

# IL RINNOVAMENTO URBANISTICO DI PARIGI NEL XIX SECOLO

*Anna Maria Cavani (A043-A050)*

## SOMMARIO

- I. LE RAGIONI DI UNA SCELTA
- II. INTRODUZIONE STORICA
- III. GLI INTERVENTI URBANISTICI ANTERIORI AL 1853
- IV. I PROGETTI DI NAPOLEONE III
- V. LE FASI DELLA REALIZZAZIONE
  - V.1 LEGISLAZIONE E LOCALIZZAZIONE
  - V.2 IL PROGETTO PER LES HALLES E L'ÎLE DE LA CITÉ
  - V.3 LA *GRAND CROISÉE* DI PARIGI
  - V.4 GLI SPAZI VERDI E I PARCHI
  - V.5 TIPOLOGIE RESIDENZIALI
  - V.6 LA RISTRUTTURAZIONE AMMINISTRATIVA
- VI. NUOVI SPAZI CITTADINI
  - VI.1 L'OPÉRA GARNIER
  - VI.2 I *PASSAGES*
  - VI.3 I GRANDI MAGAZZINI
- VII. LA CIRCOLAZIONE
  - VII.1 I *BUOLEVARD* DI PARIGI
  - VII.2 LA RETE FERROVIARIA E TRASPORTI PUBBLICI
  - VII.3 I FLUSSI IDRICI
- VIII. CONCLUSIONI
- IX. GLOSSARIO
- X. BIBLIOGRAFIA

## **CAPITOLO I. LE RAGIONI DI UNA SCELTA**

Questo studio prende il via da alcune riflessioni sulla città, concepita dal nostro gruppo di lavoro come “un sistema aperto generato dall’interazione tra popolazione e funzioni”. Tale definizione è il risultato delle frequenti discussioni che hanno preceduto l’elezione degli approfondimenti da parte dei componenti del gruppo. La mia scelta, in particolare, nasce da una serie di circostanze: abbiamo cercato di ripartire gli studi sia cronologicamente, sia sotto il profilo tematico, in modo da fornire uno sguardo, il più ampio possibile, sull’argomento analizzato. Per passione personale avrei voluto approfondire la storia, le caratteristiche, le dinamiche della città europea del XIX secolo e, partendo da un’analisi ed un confronto fra le principali città europee nel passaggio fra l’età moderna e l’età contemporanea, ho incontrato moltissimi spunti. Inizialmente il mio progetto voleva porre in evidenza la necessità di rinnovamento che il processo di industrializzazione e l’aumento della popolazione urbana avevano reso necessario. Senza perdere questo profilo ho ritrovato, nella storia della città di Parigi, l’archetipo di tutte le ristrutturazioni urbanistiche che aprono la strada alla concezione contemporanea di città. Mi riferisco allo sventramento e al riassetto urbano voluto da Napoleone III e messo in pratica dal prefetto del dipartimento della Senna, il barone Haussmann. Questo approfondimento, si aprirà infine all’analisi delle condizioni di ciò che tale rinnovamento ha suscitato fra la popolazione che vissuto e percepito questa radicale trasformazione.

## **CAPITOLO II. INTRODUZIONE STORICA**

L’inizio dell’egemonia francese in Europa corrispose alla pacificazione religiosa interna sotto Enrico IV. La Francia iniziò allora la sua espansione oltremare commerciando con India e Madagascar, fino all’America settentrionale penetrando nella regione dei Grandi Laghi e del Mississippi. Il figlio di Enrico IV, Luigi XIII e il suo ministro, il Cardinale Richelieu, elaborarono una politica antitetica alla Spagna e all’imperatore germanico durante la guerra dei Trent’anni (1618-1648)<sup>1</sup>.

Durante il regno di Luigi XIV (1643-1715), la Francia divenne la potenza dominante in Europa, grazie anche all’abilità diplomatica di Mazzarino, successore di Richelieu, e alle politiche economiche di Colbert. Nuove guerre portarono ulteriori conquiste territoriali (l’Artois, le Fiandre occidentali e la Borgogna), ma al prezzo della crescente opposizione delle potenze rivali. Il regno di Luigi XV (1715-1774) vide inizialmente un ritorno alla pace e alla prosperità ma l’alleanza con gli Asburgo, tradizionali nemici, in contrapposizione alla

---

<sup>1</sup> CARPA 2004, pp. 123-124.

Gran Bretagna e alla Prussia, potenze emergenti, portarono alla costosa e fallimentare guerra dei Sette anni<sup>2</sup>. Con il governo profondamente in debito, Luigi XVI sostenne la rivoluzione americana dal 1778 e il governo fu costretto ad aumentare le tasse. All'epoca della Rivoluzione francese del 1789, la Francia era in una profonda crisi istituzionale e finanziaria, così nel 1792 la monarchia francese venne abolita con la proclamazione della repubblica<sup>3</sup>. Seguì la costituzione del primo impero francese, sotto la guida di Napoleone Bonaparte (1804). La forza delle potenze europee alleate riuscì a riprendere il potere e al grande impero di Napoleone successe la restaurazione voluta dal Congresso di Vienna; in Francia venne ripristinata la dinastia dei Borboni<sup>4</sup>.

Nonostante gli insuccessi delle insurrezioni del 1820 e 1821 altre rivoluzioni scoppiano a Parigi tra il 1830 e 1831, la borghesia si ribellò e spinse il popolo ad insorgere nel luglio del 1830. Fu eletto re Luigi Filippo d'Orleans, la cui nomina smentì il principio di legittimità del Congresso di Vienna e diede avvio alla politica di non intervento negli affari interni di altri stati. A trarre beneficio dalla stabilità politica del nuovo regime fu soprattutto l'alta borghesia ma sopraggiunsero problemi economici causati dalla miseria della classe operaia, mantenuta a livelli di salario bassissimi. Ciò innescò un processo di sovrapproduzione che, non trovando adeguati sbocchi di mercato, determinò la chiusura di molte fabbriche e una diffusa disoccupazione. Il malcontento popolare per le mancate riforme di Luigi Filippo d'Orleans, e una serie di carestie agricole, scatenarono una serie di rivolte, la prima a Parigi, era il 1848<sup>5</sup>. Il re fu costretto alla fuga e la Francia diede vita alla Seconda Repubblica. Il presidente eletto, Luigi Napoleone Bonaparte intraprese una politica ambigua e populista con lo scopo di guadagnare popolarità nei confronti dei cittadini e nel contempo di gettare discredito sul parlamento, per indebolirlo, e preparare così il terreno per un colpo di stato. Luigi Bonaparte, allo scadere del suo mandato, con un colpo di stato si fece eleggere imperatore dei francesi e assunse il nome di Napoleone III. Nel 1853 nacque così il Secondo Impero. Dopo 17 anni di regno, la guerra con la Prussia e la sconfitta di Sedan del 1870 segnarono la caduta dell'Impero: venne proclamata la Terza Repubblica e Parigi insorse. Venne creata la Comune che, per la sua ispirazione socialista e rivoluzionaria, fu brutalmente repressa dal governo ufficiale<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> CARPA 2004, pp. 154; 187.

<sup>3</sup> PROSPERI-VIOLA, p. 350.

<sup>4</sup> CARPA 2004, pp.279; 321.

<sup>5</sup> VIDAL NAQUET (dir.) 1987, p. 203.

<sup>6</sup> ATLANTE STORICO GARZANTI 2005, p. 355.

### CAPITOLO III. GLI INTERVENTI URBANISTICI ANTERIORI AL 1853

Lo slancio monumentale ed innovativo che aveva contraddistinto l'edilizia urbana di Parigi, durante il dominio di Napoleone I e i primi quindici anni del XIX secolo, si spegne con la caduta dell'Impero. La Restaurazione appare soprattutto preoccupata di far sparire dalla città alcuni dei simboli più aggressivi del regime precedente e di affermare l'idea monarchica: ne sono testimonianza il ritorno delle statue dei Capetingi al Pont Neuf e a Place des Vosges, la restituzione al culto religioso del Pantheon e delle altre chiese sconsacrate durante la Rivoluzione Francese. Inoltre l'attività edilizia risponde alla domanda della nuova aristocrazia che aspira ad avvicinarsi ai modelli di consumo della nobiltà di sangue. Le trasformazioni tendono così a moltiplicare le attrezzature aristocratiche nelle aree centrali e ad espandere i nuovi quartieri sulle fasce dei *boulevards* che a partire dal XVIII secolo si erano diffusi nella capitale, intanto i quartieri popolari, artigianali e operai, si addensano nelle zone orientali intorno al canal St. Martin<sup>7</sup>.

