

SVILUPPO URBANO E VALORI STORICI: L'ABBATTIMENTO DI PORTA SANTO SPIRITO AD AREZZO

Alla metà del XIX secolo la città di Arezzo possedeva ancora il circuito murario nella sua integrità: le nuove cortine del fronte bastionato, con il recupero parziale dei tracciati trecenteschi, e le porte, quelle cinquecentesche e quelle di nuova apertura o frutto di rimaneggiamenti. Era l'Arezzo chiusa all'interno del suo anello difensivo, come ci appare nell'iconografia pittorica: da Piero della Francesca a Teofilo Torri, da Benozzo Gozzoli a Salvi Castellucci, da Vasari fino alle incisioni del Settecento e ai panorami romantici, ma (come in molte città d'Italia e d'Europa) saranno questi gli anni in cui la concezione di città murata comincerà ad entrare in tensione con le nuove prerogative di città moderna.

Già dalla metà del XVII secolo le fortificazioni aretine denunciavano quei segni di crisi causati dalla progressiva marginalità del Granducato di Toscana rispetto ai panorami europei. Molti documenti ne testimoniano la decadenza: smantellamento e cambio di uso di presidi militari come fortezze, locali annessi alle porte urbane, baluardi e terrapieni addossati alle cortine.

A fronte della perdita della loro funzione difensiva, le mura ne mantenevano, però, una eminentemente economica, in quanto rappresentavano il limite della cinta daziaria. Per questo motivo si continuò a conservare la loro integrità, unendo anche un certo decoro, soprattutto per le porte urbane, luoghi di ingresso in città e di riscossione delle relative tasse sulle merci; esempio di questo stato di cose sono l'apertura di Porta Ferdinanda (1814) e la ricostruzione di Porta San Clemente (1832).

A segnare l'inizio della stagione delle demolizioni fu, intorno agli anni Sessanta del XIX secolo, l'arrivo in città della linea ferrata, che rese necessaria la creazione di una nuova arteria viaria, la via Guido Monaco: l'esigenza di un collegamento diretto e moderno con il centro 'borghese' richiese necessariamente un'apertura nelle mura davanti alla neonata stazione. In questo fermento di rinnovamento urbano, una serie di nuovi progetti e di infrastrutture vessarono il centro cittadino, giustapponendo, su di un tessuto complesso, tracciati viari senza soluzione di continuità con il preesistente,

demolendo, ampliando e regolarizzando tutto ciò che fino ad allora era stato angusto e stretto. In nome di quei nuovi *valori* di igiene e salubrità, si sventrarono due delle porte urbane della cinta medicea (Colcitrone e Santo Spirito), sostituendole con le cosiddette “barriere del dazio consumo”: vere e proprie cancellate che continuarono a fraporsi tra il centro urbano e il territorio periferico. Quando, intorno agli anni Trenta del secolo successivo, anche questo limite ultimo verrà abolito, si inizierà quella fase di abbattimento sistematico delle cortine per ampliare strade o crearne di nuove, facilitare il “divenire edilizio”, dotare i fronti di luce ed aria o per impiegare utilmente una manovalanza altrimenti disoccupata, accelerando quel processo di progressiva smaterializzazione delle mura intese come confine atrofizzante.

GENESI E CARATTERI DI PORTA SANTO SPIRITO

Nel XVI secolo Arezzo fu la prima città del granducato ad essere investita da quell’ammodernamento architettonico che coinvolse il suo sistema difensivo in modo da adattarlo alla nuova concezione militare delle armi da fuoco. Il circuito delle mura venne ridotto, si costruirono sette baluardi a difesa di otto cortine difensive, di cui quattro di nuova edificazione, quattro porte e la Fortezza, di forma pentagonale a cinque bastioni, dominante sul punto più alto della città, collocata come ottavo baluardo.

Le nuove porte della cinta cinquecentesca, a differenze di quelle dei precedenti circuiti di difesa, erano in numero estremamente minore: se nelle cerchie del XIII e XIV secolo esse erano state rispettivamente in numero di tredici e poi di dodici, adesso ne vennero realizzate soltanto quattro, una ogni due baluardi. Infatti, mentre prima la difesa era assicurata principalmente dalle torri e quindi dalle porte realizzate con la stessa tipologia, con l’affermarsi di una protezione non più parabolica o dall’alto, ma dal fianco, qualsiasi apertura nelle mura rappresentava un punto di debolezza (a meno che non si trattasse di una bocca da fuoco).

La Porta Santo Spirito venne costruita, insieme all’omonimo tratto di mura ed al Baluardo di San Bernardo, tra il 1548 ed il 1551 (la nuova cortina difensiva fu arretrata rispetto al preesistente tracciato trecentesco, che doveva presentarsi in una sorta di dilatazione “a prua di nave” di cui oggi, però, non rimane alcuna traccia¹). Era la più

¹ Riguardo alla riduzione di questo tratto, sono state avanzate tre motivazioni: una statica, riferita a crolli di parti della stessa registrati durante lo scavo dei fossati intorno al 1330-1332, l’altra legata alla crisi demografica avvenuta verso la metà del XIV secolo che avrebbe reso eccessiva una cinta difensiva

imponente, la più importante, quella che si apriva nella direzione di Roma (era detta infatti anche Porta Romana); nei locali al suo interno, i più grandi che il Comune possedesse, erano state assemblate, nelle varie necessità, le truppe militari, assolvendo inoltre anche alla funzione di filanda e di teatro nel XVIII secolo. Della consistenza di questi ambienti interni, ne abbiamo una descrizione nel *Ragionamento di tutte le cose necessarie da mantenersi nella Città e Fortezza d'Arezzo*, redatto a Livorno nel 1747² e riportato integralmente in nota. Per quanto riguarda invece le dimensioni dell'arco conosciamo le misure attraverso una tavola³ di inizio Ottocento attribuibile al Manetti, dove, in una sorta di abaco delle aperture, tre ingressi alla città sono messi a confronto⁴.

Santo Spirito era l'unica, tra le quattro porte cinquecentesche, ad essere stata mantenuta nella sua veste originale, in quanto quelle di San Lorentino e Colcitrone avevano subito un potenziamento nel 1644⁵, essendo state munite di antiporta e di garitta, e quella di San Clemente era stata ricostruita con un nuovo allineamento con la strada ed "ingentilita" nel suo linguaggio architettonico nel 1832. Infatti, mentre le altre erano rimaste per molto tempo delle semplici aperture sulla muratura, Santo Spirito presentava, già dalla sua costruzione, un trattamento architettonico più complesso. Nel paramento esterno fu adottato il cosiddetto ordine "rustico toscano", con bozze squadrate nell'arco, negli stipiti, nei conci d'imposta e di chiave, nonché nelle due porzioni subito adiacenti e soprastanti il fornice, mentre in quello interno all'antiporta, sul lato città, vi era invece una teoria di elementi più complessi e plastici, modanature

pensata per un'immensa città e, non ultima, l'adeguamento alle nuove artiglierie a polvere che imponevano l'ausilio di terrapieni interni e di un tracciato con andamento regolare per essere adeguatamente protetto dal tiro delle armi da fuoco. Per il professor Bini, invece, questo avanzamento a sud delle mura e la collocazione della Porta Santo Spirito rimane una questione ancora aperta. Dall'analisi di campioni di muratura degli attuali Bastioni (chiamati così impropriamente, ma sono ciò che rimane della struttura cinquecentesca della porta) sono emerse caratteristiche completamente simili ai campioni rilevati sui tratti di mura che con certezza sappiamo essere medievale; ciò avvalorava l'ipotesi che il tracciato delle mura trecentesche, almeno in questo tratto, coincidesse con la cortina medicea successiva.

