissima* non fu decretato solo dalla bellezza formale dei nuovi prospetti, ma soprattutto dalla straordinaria capacità di generare valore immobiliare attraverso una spregiudicata riorganizzazione del suolo. Come confermano le stime del 1798, il valore dei nuovi palazzi crebbe esponenzialmente proprio grazie alla "bonifica" del disordine medievale circostante: l'eliminazione di zone degradate e l'accorpamento di piccoli lotti frammentati permisero di trasformare la zona in uno dei quartieri più redditizi della città. Questa crescita economica fu resa possibile da una radicale trasformazione della viabilità preesistente, dove l'inserimento di un asse monumentale impose la soppressione o il drastico ridimensionamento dei vicoli che storicamente collegavano l'area di via Lomellini con le pendici del Castelletto⁶⁷.

Molti di questi percorsi, documentati nelle cartografie precedenti all'intervento, scomparvero definitivamente o vennero letteralmente inglobati dalle nuove murature. Un caso emblematico è quello di Vico dei Molini, il quale venne quasi totalmente cancellato nel tratto a valle per far spazio alla costruzione del palazzo di Gio Tommaso Balbi (in seguito Doria Lamba, civico 18).

⁶⁶ Ibidem, cit., pp. 150-158.

⁶⁷ Ibidem, pp. 140-148; cfr. le stime patrimoniali analizzate in M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 165-172.

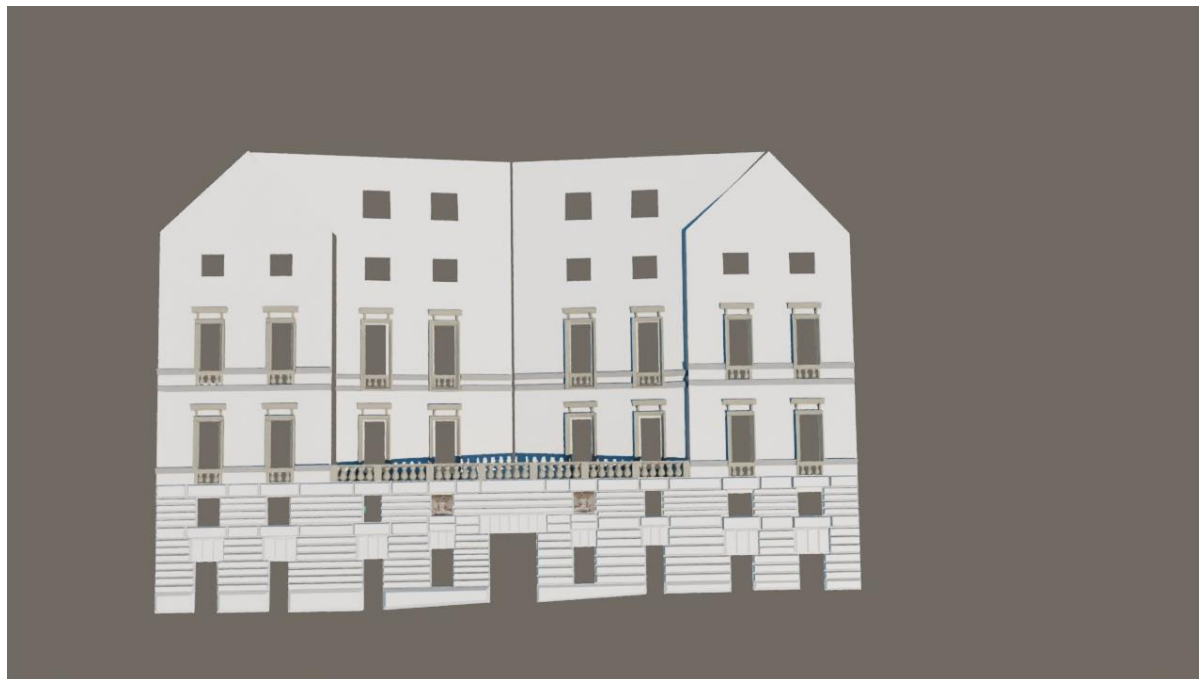


Fig. 24 – Ricostruzione tridimensionale 3D del prospetto del civico 11 di Strada Nuovissima (software Autodesk 3ds Max, elaborazione dell'Autrice). Il modello è stato sviluppato sulla base della restituzione grafica dei prospetti stradali curata da Marco Gasparini, in G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima*, Tav. 2.

ingresso principale e di rappresentanza affacciato sulla moderna *Strada Nuovissima* e un secondo accesso funzionale sulla viabilità preesistente a valle su Via Lomellini.

Questa configurazione a "doppio affaccio" non solo aumentava la flessibilità d'uso degli spazi, separando ad esempio, i magazzini e le botteghe a valle dai piani nobili a monte, ma posizionava questi immobili in una posizione privilegiata sul mercato. La nuova strada agì quindi come un catalizzatore che, eliminando la porosità dei vicoli, restituì alla città una cortina edilizia compatta e moderna, capace di integrare la nuova arteria nel sistema urbano esistente massimizzando, al contempo, la rendita e il decoro delle grandi famiglie genovesi.

Uno degli aspetti più interessanti della fase di ricostruzione riguarda il modo in cui gli architetti e i capomastri affrontarono il rapporto tra le nuove architetture e le strutture preesistenti.

Se le facciate dei palazzi costruiti lungo *Strada Nuovissima* adottavano generalmente un linguaggio architettonico aggiornato ai modelli del neoclassicismo tardo settecentesco, gli interni degli edifici conservavano spesso elementi molto più antichi, provenienti dalle strutture medievali o rinascimentali inglobate durante le trasformazioni.

Un caso particolarmente significativo è quello di Palazzo Lomellini (civico 9), dove lo sventramento dell'isolato non comportò la completa demolizione delle strutture originarie. All'interno dell'edificio è infatti ancora riconoscibile il vano scala risalente al XIV secolo,

caratterizzato da volte a crociera e peducci in pietra nera, che venne semplicemente integrato nella nuova distribuzione degli ambienti⁶⁸.

Questo tipo di intervento dimostra una notevole perizia tecnica, tipica della tradizione edilizia genovese: invece di demolire completamente le strutture esistenti, i costruttori preferivano spesso riutilizzare i muri portanti e le parti più solide degli edifici preesistenti, adattandoli alla nuova configurazione architettonica⁶⁹.

Un esempio particolarmente significativo di questo processo di trasformazione è rappresentato dall'area del complesso di San Siro, dove le proprietà dei Padri Teatini furono profondamente riorganizzate in seguito all'apertura della strada⁷⁰.

Le nuove costruzioni realizzate lungo il tracciato finirono per nascondere quasi completamente le strutture del chiostro seicentesco, utilizzandole spesso come nucleo portante per il nuovo fronte edilizio continuo affacciato sulla via.

Questa integrazione fu profonda, molti vani scala preesistenti, risalenti ai secoli XIII e XIV e caratterizzati da rampe ripide e volte a crociera in pietra scura, non vennero demoliti ma riadattati per servire le nuove unità abitative. In diversi isolati (come ai civici 9, 7 e 5), è ancora oggi possibile leggere la permanenza di muri di spina medievali e archi a sesto acuto, testimonianze di logge e fondachi appartenenti alla "terra di San Siro", che il progetto del Petondi scelse di conservare. Queste strutture antiche furono letteralmente inglobate nei nuovi palazzi, agendo come scheletro per i nuovi appartamenti nobiliari⁷¹.

L'impatto di questa scelta non fu solo architettonico, ma funzionale e sociale. La creazione di questo nuovo fronte compatto portò alla saturazione di aree precedentemente destinate a orti e giardini conventuali, trasformando i piani terra in una successione ininterrotta di attività commerciali e botteghe. Questo mutamento segnò il passaggio definitivo da uno spazio protetto e prevalentemente religioso a una zona caratterizzata da un intenso traffico urbano e commerciale.

Il punto in cui la nuova strada raggiunse il massimo grado di elaborazione scenografica fu probabilmente l'area di Piazza della Meridiana, dove si confrontavano alcune delle proprietà più prestigiose della città⁷².

In questo contesto l'ingegnere Giacomo Brusco svolse un ruolo importante nella mediazione tra le esigenze delle potenti famiglie coinvolte nelle trasformazioni, in particolare i Brignole e i Grimaldi. Il Palazzo Brignole (poi Durazzo) venne modificato per adattarsi al nuovo assetto urbano: lo scalone monumentale, che originariamente si affacciava su un vicolo stretto, fu

⁶⁸ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 160-165

⁶⁹ Idem, cit., pp. 140-145; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 165-170.

⁷⁰ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 150-156.

⁷¹ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 172-175.

⁷² E. Poleggi (a cura di), *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010, pp. 160-165.

messo in relazione con la nuova strada attraverso una loggia vetrata che permetteva un collegamento diretto con la via⁷³.

Parallelamente, Nicolò Grimaldi per l'odierno Palazzo della Meridiana ottenne la possibilità di costruire un nuovo corpo di fabbrica sopra il terrazzo di ponente del proprio palazzo, in modo da uniformare il prospetto dell'edificio con quello dei palazzi vicini. Questo intervento contribuì a definire una quinta architettonica più coerente lungo la piazza, rafforzando l'effetto scenografico dell'insieme⁷⁴.

Nella definizione dell'immagine finale di *Strada Nuovissima* ebbero un ruolo fondamentale non soltanto gli architetti coinvolti nella progettazione generale, tra cui ovviamente Gregorio Petondi, ma anche numerosi capomastri e tecnici di cantiere, la cui esperienza pratica fu determinante per affrontare le difficoltà costruttive legate alla realizzazione della strada.

Tra questi si distingue la figura di Antonio Barabino, padre del celebre architetto Carlo, la cui competenza tecnica contribuì alla risoluzione dei problemi derivanti dai forti dislivelli presenti tra la strada e il pendio della collina, che in alcuni punti raggiungevano differenze di quota molto significative.

Il risultato finale fu la creazione di una sequenza di quinte architettoniche monumentali, nelle quali balconi, logge e portali marmorei, talvolta recuperati da edifici precedenti, come nel caso del portale attribuito a Filippo Parodi⁷⁵ per Palazzo Brignole (oggi Palazzo Durazzo), contribuivano a definire l'immagine di una strada moderna e rappresentativa.

Pur nascondendo al proprio interno strutture edilizie spesso molto più antiche, questi edifici restituivano all'esterno una visione urbana coerente e prospetticamente ordinata, celebrando la trasformazione di un intricato tessuto medievale in uno dei nuovi spazi monumentali della città settecentesca.

In questo snodo strategico, i palazzi d'appartamento contraddistinti dai civici 8, 10 e 12 costituiscono un episodio di fondamentale interesse tipologico e formale. L'edificio al civico 10, di proprietà della famiglia Cambiaso, fu curato nel suo assetto architettonico da Giovanni Battista Cervetto, figura di spicco nel panorama tardo-settecentesco genovese. Benché l'edificazione del comparto sia stata condotta in tempi distinti e con l'avvicinarsi di

⁷³ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 160-162.

⁷⁴ M. Spesso, *Giacomo Agostino Brusco: la progettazione del fronte sulla nuova piazza*, in E. Poleggi (a cura di), *Palazzo Grimaldi della Meridiana...*, cit., pp. 173-176.

⁷⁵ Filippo Parodi (Genova, 1630 – Genova, 22 luglio 1702) Celebre scultore, intagliatore e ebanista genovese, massimo esponente del barocco in Liguria. Dopo un esordio come ebanista, fu allievo a Roma di Gian Lorenzo Bernini tra il 1655 e il 1661. Rientrato a Genova, diresse una delle botteghe artistiche più importanti della città, realizzando apparati decorativi, monumenti funebri e sculture (*Giacomo Filippo Parodi*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Treccani, consultabile online: [https://www.treccani.it/enciclopedia/filippo-parodi_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/filippo-parodi_(Dizionario-Biografico)/), ultima consultazione: 2 settembre 2026).

maestranze differenti, i tre civici si presentano sulla via con un'immagine fortemente coerente ed unitaria, frutto di una precisa regia progettuale orientata alla scala urbana⁷⁶.

L'operazione di unificazione visiva dell'isolato, tradizionalmente caratterizzato dalla frammentarietà dei lotti medievali, viene risolta sul piano dell'involucro esterno attraverso l'adozione di un dispositivo architettonico di grande impatto: la creazione di un pian terreno comune e continuo, qualificato da un bugnato orizzontale uniforme. Tale basamento agisce come elemento connettivo e "nastro" stilistico, capace di assorbire le irregolarità geometriche dei singoli corpi di fabbrica sottostanti e di legare ritmicamente i laterali (civici 8 e 12) al corpo centrale (civico 10)⁷⁷.

L'intervento di uniformazione delle quinte stradali lungo il blocco dei civici 8, 10 e 12 dovette inevitabilmente misurarsi con la complessa viabilità preesistente e con la frammentazione dei lotti. Un caso emblematico di questo adattamento è rappresentato dalla diversa sorte destinata ai due vicoli compresi nel comparto: Vico dei Fornari fu infatti definitivamente chiuso e saturato attraverso l'inserimento di una bottega ricavata su strada, caratterizzata da un'apertura ad arco; al contrario, il Vico alla casa di Mazzini fu mantenuto aperto e percorribile per preservare il passaggio pedonale, ma venne sormontato da un motivo ad arco del tutto identico a quello della bottega adiacente, così da garantire l'illusione di un unico fronte continuo e simmetrico.

Le trasformazioni non si limitarono all'involucro esterno: il cambio di quota stradale e la riorganizzazione degli accessi resero infatti necessaria la costruzione di nuovi corpi scala per distribuire i diversi livelli degli appartamenti. Tuttavia, le scelte di cantiere furono costantemente guidate dal criterio del risparmio economico. Piuttosto che procedere a costose ed esigenti demolizioni integrali, si preferì conservare e riutilizzare il più possibile i vecchi muri di spina e le murature medievali preesistenti. Questo continuo compromesso tra il contenimento della spesa e il rispetto delle preesistenze strutturali generò inevitabilmente numerose irregolarità planimetriche negli spazi interni, dove la geometria d'insieme dovette adattarsi all'incastro forzato tra il nuovo allineamento di facciata e le antiche murature conservate⁷⁸.