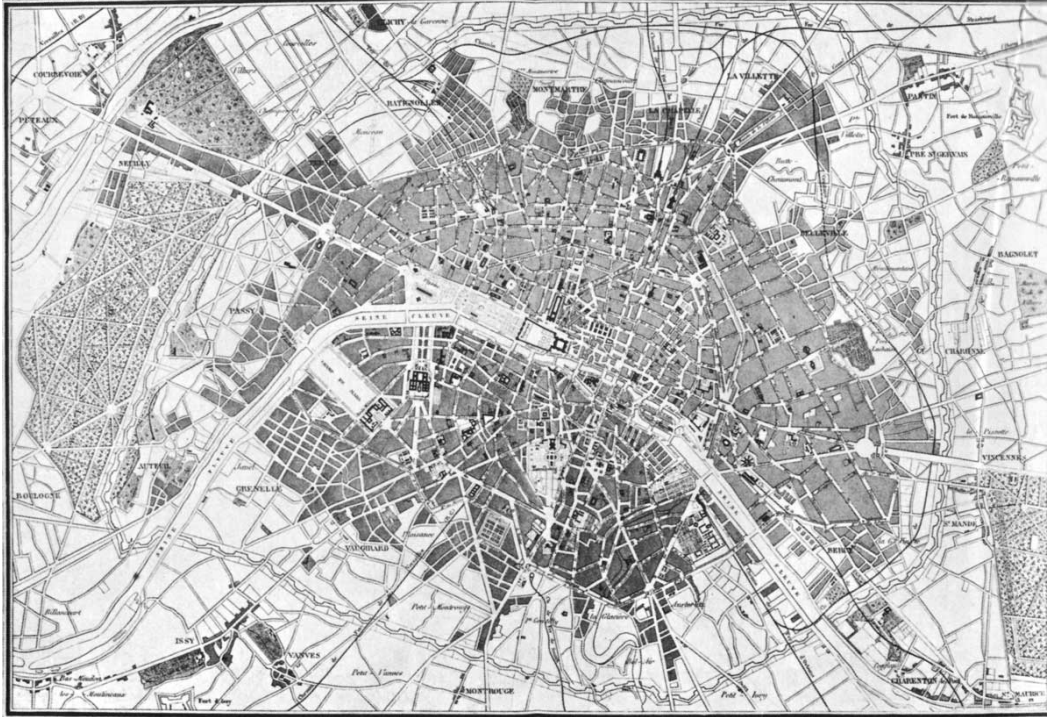
Con la rivoluzione borghese del 1830, che interrompe il potere dell'aristocrazia fondiaria e riporta in posizione dominante la borghesia commerciale, l'atteggiamento verso la gestione della città comincia a cambiare. La contrapposizione politica nei confronti della Restaurazione e della dinastia dei Borbone inducono Luigi Filippo a sottolineare la continuità della sua monarchia con gli anni dell'Impero, e viene dato un nuovo impulso alle opere di pubblica utilità. Le nuove esigenze della politica urbanistica si impongono all'opinione pubblica, ma non riescono a esprimersi in un'azione coordinata, in più i poteri pubblici esitano a impegnarsi in lavori di grande respiro, anche se la capacità di controllo e di organizzazione dell'amministrazione pubblica si rafforzano.

I prefetti della Senna sono le più alte autorità cui è affidato lo sviluppo urbanistico di Parigi. Haussmann, il grande rinnovatore della capitale, è preceduto da Frochot, il prefetto di Napoleone, da Chabrol, attivo soprattutto durante la Restaurazione e dal conte di Rambuteau, nominato prefetto da Luigi Filippo nel 1833, e responsabile dei lavori del dipartimento della Senna fino al 1848. L'opera di Rambuteau, in particolare, appare importante nel contesto degli sviluppi dell'amministrazione urbanistica di Parigi per alcuni interventi sulle aree centrali, che in parte annunciano la gestione di Haussmann. Sotto la direzione di Rambuteau si tracciano alcune nuove vie, un allargamento stradale che investe una sequenza disomogenea di proprietà private. Nel 1848 Rambuteau propone un programma di interventi più articolato,

---

<sup>7</sup> Questo processo è incoraggiato dal potere istituzionale, incapace di esprimere una idea precisa dello sviluppo urbano di Parigi se non attraverso la valorizzazione dei consumi di classe, ciò caricherà la città di pesanti contraddizioni, proprio nel momento in cui va trasformandosi in profondità la struttura produttiva e la composizione sociale dell'insieme della popolazione. SICA 1980, pp. 173-175.

approvato dal consiglio municipale, che include la definizione conclusiva del problema delle Halles<sup>8</sup>, la costruzione di municipi di *arrondissement*, fognature, ponti, *quais*, l'apertura della piazza del Palais Royal, allargamento di strade (Montmartre, St. Denis, La Harpe), la continuazione della rue de Rivoli e l'apertura della rue de Lyon<sup>9</sup>.



Sviluppo urbano di Parigi nel 1853. (www.kosmograph.com)

La rivoluzione del 1848 sospende i progetti e i lavori. Con la caduta della monarchia la struttura urbana di Parigi non si presenta troppo diversa, se non per gli ingrandimenti periferici, da quella del XVIII secolo, l'unico fatto realmente innovatore è costituito dalla presenza di nuove linee ferroviarie radiali che si attestano sull'arco esterno della città. I nuovi tronchi ferroviari, mentre fanno prevedere lo sviluppo di nuclei suburbani pongono con forza il problema del rapporto con la struttura esistente, che non appare assolto in modo soddisfacente<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Su progetto dell'architetto Victor Baltard, viene dato il via, nel 1853, alla realizzazione dei mercati generali di Parigi. Destinato alla commercializzazione delle derrate alimentari per i due milioni di abitanti, il complesso corrisponde a una sequenza simmetrica di quattordici padiglioni in ferro e vetro, raccordati l'uno all'altro da grandi passaggi coperti a volta. Per la dimensione grandiosa, per la qualità dei materiali, per l'operosa animazione che ne riempie gli spazi, le Halles diventeranno uno dei simboli del XIX secolo e del suo dinamismo economico. L'edificio parigino fisserà, poi, uno standard tipologico in materia di mercati coperti: anche se in dimensioni meno grandiose, la sua sezione in ferro e in vetro sarà replicata in molte altre città europee. ZUCCONI 2001, p. 152.

<sup>9</sup> SICA 1980, p. 176.

<sup>10</sup> Questo progetto faceva convergere sulla città le principali linee ferroviarie dello stato, Parigi diventava così il centro di scambio attraverso cui dovevano transitare tutte le merci provenienti dal mare, per poter essere distribuite sul territorio nazionale. PENZO 1990, pp 18.

Di fronte alla sostanziale inerzia della struttura urbana sta la forte crescita della popolazione, quasi raddoppiata dai primi anni della Restaurazione: Parigi è passata dai 714.000 abitanti del 1817 fino ai quasi 1.300.000 abitanti del 1848. Nonostante la formazione e l'ingrandimento di sobborghi come La Chapelle e Villette, Batignolles, Belleville, la crescita complessiva dell'abitato non è andata di pari passo con l'aumento della popolazione, e ciò fa supporre una forte degradazione dei vecchi quartieri, per congestione fisica e assenza di miglioramenti igienici e sanitari<sup>11</sup>.

#### **CAPITOLO IV. I PROGETTI DI NAPOLEONE III**

Luigi Napoleone giunge al potere con convinzioni molto precise sul ruolo delle classi dominanti e sulla conduzione dello Stato. Nel corso degli anni movimentati che precedono la sua elezione a presidente della Seconda Repubblica, ha avuto modo di esprimere più volte, in scritti diversi, le sue opinioni in materia economica e sociale. Egli sottolinea con forza l'importanza dei lavori pubblici come elemento insostituibile di progresso, di coesione sociale e di crescita economica, in funzione del potenziamento delle attività private. In un'opera successiva Luigi Napoleone porta il discorso sulle tecniche di governo e sul rapporto fra governo e consenso popolare. Riguardo a Parigi, le intenzioni del futuro imperatore sono ancor meglio definite. Dopo un soggiorno a Londra, la conoscenza dei grandi parchi e dell'opera di Nash<sup>12</sup> a Regent's Street, unitamente alle proprie mire politiche, lo hanno convinto della necessità di una trasformazione radicale, che faccia di Parigi la prima metropoli-capitale moderna d'Europa; quando giunge alla presidenza ha già personalmente elaborato un piano di ristrutturazione completa della città, che potrà essere ripreso e tradotto in programmi concreti da Haussmann.

Prendendo lo spunto dall'epidemia di colera, che ha fatto centinaia di vittime nei quartieri popolari, nel 1832 si propone di estendere la rue de Rivoli dal Louvre alla Bastiglia, attraverso le zone più colpite. Intere aree del centro e dell'est dovrebbero essere sostituite, e l'isola della Cité, liberata dagli isolati più vecchi, dovrebbe trasformarsi in un parco urbano. Con queste affermazioni, gli sventramenti urbani sono una risposta ai problemi della salute

---

<sup>11</sup> SICA 1980, pp. 177-180.

<sup>12</sup> John Nash (1752-1835) è un famoso architetto e urbanista inglese. Esponente del neoclassicismo, realizzò a Londra importanti interventi urbanistici come Regent Street e Regent's Park, qui ameni laghetti, sentieri sinuosi e boschetti apparentemente selvaggi sorsero attorno a deliziosi edifici e ville, secondo quello che divenne poi il modello del giardino all'inglese. Nash fece inoltre edificare alcuni scenografici edifici con grandi portici neoclassici, archi trionfali e statue. La sua opera è votata alle trasformazioni su larga scala, piuttosto che all'elaborazione dei dettagli. SICA 1980, pp. 91-93.

pubblica, o meglio i problemi igienici divengono il punto critico per la formazione di un consenso della classe dominante a ingenti operazioni di modernizzazione della città<sup>13</sup>.

Quando Luigi Napoleone con il colpo di Stato del 1851 giunge alla dittatura personale ha perciò a sua disposizione una base ideologica e programmatica adeguatamente elaborata e ampiamente condivisa dalle classi che detengono il capitale e dai tecnici della finanza e dell'amministrazione. Pochi giorni dopo il colpo di Stato ordina un programma di lavori che comprende la realizzazione della cintura ferroviaria di collegamento fra i terminali, l'apertura del Carrousel e il completamento del Louvre, il taglio del boulevard de Strasbourg, l'ampliamento delle Halles, il prolungamento della rue de Rivoli. Per fare ciò Napoleone chiama il barone Haussmann, già prefetto di una città provinciale, che diviene l'esecutore di quel rinnovamento di Parigi che fissa un assetto della struttura e della forma della città destinato a rimanere immutato<sup>14</sup>.

Pur essendo evidente che il piano *haussmanniano* porta a compimento uno sviluppo già avviato, è innegabile che in quel momento viene attuato un salto di scala concettuale, prima ancora che dimensionale: è la maniera di pensare la città che cambia<sup>15</sup>.

Accettando il suo incarico, il nuovo prefetto di Parigi rivede immediatamente l'organizzazione degli uffici, marcando la centralizzazione del controllo operativo e la suddivisione delle competenze specifiche. Al suo servizio, esecutori delle sue strategie e dei suoi programmi, non vi sono personalità di grande rilievo, ma una serie di tecnici specializzati pronti a produrre e ad applicare, con abilità e spirito di adattamento, le soluzioni più opportune in ogni circostanza.