² "Dependenti dallo Scrittoio della Fortezza d'Arezzo vi sono da mantenere alla Porta della Città chiamata di Santo Spirito e sopra la medesima sette stanzoni che due a piano terreno, quattro sopra alle volte e l'altro tutto andante sopra dette volte che forma tutto uno stanzone. A questi vi sono da mantenere otto Porte tutte di legno con suoi ferramenti e chiavistelli. Ventuno finestre che sette colle loro imposte di legno, arpioni e bandelle e quattordici con sue ferrate. Due camini. Il tetto che cuopre detto stanzone è tutto impianellato e ricoperto con tegoli e coppi" (ASF, *Scrittoio delle Fortezze e Fabbriche, Fabbriche Lorenese*, filza 548, fasc. IX ("Ragionamento di tutte le cose necessarie da mantenersi nella Città e Fortezza d'Arezzo. Livorno 31 gennaio 1747").

³ ASA, *Piante sciolte del Comune di Arezzo*, n. 27 ("Pianta del circondario delle mura della città di Arezzo dalla Porta S. Spirito alla Porta S. Lorentino").

⁴ Porta Santo Spirito: 7,60 b x 11, 15 b (4.40 m x 6,50 m); Porta San Lorentino: 5,40 b x 9,30 b (3.15 m x 5.42 m); Porta Colcitrone: 5,00 b x 7,50 b (2.91 m x 4.37 m); 1 braccio fiorentino = 0,583 metri.

⁵ Tale potenziamento avvenne al termine della prima fase (1641-44) della cosiddetta "Guerra del Ducato di Castro", tra papa Urbano VIII ed il duca di Parma, alleato con Venezia, Modena e Firenze, che si concluse nel 1649 con l'annessione del feudo viterbese allo Stato Pontificio (A. ANDANTI, *Le fortificazioni di Arezzo (sec. XIV-XVI)*, Arezzo, Comune di Arezzo, Assessorato al turismo, 1988, pp. 21, 34).

alle imposte e chiave a fiamma (quando nel 1893 la porta verrà demolita l'arco interno sarà risparmiato, smontato e ricollocato altrove, un gesto questo che depone a favore di quella ricerca di "decoro", da realizzarsi anche negli edifici militari, di cui parla Gabrio Brusca, "non di meno da sprezzare, anzi da cercarsi con diligenza"⁶).

L'EDITTO DEL GONFALONIERE DEL 1860

La questione della demolizione di Porta Santo Spirito ebbe origine formalmente con l'Editto del Gonfaloniere della città, datato 16 giugno 1860⁷; è il documento storico in cui, per la prima volta, si esprimeva consenso ad intervenire pesantemente sul manufatto, in maniera da risolvere una situazione di disagio di cui la città soffriva già da tempo. Certamente chissà da quanti anni lo stato di forte tensione sociale e le precarie condizioni di igiene della zona avevano fatto ventilare tale proposta, ma fino ad allora non vi era mai stato un atto pubblico che sentenziasse una così radicale soluzione. Nonostante appaia drastica e dolorosa ai giorni nostri, tale soluzione veniva ritenuta fortemente necessaria: nel quartiere di Santo Spirito vi era la concentrazione maggiore, rispetto a tutta la città, di morti per febbre e vaiolo; giungeva quindi non come atto di forza, ma come unico mezzo risolutore.

L'editto, sottoforma di un vero e proprio bando, si riferiva a tutti quegli "artisti" che fossero stati interessati a partecipare alla costruzione di una nuova "Barriera" intitolata a Vittorio Emanuele in luogo della porta, mantenendo possibilmente le parti laterali dello "stanzone" all'ultimo piano, conciliando "economia e decenza dell'opera". Nella soluzione di demolizione è questo il punto fisso che veniva stabilito: il rispetto dello "stanzone", prerogativa che ricorrerà spesso e sarà mantenuta sempre in tutti i progetti che si susseguiranno da lì alla demolizione.

⁶ D. LAMBERINI, *Porte di città e fortezze nel dibattito sugli "ornamenti" tra architetti e ingegneri militari del Cinquecento*, "Bollettino degli Ingegneri", XXXV (1987), n. 1-2, pp. 3-7.

⁷ "Volendosi da questo Consiglio Generale procedere alla costruzione della nuova Barriera Vittorio Emanuele in luogo dell'attuale Porta Romana, il sottoscritto Gonfaloniere, incaricando alla Deliberazione del 14 del decorso mese di maggio, invita gli artisti cui piacesse concorrere al premio di che in appresso a presentare entro il termine di giorni 45 nella Segreteria di questo Ufficio Comunale i loro disegni particolareggiati per l'apertura della Barriera predetta nel modo meglio adatto alla località e conservando possibilmente le parti laterali dello Stanzone sovrapposto, non senza procurare di conciliare colla possibile economia anche la decenza dell'opera. I disegni dovranno essere accompagnati da opportuna relazione e dettaglio di Spesa e quello che sarà prescelto conseguirà il premio di Lire 400 Italiane avvertendo anzi che per la esecuzione del lavoro il Consiglio sarà libero di scegliere l'Ingegnere Direttore anche indipendentemente dagli autori dei progetti presentati" (ASA, *Comunità di Arezzo (1859-1860)*, *Affari d'Arte*, filza 32, fasc. 15 ("Editto del Gonfaloniere per la demolizione di Porta Santo Spirito, 16 giugno 1860"), senza numero.

Tornando all'Editto, sappiamo che vinse il premio di lire 400 il maestro Luigi Gatteschi, come appunto si legge in alto sullo stesso documento, ma di questo progetto, di cui si afferma esistere addirittura il modello in legno, nulla si è trovato.

Dopo questo atto il caso di Porta Santo Spirito cadrà in un silenzio di trenta anni, presumibilmente causato dallo spostamento dell'attenzione alla creazione di via Guido Monaco in conseguenza dell'arrivo della linea ferroviaria. Il PRG della città del 1867, realizzato dall'ingegner Giuseppe Laschi, era improntato sull'inserimento in città della strada ferrata e sugli sventramenti necessari negli isolati ad essa prospicienti per la realizzazione delle infrastrutture necessarie; pertanto il dirottamento delle risorse in un'altra direzione contribuì pesantemente sulle priorità di attuazione, mettendo in secondo piano l'intervento da farsi sulla porta. Per essa infatti si prospettava solo un'ipotesi di allargamento del fornice, riducendo sia l'arco esterno che quello interno, dello spessore degli sguanci, senza apportare altre modifiche alla volumetria dell'avancorpo (*vedi fig. 3*).

LA BARRIERA VITTORIO VENETO DELL'ING UMBERTO TAVANTI

Gli studi alle soluzioni di progetto

Uno studio più approfondito e sistematico venne realizzato dall'ingegner Umberto Tavanti (1862-1932) nel 1891; nel Carteggio dell'Ufficio Tecnico⁸, presso

⁸ “Come è noto è da diversi anni che l'Amministrazione Comunale di Arezzo ha predisposti in bilancio una parte dei fondi per sistemare la Porta S. Spirito di questa città e non solo perché all'acquisto dei tre stanzoni terreni corrispondenti sull'antiporto, ma acquistò pure e fece demolire il casotto addossato allo stanzone dalla parte a sinistra per chi esce di Città, mentre aveva precedentemente acquistata l'altra casa dalla parte opposta ove trovasi attualmente l'Ufficio d'Ispezione Daziaria.

Il Concetto informatore del Progetto presentato dall'Ufficio Tecnico è stabilito sulle basi seguenti cioè

(a) Conservazione dello Stanzone salvo a tagliarne la parte centrale per una larghezza di m 9 corrispondente a quella del Corso V. Emanuele.

(b) Sbassamento del terrapieno esistente nell'interno della città fra la Porta S. Spirito e la Barriera Guido Monaco e sistemazione della Strada Circondaria interna con un braccio di diramazione da questa per collegamento con la Strada della Crocina.

(c) Completamento delle Scale e sistemazione delle latrine per i due fabbricati di cui rimarrebbe diviso lo stanzone.

(d) Sistemazione del servizio Daziario a terreno dello Stanzone e Cancellata per la Barriera.