⁷⁶ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima...*, cit., pp. 162-166; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 180-184.

⁷⁷ Idem, cit., pp. 162-166; si veda anche M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 180-184.

⁷⁸ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, p. 168.

3.3 Le modifiche agli edifici storici

L'apertura di *Strada Nuovissima* non si limitò a ridefinire i confini esterni dei lotti, ma entrò in modo dirompente "dentro" le architetture esistenti, dando vita a un cantiere straordinariamente complesso, faticoso e profondamente invasivo per il tessuto urbano consolidato⁷⁹. Se da un lato il disegno di Gregorio Petondi puntava a imporre un asse stradale moderno, continuo e scenografico, dall'altro l'esecuzione richiese interventi chirurgici drastici sui grandi palazzi nobiliari, le cui strutture furono letteralmente sezionate, accorciate o radicalmente riconfigurate.

Il caso dei palazzi storici coinvolti, tra cui spiccano le complesse vicende che interessarono i prospetti e i nuovi sistemi d'accesso delle dimore dei Doria Lamba e dei Brignole, dimostra come il tracciato della strada abbia stravolto la logica distributiva originaria delle dimore aristocratiche. Non si trattò semplicemente di arretrare o rifare le facciate per adeguarle al nuovo allineamento viario: l'intervento impose la riprogettazione totale degli atrii, dei vani scala e dei cortili interni, mutando i baricentri funzionali degli edifici e i loro rapporti di vicinato. Come attestato dalle perizie dell'epoca, le demolizioni parziali resero necessarie massicce opere di rinforzo, quali strutture di contenimento e complesse ricuciture murarie, al fine di scongiurare dissesti strutturali nei corpi di fabbrica risparmiati dai tagli⁸⁰. Questa massiccia operazione di "chirurgia urbana" trasformò irreversibilmente l'organismo edilizio dei palazzi, costringendo i proprietari a ridefinire i confini della propria privacy e del decoro nobiliare di fronte alle esigenze di sventramento e regolarizzazione geometrica imposte dalla Repubblica⁸¹.

3.3.1 Palazzo Doria Lamba

Le vicende costruttive di Palazzo Doria Lamba offrono una testimonianza preziosa della trasformazione edilizia avvenuta nei decenni immediatamente precedenti l'apertura di *Strada Nuovissima*. L'edificio, situato "in cima di Strada Lomellina", fu oggetto di un'imponente campagna di lavori promossa da Bartolomeo Lomellini tra il 1750 e il 1760, un periodo in cui il palazzo assunse la fisionomia di una moderna dimora aristocratica suddivisa in diversi appartamenti di pregio⁸².

⁷⁹ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 130-145.

⁸⁰ Idem, cit., pp. 150-155; si veda inoltre la documentazione d'archivio in ASCGe, Padri del Comune, filza 285.

⁸¹ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 157-165; G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000, pp. 35-42.

⁸² L. Pesce, *Un'illustre provenienza per l'altare della cappella di palazzo Doria Lamba a Genova*, Genova, 2022, p. 14.



Fig. 25 - Prospetto lato *Strada Nuovissima*, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

L'analisi dei singoli edifici interessati dalle trasformazioni si apre proprio con questo palazzo, poiché esso rappresentò il primo a essere direttamente coinvolto dall'apertura della nuova arteria. Le operazioni di cantiere presero le mosse da questo settore occidentale proprio grazie al suo affaccio e al suo accesso preesistente su Via Lomellini; tale posizione privilegiata permise di avviare le demolizioni e la riconfigurazione degli spazi senza bloccare la viabilità esistente, ponendo le basi per quella fortunata configurazione a "doppio affaccio", un ingresso di rappresentanza sulla moderna *Strada Nuovissima* e un secondo accesso operativo sulla viabilità di Via Lomellini⁸³.

Proprio per redigere il conto consuntivo dei lavori effettuati tra il 1750 e il 1759, Lomellini convocò il giovane ticinese Giovanni Angelo Gregorio Petondi, che compare qui per la prima

⁸³ L. Pesce, *Un'illustre provenienza per l'altare della cappella di palazzo Doria Lamba a Genova*, Genova, Goldfinch Fine Arts, 2022, pp. 14-16; G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 150-158 (per l'analisi del settore occidentale e l'integrazione dei percorsi con Via Lomellini).

volta sulla scena genovese⁸⁴. Petondi era giunto in città al seguito dello zio, l'architetto Francesco Maggi, che aveva inizialmente guidato il cantiere. Tuttavia, come emerge dai documenti, il giovane Gregorio aveva già fornito di sua mano il progetto per l'ampliamento del palazzo verso ponente; alla morte dello zio, egli assunse la piena responsabilità della fabbrica, segnando l'inizio di una carriera che lo avrebbe portato, pochi anni dopo, a dirigere il cantiere pubblico di *Strada Nuovissima*⁸⁵.

La complessa gestione del cantiere è ampiamente documentata nel *Libro di conti*⁸⁶ conservato nell'Archivio Doria Lamba, che raccoglie anche diversi disegni autografi firmati dallo stesso Petondi. Tra questi figurano i rilievi per i prospetti verso strada Lomellina, le piante per il nuovo appartamento con ingresso da Salita dei Forni (oggi largo della Zecca) e i disegni di dettaglio per le decorazioni e i poggioli, realizzati dal marmaro Salvatore Solari.

A definire l'immagine solenne dell'accesso stradale contribuiscono i due avancorpi con loggia. Per la realizzazione dell'opera, Petondi si avvale della collaborazione di alcuni familiari e del pittore e prospettivista lombardo Giuseppe Riviera⁸⁷.

⁸⁴ Cfr. L. Pesce, *Un'illustre provenienza per l'altare della cappella di palazzo Doria Lamba a Genova*, Genova, Goldfinch Fine Arts, 2022, p. 15.

⁸⁵ Ibidem, cit., p. 15-16.

⁸⁶ Archivio Doria Lamba, Genova, *Libro di conti per la fabbrica del palazzo accresciuto dà Forni, 1775 in 1778*, registro di 57 cc., citato in E. Poleggi, *Genova una civiltà di palazzi*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2002, p. 173, nota 136.

Genova una civiltà di palazzi, a cura di Ennio Poleggi, Milano, Silvana, 2002.

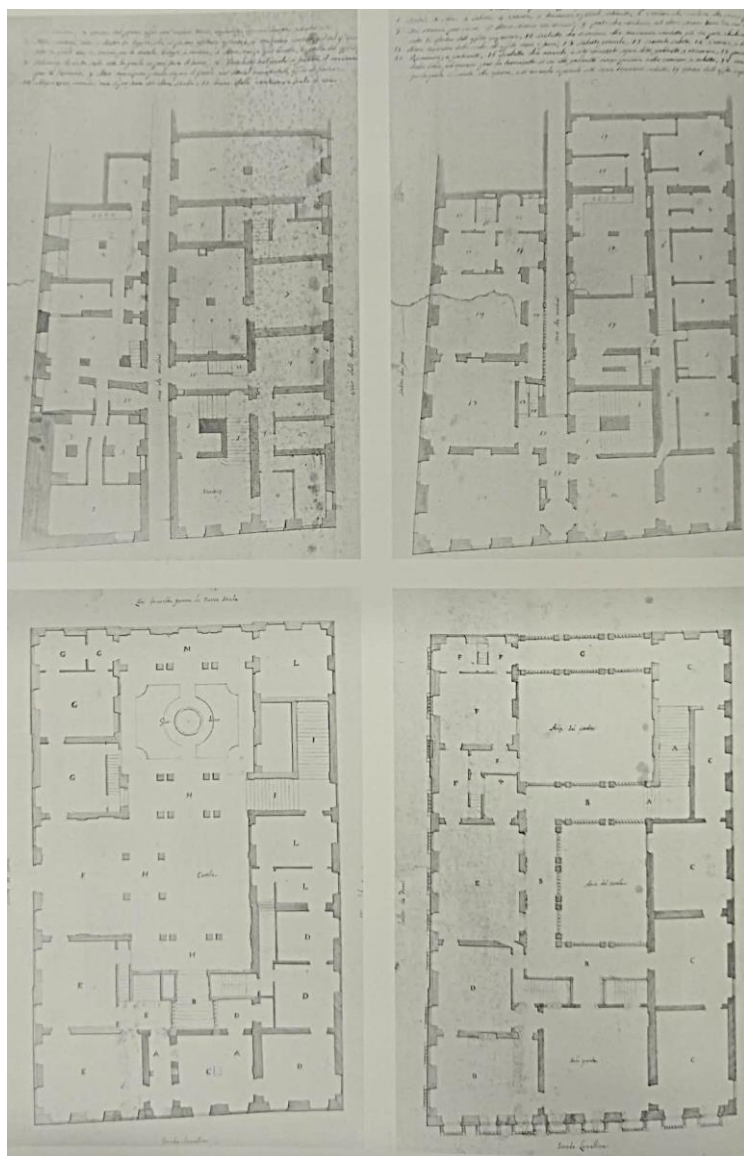


Fig 26.- Gregorio Petondi, disegni di rilievo e di progetto per il complesso dei palazzi Doria Lamba, 1775-1778. In alto: rilievi di due schiere d'impianto medievale da accorpare; in basso: planimetrie di progetto per il piano terra (con ingresso dalla Zecca) e per il primo piano. Da E. Poggi (a cura di), *Genova. Una civiltà di palazzi*, Genova, Silvana Editoriale, 2002, p. 172.

Uno degli interventi più significativi di questa fase fu l'aggiunta di un nuovo braccio dell'edificio, fondato "sopra le muraglie antiche" e proiettato verso l'area pertinente all'Oratorio di San Filippo. Questo ampliamento, unito ai lavori per il livellamento del terreno del giardino di Bartolomeo Lomellini, generò un forte attrito con i Padri Filippini. La disputa, nata dal ritrovamento di rinvenimento di condotti e preesistenze archeologiche durante gli scavi, fu ricomposta solo nel 1761 grazie a una perizia di Gio. Andrea Orsolino e Gaetano Perrucco, che certificarono la legittimità delle opere rispetto ai confini ecclesiastici⁸⁸.

Il lavoro di Petondi per i Lomellini non fu solo una ristrutturazione privata, ma un vero e proprio "laboratorio" sperimentale di progettazione urbana e architettonica. In questo cantiere,

⁸⁸ Cfr. L. Pesce, *Un'illustre provenienza per l'altare della cappella di palazzo Doria Lamba a Genova*, Genova, Goldfinch Fine Arts, 2022, p. 16.

conclusosi pochissimi anni prima del 1778, l'architetto sperimentò la regolarizzazione di un tessuto edilizio frammentario e stratificato, trasformando i vecchi muri di spina e le strutture preesistenti in un organismo architettonico unitario. Quando i Doria Lamba subentrarono nella proprietà, trovarono un palazzo già modernizzato e "abbellito" secondo il gusto neoclassico di Petondi, pronto per diventare uno dei fronti più prestigiosi della nuova arteria urbana senza necessità di ulteriori stravolgimenti strutturali⁸⁹.

In tal senso, la riconfigurazione di Palazzo Doria Lamba costituisce uno degli interventi più complessi e emblematici connessi al tracciato di *Strada Nuovissima*.

L'operazione condotta da Petondi dovette fare i conti in modo determinante con il nuovo assetto stradale e con le conseguenti opere di livellamento e regolarizzazione altimetrica del suolo.

Il problema principale risiedeva nella forte disparità di quota tra l'edificio preesistente e il nuovo piano stradale, oltre che nella necessità di coordinare il cantiere del palazzo con quello del vicino palazzo di Cristoforo Spinola. Per risolvere tale dislivello, Petondi ideò un'articolata soluzione per lo scalone d'accesso e per l'androne, convertendo un vincolo altimetrico in un motivo di spessore architettonico. L'atrio venne infatti concepito come un perno di raccordo spaziale e visivo, capace di mediare tra la quota esterna di *Strada Nuovissima* e la quota interna del piano nobile e degli ambienti preesistenti.

Sul piano distributivo e strutturale, la riprogettazione non si limitò al solo adeguamento degli accessi, ma comportò una vera e propria rifondazione funzionale dell'immobile. Petondi procedette al rifacimento delle quinte murarie prospicienti la nuova arteria, definendo una facciata dal linguaggio sobrio ma monumentale, in grado di inserirsi armoniosamente nel continuo scenografico della via. All'interno, la riorganizzazione degli spazi dovette fare i conti con la preesistenza di strutture di epoca precedente, integrando i vecchi corpi di fabbrica con le nuove esigenze d'uso della famiglia Doria Lamba. Tra le soluzioni di maggior pregio spicca la ridefinizione della cappella gentilizia e dei saloni di rappresentanza del piano nobile, dove l'architetto riuscì a garantire un'illuminazione ottimale e una sequenza prospettica fluida nonostante le irregolarità della pianta e i limiti imposti dai lotti confinanti.

Come emerge dalle analisi di Marco Spesso in *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*⁹⁰, l'intervento su Palazzo Doria Lamba dimostra come Petondi non si sia limitato a una superficiale operazione di facciata, ma abbia condotto un'accurata chirurgia d'interni e di ricomposizione volumetrica, capace di trasformare un edificio segnato da stratificazioni storiche e dislivelli topografici in una residenza patrizia pienamente aggiornata al gusto e alle esigenze funzionali del tardo Settecento⁹¹.

⁸⁹ Idem, cit., p. 16.

⁹⁰ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 157-158

⁹¹ *Ibidem*, pp. 160-161.

3.3.2 Piazza della Meridiana: il nodo urbanistico

La configurazione di Piazza della Meridiana costituisce uno degli snodi concettuali e spaziali più complessi e significativi nell'ambito del cantiere di *Strada Nuovissima*. Come evidenziato dalla storiografia, la definizione di questo invasco non rappresenta il mero esito di un disegno coordinato ex novo, bensì il risultato di un lungo processo di stratificazione e negoziazione urbana. Il "patto" formulato dal capitano Giacomo Brusco nel 1786 per la sistemazione della piazza testimonia un'eccelsa capacità di sintesi architettonica: coordinare elementi profondamente disomogenei per epoca, forma e funzione al fine di ricondurli a una visione d'insieme unitaria ed edulcorare le asperità del tessuto preesistente⁹².