In uno dei suoi primi incontri con Haussmann, Napoleone III presenta al prefetto una pianta di Parigi con l'indicazione del programma di interventi da realizzare. Alle opere già in corso, isolati provvedimenti autonomi, l'imperatore e Haussmann contrappongono un piano globale. I cardini del programma, diviso per tipologie di lavori, comprendono: la realizzazione di una *grand croisée*, cioè i due assi nord-sud ed est-ovest, in parte già esistenti o previsti, che si incontrano alla place du Châtelet; il sistema dei *boulevards*, il riassetto dei grandi crocevia urbani (Etoile, Madeleine, Opera, Alma, Trocadero, ecc.), e lo sventramento dell'Ile de la Cité. A questa serie di opere che investono il settore edilizio, si aggiunge un'altra serie di programmi e di provvedimenti. Fra i servizi primari ricordiamo l'acquedotto, la fognatura, l'impianto di illuminazione a gas, la rete di trasporti pubblici con gli omnibus a

---

<sup>13</sup> SICA 1980, pp. 181-182.

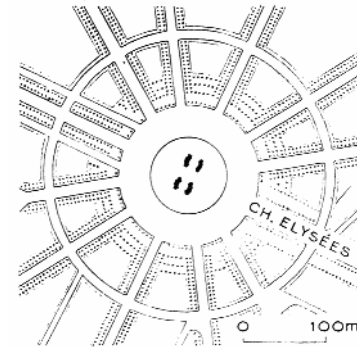
<sup>14</sup> SICA 1980, p. 183.

<sup>15</sup> CALABI 2008, pp. 138-139.

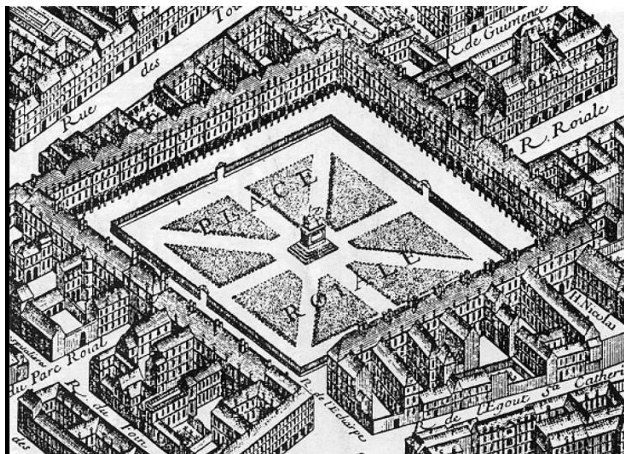




di Haussmann si propone l'imposizione di una robusta trama viaria al sistema esistente, con lo sventramento dei quartieri antichi e l'isolamento dei monumenti maggiori. Il disegno del nuovo telaio si presenta come la combinazione di un sistema centripeto, che vede il suo fulcro nella *gran croisée*, e di un anello di scorrimento, i *boulevards*, articolati con penetrazioni radiali. La presenza dell'asse est-ovest conferisce una maggiore importanza alle zone sulla riva destra della Senna, soprattutto nei nodi di Louvre e Tuileries, Châtelet, Hotel de Ville, e i mercati di les Halles. Ampiamente organico appare anche tutto l'arco nord dei *boulevards*, il progetto prevede di riunire due piazze a forma di stella, place de la Nation a est, e place de l'Etoile a ovest, attraverso un nodo centrale che fungesse da smistamento, place de la République<sup>18</sup>. Per valorizzare l'Arco di Trionfo, la zona circostante viene trasformata nel cardine del quartiere: dodici strade si irradiano dalla piazza disegnando una stella, una di queste è la famosa rue de l'Impératrice<sup>19</sup>, che congiunge l'Etoile al bois de Boulogne, parco destinato alla popolazione residente nei ricchi quartieri nella zona ovest della città. Nella parte sud, sono profondamente ristrutturati l'Ile de la Cité, e la zona fra il jardin du Luxemburg e i jardin de Plantes, uno spazio a sud-est della città. Anche se nessuna parte della città si sottrae alla ristrutturazione e



Progetto della place de l'Etoile.  
(SICA 1980, p. 198)



Place Ryale e place des Vosges hanno mantenuto la loro connotazione, mentre place Vendome è stata aperta al traffico cittadino. (www.poliba.it/storiacontemporanea)

vengono studiati assi prospettici dove nello sfondo sono inquadrati edifici monumentali, è tuttavia la strada che domina la struttura città, mentre le piazze sono diventate confluenze stradali, non più luoghi appartati al centro di un quartiere, come l'antica e suggestiva place des Vosges o come altre piazzette tutt'ora visibili nel quartiere del Marais<sup>20</sup>.

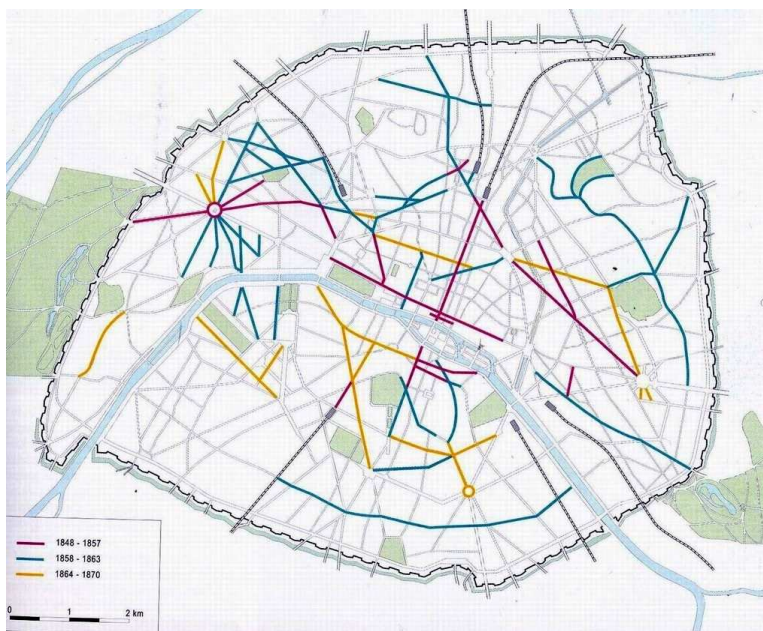
<sup>18</sup> Queste nuove strutture, pur rispettando le preesistenti opere monumentali, vi realizzano il vuoto intorno, demolendo le opere minori per creare una cornice di maggior fasto alle più celebri, destinate ad essere punti focali su cui centrare le direttrici delle nuove strutture rappresentative. Nel grande asse parigino questa connessione per diradamenti è molto efficace. SAMONA'1960, p. 29.

<sup>19</sup> La rue de l'Impératrice attualmente è chiamata avenue Foch.

<sup>20</sup> SICA 1980, pp. 184-187.

## CAPITOLO V. LE FASI DELLA REALIZZAZIONE

Le opere di viabilità, la parte tecnicamente e finanziariamente più onerosa del piano, vengono divise in tre fasi, che non a caso, prendono il nome di *réseau* (rete), quasi a volerne sottolineare il carattere e le finalità, essenzialmente legati ai problemi di natura circolatoria. Questi *réseaux*, si rapportano a fasi temporali distinte secondo una priorità strategica: il primo *réseau* include gli aspetti più incisivi del programma nelle aree centrali, mentre gli altri due appaiono meno legati a obiettivi e necessità funzionali, riferendosi a interventi più dispersi e meno organici. Questa gerarchia strategica è riflessa dalla ripartizione degli oneri fra lo Stato e la città di Parigi: il primo *réseau* è finanziato in parti uguali dalle due amministrazioni, il secondo è solo per 1/4 a carico dello Stato, il terzo è a totale carico della città<sup>21</sup>. Con il primo *réseau*, tracciato nel 1855, si delinea la grande crociera, incardinata sul nodo di Châtelet e Hotel de Ville. In questa circostanza viene definendosi il riassetto dell'Ile de la Cité, con la liberazione della Cattedrale di Notre-Dame, la demolizione degli isolati residenziali e la loro



Ricostruzione delle opere viarie realizzate da Napoleone III suddivise nei tre fasi successive di realizzazione, i tre *réseaux*.  
([www.poliba.it/storiacontemporanea](http://www.poliba.it/storiacontemporanea))

sostituzione con una serie di edifici pubblici. Il secondo *réseau* (1858) prevede l'apertura di nuovi assi di raccordo collocati soprattutto nella parte occidentale della città; risalgono ad allora gli schemi per il completamento dei grandi *boulevards* anche con la creazione di nuovi poli come l'Opéra, la caserma e la grande spianata dello Chateau d'Eau (chiamata

poi place de la République dopo la caduta di Napoleone III).

Il più ampio è il terzo *réseau*, definito attorno al 1860, nel momento in cui Parigi assorbe la fascia compresa tra le due linee di cinta: quella più interna, detta dei *Fermiers Généraux*, eretta tra il 1784 e il 1791, e quella più esterna cosiddetta di Thiers, realizzata nel

<sup>21</sup> SICA 1980, p. 187.

1845, come l'altra, per scopi unicamente fiscali<sup>22</sup>. La parte corrispondente al dipartimento della Senna assume le sembianze morfologiche di uno smisurato centro storico. A questo ha contribuito lo sforzo di omogeneizzazione topografica compiuto da Napoleone III e Haussmann con i suoi tre *réseaux* capaci di raccordare, unificare e amalgamare nella nuova compagine urbana segmenti e parti separate.