(a) Taglio dello Stanzone – Quanto al primo lavoro (al taglio cioè di una parte centrale dello Stanzone) l'Ufficio Scrivente lo ha ritenuto necessario per ragioni igieniche, in quanto che la rimozione della parte che a guisa di diaframma s'interpone attraverso l'estremità del Corso V. Emanuele renderà facile la ventilazione dell'ultimo tratto del Corso stesso che ora ne è privo, e ne migliorerà pure le condizioni di illuminazione.

l'Archivio Storico del Comune di Arezzo, sono presenti una serie di soluzioni di progetto ed una relazione illustrativa, che ne esplica le caratteristiche ed i punti saldi tenuti presenti. Se il progetto del 1867 proponeva soltanto un semplice ampliamento del fornice, in questa nuova articolazione sono invece rappresentati, oltre al rilievo dello stato di fatto, i prospetti esterni in quattro bozzetti alternativi (a queste ipotesi si riferisce la relazione sopracitata, riportata integralmente in nota). In ciascuna soluzione il volume contenente i locali sarebbe rimasto invariato nella sua altezza, rispettando quindi, quasi nella sua integrità lo 'stanzone' soprastante (*vedi fig. 4*).

Nei bozzetti n. 1 e 2 veniva attuato il taglio della porta in tutta la sua altezza ed il collegamento tra le due parti dei locali, separate con l'intervento demolitivo, era assicurato tramite un ponte che in ambedue le soluzioni si inseriva in un complesso di

Il taglio stesso pertanto verrebbe a dividere in due lo stanzone corrispondente all'ultimo piano e il fabbricato attuale in due perfettamente uguali ma separati dalla strada ricorrente nel mezzo.

Per quanto l'Ufficio Tecnico creda che tale separazione non rechi nocimento alla usabilità di quel locale che ha servito fin qui per accasermamento provvisorio di truppa, potrebbesi provvedere a riunirlo per mezzo di un ballatoio in ferro, o di un sovrappassaggio in muratura come è indicato negli uniti bozzetti N 1 e 2.

Da taluno viene pure caldeggiata una proposta di sistemazione del locale indicato col non tagliare lo stanzone superiore ma coll'ampliamento delle attuali porte in modo da dare alle medesime la massima luce possibile compatibilmente con la larghezza della strada e con la conservazione dell'ambiente che vi corrisponde al di sopra.

In questo concetto però è da dubitarsi che l'apertura, per quanto vasta essa sia, possa efficacemente servire ad una ventilazione sufficiente e comunque rimane sempre il notato difetto dell'ostacolo alla libera diffusione della luce.

Ciò non ostante anche in questo senso la sistemazione definitiva del lavoro potrebbe farsi in modo esteticamente decoroso com'è indicato nel Bozzetto N 3.

(b) Sistemazione della Strada interna. Quanto a questo secondo lavoro il concetto della proposta consiste nell'ottenere nell'interno delle mura una strada lungo le medesime, la quale seguendo l'andamento segnato in pianta ritenga una uniforme pendenza fra i suoi estremi e cioè il piano stradale alla Barriera Guido Monaco e il piano stradale a Porta S. Spirito. Il notevole taglio cui è forza dar luogo, porta di conseguenza l'espropriazione totale della Fornace Del Vita che vi corrisponde, e di alcuni fabbricati appartenenti a Cochini Don Dionisio, e quindi tutti rimarrebbero privi di accesso e di sostegno, né l'opera di murature atte a conservarli sarebbe compensata, tanto più che la rimozione dei terrapieni sui quali sorgono è consistente come un importante coefficiente di risanamento rispetto al caseggiato di Via della Crocina.

Ché anzi a rendere sempre più favorevoli le condizioni di ventilazione in quel punto proponesi pure, (come rilevasi dalla pianta) l'apertura di un tronco di strada di collegamento fra la nuova lungo le Mura e la predetta Via della Crocina, la quale aumenterebbe inoltre lo sviluppo delle zone fabbricative utilizzandole completamente.

La sistemazione poi dei piani stradali proponesi con massicciata connessa e zanelle laterali di lastrico a due petti larghi ciascuno cent 80. Non si fanno attualmente proposte di Fogne in quanto se ne potrà rimettere l'esenzione allorché lungo le nuove strade saranno iniziate le fabbricazioni.

(c) Completamento di Scale nello stanzone. Per fatto dello sbassamento del terreno attorno allo Stanzone vengono a mancare completamente i modi di accesso al medesimo e perciò occorre prolungare fino a terreno le scale già esistenti previa la vuotatura degli ambienti ove sono collocate, giacché in quella parte il terrapieno giunge fino al piano dello stanzone intermedio.

In pari tempo occorre provvedere alla sistemazione generale delle latrine, le quali si ricomporrebbero in N° di tre e cioè una al piano superiore e due all'intermedio.

(d) Sistemazione del servizio daziario e Barriera. I due stanzoni corrispondenti a terreno furono espropriati già da alcuni anni sulla veduta di collocarvi a suo tempo il Magazzino del Dazio Consumo, come appunto (...)” (sottolineato nel testo; pagina successiva mancante); ASCA, *Carteggio Ufficio Tecnico (1891)*, 33, fasc. 2 (“Progetto per la sistemazione di Porta S. Spirito”).

facciata dalla forte elaborazione eclettica di “revival stilistico”. Nel terzo, che prevedeva l’ampliamento del fornice urbano con un arco ribassato, il collegamento aereo sarebbe rimasto coperto, a differenza dei primi due progetti, ed avrebbe trovato posto, sopra il passaggio, una loggia tripartita da due colonnette con capitello. Di ancora più semplice e sbrigativa esecuzione era invece la quarta ipotesi, che proponeva il taglio dell’intera porta, in tutta altezza, di cui non veniva però rappresentato, come del resto per tutti gli altri bozzetti, il trattamento di quei fronti che sarebbero risultati in vista con l’opera di demolizione. Ciascuna delle quattro soluzioni avrebbe poi esteso l’intervento anche alle aperture presenti sul prospetto delle mura urbane verso l’esterno, regolarizzandole e dando loro una gerarchia a seconda del livello di piano, nonché un linguaggio architettonico di ornato con davanzali, riquadrature ed archi di bozze e forma di monofora o di bifora.

Il 1893 fu il primo anno di servizio dell’ingegner Umberto Tavanti presso l’Ufficio Tecnico del Comune di Arezzo, come leggiamo nel frontespizio⁹ degli *Affari d’Arte* di quell’anno, conservati presso l’Archivio di Stato di Arezzo. Il suo nome apparirà molto spesso anche durante gli anni del fascismo, legando il proprio operato a quello di altri personaggi (ingegneri, architetti e podestà), che si renderanno autori e promotori di quella serie di interventi di “restauro in stile” che lasceranno il proprio segno in gran parte dei monumenti della città.

Come già accennato, la realizzazione della Barriera alla Porta Santo Spirito passò, dopo i primi studi eseguiti già dal 1891, nelle mani del nuovo ingegnere-capo. Quest’ultimo rese sorprendentemente celeri i tempi legati allo studio, alla stesura del progetto finale e all’esecuzione dei lavori: nel 1893 passava in rassegna le proprie soluzioni, ne sviluppava quella definitiva, dava inizio ai lavori nello stesso anno portandoli a termine nel 1895. Inizialmente lo studio preliminare venne incentrato dal Tavanti sulle scelte strategiche: le decisioni di fondo su quella che doveva essere la soluzione da approfondire e da sviluppare nella sua espressione formale ed architettonica; redisse un “quadro comparativo”¹⁰, descrivendo sommariamente quattro possibilità, e per ciascuna, il relativo onere di spesa.

Nel progetto n. 1, “Demolizione dello Stanzone superiore ed apertura di una Barriera”, si sarebbe abbattuta la porta e tutto lo stanzone all’ultimo piano, sbassando

⁹ ASA, *Comunità di Arezzo (1893), Affari d’Arte*, filza 52 (“Progetto della Barriera V. Emanuele”), *Frontespizio*, c. 3r.

¹⁰ Ivi, “Quadro Comparativo dell’importo dei lavori per la sistemazione della Porta S. Spirito”, cc. 20r-21r.

quindi l'intero corpo, previo smontaggio delle coperture. Successivamente i due fronti risultanti dal taglio, con i nuovi accessi ai locali interni, venivano rivestiti con una base in bugnato, contrafforti laterali e un coronamento di gronda in pietra. Tra i due sproni sarebbe stata poi collocata la cancellata di sbarramento della barriera; la spesa veniva ipotizzata in 9.500 lire.