L'area interessata dal tracciato vanta infatti una complessa evoluzione storica. Originariamente urbanizzata tra l'XI e il XII secolo con isolati a doppia schiera attestati lungo le pendici della collina di Montesano verso il *Castellum*, la zona vide nel XIII secolo l'insediamento dei Frati Minori con la Chiesa e il Convento di San Francesco. I devastanti bombardamenti della flotta francese del 1507, che colpirono duramente l'area compresa tra San Francesco e la vicina abbazia di San Siro, generarono un'ampia quantità di rovine e macerie, innescando al contempo un rinnovato interesse residenziale da parte della nuova classe mercantile e nobiliare. Nel XVI secolo si assistette così a una prima razionalizzazione del tessuto medievale, che comportò l'aggiornamento e la sostituzione dei tradizionali tipi abitativi con nuove dimore aristocratiche⁹³.

È proprio in questo contesto di rinnovamento che si collocano la costruzione di Palazzo Grimaldi (della Meridiana) ad opera di Geronimo Grimaldi e la progressiva definizione delle proprietà della famiglia Brignole. Già nei primi decenni del Seicento, come rivelato dagli accordi stipulati nel 1624 tra Lelia Spinola Grimaldi e Giovan Battista Brignole, si prefiguravano intese e permutazioni di suolo che, come ipotizzato da Roberto Melai nel suo contributo al volume, sembravano presagire la futura volontà di prosecuzione del rettilineo di *Strada Nuova* con un anticipo di oltre un secolo e mezzo rispetto alla definitiva realizzazione di *Strada Nuovissima*. Tale intesa seicentesca dovette tuttavia misurarsi con ostacoli tecnici e patrimoniali di notevole entità: tra questi, la presenza del ripido dislivello morfologico, la vicinanza dell'ingombrante complesso monastico di San Siro e i complessi problemi di sbancamento sollevati anche da un primo e controverso tracciato attribuito a Pietro Antonio Corradi (1669), che ipotizzava un rettilineo a quota più alta con uno snodo rettilineo diretto verso la Zecca⁹⁴.

⁹² G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, De Ferrari, Genova, pp. 157-167, per l'inquadramento generale sull'impianto urbano e sulla figura di Giacomo Brusco relativamente al progetto del 1786 redatto per gli «*Illustrissimi Deputati alla costruzione della Strada Nuovissima*».

⁹³ *Idem*, cit., pp. 158-160.

⁹⁴ *Idem*, cit., pp. 161-1645.

Se nella prima metà del Seicento il costruendo Palazzo Brignole, progettato da Bartolomeo Bianco nel 1626 e modificato per non poter compiere l'ambizioso ampliamento verso mare, dovette limitarsi a offrire uno "stacco" e un suggestivo scorcio angolare che chiudeva la visuale da *Strada Nuova*, il successivo cantiere settecentesco dovette affrontare sul piano materiale il difficile nodo degli espropri dei giardini di entrambe le famiglie.

Un riscontro puntuale di questa complessità è offerto dalla perizia estimativa redatta il 10 giugno 1780 per i Padri del Comune. Il documento (Fig. 22) analizza dettagliatamente le misurazioni e i costi relativi ai manufatti e ai giardini espropriati a Nicolò Grimaldi e Giacomo Brignole, calcolando con precisione in canne e palmi le volumetrie delle muraglie di recinzione e di sostegno necessarie per contenere il terreno verso Santa Maria dell'Angelorum, testimoniando l'impegnativo adeguamento dei terrazzamenti privati al nuovo tracciato stradale.

8 giugno 1780
 la muraglia di chiusura del medesimo verso il
 S. M. dell'Angelorum fon. $pm' 49$ alt. $pm' 77$ quozza $pm' 1 \frac{1}{2}$
 sua metà serve medesima con li S. M. forma
 Can. 9 che alina ± 72 $10 \frac{1}{2}$ Can. 2021.40
 la medesima muraglia immancabilmente si deve demolire
 Il muro che deve sostenere il terreno dalla parte
 di S. M. dell'Angelorum fon. $pm' 88$ alt. $pm' 30$ Campo:
 so il fondamento, e di spacio, et in questo videra
 $pm' 4 \frac{1}{2}$ forma Can. $41 \frac{1}{2}$ che alina $\pm 38 \pm 1573: 16:$
 Il muro che deve sostenere il terreno verso il Pab:
 zo in l'or. poco presso, e alto, come sopra, però di
 minor grossezza dell'antecedente, per cui forma solo:
 mura Can. $78 \frac{1}{2}$ che alina ± 36 $\pm 1026: = -$
 Nota qui:
 Che se il sopra d. muro si si levare verrebbe parimente
 escluso il terreno, e avendo serviva tal sito
 per piazza alla chiesa strada, in tal caso si deve
 sottrarre la sopra d. forma di $\pm 1026: =$ a contare
 quella del terreno; il quale forma Can. $6 \frac{1}{2}$
 che alina ± 740 : come sopra $\pm 1560 = -$
 Nota seconda:
 Non si è stimato il muro, o sia la metà del condotto che
 ora comunica fra il S. M. dell'Angelorum, ed il S. M.
 Brignole, in cui ora deve esser la chiesa strada, non
 meno è stato stimato dal Padrone per ragione del
 Pabzo che girava dell'ist. S. M. de S. M. del S. M. con tutto
 che si rinviava col muro di ferro.
 Che è quanto dico, Fede, e Credo secondo la mia
 Perizia, e tutto quanto sopra in confronto alla
 Perizia del Padrone e famiglia
 Francesco M. de Ferrari Arch.
 di S. M. del Pabzo

Fig. 27 - Archivio Storico di Genova (ASCGe), Padri del Comune, filza 285, doc. 27, *Strada Nuovissima*. Palazzi Grimaldi e Brignole: perizia sul valore dei giardini espropriati a Nicolò Grimaldi e Giacomo Brignole, 10 giugno 1780, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 28 agosto 2026.

l'intervento di Giacomo Brusco nel 1786 ribaltò completamente la prospettiva, invece di procedere con la dolorosa e irrealizzabile demolizione dell'avancorpo di Palazzo Brignole, il Brusco optò per una riprogettazione scenografica fondata sui principi di simmetria e decoro pubblico, componendo le quinte della nuova piazza attraverso la ricomposizione dei due principali fondali affrontati: Palazzo Brignole a ponente e Palazzo Grimaldi della Meridiana a levante⁹⁵.

3.3.2.1 Palazzo Grimaldi della Meridiana

Il Palazzo di Nicolò Grimaldi, universalmente noto come Palazzo della Meridiana, rappresenta il caso studio più affascinante per comprendere come l'aristocrazia genovese abbia reagito al "taglio" della città. Situato in una posizione di cerniera tra l'estremità occidentale di *Strada Nuova* e la zona declinante medievale verso San Siro, l'immobile subì un'imponente riconfigurazione formale, strutturale e funzionale a seguito del prolungamento viario promosso per l'apertura di *Strada Nuovissima*⁹⁶.

Edificato tra il 1536 e il 1544/45⁹⁷ per Gerolamo Grimaldi Oliva⁹⁸, il palazzo è stato tradizionalmente ricondotto al disegno di Giambattista Castello detto il Bergamasco, la cui presenza nel cantiere è tuttavia documentata con certezza soltanto a partire dagli anni Sessanta del Cinquecento. L'assetto cinquecentesco originario rispondeva a una duplice vocazione spaziale e distributiva: da un lato l'introversione e il diretto rapporto con il pendio collinare, garantiti da accessi principali orientati sulla viabilità storica superiore di Salita del Duca e Salita di San Siro per preservare un isolamento riservato rispetto al tessuto medievale sottostante; dall'altro, la presenza di un esteso compendio a verde dislocato lungo le pendici del colle di Castelletto, articolato tra giardini, terrazzamenti, ninfei e murature di contenimento che conferivano al complesso il doppio carattere di palazzo urbano decentrato e di residenza di villa suburbana⁹⁹.

⁹⁵ G. Ciotta, *op. cit.*, pp. 166-167, per l'analisi architettonica e urbana delle quinte di Piazza della Meridiana, con particolare attenzione al ruolo di Palazzo Brignole (Bartolomeo Bianco, 1626) e Palazzo Grimaldi della Meridiana nel disegno scenografico finale orchestrato da Giacomo Brusco.

⁹⁶ Cfr. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 158-162; E. Poleggi (a cura di), *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Giolfi*, Milano, Il Polifilo, 1986, p. 18

⁹⁷ Cfr. *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, a cura di E. Poleggi, Genova, Sagep, 2010, pp. 24-28

⁹⁸ Gerolamo Grimaldi Oliva (Genova, 1493 – 1557) Prestigioso banchiere, mercante e patrizio genovese, esponente di spicco della finanza e del patriziato di Antico Regime. Avviò tra il 1536 e il 1545 la costruzione del magnifico palazzo di famiglia, l'odierno Palazzo della Meridiana, poi inserita nei celebri *Rolli* di Genova e lasciata in fidecommesso all'unico figlio maschio Battista nel 1550. (cfr. G. Brancaccio, ad vocem *Grimaldi, Gerolamo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 59, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 2002, pp. 450-453).

⁹⁹ Cfr. M. Franzone, *Gerolamo Grimaldi e Giovanni Battista Brignole*, in *Palazzo Grimaldi della Meridiana...*, cit., pp. 168-169.



Fig. 28 – Prospetto originario sulla salita di San Francesco, da *Genova una civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

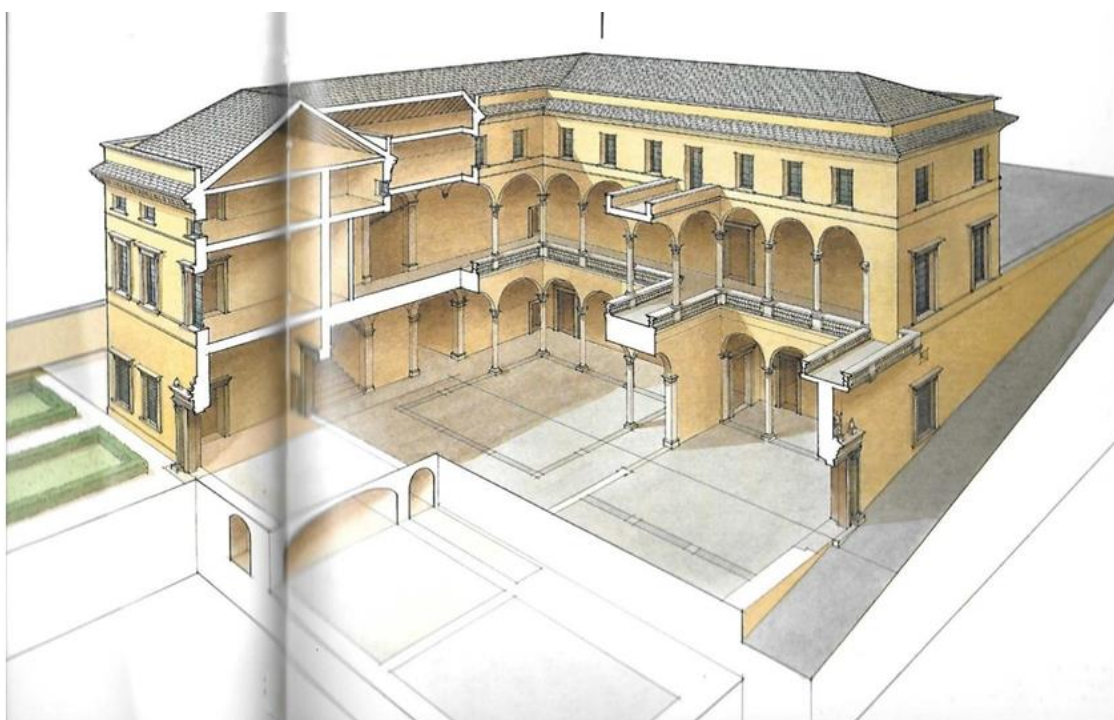


Fig. 29 – sezione prospettica dell'assetto originario, da sud, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

Questo delicato equilibrio spaziale rinascimentale fu infranto negli anni Settanta del XVIII secolo, quando l'architetto Gregorio Petondi presentò il piano di ricongiungimento tra *Strada*

Nuova e l'area di San Siro¹⁰⁰. La reale entità dello stravolgimento topografico e la misura esatta dell'imponente sbancamento sono documentate in modo rigoroso dalle piante e dalle sezioni redatte dal perito Michele Codeviola tra il 1759 e il 1762¹⁰¹.

Tali rilievi *ante operam* restituiscono con precisione l'articolata conformazione dei giardini terrazzati e i notevoli salti di quota esistenti tra il cortile del palazzo e la zona declinante verso San Siro, rendendo evidente la portata eccezionale del volume di terreno, delle strutture contenitive, della cappella privata e del ninfeo di proprietà Grimaldi-Gerace che dovettero essere demoliti. Il tracciato di Petondi comportò infatti il drastico spianamento del rilievo collinare ai piedi del palazzo e lo sbancamento del giardino basso, interessando una delicata zona di confine con le proprietà dei Padri Teatini di San Siro, già al centro di annose controversie legali¹⁰².

¹⁰⁰ fr. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 161-163.

¹⁰¹ Cfr. G. Rotondi Terminiello, cit., p. 177; M. Spesso, *Giacomo Agostino Brusco: la progettazione del fronte sulla nuova piazza*, in *Palazzo Grimaldi della Meridiana...*, cit., p. 173.

¹⁰² Cfr. G. Rotondi Terminiello, *Due disegni ritrovati*, in *Palazzo Grimaldi della Meridiana...*, cit., p. 177.



Fig. 30- - Michele Codeviola, *Pianta e profilo della nuova strada*, 1759-1762. Il disegno *ante operam* documenta l'assetto morfologico e altimetrico dei terreni compresi tra Palazzo Grimaldi e Palazzo Brignole, evidenziando i dislivelli, i profili degli edifici e le quote dei terrazzamenti destinati all'esproprio per il tracciato di *Strada Nuovissima*. (In: G. Rotondi Terminiello, *Due disegni ritrovati*, in E. Poleggi [a cura di], *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010, p. 173).