### V.1 LEGISLAZIONE E LOCALIZZAZIONE

Con il nuovo decreto legge del 1852 che sveltisce le procedure di esproprio delegandole alle deliberazioni dell'apparato esecutivo, Haussmann riesce a imprimere un impulso eccezionale ai grandi lavori. Il prefetto si rende conto della necessità di anticipare l'organizzarsi degli interessi fondiari, per far sì che sia l'amministrazione pubblica a incamerare gli utili derivanti dall'aumento di valore dei terreni interessati. Giunge però nel 1858 una decisione del Consiglio di Stato che sancisce il principio della restituzione ai proprietari delle aree non utilizzate per le sistemazioni pubbliche: il grande profitto previsto da Haussmann non può attuarsi e gli aumenti dei costi costringono a dilazionare i tempi auspicati. Tuttavia fra il 1858 e il 1870 si aprono il boulevard Sebastopol, un breve tratto dell'avenue de l'Opéra verso la place de l'Opéra, la rue des Halles, il boulevard St. Germain. Imponente sarà in questo settore il bilancio della gestione di Haussmann in termini quantitativi: la vecchia Parigi comprendeva 384 chilometri di strade, Haussmann apre 95 chilometri di strade nuove, che fanno sparire 50 chilometri di strade antiche; questa rete si prolunga in periferia con altri 70 chilometri di strade<sup>23</sup>.

### V.2 IL PROGETTO PER LES HALLES E L'ÎLE DE LA CITÉ



L'immagine rappresenta i mercati di les Halles del 1863  
(www.wikipedia.org)

L'area più violentemente investita dalla ristrutturazione è la zona centrale, dalle Halles alla Cité. A les Halles i lavori riprendono con la revisione dei progetti precedenti: le opere compiute fra il 1854 e il 1858 interessano più di quattro ettari di superficie coperta, e i dodici

<sup>22</sup> A partire dal 1860, quest'ultima linea definisce il nuovo confine tra la metropoli ingrandita e la *banlieue*, oltre al perimetro del dipartimento della Senna. Paradossalmente, quel segno figurerà come il limite storico di Parigi, come l'elemento equivalente a ciò che altrove corrisponde all'antica cerchia murata. ZUCCONI 2001, pp. 30-32.

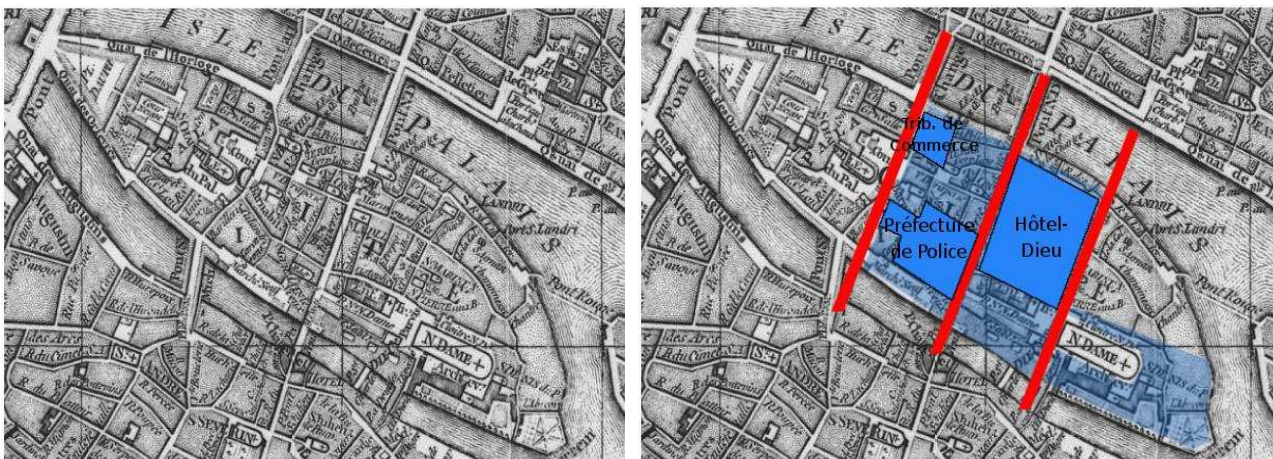
<sup>23</sup> SICA 1980, p. 189.



padiglioni del complesso costituiscono una realizzazione tecnica notevole non solo per le soluzioni strutturali, è ricordato come uno dei primi esempi notevoli di “architettura del ferro” in Francia, ma soprattutto, per le attrezzature connesse e l’organizzazione funzionale: l’illuminazione a gas permette il lavoro notturno, e uno speciale serbatoio d’acqua rifornisce ogni settore del mercato. Viene invece lasciata cadere l’idea di un collegamento ferroviario sotterraneo, ma si realizzano passaggi sotterranei di unione fra i diversi padiglioni.

La rue des Halles lega trasversalmente la zona dei mercati generali al nodo della place du Châtelet: in quest’area, il vecchio tessuto del quartiere che si estendeva verso l’Hotel de Ville e la rue des Lavandières, per una lunghezza di 500 metri lungo la Senna, è praticamente sostituito nella sua totalità, sono famose le immagini dello sventramento del quartiere, che lascia intatta solamente la tour Saint Jacques.

L’Ile de la Cité era sicuramente uno dei quartieri di Parigi meno favoriti dal punto di vista della circolazione e della tipologia degli abitanti. Nel 1837, l’apertura di rue d’Arcole aveva fatto sparire alcune casupole, ma all’ombra della stessa cattedrale, nel cuore dell’isola, sopravviveva una zona di 9 ettari, con le osterie più malfamate di Parigi. Dopo gli interventi di Napoleone III la Cité non sarà altro che un insieme di grandi monumenti pubblici intorno al sagrato di Notre Dame<sup>24</sup>. All’Ile de la Cité Haussmann pensa infatti, come a un nodo corposo e fortemente identificato di funzioni direzionali, dal quale sia del tutto assente la residenza: si rafforzano con ampliamenti o rifacimenti integrali le attrezzature esistenti come l’ospedale dell’Hotel Dieu, il palazzo di Giustizia o la Prefettura di polizia, cui altre ne vengono



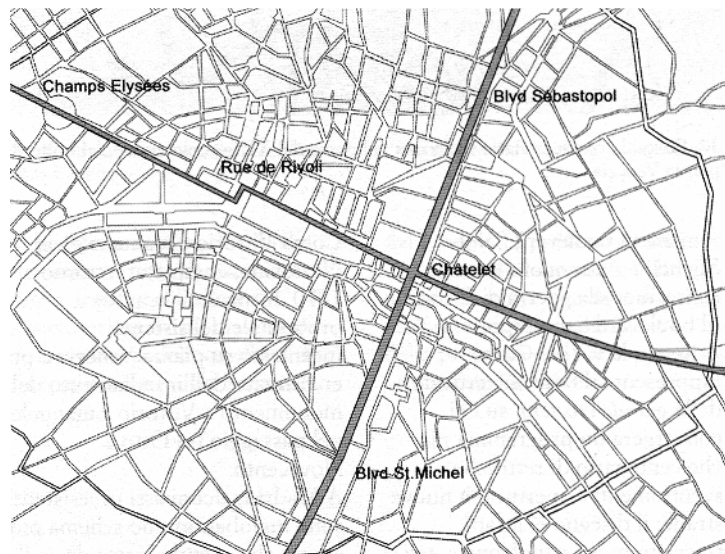
La prima immagine mostra l'Ile de la Cité e il suo tessuto urbano medioevale prima dei grandi lavori di Haussmann (1771); nella seconda immagine l'elaborazione grafica evidenzia gli interventi urbanistici di Haussmann: le nuove vie trasversali (in rosso), spazi pubblici (azzurro chiaro), edifici (in blu). (www.wikipedia.org)

<sup>24</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 61.

aggiunte. Davanti alla cattedrale di Notre-Dame, restaurata dal Viollet-le-Duc, viene aperta una grande piazza. Dopo i grandi lavori, la Cité avrà perduto più della metà delle persone che vi abitavano<sup>25</sup>. Solo l'angolo nord-est conserverà alcune case private, ma nell'insieme la popolazione scenderà da 15.000 abitanti nel 1856 a 5.000 alla fine del secolo<sup>26</sup>.

### V.3 LA GRAND CROISÉE

Napoleone I, con la rue de Rivoli aveva iniziato la ricostituzione del ramo ovest-est della *Grand Croisée* di Parigi, ma la nuova strada si fermava alla place des Pyramides. I lavori interrotti sono ripresi solo con Haussmann, che fa definitivamente scomparire le case che rimanevano tra il Louvre e le Tuileries. In questo punto la collinetta della torre Saint Jacques formava un vero ostacolo; non ci si era posto il problema. Haussmann parla a questo proposito di “tragico errore”, di operazioni “fatte alla leggera”<sup>27</sup>. L'intervento in effetti era stato studiato su delle piante poco precise e sprovviste di linee di livello e di quote, dal momento che Parigi non era mai stata oggetto né di una triangolazione né di un livellamento. L'operazione da effettuare si rivelava piena di conseguenze<sup>28</sup>. Questa occasione viene colta da Haussmann per far eseguire sia la triangolazione, che il livellamento che mancavano. I



Il crocevia viario realizzato attorno al nodo Hotel de Ville-Châtelet (ZUCCONI 2001, p.83)

rilevamenti si sono protratti per un anno ma si arriva alla stesura di un piano della città stampato in scala 1/5000 e diviso in grandi fogli. Una volta raggiunto l'Hotel de Ville l'intervento si interrompe. Ci si limita a raccordarlo alla rue Saint-Antoine e ad allargare quest'ultima. Ora si può, dopo la place de la Concorde, raggiungere direttamente la piazza della Bastiglia. La nuova strada assicurava il veloce

<sup>25</sup> SICA 1980, pp. 188-189.

<sup>26</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 64.

<sup>27</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, pp. 64-65.

<sup>28</sup> “Non bastava, scrive il Prefetto, praticare nella collina la trincea di parecchi metri di profondità che richiedeva il passaggio della nuova strada. Bisognava ricollegare con questa le strade che essa tagliava e per questo livellare tutto un quartiere, quello des Arcis, diventato molto popoloso e molto commerciale con la vicinanza delle Halles... Ancora più bisognava ricostruire il ponte Notre-Dame, le cui rampe erano già troppo alte, onde vi si potesse accedere facilmente dalle rue Saint-Martin che era stata già abbassata”. Georges-Eugene Haussmann, *Mémoires du baron Haussmann*, Parigi, 1890-93, vol.III, p. 167. Citazione tratta da LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 68.

collegamento fra due centri politici essenziali, le Tuileries e l'Hotel de Ville e contemporaneamente erano scomparsi alcuni quartieri tra i peggiori.