L'altra soluzione, il progetto n. 2, avrebbe attuato lo stesso taglio, senza però sbassare di un piano il volume dei locali della Porta, cioè: "Apertura di una Barriera con ponte metallico di comunicazione". Le due parti dello stanzone, risultanti con l'apertura del varco, venivano quindi messe nuovamente in comunicazione tramite un collegamento aereo passante sopra la nuova barriera e che avrebbe avuto anche il compito di riempire quel vuoto lasciato dalle demolizioni e rendere idealmente tutta l'opera più compatta. Per quanto riguarda il trattamento dei fronti risultanti, le opere sarebbero state quelle del primo progetto; la spesa, inoltre, sebbene con un minore onere di demolizione, veniva aggravata dalla profusione delle opere in ferro per un totale di lire 12.000.

Per quanto riguarda il progetto n. 3 si assisteva, invece, alla: "Demolizione totale degli stanzoni e delle mura" per un importo che, se come voci di spesa presentava soltanto quelle di abbattimento, trasporto delle macerie, sistemazioni stradali e cancellata, lievitavano addirittura a 28.000 lire. Infatti, oltre all'abbattimento completo dell'intero corpo della porta, con i suoi locali interni, si sarebbero eliminate completamente tutte le mura urbane per un'estensione, da una parte, fino alla Barriera Guido Monaco, dall'altra, fino al Baluardo di San Bernardo (per questo basti osservare la voce di spesa della cancellata che sarebbe stata di ben 5.040 lire, contro le 700 su cui, in media, si attestavano gli altri progetti).

Ultima soluzione o concetto, come veniva definito dal Tavanti, era espresso dal progetto n. 4: "Ampliamento della luce della Porta Urbana", per l'esecuzione della quale, la previsione dell'onere di spesa era il più basso di tutti, 5.900 lire, in quanto ogni categoria di lavoro era limitata oppure non sarebbe stata neppure necessaria.

Analizzando queste ipotesi, se la demolizione dell'intero corpo della porta e delle mura cittadine, oltre al costo esorbitante, avrebbe causato la perdita dei più grandi locali che l'Amministrazione possedeva in città, gli altri due progetti, cioè il taglio della porta con il collegamento aereo dei due tronchi dello 'stanzone' tramite ponte e quello dell'allargamento della stessa, non avrebbero assicurato quella ventilazione necessaria per il risanamento delle case limitrofe. Possiamo notare infatti come nei passi successivi

il Tavanti abbandoni le soluzioni estreme: sia quella di massima demolizione, sia quella di intervento minimale limitato all'allargamento del solo fornice, per attestarsi invece su quelle che saranno le due alternative finali.

Le soluzioni definitive sono rappresentate da due belle tavole datate 1893 e presenti presso l'Archivio di Stato di Arezzo, dove su uno *skyline* dell'antiporta vengono illustrati rispettivamente il "Progetto I"¹¹, con demolizione dello stanzone e taglio della porta, ed il "Progetto II"¹², con taglio centrale come nell'altro, ma con mantenimento delle due porzioni dell'ultimo piano il cui collegamento era assicurato tramite un ballatoio metallico (*vedi figg. 5 e 6*). Diverso era anche il trattamento dei due fronti gemelli, risultanti dalla demolizione: nel primo, con torrini pronunciati, doppia apertura al piano terra e serliana al piano superiore, mentre nell'altra soluzione, nonostante venissero replicate le stesse aperture al livello strada, anche se più distanziate, sia al primo piano che al secondo, le finestre risultavano di più modeste dimensioni. Si scelse il "Progetto I", nonostante la modifica successiva di alcuni particolari architettonici. Fu preferita l'idea di demolire interamente l'ultimo piano per poter ovviare così a qualsiasi sistema di collegamento tra le due parti residue della 'stanzone' che sarebbero rimaste separate dal taglio. Molto esplicitiva al riguardo è l'unica fotografia (*vedi fig. 1*) che esiste dell'esterno della porta dove si nota il manufatto all'alba del suo abbattimento con segnate in gesso le linee di confine della demolizione, la volumetria che si andava a togliere e i nuovi allineamenti della barriera. I lavori iniziarono nella primavera del 1893, ma ebbero subito una battuta di arresto inattesa.

Voci in disappunto: la questione arriva in Parlamento

Se da un lato molti abitanti del quartiere di Santo Spirito erano irritati per "l'ingiustificato" ritardo nella demolizione della porta, come leggiamo in un numero de "L'Appennino" del 1893, dall'altro la questione, estremamente delicata, giunse alla Camera dei Deputati, dividendo e riscaldando gli animi.

Era la seconda 'tornata' di sabato 10 giugno 1893¹³ e nell'ordine del giorno vi era anche la "interrogazione degli Onorevoli Severi e Mercanti al Ministro della

¹¹ ASA, *Piante sciolte del Comune di Arezzo*, n. 3 ("Progetto di sistemazione della Porta S. Spirito nella città di Arezzo, progetto I").

¹² Ivi, n. 6 ("Progetto di sistemazione della Porta S. Spirito nella città di Arezzo, progetto II").

¹³ ASA, *Comunità di Arezzo (1888), Affari d'Arte*, filza 51 ("Interpellanza su Porta Santo Spirito: Camera dei Deputati, sabato 10 giugno 1893"), cc. 204r, 206v-208r.

Pubblica Istruzione: sui criteri che nella Provincia di Arezzo vengono applicati per istabilire la classazione e la conservazione dei monumenti d'arte". Il sottosegretario di Stato per la Pubblica Istruzione, onorevole Ronchetti, espose come l'azione del ministero fosse stata svolta correttamente: alla deliberazione del consiglio comunale circa la demolizione della porta fu chiesto al ministero il veto alla demolizione dalla Direzione dell'ufficio regionale per la conservazione dei monumenti della Toscana, in quanto si riteneva il manufatto un'opera di indubbio valore artistico e storico. Il veto fu doverosamente posto ma l'amministrazione comunale di Arezzo produsse una memoria in cui negava ogni valore artistico alla Porta Santo Spirito affermando che essa non era altro che "un'accoglienza [o accozzaglia?] di costruzioni di varie epoche anziché opera d'arte caratteristica di un determinato periodo". Ad essa, inoltre, non si riconosceva alcun valore storico non essendo quello l'ingresso che accolse in trionfo il Petrarca in ritorno da Roma, poiché di epoca successiva! Non si ritenne più necessaria la sospensione dei lavori che vennero fatti riprendere: si doveva essere "vigili e custodi dei patri monumenti, ma non idolatri di pietre che nulla avevano da insegnare e da dire ai posteri". L'onorevole Severi ribattè, affermando che in questo caso vi era stata una forte contraddizione all'interno del ministero per accordare la demolizione: i lavori alla porta erano stati sospesi dal Comune dopo che un tale "architetto archeologo", di cui non sappiamo il nome, affermò che "trattavasi di opera di grande valore artistico", facendo imporre il veto al suo abbattimento. Il sindaco della città provvide alla sospensione rivolgendosi però al ministero affinché fosse sciolta ogni riserva in proposito.

La soluzione giunse tramite l'architetto Del Mero il quale rispose testualmente che invece "il Ministero non avrebbe mai permesso la demolizione di un antico manufatto così caratteristico come la Porta Santo Spirito". Dell'ingiustificato divieto il Comune volle soddisfazione, richiedendo che fosse nominata una Commissione artistica giudicatrice: il monumento però "non figurava in alcun elenco, perché in nessun archivio si era potuta rintracciare la sua importanza storica". Il suo pregio però non stava tanto in un valore storico da ricercare nei cataloghi fatti compilare sotto Leopoldo II riguardo ai monumenti della città, all'interno dei quali la porta non compariva. La motivazione era quella data inizialmente dal funzionario del ministero nella recisa risposta alle ragioni del Comune: "non si doveva demolire perché la Porta Santo Spirito era un antico manufatto! Nient'altro, nessuna ragione né di storia né di arte".