La vertenza sui confini e sugli espropri fu formalmente ricomposta nel capitolato d'intesa del 26 novembre 1786¹⁰³, negoziato dall'ingegnere camerale Giacomo Agostino Brusco, che stabilì le indennità e le direttive per la conformazione della nuova Piazza della Meridiana. La soppressione del giardino impose la radicale riconfigurazione del fronte settentrionale del palazzo che, da prospetto secondario affacciato sul verde, dovette assumere il ruolo di nuova facciata di rappresentanza affacciata sullo spazio pubblico. Brusco risolse il dislivello tra il cortile e la quota stradale mediante la realizzazione di un basamento di sottofondazione costituito da concamerazioni coperte a volta, ricavandovi un piano di botteghe con ammezzati. Tale basamento assolse un doppio ruolo: contenere la spinta del terreno collinare retrostante e

¹⁰³ Cfr. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 163-164.

fornire una solida base d'imposta per l'edificio. Sulla quota del piano nobile fu quindi inserito un avancorpo monumentale coronato da una balaustrata ("poggio"), concepito quale dispositivo per regolarizzare la scansione delle finestre e garantire un affaccio diretto sulla piazza, senza cancellare la leggibilità dell'impianto originario¹⁰⁴.

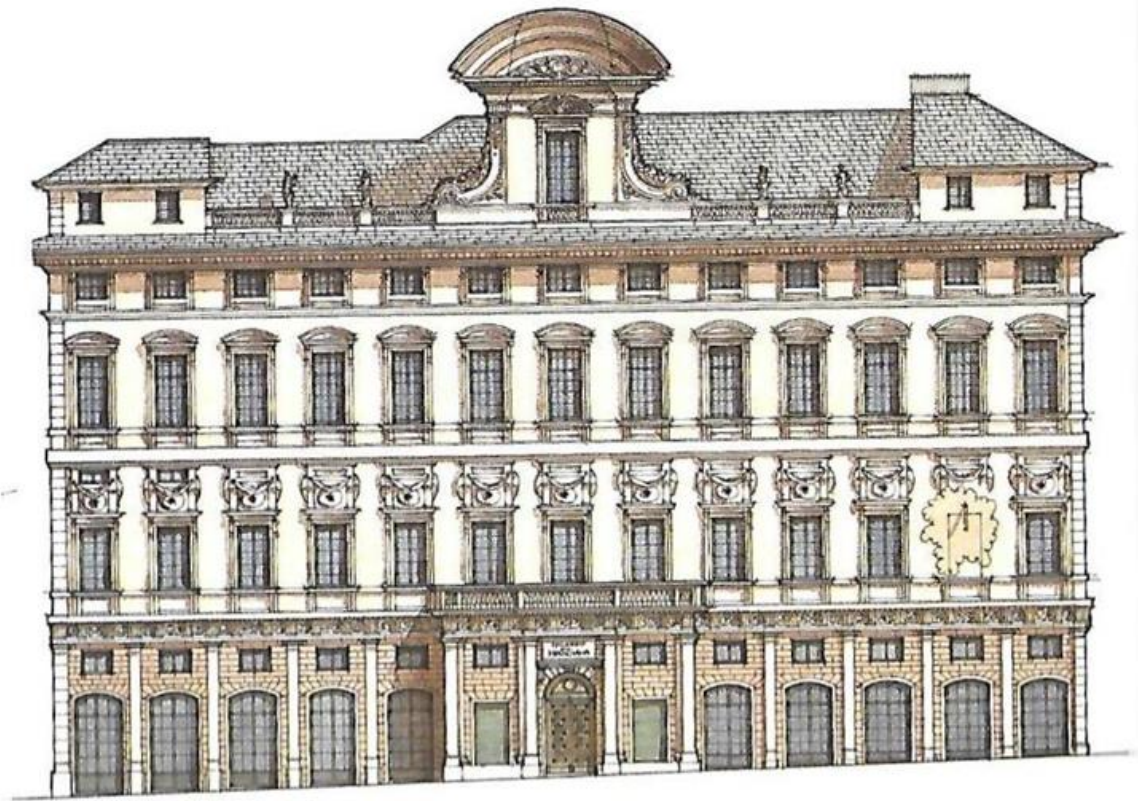


Fig. 31 – Prospetto lato sud, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

¹⁰⁴ Cfr. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Giacomo Agostino Brusco..., p. 174.



Fig. 32 - Assonometria dell'odierno Palazzo della Meridiana, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

Contestualmente, Nicolò Grimaldi ottenne il permesso di edificare sopra gli antichi terrazzamenti di ponente, realizzando un nuovo corpo di fabbrica destinato a reddito. Tale estensione volumetrica, oltre a garantire un'entrata economica stabile, rispondeva a una precisa strategia urbanistica: l'innalzamento dei volumi pareggiò l'altezza degli edifici circostanti dei Brignole, definendo una quinta architettonica continua e conferendo all'invaso della piazza quella sensazione di chiusura prospettica e di monumentalità coordinata che tuttora la caratterizza. La determinazione del Grimaldi emerse nettamente anche nella celebre controversia con i Padri Teatini di San Siro, i quali avevano proposto la costruzione di un sovrappasso, "passadiccio", per collegare il convento ai giardini a monte. Grimaldi si oppose fermamente alla passerella per vie legali, sostenendo che l'opera avrebbe rappresentato un ostacolo fisico e un grave elemento di deturpazione del pubblico decoro, interrompendo la continuità visiva della via e compromettendo la solennità delle dimore patrizia affacciate sullo spazio pubblico¹⁰⁵.

La vicenda è significativa perché rivela come il tema del decoro urbano fosse percepito come una questione centrale dalle famiglie patrizie coinvolte nelle trasformazioni della città. In molti casi, infatti, la tutela dell'immagine monumentale della nuova strada coincideva anche con la

¹⁰⁵ *Ibidem*, p. 174.

volontà di valorizzare le proprie residenze, trasformate in vere e proprie architetture rappresentative affacciate su uno spazio urbano di nuova concezione.

Infine, la riorganizzazione del palazzo comportò anche una ridefinizione funzionale degli ambienti interni: i livelli inferiori, a contatto con la strada, furono destinati ad attività commerciali e di servizio, mentre i piani nobili vennero valorizzati attraverso affacci scenografici sul nuovo asse urbano¹⁰⁶.

Attraverso questi interventi Palazzo della Meridiana cessò di essere una residenza inserita in un tessuto di vicoli medievali per trasformarsi in una architettura pienamente urbana, progettata per dialogare con la nuova strada e con lo spazio pubblico della piazza, ormai percorsi dal traffico crescente delle carrozze e dalla vita sociale della città settecentesca.

¹⁰⁶ Cfr. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 162-163.

3.3.2.2 Palazzo Brignole Durazzo

Nel quadro delle trasformazioni dell'area della Meridiana, una vicenda di straordinario interesse storico-architettonico riguarda il palazzo situato di fronte a quello dei Grimaldi, edificato da Giovanni Battista Brignole e successivamente rinnovato dai suoi eredi¹⁰⁷.

¹⁰⁷ M. Franzone, in *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, a cura di E. Poleggi, Genova, Sagep, 2010, pp. 168-171.

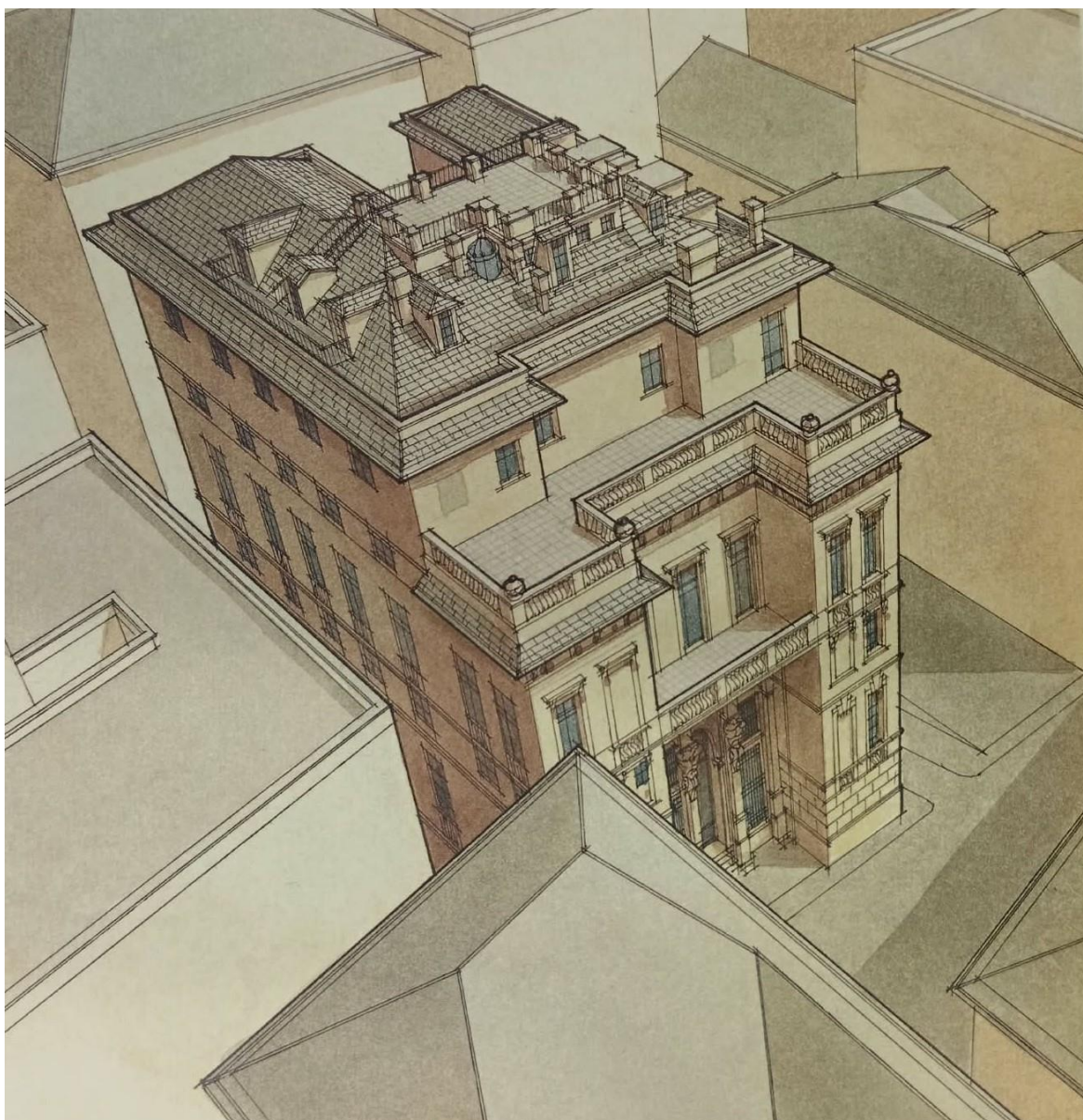


Fig. 33 - Assonometria dell'odierno Palazzo Brignole Durazzo, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

Per l'edificazione della propria dimora, affidata all'architetto Bartolomeo Bianco, Giovanni Battista Brignole scelse la zona posta al limite occidentale di Strada Nuova, nella contrada di Porta Nova, al confine con il monastero teatino di San Siro e di fronte al palazzo e al giardino cinquecentesco di Gerolamo Grimaldi. Già nel 1624 il Brignole aveva avanzato una supplica al Magistrato dei Padri del Comune per ottenere la chiusura dei vicoli compresi tra le case Fornari e De Franchi, situate a ponente di salita Quattro Canti di San Francesco e a sud di Palazzo Grimaldi, con l'obiettivo di realizzare una residenza "moderna" intesa come ideale prosecuzione di Strada Nuova. Ottenuta l'approvazione del provvedimento e provveduto

all'acquisto dei vari fabbricati sparsi sul lotto, rimase tuttavia da disciplinare la complessa convivenza con la confinante proprietà dei Grimaldi¹⁰⁸.

Fin dal Seicento, la convivenza tra la dimora del principe Gerolamo Grimaldi e la proprietà Brignole fu regolata da un rigido contenzioso legale, culminato nell'ottobre del 1626 con la stipula dell'atto di *Impositio inter Hieronymum Grimaldo Principem et Jo. Bapta Brignole*¹⁰⁹.

Gerolamo Grimaldi, pienamente consapevole del valore fondamentale che la visuale e la luminosità ("cannocchiale prospettico") rivestivano per la propria residenza, pretese e ottenne precise e severe limitazioni edilizie a carico della fabbrica del Brignole. Nello specifico, l'accordo stabilì un preciso vincolo di distanza espresso in palmi per l'avvicinamento del palazzo e del giardino Brignole al confine Grimaldi, fissando di non oltrepassare mai gli 80 palmi sul lato di levante e i 69 palmi su quello di ponente¹¹⁰. Contestualmente, venne imposto un limite massimo alle altezze del nuovo fabbricato e un'inclinazione strettamente vincolata per le falde di copertura, così da evitare di togliere aria e vista alla Meridiana. Definiti i patti con i disegni dei volumi e del giardino tenuto a frutteto, nel dicembre del 1626 Giovanni Battista Brignole ordinò a Bartolomeo Bianco il capitolato definitivo dando avvio a cantiere tra gli ultimi mesi del 1627 e concludendolo entro il maggio del 1628¹¹¹.

Nella sua conformazione originaria, la dimora si configurava come un volume unitario e monumentale tendente alla forma del cubo, pienamente improntato al linguaggio architettonico di Bartolomeo Bianco e sormontato da un tetto a falde con declino al 25%. L'edificio manteneva il proprio ingresso principale orientato su vico Santa Maria degli Angeli, in posizione diametralmente opposta a quella attuale affacciata su Piazza della Meridiana. Di fronte al portale originario si apriva un ampio spazio di rispetto ottenuto dallo spianamento delle preesistenti case Fornari e De Franchi, mentre il lato nord-est era occupato dal viridario, un giardino recintato da muraglie d'orto e coltivato a frutteto, caratterizzato da ordinati filari d'alberi con un pozzo posizionato al centro. Dal punto di vista distributivo, l'immobile ospitava al piano terreno le cisterne, le cantine e le cavallerizze, sviluppandosi in altezza con un atrio rialzato, un primo mezzanino di servizio, il piano nobile, un secondo mezzanino, un ulteriore piano nobile, un terzo mezzanino e infine il sottotetto. La rigidità delle masse murarie era esternamente movimentata da numerosi balconi disposti a varie quote e da sottili cornicioni in rilievo¹¹².