Il secondo ramo della *Croisée* di Parigi, da nord a sud,   rappresentato dalla successione dei boulevard de Strasbourg, S bastopol, e Saint Michel. L'idea   di Napoleone III e l'inizio dei lavori che risale al 1852   anteriore all'arrivo di Haussmann alla prefettura. In questa direzione nord-sud il ramo storico della *Croisée* di Parigi esisteva da sempre ed era relativamente ben conservato, queste erano delle strade strette, ma anche qui sono state espropriate e abbattute le abitazioni di entrambi i lati: il rimprovero che   stato fatto al Secondo Impero   di non avere abbattuto le case da una sola parte, il che avrebbe reso necessari la met  esatta degli espropri. Ma Haussmann era ben al di sopra di queste considerazioni economiche<sup>29</sup>.

I due nuovi assi ovest-est e nord-sud si incrociano alla place du Châtelet, che diventa il vero centro di Parigi. Viene estesa, regolarizzata e messa in comunicazione diretta con i punti essenziali vicini, l'Hotel de Ville e le Halles. Verso l'Hotel de Ville viene inaugurata l'avenue Victoria (1854), con ai bordi case uniformi destinate alle amministrazioni pubbliche: gli uffici del dazio, gli archivi municipali, e all'assistenza pubblica. Verso les Halles, si realizza la rue des Halles, sezione dell'attuale rue Saint Denis. In definitiva la realizzazione *haussmanniana* si allontana molto dal progetto di Napoleone I e dal *plan des artistes* del 1794.

#### **V.4 GLI SPAZI VERDI E I PARCHI**

All'“abbellimento” e alla decorazione di Parigi si presta anche la notevole presenza di verde pubblico. La natura, infatti, ha una grande funzione estetica nell'addolcire le prospettive cittadine, questo si somma alla funzione, altrettanto importante, costituita dal rinnovamento dell'aria viziata della metropoli. Nei lavori che portano alla creazione dell'insieme degli spazi verdi di Parigi, un grande apporto all'operato di Haussmann viene dalla collaborazione di Jean Charles Adolphe Alphand, ricordato fra i pi  insigni architetti e giardinieri del tempo, il quale coordina la progettazione e supervisiona le operazioni della realizzazione. Sotto la sua direzione generale viene eseguito un intervento capillare e diversificato in tutta la citt . Ci  avviene con la nascita di due boschi, decentrati, ma facilmente raggiungibili, tre parchi, di dimensioni ridotte, ma vicini al centro, innumerevoli passeggiate e 40 piazze verdi, tra cui pi  di 20 *squares*, situate proprio nel cuore della vita sociale cittadina<sup>30</sup>.

Precedentemente le Tuileries erano la passeggiata preferita dei cittadini alla moda, mentre gli Champs-Elysées, attiravano una folla pi  numerosa e pi  composita. Il jardin de

---

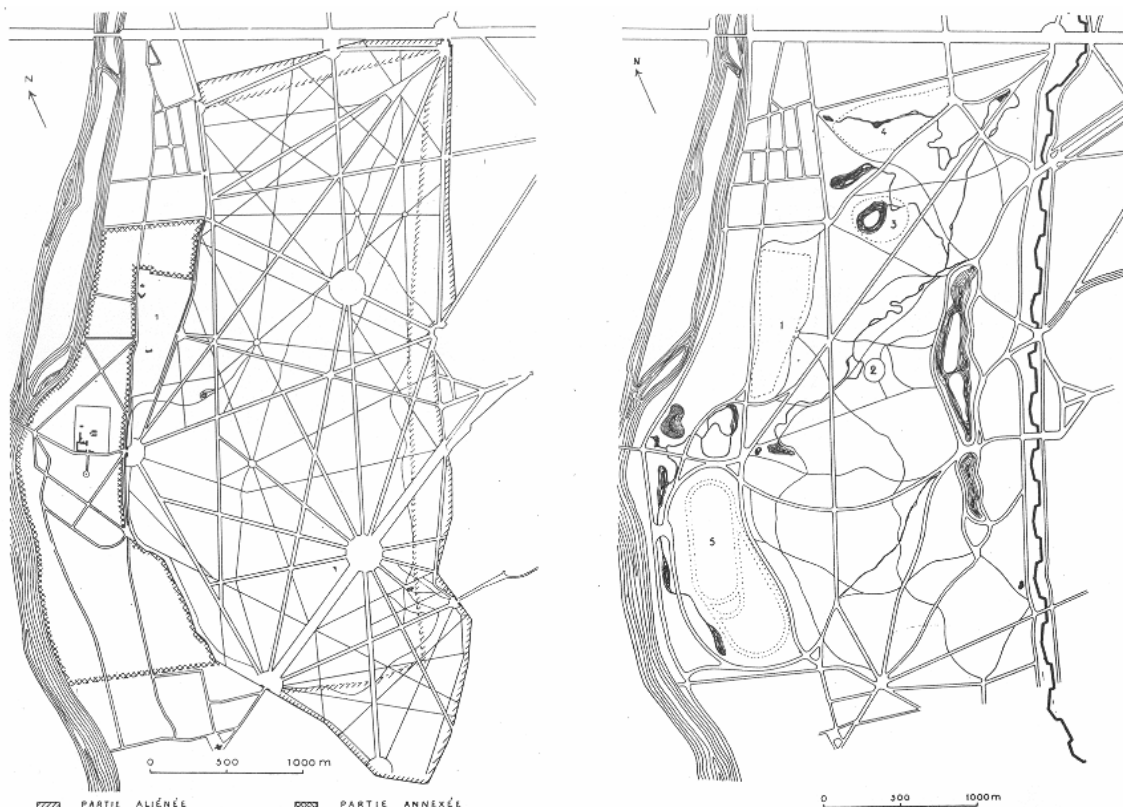
<sup>29</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 71.

<sup>30</sup> SICA 1980, p. 190.

Luxembourg era frequentato soprattutto dagli studenti, dagli artisti, dai piccoli *rentiers* e dagli ecclesiastici. Il *jardin des Plantes* accoglieva “più provinciali, stranieri e soldati che parigini puro sangue, più popolo e piccola borghesia che gente elegante”<sup>31</sup>. Ma tutti questi giardini nel loro insieme sono ben lontani dall’essere sufficienti a una popolazione in continua crescita; quartieri interi tra i più popolosi sono assolutamente sprovvisti di giardini.

Non è possibile però creare giardini più grandi all’interno della città, ma si possono realizzare nella periferia, così vengono trasformati due boschi: il bois de Boulogne e il bois de Vincennes.

Il bois de Boulogne cresceva su un terreno povero, gli alberi ad alto fusto erano stati tagliati e vi si trovavano solo delle siepi monotone tagliate da viali rettilinei, ma aveva il vantaggio di essere situato in prossimità dei quartieri della zona ovest di Parigi verso i quali si portava sempre di più la classe agiata, quella cioè che ha la possibilità di andare a passeggiare a cavallo o in calesse. Il bois de Boulogne, che un tempo era stato proprietà della corona, diventa nel 1848 proprietà dello Stato e nel 1852 che lo cede in concessione alla Città con l’impegno di trasformarlo in parco di svago<sup>32</sup>.



Il bois de Boulogne prima e dopo la sistemazione operata durante il Secondo Impero. (SICA 1980, p. 192)

<sup>31</sup> *Mémoires du baron Haussmann*, Parigi, 1890-93, vol.III, p. 86. Citazione tratta da LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 120.

<sup>32</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, pp. 121-128.

La metà meridionale della piana viene destinata a ippodromo nel 1857, la rete dei viali è interamente rifatta e dagli assi rettilinei si passa alla realizzazione di più di 70 chilometri di percorsi sinuosi, sul modello dei giardini di Hyde Park<sup>33</sup>, mentre il suolo viene vivacizzato con colline e riccamente piantumato. Grandi macchine idrauliche, costruite e sistemate appositamente, prelevano l'acqua dalla Senna e la distribuiscono mediante un sistema di ruscelli e cascate, dei pozzi artesiani la fanno sorgere dal suolo, recinzioni in ghisa sostituiscono quelle lignee. Per collegare il Bois con gli Champs Elysées si decide il taglio della Avenue de l'Impératrice, che diventa una delle vie più di moda<sup>34</sup>.

Naturalmente una parte della popolazione di Parigi non poteva usufruire del bois de Boulogne, era la povera gente dei quartieri dell'Est e in particolare gli operai del faubourg Saint Antoine. L'Imperatore che si vantava di proteggere le classi lavoratrici si impegna così nella realizzazione del bois de Vincennes, imitando quello che era stato fatto al bois de Boulogne. Vengono scavati dei laghi, ornati di isole, e caffè, ristoranti, chioschi vengono collocati un po' dovunque. Il bois de Vincennes aveva parecchi vantaggi rispetto al bois de Boulogne: il suolo meno arido offriva più alberi ad alto fusto, e il rilievo più accentuato offriva un suggestivo panorama<sup>35</sup>. Inoltre Haussmann si occupa del Parc Monceau, situato a nord-ovest, e dei Buttes-Chaumont, una zona montuosa con un terreno gessoso, dove era difficile far crescere la vegetazione, a nord-est. Dichiarata l'utilità pubblica a favore degli abitanti del XIX e XX arrondissement, i lavori iniziano nel 1864 e il parco è ben presto in grado di mostrare la sua selvaggia bellezza. La dotazione di spazi verdi viene completata con



Il bois de Vincennes in una cartolina dei primi del Novecento.  
(www.lartnuveau.com)

la realizzazione di numerosi *squares*, che hanno una labile parentela con il modello inglese: assai di rado hanno forma quadrata regolare e possiedono un giardino centrale pubblico e non condominiale. Con questo sistema Haussmann applica il principio della

<sup>33</sup> SICA 1980, p. 190.

<sup>34</sup> CALABI 2008, P. 141.