I lavori: demolizioni, ricostruzioni e smontaggi

I lavori, che erano stati interrotti proprio al loro inizio, ripresero a breve nello stesso anno: si realizzò la demolizione dello ‘stanzone’ all’ultimo piano fino al pavimento sbassando così tutto l’intero corpo della porta e garantendo una buona illuminazione dei fronti interni (*vedi fig. 7*). Fu operato un taglio di 12 metri di larghezza nella parte centrale, nel punto dove mancavano le volte longitudinali ai locali interni, che davano luogo al vano del fornice. In pianta, il taglio non fu realizzato in maniera simmetrica all’asse della porta, ma spostato frontalmente verso destra, questo per favorire un migliore allineamento con il retrostante corso cittadino.

Nei due nuovi prospetti (*vedi fig. 8*), ottenuti con tale sventramento, si realizzarono due nuove facciate identiche caratterizzate da quattro torrette inglobate negli angoli, aggettanti e con scarpa alla base, con bugnato rustico nei soli cantonali dell’elevato “in piombo” e con lo stesso trattamento continuo nell’intera fascia basamentale. Al piano superiore, spiccava in primo piano, incorniciata dai due sproni in aggetto, una serliana realizzata con semicolonne e capitello ionico addossate a pilastri in forma di setti rettangolari, che complessivamente realizzavano una sezione pressoché quadrata. L’apertura centrale era la più grande in larghezza ed altezza, realizzata con un arco a tutto sesto modanato e con una chiave massiccia fortemente aggettante, mentre quelle laterali erano rettangolari, di forma allungata, trabeate con piattabanda e stessa chiave centrale. Negli sproni a forma di “torrini” si aprivano, una per ciascuno e soltanto sul fronte interno al primo piano, quattro basse finestre a sesto ribassato e bugnate. Il coronamento era realizzato con un’alta fascia lavorata, che nei torrini ospitava il trattamento classico a triglifi e metope, quest’ultime in forma di elemento circolare, mentre nello spazio centrale era scolpita la dicitura “Barriera – V. Emanuele”. Al piano terra, nella fascia di pietra grezza, in asse con la serliana soprastante, vi era l’accesso all’Ufficio del Dazio con porta centrale e finestrelle laterali, delle stesse misure in larghezza rispetto alle aperture del piano superiore, ma con nessun trattamento ornamentale, semplicemente aperte nel severo bugnato.

Non è difficile trovare architetture che in qualche modo possono aver influenzato l’opera del Tavanti: le colonne delle serliana al primo piano richiamano quelle manieriste del portico di Palazzo Pitti a Firenze ed opera dell’Ammannati, ma ancora più evidente è il collegamento con l’opera del coevo Giuseppe Poggi. Possiamo trovare, infatti, un parallelo piuttosto forte con le facciate eseguite dall’architetto fiorentino per i

due edifici su piazza San Niccolò, ai lati dell'omonima porta, all'inizio della rampa per piazzale Michelangelo: qui il riferimento è lampante nello stesso paramento a bozze grezze, ma soprattutto nel coronamento con il motivo classicheggiante in gronda e nelle stesse colonne a rocchi alternati di forte plasticità. Nessuna modifica e nuovo abbellimento fu invece riservato alle finestre originarie dell'antiporta le quali si aprivano piccole e numerose sul prospetto esterno, mentre, su quello interno alla città, in forma di due grandi finestroni massicci e fortemente sguanciati che ancora oggi mettono in luce il possente spessore della muratura.

Nelle varie fasi di studio, di cui questa stesura finale necessitò, possiamo notare come il Tavanti abbia realizzato una sorta di progressiva armonizzazione tra gli elementi a lui cari fin dall'inizio e le variabili che egli mutava in una sorta di progressivo riordino linguistico. In alcuni schizzi del gennaio 1893, si procedeva all'eliminazione del tetto a falde a favore di una copertura piana che ponesse, invece, nel cornicione di gronda, un coronamento più monumentale e che desse slancio maggiore ai prospetti. Per le aperture, mentre rimaneva fissa fin da subito la serliana come elemento più prezioso e qualificante dell'intero fronte interno, varie modifiche subirono quelle finestrelle e porte al piano terra e quelle forature nei torrini che continuamente apparivano e scomparivano, modificandosi in ogni nuova idea di progetto.

Tornando alle fasi di esecuzione della Barriera, sappiamo dalla "Valutazione dei Lavori" del 3 novembre 1893¹⁴, che il tetto era stato completamente rimosso, la demolizione della porta terminata e quella dello 'stanzone' all'ultimo piano, in fase di esecuzione. Per la costruzione dei nuovi fronti erano state create le fondazioni, con archi di mattoni, ed in elevazione le murature in pietra delle quattro torrette, cioè lo zoccolo in bugnato, la fascia ed alcuni cantonali; inoltre era stata completamente realizzata la muratura di riempimento, dietro allo zoccolo basamentale e ai bugnati delle quattro torrette, fino alla fascia.

L'opera venne "completamente eseguita in ogni sua parte" come leggiamo dal "Collaudo dei Lavori" dell'11 giugno 1895¹⁵, essendo state eseguite anche quelle correzioni richieste dal progettista alla "Società Cooperativa fra gli scalpellini del Comune di Arezzo", che riguardarono un "maggior lavoro da eseguirsi negli otto capitelli dei finestroni e nel cornicione di coronamento della Barriera, in seguito alla

¹⁴ ASA, *Comunità di Arezzo (1895), Affari d'Arte*, filza 54 ("Bozzetti e progetto per la cancellata presso la Barriera V. Emanuele"), "Valutazione dei Lavori della Barriera V. Emanuele", c. 37r.

¹⁵ Ivi, "Collaudi dei Lavori della Barriera V. Emanuele", c. 25r.

variante apportata al progetto primitivo”¹⁶. L’ammontare totale delle spesa, per quanto riguarda la sola opera di muratura, fu di lire 7.576,50¹⁷, liquidate regolarmente durante tutto il corso dei lavori negli anni 1893, 1894 e 1895, alla “Società Cooperativa fra i muratori del Comune”.

In ultima analisi, tornando alle fasi della demolizione, ci possiamo riferire a quei due elementi che allora vennero ritenuti notevoli e di cui si conserva ancora la memoria. Uno è la statua in pietra della “Beata Vergine con il Bambino”, facente parte di quella serie di immagini poste nelle porte della cerchia tarlatesca nel 1339¹⁸ e proveniente dalla stessa porta della precedente cinta. Dalla foto scattata all’alba delle demolizioni possiamo notare che l’immagine era collocata in alto sopra la porta, all’interno di un tabernacolo in pietra. Rimossa dalla sua secolare collocazione, venne successivamente trasferita nella loggia del Palazzo Comunale, dove ancora oggi si trova. L’altro elemento ‘risparmiato’ fu l’arco interno del fornice (*vedi fig. 9*), cioè quello che dall’antiporta conduceva in città, che venne smontato ed i suoi conci ricomposti come ingresso al cortile del convento di S. Maria delle Grazie, come leggiamo anche nella *Guida di Arezzo* redatta dallo stesso Tavanti nel 1928¹⁹.

Sebbene fortemente degradato da un’erosione continua degli agenti patogeni, colpisce ancora per la sua maestà ed eleganza: è composto da un arco in pietra arenaria con il particolare estradosso a fiamma i cui conci di imposta sono finemente modanati e poggianti su piedritti che hanno la stessa fattura delle bozze dell’arco. Gli elementi hanno tutti la stessa sezione ad “L”, dovuta al fatto che l’arco, addossato alla muratura, era lavorato soltanto da un lato, quello che dava verso l’esterno (*vedi fig. 10*).

¹⁶ Ivi, “Riscossione di £ 100 per la maggiorazione di lavoro causata dalle modifiche apportate al progetto e pagate dal Comune alla Società Cooperativa fra gli scalpellini”, c 38r.

¹⁷ Ivi, “Valutazione dei Lavori eseguiti dalla Società Cooperativa fra i muratori del Comune di Arezzo presso la Barriera V. Emanuele”, c 4r).