¹⁰⁸ G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000, pp. 35-42. Per l'atto di *Impositio inter Hieronymum Grimaldo Principem et Jo. Bapta Brignole* (ottobre 1626) e le prescrizioni di rispetto volumetriche e ambientali concordate con i Grimaldi, si vedano in particolare le pp. 35-36; per i termini contrattuali di inizio (fine 1627) e consegna dei lavori da parte di Bartolomeo Bianco (maggio 1628), p. 36

¹⁰⁹ Ibidem, p. 169. L'atto delibera i vincoli di servitù di vista, luce ed elevazione tra il Principe Gerolamo Grimaldi e Gio. Battista Brignole. (ASGe, Notai Antichi, 5978, G.A. Celesia)

¹¹⁰ Ibidem, p. 169. Nell'atto si specifica: "Che la fabbrica da farsi... nella casa e giardino... non debba in tempo alcuno occupare più... verso detto Pallatio di Grimaldi dalla parte... di levante... de palmi ottanta, et dal canto di ponente... non possi approssimarsi a detta casa... più di palmi sessantanove". (ASGe, Notai Antichi, 5978, G.A. Celesia)

¹¹¹ G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000.

¹¹² Idem, cit., pp. 35-42. L'assetto originario dell'edificio vedeva l'ingresso principale aperto su vico di Santa Maria degli Angeli e un ampio viridario (orto-giardino) coltivato a frutteto sul lato nord-est (area dell'attuale

A partire dal principio degli anni Settanta del Seicento, Gio. Carlo Brignole¹¹³ promosse una profonda opera di ristrutturazione della dimora affidandone la direzione all'architetto Pietro Antonio Corradi¹¹⁴, al termine del quale la dimora si ritrovò completamente rifabbricata e accresciuta in ampiezza e valore. Nell'ambito di questa vasta campagna di ammodernamento, verso la fine dell'ottavo decennio del Seicento, Gio. Carlo commissionò allo scultore Filippo Parodi un grandioso portale monumentale in marmo destinato ad essere collocato sul muro di cinta del giardino, proprio lungo il limite di fondo di Strada Nuova. La commissione al Parodi rispondeva a una chiara strategia urbanistica e rappresentativa: due vigorosi telamoni pieni di energia intesi a sostenere un architrave e una lunetta, sormontata da due putti che reggevano lo stemma araldico dei Brignole, fu ideata per risolvere scenograficamente il fondale prospettico occidentale di *Strada Nuova*, formando per oltre un secolo "un vago prospetto alla maestosa strada"¹¹⁵.

piazza della Meridiana). Tipologicamente, la fabbrica si presentava come un volume compatto tendente al cubo, strutturato su un atrio rialzato, due piani nobili alternati da mezzani di servizio e sottotetto, con prospetti movimentati da balconi disposti a diverse altezze. Stima dell'immobile del 25 aprile 1671.

¹¹³ Gio. Carlo Brignole (Genova, 1761 – 1849) Marchese, politico e amministratore, figlio dell'ex doge Giacomo Maria Brignole. Ricoprì la prestigiosa carica di ministro delle Finanze del Regno di Sardegna dal 1817 al 1825. (cfr. M. Cavanna Ciappina, ad vocem *Brignole, Gian Carlo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 14, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1972, pp. 733-735)

¹¹⁴ Ibidem, p. 171. Stima dell'immobile del 25 aprile 1671 e successivo contratto di cantiere con Pietro Antonio Corradi.

¹¹⁵ G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000, pp. 35-42. L'intervento di ammodernamento e ampliamento promosso da Gio. Carlo Brignole ed eseguito dall'architetto Pietro Antonio Corradi risale all'inizio degli anni Settanta del Seicento.



Fig. 34 – Particolare del portale marmoreo dello scultore Filippo Parodi, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002.

L'assetto seicentesco fu sconvolto negli anni Settanta del Settecento dal progetto di Gregorio Petondi per l'apertura di *Strada Nuovissima*¹¹⁶.

Nel 1774, il doge Giacomo Maria Brignole accettò di sacrificare il giardino del palazzo in nome del "pubblico interesse", assecondando il piano urbanistico che prevedeva di "distruggere e appianare" la casa e il viridario al confine con Palazzo Grimaldi per creare la sede stradale e la nuova piazza. L'operazione diede luogo a un articolato e prolungato iter negoziale, formalizzato soltanto nel capitolato d'intesa del 26 novembre 1786 coordinato dall'ingegnere Giacomo Agostino Brusco per risarcire ed espropriare i proprietari coinvolti (fig.35). Proprio in questo documento d'archivio vengono ratificati i disegni a colori dello stesso Brusco e le definitive

¹¹⁶M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 161-165; M. Spesso, Giacomo Agostino Brusco: la progettazione del fronte sulla nuova piazza, in *Palazzo Grimaldi della Meridiana...*, cit., pp. 173-175

L'Ilmo Mag^{to} de R.^a del Comune
incaricato da S.^s. N. S.^me con venerato
loro Decreto de 18.embre pp:^a di procurare
il componimento delle differenze vertenti
fra l'Ilmo ed Eccmo Giacomo M.^{te} Brignole,
ed il M. Nicolò Grimaldi, rapporto alla
strada novissima nelle adiacenze delli
Due Palazzi de medesimi Eccmi Brignole
e M. Grimaldi, si è usata tutta sollicitudine
e premura adoperate anche per mezzo di
particolare Commissione per ottenere il
desiderato intento, e non senza difficoltà
gli è riuscito concertarsi colla sottoscrizione
di ambe le Parti, quanto sta espresso
nel Progetto di cui, e de corrispondenti
Tipi fatti dal Cap.^o Ingegniere Giacomo
Brusco, si dà l'onore di presentare a
S.^s. N. S.^me Copia autentica, conformi
li Originali firmati dalle Parti nella
Cancell.^a di esso Ilmo Mag^{to}
Due sole copie restano a doverse far

70

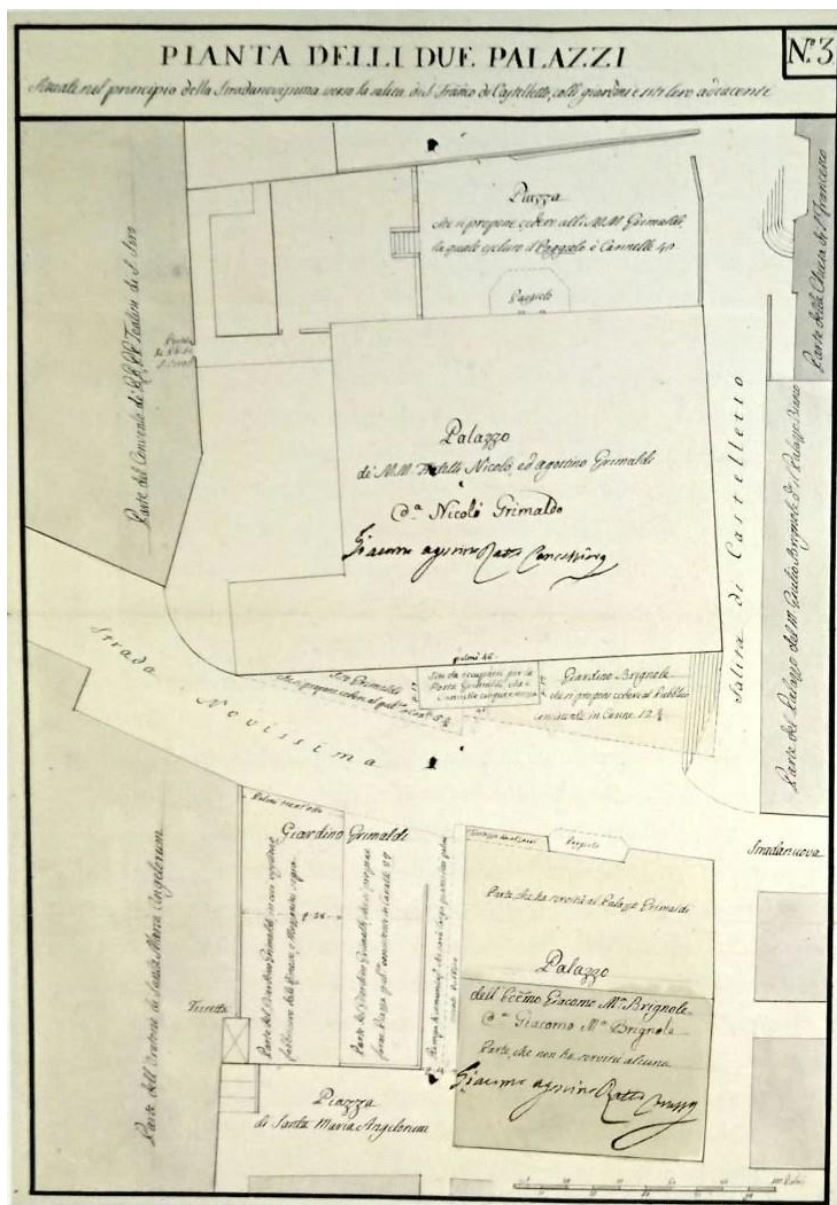


Fig. 36– Pianta a prospetto parziale di Strada Nuovissima di Giacomo Antonio Brusco, 1786. Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, busta 248, doc.160, tratto da G. Montanari, Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova, Genova, 2000.

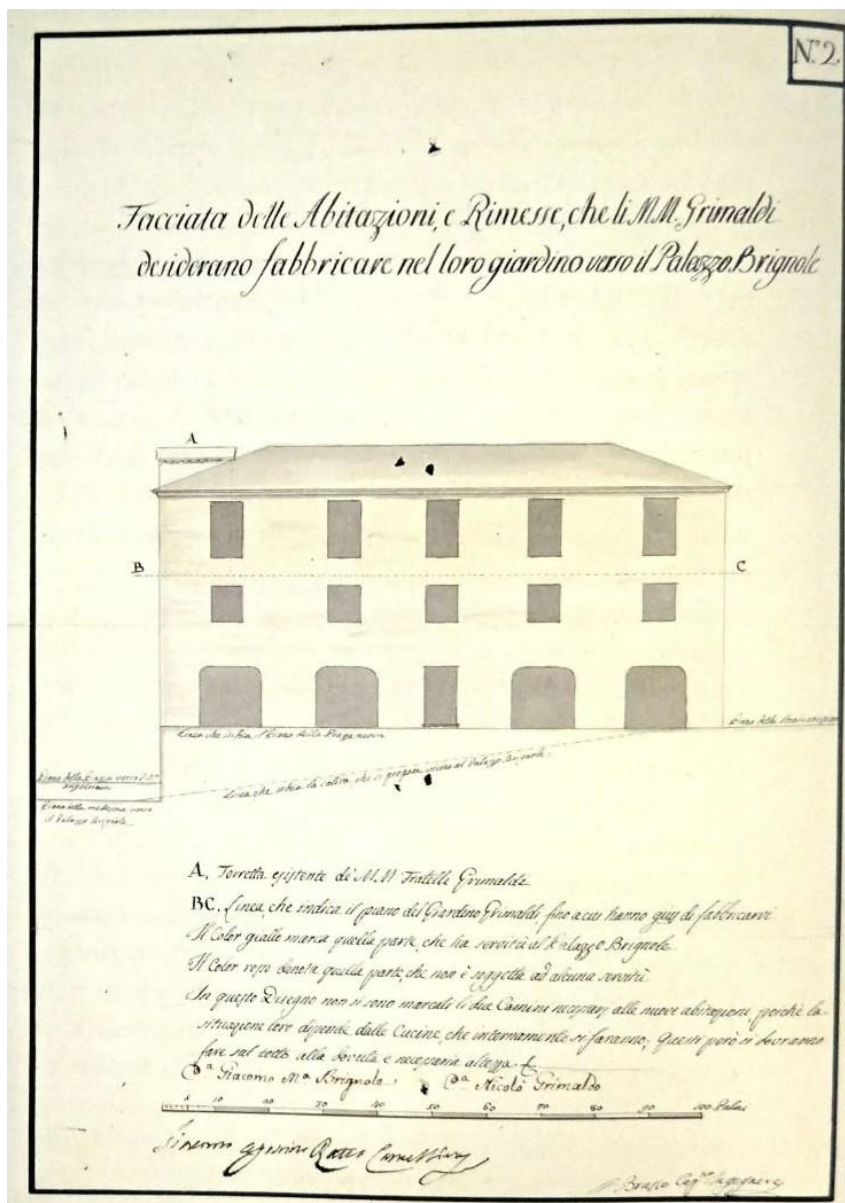


Fig. 37 – Prospetto dimora Brignole a colori di Giacomo Agostino Brusco, 1786. Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, busta 248, doc.160, in G. Montanari, Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova, Genova, 2000.