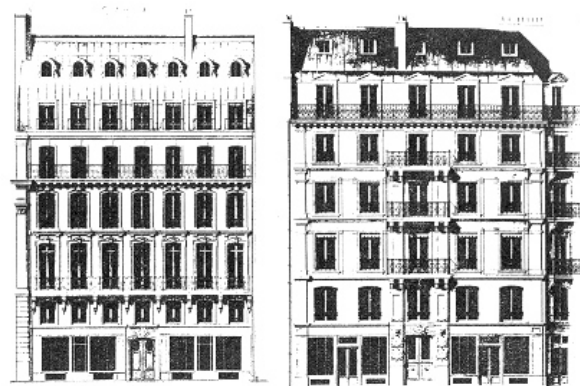
<sup>35</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 130.



gerarchia degli spazi verdi dal quartiere, al settore urbano, all'intera città che diventerà un canone per l'urbanistica del primo decennio del secolo successivo<sup>36</sup>.

## V.5 TIPOLOGIE RESIDENZIALI

Con gli interventi di Haussmann l'edilizia borghese raggiunge un alto grado di uniformità tipologica e formale, ciò grazie ai vincoli di un regolamento edilizio assai rigido ma che, contemporaneamente, interpreta fedelmente le esigenze del mercato. Vengono costruiti innumerevoli *maisons de rapport*, imposti dall'aumento di popolazione. Il modello canonico di questi edifici prevede la destinazione ad uso commerciale del piano terra e una stratificazione di sei piani di appartamenti disponibili all'affitto, dal mezzanino alla mansarda, questi hanno l'altezza minima consentita dal regolamento, e il loro valore economico è fortemente gerarchizzato in rapporto alle consuetudini e alla comodità dell'uso. Lo stile prevede generalmente l'uso dell'intonaco trattato a imitazione della pietra tagliata e scolpita, e un grado di decorazione e raffinatezza proporzionale al valore della localizzazione dell'immobile. All'alta intensità speculativa corrisponde il basso livello igienico, secondo le norme del regolamento edilizio del 1859. L'attività prevalente nel settore dell'edilizia residenziale è svolta dalle compagnie immobiliari. Con gli anni fra il 1870 e 1880 l'attività speculativa è in piena corsa e negli assi aperti dalla prefettura l'investimento per il mercato raggiunge l'80% della produzione edilizia. E' evidente l'indifferenza e il disinteresse verso il livello di alcuni interventi singoli, nel superficiale coordinamento degli interessi in gioco o nell'accademismo delle soluzioni architettoniche<sup>37</sup>.



Facciate di due *maisons de rapport*.  
(SICA 1980, p. 198)

In termini complessivi, quindi, l'età della produzione di massa ha poca influenza sul modo di abitare degli operai e sulla comodità delle abitazioni. Al di là dei confortanti enunciati di principio, a volte alimentati dalla forza ideale dell'utopia, a volte solo strumentali e populistici, obiettivo del costruttore è di raggiungere un minimo di decenza facendo a meno dei requisiti che dovevano invece garantire igiene e qualità delle abitazioni. Così la città al tempi del Secondo Impero è regolata e pianificata dalla libera concorrenza: “occorre lasciare

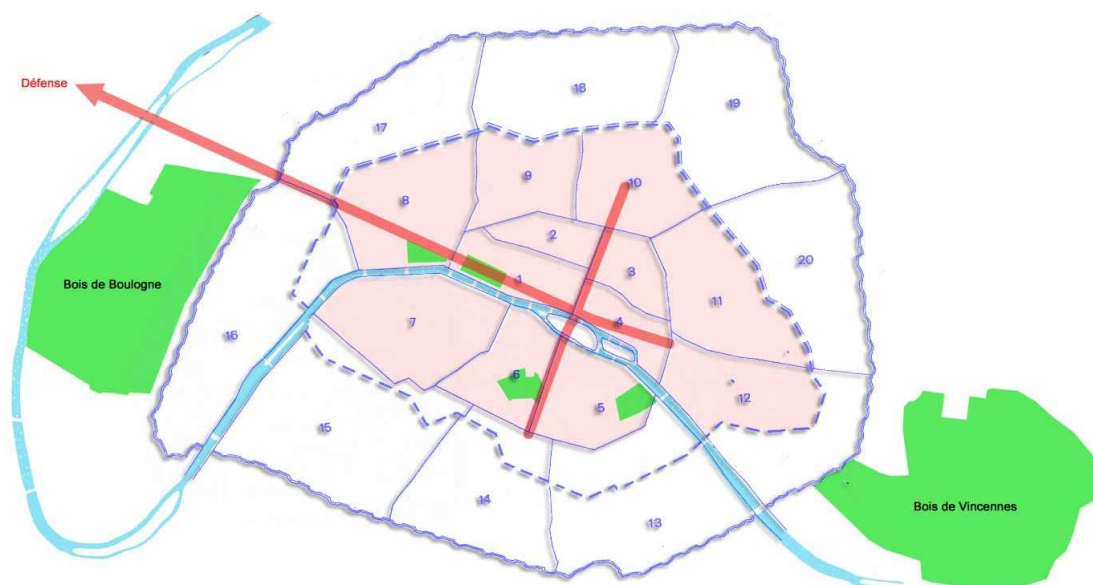
<sup>36</sup> CALABI 2008, P. 141.

<sup>37</sup> SICA 1980, pp. 197-198.

all'attività privata, stimolata dai rapporti concorrenziali, il compito di riconoscere i reali bisogni del popolo e di soddisfarli", dirà Haussmann, opponendosi all'idea di Napoleone III propenso ad un intervento diretto dell'amministrazione nella costruzione degli alloggi.

L'introduzione del gabinetto con l'acqua, il sistema di acquedotti e di fognature, le stufe a gas, sono migliorie messe alla portata delle classi medie e alte dopo il 1830, ma, in nessun caso appaiono alla portata della gran massa della popolazione. Questa viveva in condizioni di miseria, afflitta da patologie causate dalla scarsissima pulizia ed igiene, malattie favorite dal sovraffollamento degli ambienti e dalla mancanza di sole<sup>38</sup>.

## V.6 LA RISTRUTTURAZIONE AMMINISTRATIVA



La nuova divisione di Parigi in 20 *arrondissements*, la linea blu tratteggiata rappresenta l'antica cinta daziaria settecentesca. (BENEVOLO, 1993c)

Oltre i grandi *boulevards*, almeno verso ovest, Haussmann e Napoleone III vogliono creare una nuova città, degna di essere la capitale di un impero, una città di lusso in cui le grandi strade e i monumenti portino il segno dell'epoca, una città che avrebbe attirato personaggi e capitale straniero. Per fare ciò devono passare ben oltre i limiti della città quale essa era nel 1850. Parigi si arrestava allora ai *boulevards* esterni; era ancora la città dei *Fermiers Généraux*<sup>39</sup> chiusa nella barriera daziaria di Ledoux<sup>40</sup>. Napoleone e Haussmann la

<sup>38</sup> SCHIAVO 2004, p. 97.

<sup>39</sup> Coloro che esercitavano *la ferme* erano detti *fermiers*: i *Fermiers généraux* erano i responsabili territoriali e soci successivamente della *Società della Ferme général*. Si trattava di imprenditori privati che ottenevano in concessione la riscossione di tasse, gabelle, dazi in esclusiva su un determinato territorio dello stato. Il *fermier* provvedeva attraverso personale stipendiato alla riscossione, anche coatta, delle tasse dovute dai contribuenti nel territorio ed a tutti gli adempimenti amministrativi del caso. Aveva la facoltà di avvalersi, per l'escussione dei contribuenti morosi della forza pubblica. Egli garantiva allo stato un determinato importo concernente le tasse dovute nel periodo e sul territorio, indipendentemente da quanto lui avrebbe a quel titolo riscosso. Tutto ciò che

estendono fino alle fortificazioni murarie di Thiers<sup>41</sup>. È una prima operazione che inizia nel 1859 con l'annessione di undici comuni: Auteuil, Passy, Batignolles, Montmartre, La Chapelle, La Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Vaugirard, Grenelle: ciascuno aveva la sua fisionomia topografica e sociale e formavano delle unità ben caratterizzate. L'autorità cittadina procede a far sparire questi nuclei autonomi che vengono incorporati nella lista degli *arrondissements* parigini. Quest'ultimi passano dal tredici al venti<sup>42</sup>. La superficie della città aumenta enormemente e passa da 3.437 a 7.802 ettari e viene ristabilita la coincidenza fra limite amministrativo e limite delle fortificazioni. Il progetto imperiale comprende l'annessione non solo della cinta muraria, ma anche di una fascia di terreno profonda 250 metri tutto attorno alle mura per la realizzazione di una cintura verde che circondasse interamente la città<sup>43</sup>.

## CAPITOLO VI. NUOVI SPAZI CITTADINI

### VI.1 L'OPÉRA GARNIER

Fra le altre attrezzature pubbliche che si inseriscono nella città in questo periodo bisogna ricordare i mercati periferici, gli ospizi e gli ospedali nei quartieri esterni (Sant-Anne), le caserme, i municipi di *arrondissement*, ma anche i nuovi ed imponenti ponti: il pont de l'Alma del 1854-57, di Solférino del 1859, e il ponte Sully concluso nel 1869. Fra tutti è però l'Opéra l'edificio pubblico di maggior prestigio del Secondo Impero, i lavori di realizzazione iniziano nel 1861 sui disegni di un giovane architetto Charles Garnier, incaricato in seguito al risultato di un affollatissimo concorso nazionale<sup>44</sup>.

---

riusciva a riscuotere in eccedenza costituiva la sua remunerazione lorda. La ferme fu abolita dall'assemblea Costituente nel 1790 e la riscossione delle tasse fu affidata all'amministrazione pubblica. Dal sito [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) alla voce "*Ferme*".