¹⁸ Nel 1339, infatti, sui principali ingressi in città, erano state poste immagini in pietra a grandezza naturale raffiguranti la Vergine Maria con il Bambino, come voto della città a scongiurare il ritorno della peste; dagli Annali Aretini sappiamo infatti che quell’anno fu tremendo per le tempeste, le inondazioni ed i terremoti che si registrarono, nonché per la grave carestia che colpì duramente Arezzo. Alcune di queste opere sono oggi esistenti e conservate: presso il Museo statale d’arte medievale e moderna di Arezzo, una nella Chiesa di S. Domenico, una presso la Sede della Banca Popolare dell’Etruria e un’altra all’interno della loggia del Palazzo Comune (proprio quella proveniente da Porta Santo Spirito). Risentono innegabilmente dell’influenza delle statue delle stesse Madonne di Giovanni Pisano a cui somigliano nella posa e nell’arco della persona ma da cui differiscono per l’assenza di espressione nei volti; inoltre, sebbene presentino alcune varianti in tecnica e stile, si può credere che l’autore sia stato, per tutte, lo stesso.

¹⁹ “A fianco dell’arco di ingresso, i cui pietrami provengono dalla Porta Santo Spirito demolita nel 1895 per crearvi la Barriera V. Emanuele, è una lapide che ricorda la sosta di Garibaldi nella soprastante collina nel 1849” (U. TAVANTI, *Arezzo in una giornata*, Arezzo, Società Tipografica Aretina, 1928, p. 87).

La monumentale cancellata, anch'essa opera del Tavanti, nonostante non fosse stata rimossa immediatamente dopo l'abolizione del Dazio, forse perché particolarmente gradevole, finì in fonderia durante la Seconda guerra mondiale.

Nei bozzetti preliminari possiamo osservare i due tentativi dello stesso progettista: quello di creare un'unica parte mobile al centro, composta da due ante, oppure di lasciare fisso un breve tratto centrale e collocare ai due lati le parti mobili. Per quanto riguarda il disegno dell'inferriata, esso rimase pressoché invariato, mentre due soluzioni diverse furono esaminate per i montanti: da pilastri in pietra della stessa fattura del basamento a bugnato a supporti in ferro con il disegno della cancellata, fino a fusioni in ghisa.

Nel progetto realizzato, datato 30 dicembre 1894²⁰, si nota l'opera in tutta la sua complessità: la cancellata, composta da due parti fisse di rinforzo ai lati e due ante al centro, con elementi verticali in forma di lance, che in prossimità dell'attacco con la muratura si alternavano con delle alabarde. Era sorretta da quattro elementi strutturali nella forma di fasci romani littori in ghisa, coronati da trofei al loro apice. Inizialmente in tale ornamento dovevano essere collocate, inscritte in un medaglione, le lettere "SPQA", ma poi si preferì porvi un'espressione, pur sempre latina, ma che avesse maggiormente riferimento all'opera di risanamento cittadino. Le proposte furono svariate scegliendo in fine, per le quattro tabelle, le parole "URBI-DECUS-CIVITATI-SALUBRITAS"²¹. La spesa totale fu di lire 5.400 e comprese, oltre alla cancellata e agli stampi per le fusioni, il piombo per il montaggio in loco, nonché pietrami speciali per l'incastro dei montanti e l'opera sul posto di scalpellini per il foro delle pietre, di muratori e di manovali²². La serliana al piano superiore era provvista, nelle sue tre aperture, di inferriate con la funzione di parapetto, che avevano lo stesso disegno della cancellata e che rimangono, ad oggi, l'unico elemento superstite.

La Barriera avrebbe dovuto essere provvista anche di una tettoia per il riparo del personale del dazio, che non venne mai realizzata, forse perché si reputò che avrebbe

²⁰ ASA, *Comunità di Arezzo (1895), Affari d'Arte*, filza 54 ("Bozzetti e progetto per la cancellata presso la Barriera V. Emanuele"), "Progetto per la cancellata della Barriera V. Emanuele", c. 106.

²¹ Ivi, "Scelta di una iscrizione da collocarsi nelle tabelle dei quattro trofei", c. 105r.

Come si è detto le proposte furono tante. Gamurrini ne propose ben tre: DECORI-COMMODO-SALUTI-PUBLICÆ, OMNIA-FAUSTA-TIBI-HOSPES, URBEM-INTRA-MANE-FELIX; il maestro Giovanni Crudeli: URBI-DECUS-CIVITATI-SALUBRITAS; l'avvocato Sarti: URBIS-DECORE-LOCI-SALUBRITATE, mentre il professor Tosi, Direttore del Collegio Cicognini di Prato propose: HOSPES-INTRA-MANE-FELIX.

²² Ivi, "Spesa per la cancellata della Barriera V. Emanuele", c. 100v.

disturbato nell'intero complesso architettonico, o perché in quell'occasione la *utilitas* venne messa da parte rispetto ad una più importante *venustas*, oppure semplicemente perché non si volle sostenerne la spesa di lire 1.000²³. Fu lo stesso Tavanti, in una lettera indirizzata al Comune il 25 novembre 1893²⁴, a chiedere di poter progettare una tettoia per il fatto che tutti i passaggi nelle mura cittadine ne erano provvisti e a maggior ragione la barriera principale della città ne avrebbe meritata una, purchè si confacesse e si armonizzasse con la sua architettura. Avrebbe dovuto essere realizzata con mensole in ferro battuto e correnti, sui quali si collocavano lastre di vetro opache dello spessore di 4 mm; la scelta della copertura trasparente era dettata dal fatto che la loro sporgenza di 2 metri, avrebbe diminuito fortemente la luce all'interno degli uffici del dazio, se si fosse provveduto con un tradizionale manto in lamine di zinco.

IL PRG DELLA ZONA MERIDIONALE DELLA CITTÀ

L'apertura della nuova Barriera Vittorio Emanuele sarebbe stata il punto di partenza di una serie di interventi che avrebbero coinvolto tutta la zona meridionale di Arezzo, cioè quella parte della città compresa tra le mura urbane ed il torrente Castro. La demolizione della vecchia Porta Santo Spirito, oltre che ad essere tesa ad un miglioramento igienico (si andava ad eliminare un "ammasso di case malandate e maleodoranti che facevano da cornice ad un'angusta porta"), era uno di quegli interventi collaterali alla creazione del reticolo delle vie Guido Monaco e Francesco Petrarca, i cui lavori si protrassero fino a buona parte del Novecento.

Il PRG del 1893²⁵, realizzato dallo stesso ingegner Tavanti, si incentrava sulla creazione di ben cinque tronchi stradali: via Petrarca, una via ad essa ortogonale che conduceva alla via Circondaria nel tratto delle mura urbane tra la nuova barriera ed il Baluardo di San Bernardo (l'attuale via Margaritone), una ad essa parallela, nonché due brevi tratti di collegamento trasversale. E' quindi facile pensare quale peso si sarebbe voluto affidare, per monumentalità e fruizione, all'apertura di Porta Santo Spirito che sarebbe diventato un accesso pari alla Barriera Guido Monaco; se infatti quest'ultima

²³ Ivi, "Spesa per la tettoia della Barriera V. Emanuele", c. 101r.

²⁴ Ivi, "Lettera del 25 novembre 1893 dell'Ingegnere Umberto Tavanti al Comune di Arezzo", c. 57r.

²⁵ ASCA, *Carteggio Ufficio Tecnico (1893)*, 13, fasc. 18 ("Piano Regolatore della zona meridionale della città, 13 dicembre 1893").

creava un asse diretto stazione ferroviaria-città, la seconda diventava il moderno ingresso in Arezzo, nel luogo dove si svolgeva anche l'importante mercato del bestiame.

Un eventuale intervento era previsto anche nel primo tratto del corso Vittorio Emanuele, tra la barriera omonima e l'incrocio con la nuova direttrice parallela a via Petrarca, regolarizzando i fronti di alcuni edifici per una larghezza pari a quella del nuovo varco. Oltre all'ampliamento del Corso vi era l'ipotesi di creare, davanti alla demolita porta, una piazzetta poligonale²⁶, della stessa forma di quella davanti alla cancellata prospiciente la stazione; molti dei tratti previsti nel Piano rimasero, però, solo "sulla carta" e non si attuarono né le trasformazioni al Corso, né lo slargo nei pressi della costruenda barriera.