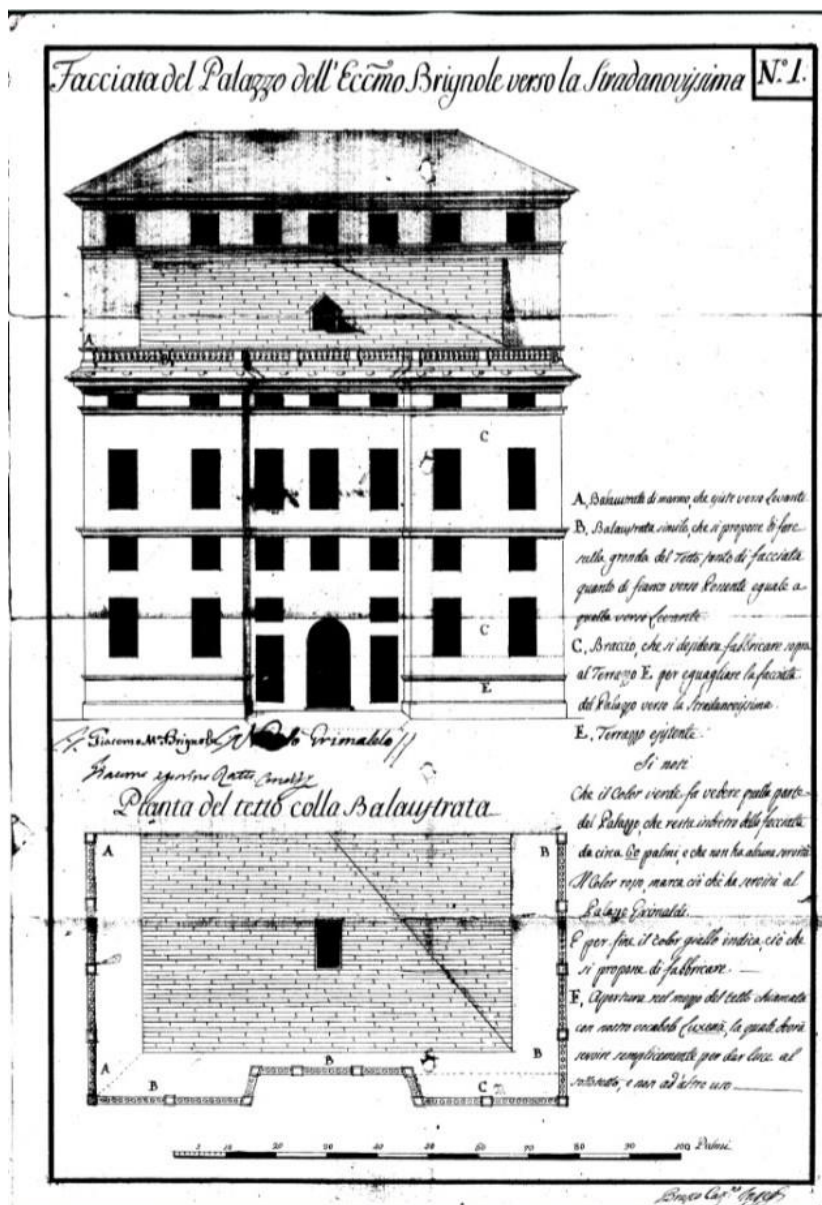


Fig. 38 – Prospetto a pianta della dimora Brignole in Piazza della Meridina di Giacomo Brusco, 1786, Genova. Archivio Storico del Comune di Genova (ASCGe), Padri del Comune, busta 248, doc. 160, consultato tramite portale Memorie Digitali Liguri, [MDL - Descrizione dei documenti](#), ultimo accesso 29 agosto 2026.

Sotto il profilo dell'analisi urbana, la soppressione del giardino segnò un fondamentale cambio di paradigma nella percezione visiva e spaziale del sito. Se originariamente Palazzo Brignole e il suo recinto verde costituivano la quinta e il fondale cieco che chiudeva a ponente il rettilo alessiano di *Strada Nuova*, a partire dalla seconda metà del Seicento tale prospettiva aveva iniziato a ribaltarsi. Già nelle prime ipotesi progettuali di tracciato, tra cui la nota planimetria attribuita a Pietro Antonio Corradi del 1669, l'angolo del palazzo cessò di essere interpretato quale termine conclusivo per essere percepito come il vero e proprio punto di snodo e di partenza per l'espansione viaria verso la Zecca¹¹⁷.

¹¹⁷ R. Melai, Il patto per Piazza della Meridiana, in G. Ciotta (a cura di), *Strada Nuovissima*, pp. 164-165. L'autore mette in luce come nella planimetria conservata all'Archivio di Stato di Genova e riferita al progetto

La concreta attuazione di questo passaggio dovette tuttavia misurarsi con gravose difficoltà di ordine tecnico e altimetrico: il giardino dei Brignole sorgeva infatti sopra un elevato terrapieno artificiale formatosi nel tempo con l'accumulo dei materiali di risulta e delle imponenti macerie stratificate fin dal bombardamento francese del 1507. Questo ingente deposito di detriti, responsabile di un dislivello superiore ai sei metri rispetto alle quote circostanti, rappresentò per decenni un gravoso ostacolo economico e ingegneristico per i lavori di sbancamento, superato solo con il cantiere settecentesco¹¹⁸.

La distruzione del giardino e l'apertura della piazza imposero una radicale riorganizzazione architettonica e distributiva del palazzo, curata dall'architetto Gregorio Petondi. L'edificio fu costretto a ruotare il proprio orientamento funzionale, erigendo tra il 1778 e il 1786 una nuova facciata monumentale affacciata direttamente sull'invaso di Piazza della Meridiana. La demolizione delle muraglie d'orto portò nel 1786 allo smembramento del celebre portale del Parodi: mentre i due telamoni vennero recuperati per essere integrati quali pilastri decorativi del nuovo ingresso principale aperto sulla piazza, ponendosi in diretta corrispondenza visiva con la casa Grimaldi, le figure degli angeli e lo stemma araldico dei Brignole andarono invece dispersi. Nel ridefinire il nuovo prospetto, Petondi ideò due avanzati corpi laterali dotati di loggiati simmetrici e sormontati da un largo terrazzo superiore per conferire dinamismo alla facciata principale. Sul piano interno, l'architetto risistemò l'ingresso elevandolo per raggiungere la nuova quota stradale della piazza e arricchì i paramenti esterni con mascheroni figurati attorno alle finestre, cornicioni sagomati e raffinate decorazioni a graffitura¹¹⁹.

Corradi del 1669 l'angolo di Palazzo Brignole venga individuato come il punto di incipit della nuova arteria viaria verso San Siro.

¹¹⁸ R. Melai, Il patto per Piazza della Meridiana, in G. Ciotta (a cura di), *Strada Nuovissima*. pp. 158, 164, 167. Melai descrive la formazione del giardino dei Brignole sui terrapieni e sui materiali di accumulo accumulatisi a seguito delle distruzioni del 1507, evidenziando le difficoltà tecniche di sbancamento affrontate poi dal cantiere del Brusco.

¹¹⁹ M. Franzone, cit., p. 171; M. Spesso, cit., p. 173. I telamoni del Parodi furono reimpiegati come elemento di decoro e raccordo per la nuova facciata del palazzo Brignole rivolta sulla piazza. M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, cit., pp. 163-164.



Fig. 39 – Prospetto, da *Genova civiltà di palazzi*, Ennio Poleggi, 2002



Fig. 40 - Giacomo Brusco, *Proposta di adeguamento dell'ingresso su Salita dei Quattro Canti per il Palazzo di Gio. Carlo Brignole*, 1786. Genova, Collezione Topografica del Comune (pubblicato in E. Poleggi, *Genova una civiltà di palazzi*, 2002, p. 156).

In conclusione, la parabola evolutiva di Palazzo Brignole sintetizza in modo esemplare le trasformazioni dell'urbanistica genovese tra Seicento e Settecento. Nella sua fase originaria, l'edificio chiudeva la prospettiva di Strada Nuova con una volumetria inclinata e fuori asse rispetto alle linee di fuga Alessi. Nella fase seicentesca, mediante la quinta teatrale del portale del Parodi, ha offerto per un secolo un fondale scenografico di elevato pregio formale. Infine, nella fase settecentesca, cedendo lo spazio per il taglio di Strada Nuovissima e conformando con la sua facciata moderna l'intero fronte sud-occidentale di Piazza della Meridiana, la dimora è divenuta il perno insostituibile di coesione formale e funzionale tra Strada Nuova e Strada Nuovissima¹²⁰. La sua vicenda dimostra come l'apertura della nuova arteria non sia stata un semplice intervento di viabilità, ma un processo capace di ridefinire i rapporti tra spazi privati, giardini e suolo pubblico, integrando architettura e città all'interno di un unico e coerente dispositivo rappresentativo.

3.3.2.3 Il complesso dei Teatini: monastero, chiesa e giardini

L'apertura di *Strada Nuovissima* non determinò soltanto una profonda trasformazione del tessuto edilizio esistente, ma ebbe anche conseguenze significative sulla configurazione degli spazi aperti della zona. L'intervento comportò infatti una radicale ridefinizione del rapporto tra costruito e aree libere, incidendo in modo particolare sugli spazi verdi che caratterizzavano il settore compreso tra via Lomellini e il complesso religioso di San Siro. Assegnata ai Padri Teatini nel 1575, la chiesa di San Siro fu affiancata a partire dal 1584 dai lavori per la costruzione del nuovo monastero e, dal 1586, da quelli per la riedificazione del tempio¹²¹. L'imponente complesso controriformistico, comprensivo di chiesa, convento, chiostro e giardini, era stato conformato fin dalle origini come una vera e propria oasi di isolamento, luce e ventilazione, protetta da muri di cinta per garantire la quiete spirituale della comunità.

La creazione di questo vasto compendio verde retrostante il convento, assimilabile nelle fonti a un vero e proprio *viridarium*, fu il frutto di una complessa politica di acquisizioni fondiarie avviata dagli ultimi anni del Cinquecento, contrassegnata fin da subito da aspre vertenze giudiziarie. Tra queste emerse la controversia di fine XVI secolo contro la famiglia Grimaldi per il possesso e la recinzione dei suoli, seguita nel 1608 dalla celebre lite legata all'acquisto di alcune case in Carroggio dell'Oro da parte dei Gesuiti. I Teatini, intenzionati a edificare in quel sito un nuovo collegio per scacciare i rivali dal perimetro del monastero, promossero una causa inoltrata alla Sacra Rota nel 1613, giunta a conclusione solo quando il cardinale Spinola impose ai Gesuiti di cedere i terreni contesi¹²². Nonostante l'acquisizione dei terreni in Carroggio

¹²⁰ G. Montanari, *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000, pp. 35-42. Sul ruolo urbanistico di Palazzo Brignole come snodo e cerniera scenografica tra Strada Nuova (via Garibaldi) e Strada Nuovissima (via Cairoli) nell'assetto di piazza della Meridiana, p. 42 (in particolare fig. 17: Pianta di Strada Nuovissima).

¹²¹ Boggero, Franco, *Chiesa di San Siro*, Genova, Sagep Editrice, 1977.

¹²² E. Gallo, *Il giardino dei padri Teatini di San Siro*, in G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, De Ferrari, Genova, pp. 190-191. Sulla prima vertenza cinquecentesca contro i Grimaldi e sulla documentazione d'archivio (*Annali* di padre Sottani e fascicolo *Materia* 27) relativa all'inizio dei contrasti con i Gesuiti nel 1608, p. 190; sul primo progetto viario del 1640 che palesò la minaccia di taglio del giardino, p. 191.

dell'Oro, mantenuti sino all'apertura di *Strada Nuovissima*, i Teatini non diedero mai avvio all'ampliamento del convento; come ipotizzato da Erica Gallo nel suo contributo in *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, ciò avvalorava la tesi secondo cui l'acquisto fosse stato dettato principalmente dalla volontà di scacciare i rivali Gesuiti dal perimetro del monastero¹²³.

Come si desume dagli *Annali* scritti dal padre Sottani e continuati da padre Savonarola, oltre che dagli atti del notaio Giulio Piccardo e dei Padri del Comune, il giardino teatino rappresentava una mirabile sintesi di quiete spirituale, apparato scenografico e ricerca naturalistica, organizzato su quattro livelli di terrazzamento per assecondare la forte pendenza del colle. Il livello superiore, di forma triangolare e coronato da una loggia panoramica, era impreziosito da un ricco programma decorativo e simbolico: un muro di contenimento tra il terzo e il quarto livello ospitava statue in marmo bianco raffiguranti le Virtù, provenienti dall'antico sepolcro della famiglia Pinelli, piramidi sormontate dalla croce marmorea (chiaro richiamo allo stemma dell'ordine) e un puttino sull'architrave che invitava al silenzio. L'intero complesso era reso "delizioso" da un articolato impianto idrico alimentato direttamente dall'acquedotto civico¹²⁴ che, passando sopra il giardino con condutture in piombo, serviva la mensa, le officine e una serie di fontane monumentali, tra cui quella con la statua di San Giovanni Battista al secondo ordine e il drago in pietra di Finale al quarto¹²⁵.

La stabilità e la continuità di questo straordinario sistema verde vennero tuttavia minacciate precocemente fin dal 1640 con le prime ipotesi di tracciamento per *Strada Nuovissima*, rinnovate poi nel 1666 e nel 1669 con la formale dichiarazione di *Opus Publicum*. Sebbene i religiosi fossero riusciti a ottenere in un primo tempo la sospensione dei cantieri attraverso accorate suppliche e opposizioni legali, l'interesse convergente della cittadinanza e del patriziato, entrambi disposti persino a finanziare direttamente l'opera, portò alla riapertura dei lavori e al definitivo rinnovo del decreto di *Opus Publicum* nel 1777. Nella fase di pianificazione, l'architetto G.B. Pellegrini aveva persino ipotizzato una variante progettuale consistente in una circonvallazione panoramica a monte verso la Zecca, ideata proprio per evitare demolizioni impattanti a carico del cantiere conventuale¹²⁶. Tuttavia, quando prevalse la linea del tracciato diretto progettato da Gregorio Petondi con l'avvio delle demolizioni a

¹²³ E. Gallo, *Il giardino dei padri Teatini di San Siro*, in G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, De Ferrari, Genova, pp. 195-196. per la risoluzione della controversia davanti alla Sacra Rota e la sentenza del cardinale Spinola. Per l'ipotesi formulata dall'autrice Erica Gallo, secondo cui l'urgenza di acquisto delle proprietà dei Gesuiti in Carroggio dell'Oro mirasse a scacciare la Compagnia di Gesù piuttosto che a un reale ed effettivo bisogno edilizio, è discussa alle pp. 197-198.

¹²⁴ G. Temporelli, N. Cassinelli, *Gli acquedotti genovesi*, Genova, Fondazione Amga Onlus, 2007, p. 165.

¹²⁵ Idem, cit., pp. 193-194;

¹²⁶ R. Melai, *Il patto per Piazza della Meridiana*, in G. Ciotta (a cura di), *Strada Nuovissima*, p. 165. Per la discesa in dettaglio sulla planimetria e sulle opzioni viarie alternative, tra cui l'ipotesi dell'architetto G.B. Pellegrini volta a risparmiare il tessuto edilizio e i giardini del monastero attraverso un percorso collinare a monte.

partire dalle aree confinanti con Palazzo Grimaldi e la Ripida Salita lungo Vico dell'Oro, l'impatto sul complesso dei Teatini si rivelò inevitabile e devastante¹²⁷.