<sup>40</sup> Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806) è stato un architetto e urbanista francese, uno degli esponenti più importanti dell'architettura neoclassica. Nel 1784 gli fu commissionato il progetto della cinta daziaria intorno a Parigi utilizzata per riscuotere le tasse. La costruzione, tra il 1785-89, delle impopolari porte daziarie rese molto conosciuto l'architetto, a cui tuttavia nel 1789 fu tolto l'incarico, forse per la forte spesa necessaria per realizzare le grandiose strutture che Ledoux aveva immaginato al posto delle semplici strutture utilitaristiche immaginate dai committenti. Dopo le distruzioni rivoluzionarie, rimangono oggi solo poche tracce dei caselli che segnavano l'ingresso in Parigi delle principali strade di accesso alla città. Citazione tratta da sito [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) alla voce "*Claude-Nicolas Ledoux*".

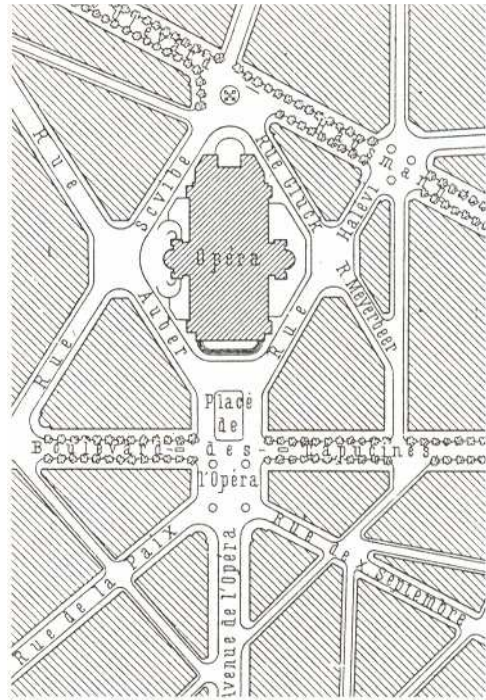
<sup>41</sup> L'origine delle mura di Thiers risale all'arrivo dei Russi nella capitale francese nel 1814, in mancanza di fortificazioni efficaci, l'avvenimento spinge alcuni parlamentari ad esigere, nel 1818, un muro di protezione alla città. Solo nel 1840, sotto l'impulso di Adolphe Thiers si delibera la costruzione di nuove mura. Esse non impediranno la disfatta contro i prussiani nel 1870, e saranno denunciate dai parlamentari che ne reclameranno la demolizione, decisa solo nell'aprile del 1919. PAQUOT 2006, articolo consultato presso l'archivio del sito [www.monde-diplomatique.it](http://www.monde-diplomatique.it).

<sup>42</sup> PENZO, 1990. p.26.

<sup>43</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, pp. 75-76.

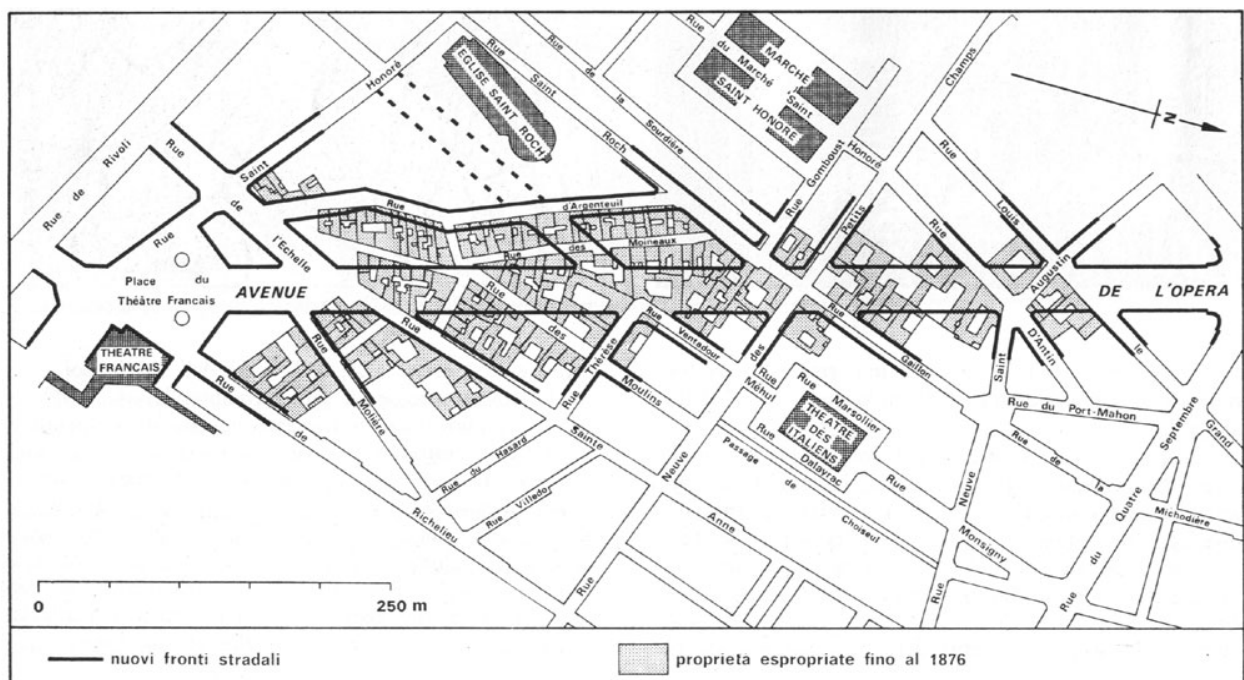
<sup>44</sup> SICA 1980, p. 196.

Nell'aprire le sue porte al pubblico borghese, il teatro diventa parte essenziale della nuova identità municipale. Fra tutti gli edifici-simbolo della nuova era, il teatro, più di tutti, assolve a quella funzione cardinale attribuita alle chiese nella città di età moderna. Sfondo di nuove piazze e spesso il perno attorno al quale si dispone la trama dei nuovi isolati. Il teatro non è mai collocato in modo casuale, ma determina il nuovo baricentro della città, l'edificio per gli spettacoli lirici viene investito di finalità rappresentative, divenendo un motore di nuovi assetti urbanistici. In effetti il bisogno di accessibilità e rappresentatività generano squarci nel tessuto preesistente portando alla creazione di slarghi, piazze e vie d'accesso<sup>45</sup>.



Il teatro dell'Opéra e l'area attorno costituisce l'episodio di maggior spicco e, al tempo stesso, più rappresentativo del rinnovamento operato. (ZUCCONI 2001, p. 99)

Il teatro dell'Opéra viene cominciato da Garnier nel 1862 e la sistemazione di un ampio svincolo all'intersezione dei grandi *boulevards* e della rue de la Paix è prevista fin dal



Il completamento de l'Opéra: planimetria con gli edifici interessati dalle demolizioni. (ZUCCONI 2001, p. 99)

<sup>45</sup> ZUCCONI 2001, pp. 98-100.

1868. Di fronte al teatro servirà da prospettiva assiale una nuova *avenue*, l'*avenue de l'Opéra*, che conduce al Théâtre Français, ma sarà terminata solo nel 1879. A destra e a sinistra dell'*avenue de l'Opera* due strade si oppongono simmetricamente: una già esistente, *rue de la Paix*, e l'altra nuova, *rue de IV Septembre*, verso la Borsa<sup>46</sup>.

## VI.2 I PASSAGES

Antenati delle nostre moderne gallerie commerciali, i passaggi parigini risalgono alla fine del XVIII secolo e sono situati prevalentemente sulla riva destra della Senna, ai confini del Palais-Royal e dei *boulevard*. Come attestano arcate, finestre arrotondate e motivi egiziani, queste vie sovrastate da vetrate sono state ideate sul modello dei portici e dei *suk* arabi. Al riparo dalle intemperie, dal fango e dalle vetture, i passaggi consentivano ai commercianti di esporre le loro mercanzie e alle donne di passeggiare lontano dalla folla. Offrivano anche una comoda scorciatoia e consentivano ai pedoni di passare da un quartiere all'altro. In realtà i passaggi coperti non sono solo luoghi del commercio: sin dall'inizio vi trovano posto testate giornalistiche, case editrici, librerie, botteghe d'incisori ed artisti, teatri, ed in seguito i primi cinematografici<sup>47</sup>.

Al tempo la vendita al dettaglio era concentrata secondo la linea dei *boulevards* a nord di Parigi, dove le strade erano più ampie e quindi la circolazione dei pedoni più agevole. Per allargare il mercato anche all'interno dell'antico tessuto cittadino, vengono costruiti i *passages*. Dalle piccole botteghe medievali ai magazzini l'ambiente di scambio diviene strumentale alla vendita. “I *passages* appaiono dunque come il tempio del capitale mercificato e come chiese sono grandi navate su cui si aprono una moltitudine di cappelle laterali” sono parole di Walter Benjamin. Prima della razionalizzazione dell'isolato operata da Haussmann, i *passages* riunivano in una stessa unità urbana abitazioni, botteghe artigianali,



Il passage Jouffroy in una fotografia dei primi del Novecento. ([www.poliba/storiacontemporanea.it](http://www.poliba/storiacontemporanea.it))

<sup>46</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 78.

<sup>47</sup> ZUCCONI 2001, pp. 137-138.

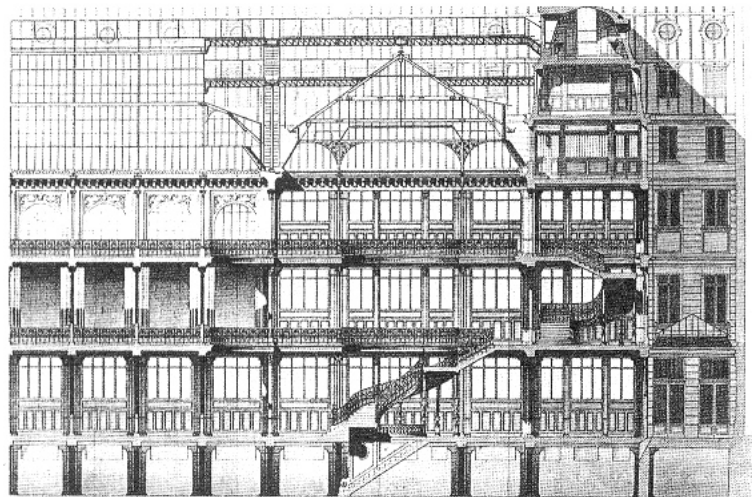


negozi. Haussmann introduce la divisione delle abitazioni dalle zone commerciali e le attività artigianali sono espulse dalla città e collocate nella periferia esterna<sup>48</sup>.