CONCLUSIONI

Abbiamo ripercorso quelle che furono le fasi salienti della demolizione di Porta Santo Spirito, un episodio fondamentale nell'evoluzione urbanistica dell'Arezzo di fine Ottocento, un passo importante insieme all'apertura della nuova direttrice di via Guido Monaco per quell'avvicinamento della città murata con i nuovi accessi ai mercati e al servizio ferroviario. Interventi che portavano con sé la volontà di risanamento e di ammodernamento dei quartieri nei quali la città maggiormente soffriva (ne è un esempio anche la demolizione della stessa Porta Colcitrone avvenuta nel 1887). Immergendoci in questa realtà così lontana si possono anche giustificare gli atti che in molte città italiane ed europee videro il sacrificio di monumenti eccellenti; di conseguenza, il comprensibile sentimento di rammarico, per ciò che non c'è più, lascia spazio ad una coscienziosa storicizzazione. Ma la vicenda dei "Bastioni" (ormai è erroneamente questo il loro nuovo nome) non si concluse con la trasformazione della porta in barriera: dopo il loro isolamento, con l'abbattimento delle mura urbane che su di essi si attestavano, fu il loro nuovo *status* di "elemento di ingombro" a far prospettare nel 1961²⁷ l'idea di una

²⁶ Ivi, da una nota scritta in calce: "N.B. Le linee AB A'B' designano le demolizioni quando si volesse portare il Corso V. E. alla larghezza della nuova Barriera. Le zone tratteggiate in rosso indicano le demolizioni da fare per l'apertura di una piazzetta poligonale".

²⁷ Non sono molti i documenti presenti su questa ipotesi di intervento: una breve relazione con le cifre di spesa, dei rilievi sommari delle piante dello stato di fatto ed una planimetria, a scala più grande, dei tracciati viari. Ma perché si giunse ad un'ipotesi così radicale? La loro demolizione sembrò risultare necessaria soprattutto in conseguenza alla realizzazione del sottopassaggio ferroviario di via Vittorio Veneto, per eliminare quell'ingorgo di traffico che inevitabilmente si creava tra i pedoni che transitavano lungo la direttrice del Corso Italia e gli automezzi che svoltavano in Viale Michelangelo. Dirottando il traffico veicolare sulla nuova direttrice costituita dalle vie Spinello e Niccolò Aretino veniva eliminato,

completa demolizione, ad un secolo esatto da quell'Editto del Gonfaloniere della città che si interrogò per primo sul futuro dell'allora Porta Santo Spirito.

quasi completamente, il problema del transito pedonale. L'intervento prevedeva la demolizione completa dei due manufatti e la posa di un selciato stradale, andando a creare al loro posto un percorso parallelo a Viale Michelangelo all'incrocio con il Corso, lungo il percorso delle vecchie mura di cui i Bastioni rappresentavano ancora l'unico elemento superstite, sebbene fortemente rimaneggiato (ASCA, *Carteggio Ufficio Tecnico (1961-1962)*, 833, fasc. 3 ("Progetto per la demolizione dei Bastioni di Santo Spirito per l'ampliamento della sede stradale").



Fig. 1 – Porta Santo Spirito: l'esterno con la segnatura delle parti da demolire, 1893 (Foto Club "La Chimera").



Fig. 2 – L'interno della porta visto dal Corso cittadino (Foto Club "La Chimera").

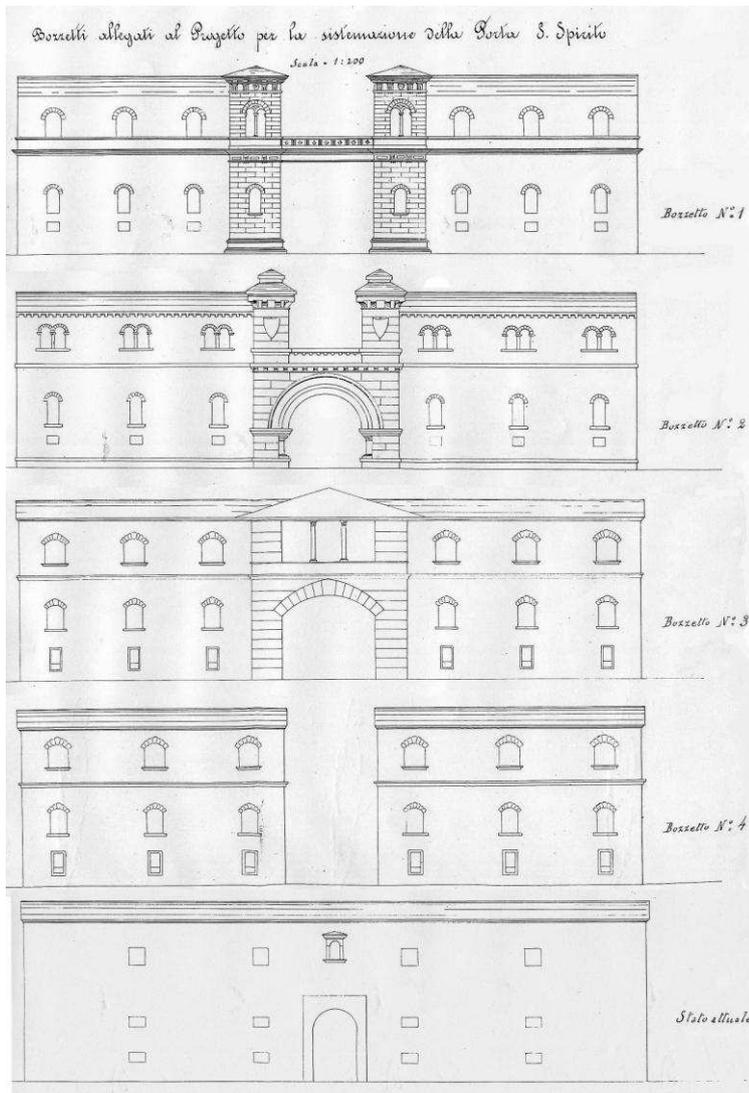


Fig. 3 – I quattro bozzetti di studio ed il rilievo dello stato in essere realizzati dall'ing. Tavanti nel 1891. (Archivio Storico del Comune di Arezzo, Ufficio Tecnico, Carteggio 33, fasc. 2, anno 1891).