L'apertura della carreggiata tagliò letteralmente a metà l'insediamento monastico, espropriando e spianando la parte a valle del giardino per fare spazio alla sede stradale e ai nuovi lotti edificabili, e separando nettamente la chiesa e il chiostro dalle porzioni di terreno rimaste isolate a monte a una quota superiore. Non potendo arrestare l'esecuzione dell'opera, i padri Teatini opposero un tenace ostruzionismo e tentarono di ricucire la frattura spaziale proponendo la realizzazione di un "passetto" sopraelevato destinato a scavalcare la nuova strada per collegare direttamente il convento all'area verde residua¹²⁸. La proposta incontrò tuttavia la ferma e insuperabile opposizione di Nicolò Grimaldi, il quale argomentò via legale che un ponte sospeso avrebbe interrotto il cannocchiale prospettico, ostacolato la penetrazione della luce e compromesso gravemente il decoro e la monumentalità della nuova arteria, svalutando l'impatto formale del proprio palazzo. Il definitivo diniego della licenza per il cavalcavia sancì il definitivo sacrificio del giardino e la sua irrevocabile frammentazione¹²⁹.

¹²⁷ E. Gallo, *Il giardino dei padri Teatini di San Siro*, in G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, De Ferrari, Genova, pp. 191-192, per le vicende legate alle dichiarazioni di *Opus Publicum* (1669 e 1777), i decreti di sospensione dei lavori e le fonti notarili (atti del notaio Giulio Piccardo) che permettono di ricostruire l'estensione del giardino terrazzato su quattro livelli.

¹²⁸ Idem, cit., p. 174.

¹²⁹ M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003, pp. 163-164

Le porzioni di giardino superstiti, ridotte a frammenti isolati, persero la loro funzione unitaria e vennero in gran parte inglobate all'interno dei nuovi isolati edilizi, trasformandosi in corte interne o ridotti spazi di servizio destinati all'illuminazione dei fabbricati prospicienti la strada. La progressiva edificazione dei lotti lungo *Strada Nuovissima*, destinati a ospitare botteghe e magazzini ai piani terreni, eresse una vera e propria barriera architettonica che isolò visivamente il chiostro di San Siro dal quartiere. La ricomposizione formale del nodo fu infine mediata nel patto del 1786, "Illustrissimi Deputati alla costruzione della *strada nuovissima*", redatto dall'ingegnere camerale Giacomo Agostino Brusco, il quale coordinò i conguagli tra le proprietà Teatini, Grimaldi e Brignole e previse l'innalzamento del braccio¹³⁰ di Palazzo Brignole verso San Siro, un accorgimento fondamentale per conferire simmetria alla nuova Piazza della Meridiana e mascherare scenograficamente l'irregolarità dei volumi del retro del convento¹³¹.

La vicenda del complesso teatino riflette emblematicamente il mutamento della logica urbanistica nella Genova di fine Settecento, dove lo spazio aperto privato e recintato cessa di essere percepito come luogo inviolabile di quiete o privilegio religioso per essere convertito in riserva di suolo edificabile e spazio pubblico monumentale. Se la trasformazione comportò la perdita di una storica oasi naturalistica, essa contribuì alla definizione di una nuova qualità urbana: con l'apertura della strada e la creazione dell'invaso di Piazza della Meridiana, il "vuoto" si trasformò da giardino segreto in spazio pubblico aperto, destinato al transito delle carrozze, alla rappresentanza e alla vita sociale della città illuminista, introducendo luce e respiro laddove prima imperava la fitta trama dei vicoli medievali.

¹³⁰ E. Gallo, *Il giardino dei padri Teatini di San Siro*, in G. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, De Ferrari, Genova, pp. 189-190. Il saggio ricostruisce l'impatto del terzo braccio di *Strada Nuovissima* sul complesso conventuale.

¹³¹ R. Melai, *Il patto per Piazza della Meridiana*, in G. Ciotta (a cura di), *Strada Nuovissima*, pp. 166-167. Melai analizza il ruolo del patto Brusco del 1786 nel ridisegnare i rapporti tra Palazzo Brignole e il complesso dei Teatini, evidenziando la funzione di quinte scenografica assunta dal nuovo braccio del palazzo per celare il retro disordinato del convento.

Capitolo 4 - La ricostruzione digitale come strumento per l'analisi storica

L'utilizzo della modellazione tridimensionale all'interno di questa ricerca non si configura come un mero esercizio di illustrazione grafica o di restituzione visiva fine a se stessa, bensì come un rigoroso strumento di indagine storico-critica. La ricostruzione virtuale di *Strada Nuovissima* e del tessuto urbano preesistente tramite il software 3ds Max ha permesso di superare i limiti interpretativi imposti dalla bidimensionalità delle piante d'archivio, offrendo una verifica spaziale e volumetrica dei dati storici¹³².

L'obiettivo principale della restituzione digitale è duplice: da un lato, visualizzare l'entità dello "sventramento" operato nel denso tessuto medievale genovese; dall'altro, esplorare le fasi evolutive dei cinque progetti storici che hanno preceduto la stesura definitiva del 1777.

La tridimensionalità consente di percepire la drammaticità e la portata innovativa di un'urbanistica basata non sull'addizione di volumi, come nelle *Strade Nuove* cinquecentesche, bensì sulla sottrazione di materia¹³³.

Il rigore scientifico della ricostruzione virtuale poggia sul confronto costante con le fonti iconografiche e documentarie, in particolare facendo riferimento agli studi di Gianluigi Ciotta. Su questa base, la modellazione ha tradotto in coordinate spaziali i dati elaborati da Luisa Cogorno e Marco Gasparini. In particolare, l'ossatura geometrica di partenza è stata ricavata dalle tavole XLI, XLII e XLIII di Luisa Cogorno, dedicate alla restituzione geometrica dei diversi progetti storici: questi elaborati hanno permesso di impostare la pianta e di tracciare con esattezza i perimetri d'intervento ipotizzati nel tempo¹³⁴.

Una volta definita la base planimetrica e volumetrica attraverso lo studio di Luisa Cogorno, il grado di dettaglio dei prospetti stradali è stato implementato grazie alla Tavola 2 a cura di Marco Gasparini. Se il lavoro della Cogorno ha chiarito il "dove" e il "quanto" l'arteria

¹³² Sull'importanza della modellazione virtuale come metodologia di indagine e analisi critica del patrimonio architettonico e urbano perduto, cfr. i contributi metodologici in G. L. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005.

¹³³ Per il concetto di "urbanistica per sottrazione" applicato all'asse di Strada Nuovissima in contrapposizione al modello addizionale delle Strade Nuove cinquecentesche, si rimanda a G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 29-35.

¹³⁴ G. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, pp. 185-188, per l'analisi e la restituzione geometrica dei cinque progetti storici tramite le tavole XLI, XLII e XLIII, si rimanda a L. Cogorno, *Le proposte progettuali*

incidesse nel tessuto antico, l'apporto di Gasparini ha fornito le linee guida formali per definire il "come" si presentassero le nuove quinte architettoniche e i relativi allineamenti¹³⁵.

Nella prima fase si è proceduto alla ricostruzione volumetrica del tessuto medievale precedente al 1777, basandosi sulle mappe storiche e sui rilievi altimetrici. La tridimensionalità ha permesso di visualizzare con chiarezza l'enorme massa di terreno e di edifici che ostruiva il passaggio, confermando le difficoltà logistiche che avevano bloccato il progetto per oltre un secolo.

Per comprendere appieno la logica costruttiva e formale imposta da Gregorio Petondi, il lavoro di modellazione si è concentrato sulla restituzione analitica dei singoli fronti stradali. L'analisi del prospetto settentrionale, sviluppata nel modello 3D isolando la cortina edilizia di monte ed escludendo temporaneamente i volumi della cortina opposta per garantire la perfetta leggibilità prospettica, permette di apprezzare la sequenza cromatica e ritmica dei palazzi che definiscono il lato settentrionale della via.

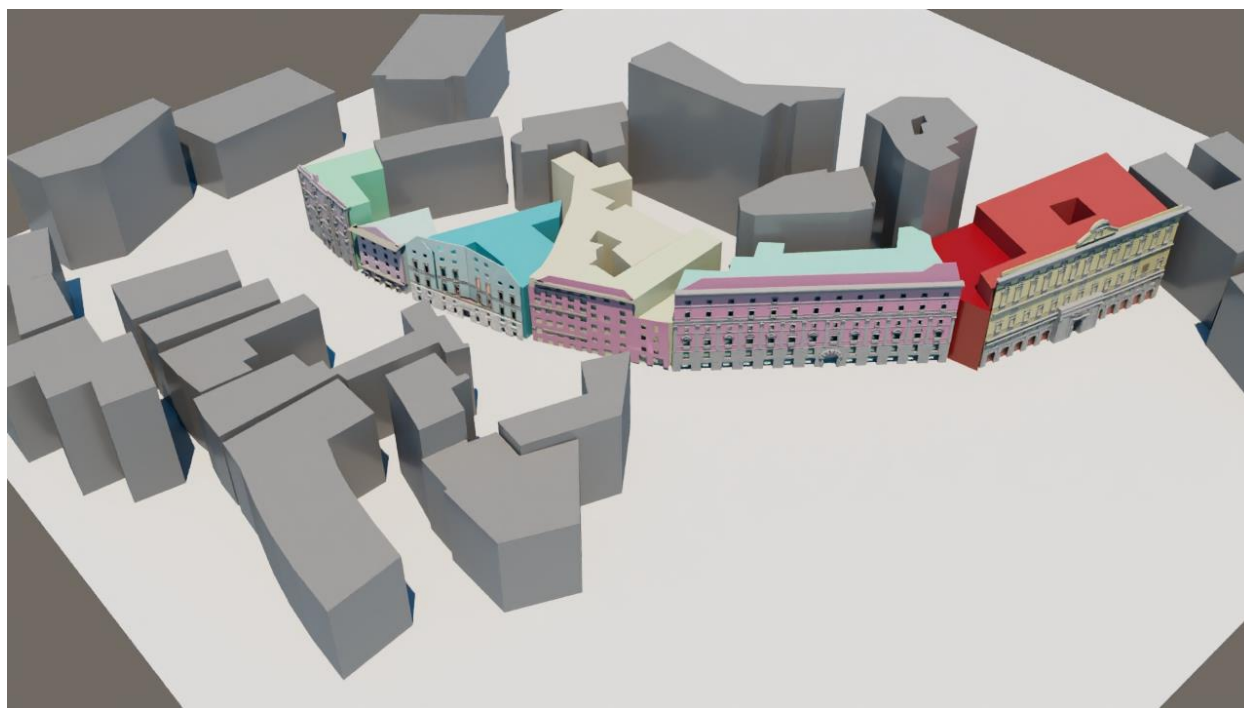


Fig. 41- Ricostruzione tridimensionale 3D (software Autodesk 3ds Max, modellazione a cura dell'Autrice) del fronte settentrionale di Strada Nuovissima (lato nord). Elaborazione basata sulla restituzione dei prospetti stradali di M. Gasparini, *I prospetti stradali e le quinte architettoniche*, tav. 2.

Analogamente, lo studio del fronte meridionale è stato condotto isolando la quinta architettonica sud: tale scelta metodologica consente di analizzare ininterrottamente l'andamento dei volumi, i moduli delle aperture e la scansione dei piani nobili, evidenziando la coerenza formale con cui il progetto settecentesco ha ricucito i fronti edilizi derivanti dai tagli sui lotti preesistenti.

¹³⁵ M. Gasparini, *I prospetti stradali e la ricostruzione virtuale*, in G. L. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, p. 17.

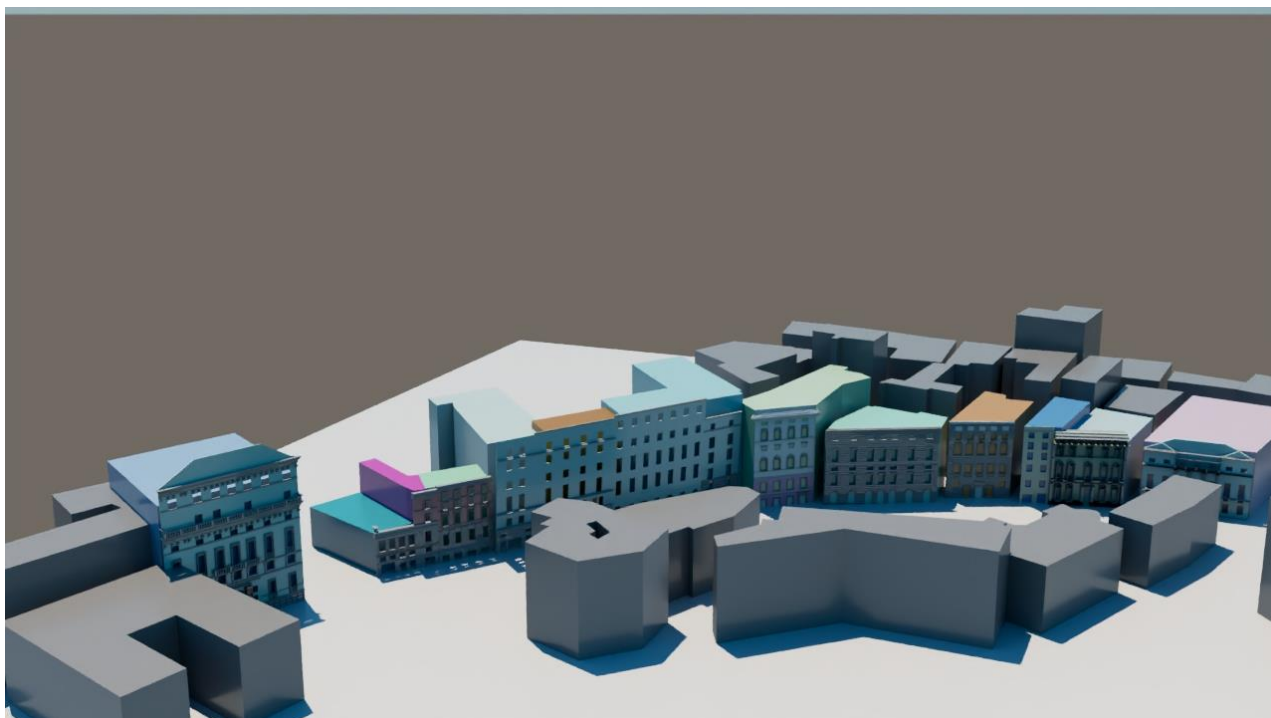


Fig. 42- Ricostruzione tridimensionale 3D (software Autodesk 3ds Max, modellazione a cura dell'Autrice) del fronte meridionale di Strada Nuovissima (lato sud). Elaborazione basata sulla restituzione dei prospetti stradali di M. Gasparini, *I prospetti stradali e le quinte architettoniche*, tav. 2.

La verifica tridimensionale non si è limitata alla rappresentazione delle singole facciate, ma ha permesso di studiare direttamente l'impatto visivo e l'esperienza di chi percorre la nuova strada. A questo proposito, la modellazione dei volumi definitivi e degli imbocchi di Via Cairoli riveste un ruolo cruciale per dimostrare il netto stacco morfologico generato dall'intervento. Attraverso la ricostruzione prospettica degli accessi alla via, il modello evidenzia l'irrompere della luce e la straordinaria ariosità guadagnata dall'asse viario. Il confronto visivo ravvicinato mette in luce il radicale ribaltamento percettivo voluto da Petondi: si passa dalla densità soffocante, dall'ombra e dal fitto labirinto dei vicoli medievali a uno spazio urbano aperto, luminoso e geometricamente calibrato, capace di valorizzare le quinte architettoniche nobiliari.



Fig. 43 – Via Cairoli (vista dall'imbocco di ponente / verso la Meridiana): ricostruzione tridimensionale 3D (software Autodesk 3ds Max, modellazione a cura dell'Autrice) finalizzata a evidenziare l'irrompere della luce e la nuova ariosità spaziale guadagnata dall'asse viario rispetto alla chiusura del tessuto medievale preesistente.



Fig. 44 – Via Cairoli (vista dall'imbocco di levante / verso Piazza della Meridiana): ricostruzione tridimensionale 3D (software Autodesk 3ds Max, modellazione a cura dell'Autrice) finalizzata a evidenziare l'irrompere della luce e la nuova ariosità spaziale guadagnata dall'asse viario rispetto alla chiusura del tessuto medievale preesistente.

In conclusione, il lavoro svolto con 3ds Max ha dimostrato che la ricostruzione virtuale non è solo una rappresentazione estetica, ma un vero e proprio supporto alla ricerca storica. Il modello 3D realizzato per questa tesi ha aiutato a verificare le fonti d'archivio, a capire le scelte geometriche degli architetti e a mostrare chiaramente l'impatto di una trasformazione urbanistica che caratterizza ancora oggi il centro di Genova. La simulazione tridimensionale permette infine di cogliere un aspetto fondamentale: sebbene Strada Nuovissima sia nata da un faticoso e invasivo processo di "sottrazione" all'interno di un tessuto saturo a differenza della magniloquente "addizione" delle Strade Nuove rinascimentali, l'ariosità, il senso di spazialità monumentale e il respiro prospettico che essa riesce a sprigionare non hanno nulla da invidiare ai modelli aurei della tradizione cinquecentesca, dimostrando come il genio di Petondi sia riuscito a dotare la Genova tardo-settecentesca di un'arteria di primario prestigio e di altissima qualità urbana¹³⁶.

CONCLUSIONI

L'indagine condotta in questo elaborato ha inteso riconsiderare il ruolo storico, urbanistico e architettonico dell'apertura di *Strada Nuovissima*, ricollocandola all'interno di un dibattito storiografico che ne ha spesso sminuito la portata, considerandola un semplice raccordo viario tra il sistema rinascimentale di *Strada Nuova* e quello barocco di *Via Balbi*. L'analisi ha invece evidenziato come l'intervento attuato nel tardo Settecento costituisca una delle espressioni più mature, complesse e consapevoli della cultura urbanistica genovese¹³⁷.

L'aspetto più dirompente emerso dalla ricerca risiede nella natura stessa del progetto: se il Cinquecento e il Seicento avevano fondato il sistema delle Strade Nuove su un'urbanistica "per addizione", operando ex novo attraverso lo sbancamento preventivo di interi versanti e la lottizzazione di suoli aperti, *Strada Nuovissima* si configura come un magistrale esercizio di urbanistica "per sottrazione". Come evidenziato dalla lettura critica e dai testi di riferimento, l'asse viario agisce come una "scultura urbana", scavando un vuoto moderno all'interno di un tessuto medievale denso, saturo e stratificato fin dall'età romana. Il tracciato curvo ideato da Gregorio Petondi nel 1777 non fu un ripiego formale, ma il risultato di un lunghissimo e

¹³⁶ *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, cit., pp. 200-210; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 160-168.

¹³⁷ G. L. Ciotta, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006, pp. 29-32; E. Poggi, *Strada Nuova: una urbanistica del Cinquecento a Genova*, Genova, Sagep, 1968, pp. 150-160.

travagliato confronto istituzionale, tecnico ed economico iniziato sin dal 1640 con la drastica e inapplicabile proposta rettilinea di Pier Antonio Corradi. La curva divenne lo strumento di mediazione privilegiato per negoziare con la morfologia acclive del terreno, con le resistenze delle grandi famiglie patrizie e con l'ingombrante presenza dei complessi ecclesiastici, primo fra tutti quello dei Padri Teatini di San Siro¹³⁸.

Sul piano istituzionale e amministrativo, l'iter di realizzazione riflette le dinamiche di trasformazione della Repubblica di Genova nel Settecento. Il coinvolgimento diretto degli organi di governo evidenzia come l'infrastruttura rispondesse a esigenze di carattere pubblico, legate tanto alla circolazione e al commercio quanto alla mobilità urbana generale. Il sistema di finanziamento misto, basato sulla convergenza di risorse pubbliche, sottoscrizioni e capitali privati, mostra come le famiglie nobiliari, inizialmente riluttanti per il timore di espropri e perdite patrimoniali, riconobbero progressivamente le potenzialità di rivalorizzazione immobiliare connesse al nuovo asse. La riorganizzazione dei lotti, la soppressione o l'incorporazione dei vicoli minori (come Vico del Filo o Vico dell'Oro) e la creazione di edifici a "doppio affaccio" trasformarono una zona degradata in uno dei contesti immobiliari più redditizi della città, sancendo il trionfo del nuovo principio del "decoro urbano" inteso come valore collettivo¹³⁹.

In questo percorso di analisi, l'adozione della ricostruzione virtuale tridimensionale tramite il software 3ds Max non ha rappresentato un mero esercizio illustrativo, bensì un vero e proprio strumento di indagine filologica. Partendo dai rilievi geometrici e dalle tavole analitiche elaborate da Luisa Cogorno e Marco Gasparini, la modellazione 3D ha permesso di colmare il divario percettivo tra la bidimensionalità della carta d'archivio e la fisicità dello spazio urbano. Visualizzare in tre dimensioni l'assetto medievale "ante operam", contrapporlo alle cinque varianti progettuali storiche e sovrapporre i volumi demoliti a quelli ricostruiti ha consentito di misurare con precisione la violenza e al tempo stesso la precisione del taglio urbanistico. Il modello ha restituito la volumetria dei "fondi d'ombra", la densità asfittica dei vicoli medievali e l'impatto dei complessi interventi di chirurgia edilizia operati da Petondi e Brusco¹⁴⁰.

In definitiva, *Strada Nuovissima* si conferma come un'cerniera vitale e un modello ibrido in cui la distruzione del passato e la razionale modernizzazione coesistono, dimostrando come la Genova di fine Settecento fosse capace di ripensare se stessa attraverso la grande architettura. L'integrazione tra la ricerca archivistica tradizionale e le tecnologie digitali avanzate si è rivelata una chiave metodologica feconda, capace di restituire spessore storico e leggibilità a un'operazione urbana troppo spesso dimenticata. Questo percorso ha voluto offrire uno

¹³⁸ Sull'evoluzione dei progetti storici dal 1640 al 1777 e sul ruolo della curva come strumento di mediazione topografica, si rimanda a G. L. Ciotta, *op. cit.*, pp. 45-58 e 85-94; M. Spesso, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, Roma, Carocci, 2003, pp. 112-118.

¹³⁹ Sulle dinamiche finanziarie e la riorganizzazione fondiaria descritte in G. L. Ciotta, *op. cit.*, pp. 140-158; D. Pizzorno, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025, pp. 75-84.

¹⁴⁰ Per il riferimento alle tavole di L. Cogorno (*Le proposte progettuali*) e M. Gasparini (*I prospetti stradali e la ricostruzione virtuale*), in G. L. Ciotta (a cura di), *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2005, rispettivamente pp. 185-188 e p. 17.

strumento in più per guardare al passato di Genova, dimostrando come la tecnologia digitale possa affiancarsi utilmente all'indagine storica per comprendere più a fondo il nostro patrimonio.

BIBLIOGRAFIA

Boggero, *Chiesa di San Siro*, Genova, Sagep Editrice, 1977.

Ciotta, Gian Luigi, *Genova Strada Nuovissima: impianto urbano e architetture*, Genova, Sagep, 2006.

Dizionario Biografico degli Italiani, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana (Treccani), 1960–2020.

Montanari, G., *Palazzo Brignole Durazzo alla Meridiana in Genova*, Genova, 2000.

Palazzi in luce: affreschi e stucchi da piazza Fontane Marose a piazza della Meridiana attraverso Strada Nuova: un percorso notturno tra le dimore genovesi dell'aristocrazia, Genova, Tormena, 2015.

Pesce, L., *Un'illustre provenienza per l'altare della cappella di palazzo Doria Lamba a Genova*, Genova, Goldfinch Fine Arts, 2022.

Pizzorno, Diego, *Urbanistica e politica. Genova tra innovazioni e persistenze*, Sesto Fiorentino, All'Insegna del Giglio, 2025.

Poleggi, Ennio, *Genova una civiltà di palazzi*, Milano, Silvana, 2002

Poleggi, Ennio (a cura di), *Genova nel Settecento e le vedute di Antonio Giolfi*, Milano, Il Polifilo, 1986.

Poleggi, Ennio, *Strada Nuova: una lotizzazione del Cinquecento a Genova*, Genova, Sagep, 1968.

Poleggi, Ennio (a cura di), *Palazzo Grimaldi della Meridiana: una dimora aristocratica genovese*, Genova, Sagep, 2010.

Spesso, Marco, *L'architettura a Genova nell'età dell'Illuminismo*, con postfazione di G. Ciotta, Roma, Carocci, 2003.

Temporelli, G., Cassinelli, N., *Gli acquedotti genovesi*, Genova, Fondazione Amga Onlus, 2007.

SITOGRAFIA

Archivio di Stato di Genova, *Archivio Digitale e Sezione Cartografica*, URL: <https://archiviodistatogenova.cultura.gov.it/>

Archivio di Stato di Genova, *Inventario del fondo archivistico Doria Lamba (Inventario sala studio n. 79/2)*, a cura di Andrea Lercari, URL: <https://archiviodistatogenova.cultura.gov.it/>

Istituto Centrale per gli Archivi - SIAS, *Abbazia di San Siro di Genova e Enti religiosi soppressi (secoli XI-XVII)*, URL: <https://sias-archivi.cultura.gov.it/>

Memorie Digitali Liguri, portale informatico per la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale digitale, URL: <https://memoriedigitaliliguri.it/>

OPAC SBN – *Catalogo del Servizio Bibliotecario Nazionale* (per i repertori e i riscontri bibliografici di archivio): <https://opac.sbn.it>

Soprintendenza Archivistica e Bibliografica della Liguria, *Portale degli Archivi in Liguria*, URL: <https://sabliguria.cultura.gov.it/>

Treccani – *Dizionario Biografico degli Italiani* (per le voci biografiche di architetti e ingegneri genovesi): <https://www.treccani.it/biografico/>

RINGRAZIAMENTI

Questo spazio lo dedico alle persone che, con il loro supporto, mi hanno aiutato in questo percorso universitario.

Un ringraziamento speciale va alla mia relatrice, la Professoressa Rulli, per aver accolto con grande entusiasmo e apertura la mia proposta di unire la ricerca storico-artistica alla ricostruzione digitale 3D. La ringrazio per aver creduto in questo approccio innovativo, per la preziosa guida e per i costanti consigli che hanno arricchito ogni fase della stesura di questo lavoro. Grazie per la disponibilità e il sostegno che mi ha dimostrato lungo tutto questo percorso.

Un ringraziamento al Professore Ivan Carmosino per il supporto tecnico fornito nella fase di modellazione 3D in 3ds Max.

Un ringraziamento particolare va alla Professoressa Laura Stagno per la disponibilità e per aver accolto la supervisione di questo lavoro nell'ultima fase del percorso.

A mia madre, per aver condiviso ogni gioia, ogni fatica e ogni traguardo di questo percorso. Grazie per essere il mio porto sicuro e per l'immenso supporto che mi hai dato fin dal primo giorno in cui ho scelto di intraprendere e completare questo percorso magistrale. Grazie per aver camminato al mio fianco con pazienza e dedizione, perché in fondo questo traguardo è un po' anche tuo.

A mio padre, per il sostegno costante e per avermi accompagnata in questo traguardo. Grazie di tutto.

A mio fratello Nicolò, grazie per la spensieratezza e l'entusiasmo contagioso che hai saputo regalarmi, ricordandomi di non perdere mai il sorriso lungo la strada.

Un ringraziamento speciale va ai miei compagni di corso Leonardo, Michela e Gloria. Grazie per aver condiviso questo tratto di strada insieme. Aver incontrato persone splendide come voi ha reso questa esperienza universitaria un capitolo di vita che custodirò per sempre con immenso affetto.

Infine, un grazie speciale va a me stessa. Alla resilienza con cui ho affrontato ogni ostacolo, alla tenacia che non ha mai ceduto e a quella certezza incrollabile che, passo dopo passo, mi ha portata fino a qui. È stato un percorso complesso, fatto di sacrifici e di momenti intensi, ma non ho mai smesso di credere in questo obiettivo. Questo traguardo è la mia vittoria più bella.