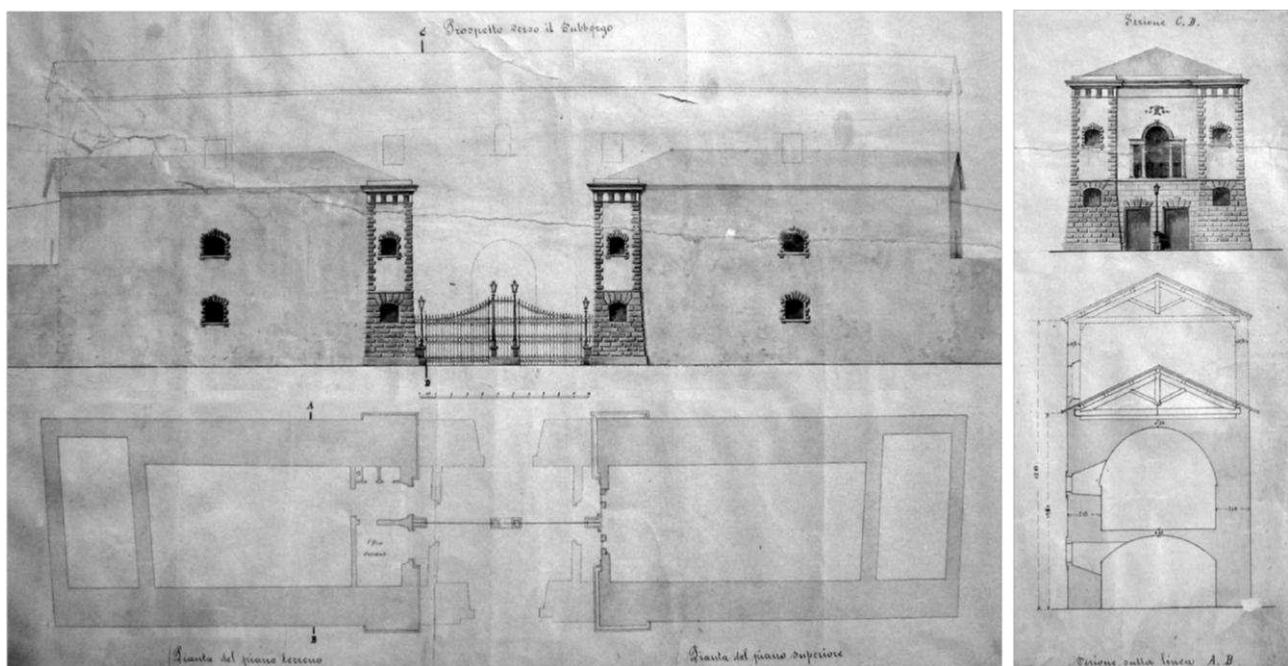


Fig. 4 – Il primo dei due “Progetti” definitivi con la demolizione completa dell'ultimo piano e il taglio della porta: pianta, prospetto, fronte interno e sezione trasversale, 1893 (Archivio di Stato di Arezzo, Pianta sciolte del Comune di Arezzo, 3 (Progetto di sistemazione della Porta S. Spirito nella città di Arezzo, progetto I’’)).

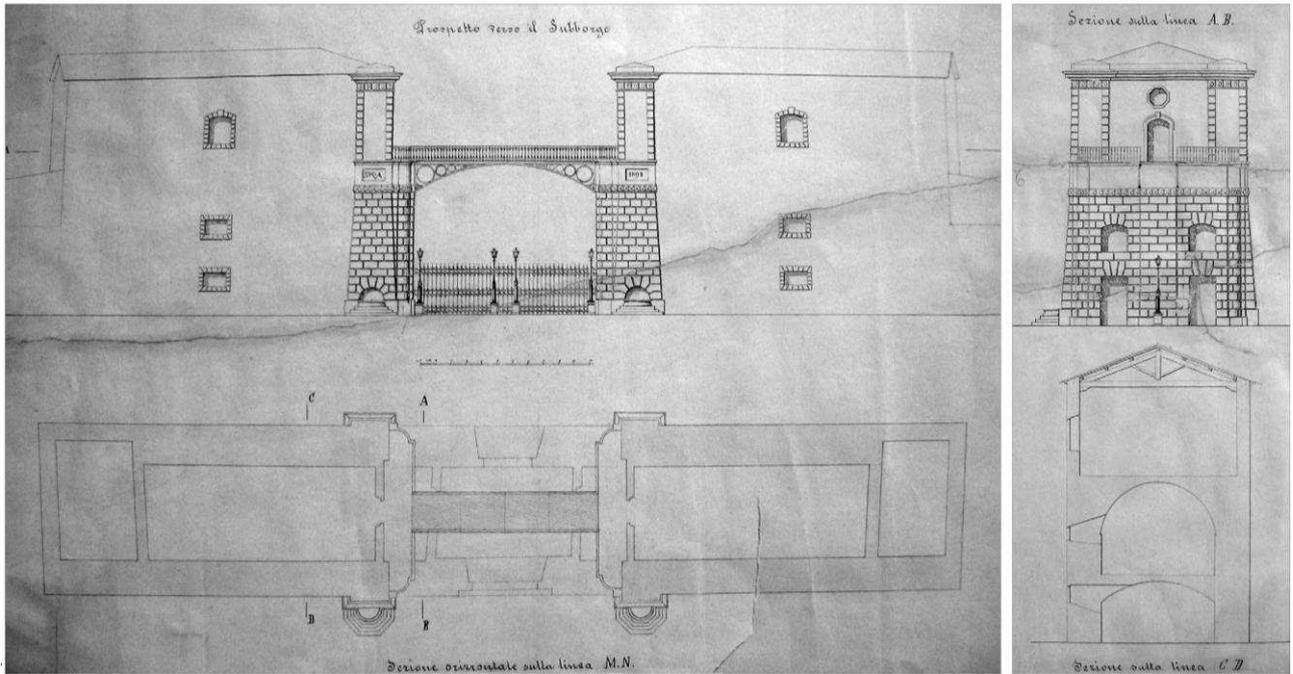


Fig. 5 – Secondo progetto definitivo: abbattimento, a tutta altezza, della parte centrale e collegamento tra le due parti tramite ballatoio in ferro, 1893 (Archivio di Stato di Arezzo, *Piante sciolte del Comune di Arezzo*, 3 (Progetto di sistemazione della Porta S. Spirito nella città di Arezzo, progetto II^o)).

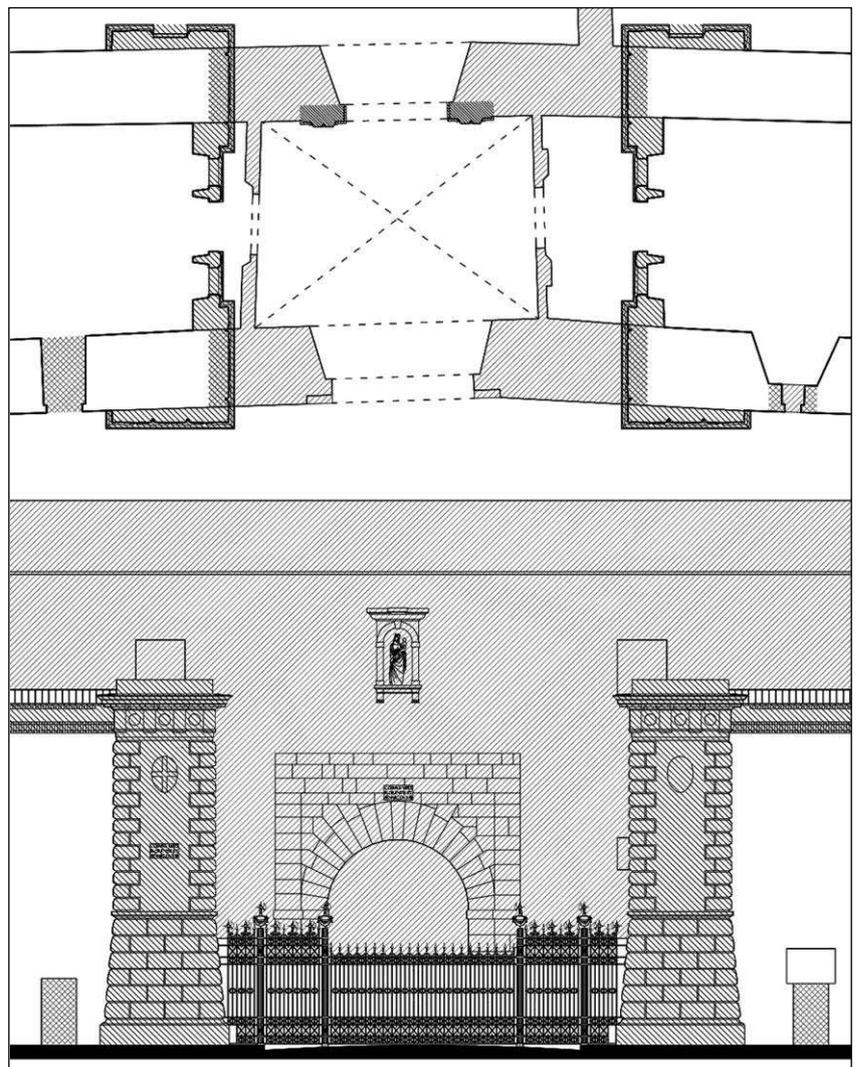


Fig. 6 – Pianta e prospetto della porta e della barriera con sovrapposti lo stato pre- e post-demolizioni (Elaborazione dell'autore).