Oggi nei *passages* parigini la maggior parte delle *boutique* ha perso la decorazione originale, ma ai tempi di Haussmann il decoro è protagonista perché nobilita l'attività commerciale, legittimata dall'armonia delle proporzioni e dalla regolarità dell'impianto. Negli anni in cui sorgono i *passages*, l'illuminazione pubblica è quasi del tutto assente: i *passages* sono l'unico luogo illuminato in cui passeggiare la notte. In ragione del loro stile i *passages* si possono dividere in due gruppi: quelli appartenenti allo stile neoclassico e quelli sorti in pieno eclettismo. Con l'apertura, sotto il Secondo Impero, dei grandi magazzini illuminati da luce elettrica, prende l'avvio il declino di questi luoghi singolari, che hanno segnato, a loro modo, la storia urbana parigina. A Parigi sono attualmente presenti solo una ventina di *passages*<sup>49</sup>.

### VI.3 I GRANDI MAGAZZINI

L'immagine della città borghese è affidata alle attrezzature che nascono come conseguenza del processo di concentrazione dei capitali e delle iniziative nel settore terziario e commerciale, ma anche nell'offerta di consumi di ogni tipo. Sulle nuove strade, o in prossimità delle confluenze, appaiono i grandi magazzini: il primo è il Louvre nel 1855 nella



Sezione lungo il vuoto centrale dei grandi magazzini Bon Marché.  
(ZUCCONI 2001, p. 154)

rue de Rivoli, poi la Samaritaine nel 1866 al Pont Neuf, i Magasins Réunis nel 1867 alla place du Château d'Eau e la Belle Jardinière nel 1868 di fronte alla Samaritaine.

Normalmente questi edifici mostrano un fronte monumentale, in sintonia con le facciate del Secondo Impero, vi è poi una successione di vari piani, spesso collegati da scale a vista che si dispongono attorno ad un vuoto centrale da cui proviene la luce. In media vi lavorano un migliaio di addetti, per lo più signore<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> BENJAMIN, 2000

<sup>49</sup> SCHIAVO 2004, pp. 40-41.

<sup>50</sup> ZUCCONI 2001, p. 154.

Accanto ai grandi magazzini compaiono i primi grandi alberghi, con centinaia di camere. Caffè e ristoranti animano i grandi *boulevards*, mentre gli edifici delle maggiori banche e delle assicurazioni sanzionano l'ascesa di Parigi a grande centro finanziario<sup>51</sup>

## CAPITOLO VII. LA CIRCOLAZIONE

Hausmann non si limita ad una ristrutturazione dell'area parigina in termini di superficie, seguendo esclusivamente canoni spaziali ed estetico-formali, ma si dedica anche a questioni pratiche che rispondano alle nuove esigenze dei cittadini. Egli imposta un programma di ridefinizione delle infrastrutture di collegamento che comprenda la realizzazione di una robusta trama viaria e lo sviluppo della ferrovia.

La nascita di un sistema stradale di grandi arterie di comunicazione permette il raggiungimento dell'unità formale cittadina voluta proprio dal prefetto: la particolare estensione di Parigi non deve, infatti, farla risultare frammentaria e sconnessa ma, deve dar luogo ad una continuità spaziale caratterizzante. Per questo motivo tutta la città deve poter interagire continuamente con se stessa tramite un fitto sistema viario organizzato radialmente. La nuova tessitura dei percorsi deve orientarsi intorno a due assi principali: il primo, da est ad ovest, segue il tracciato delle già esistenti rue de Rivoli e Saint Antoine, mentre il secondo, da nord a sud, si articola lungo il nuovo boulevard Sébastopol. Queste due direttrici attraversano l'intera area parigina in modo rettilineo e si incontrano nella *Grand Croisée* all'altezza della place du Châtelet<sup>52</sup>. Da questa trama viaria principale si diparte il sistema dei *boulevards*, che, come si è detto, incrementa notevolmente la superficie stradale esistente. Il progetto, che prevede l'uniformità e la continuità spaziale all'interno della città, viene esteso anche all'intera nazione francese<sup>53</sup>. A completamento di questo sistema viene, infine, costituita una *Compagnie Général des omnibus*, che organizza e gestisce il servizio di trasporto pubblico tramite omnibus trainati da cavalli.

### VII.1 I BUOLEVARD DI PARIGI

Parigi era circondata da due linee di *boulevards*: i *boulevard* esterni, che segnavano, fino al 1859, il confine della città più vicino al centro, e i grandi *boulevards*; ma questi esistevano solo sulla riva destra, dalla Concorde fino al ponte d'Austerlitz. Il piano colorato che l'Imperatore consegna ad Hausmann nel 1853 prevede la chiusura del cerchio continuando sulla riva sinistra la linea offerta dai *boulevards des Invalides* e *Montparnasse*.

---

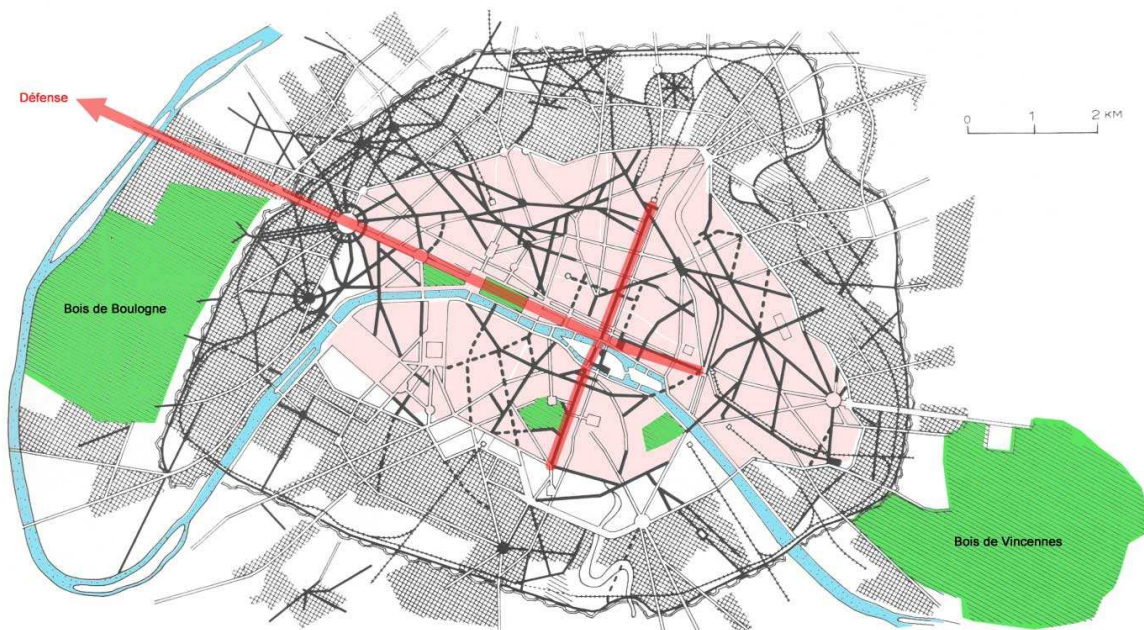
<sup>51</sup> SICA 1980, p. 196.

<sup>52</sup> SICA 1980, p. 183.

<sup>53</sup> SICA 1980, p. 219.

Hausmann esegue l'operazione ordinatagli: il boulevard de Port Royal deciso nel 1857 viene cominciato a partire dal 1866; il boulevard Saint Marcel è aperto nel 1857; con il boulevard de l'Hopital, completano il semicerchio sud che si salda al semicerchio nord.

Il terreno in quella zona si presentava difficile ed accidentato per questo diventa necessario superare con dei ponti, molte delle strade esistenti. Alla conclusione dei lavori il boulevard Saint Germain assicura, attraverso la riva sud, un altro collegamento dalla place de la Concorde alla Bastiglia, una mezza luna che, attraversando due volte la Senna, tagliava a metà il Quartiere Latino. Se da un lato risanava alcune brutte zone vicine alla place Maubert, dall'altro prestava servizio a parecchi quartieri tra i più sani e ariosi di Parigi e anche tra i più



Schema dei Grand Travaux di Haussmann: in nero le nuove strade, in tratteggio incrociato i nuovi quartieri, in verde i nuovi parchi urbani, in rosso la *grand croisée*, in rosa l'area di Parigi prima della riorganizzazione amministrativa con 12 *arrondissements*. (BENEVOLO, 1993c)

ricchi di opere d'arte. Per raggiungere la Bastiglia diventa quindi necessario gettare sulla Senna un ponte obliquo che poggia sulla punta dell'Ile Saint Louis, poi aprire il boulevard Henry IV sulla riva destra<sup>54</sup>. Il boulevard Saint Germain, anche se non era questa la sua funzione originale, va a contribuire all'accerchiamento del Quartiere Latino, da sempre giudicato pericoloso.

Anche sulla riva destra, dove i grandi *boulevards* esistevano dal tempo di Luigi XIV, Haussmann seppe ottenerne il massimo rendimento. La place du Chateau d'Eau (oggi place de la Republique) divenne la caserma del Principe Eugène, si trovava all'incrocio del boulevard Saint Martin e del boulevard du Temple, e divenne il punto principale del sistema.

<sup>54</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 72.



Un insieme di strade che si dipartivano a stella permettevano alle truppe della caserma di muoversi in ogni direzione. Bisogna riconoscere che queste vie avevano un grande significato nella rete generale della circolazione parigina poiché costituivano il legame indispensabile tra i centri economici, amministrativi, politici ed esecutivi della città. La maggior parte di queste operazioni appartiene al secondo piano di interventi<sup>55</sup>.

## VII.2 LA RETE FERROVIARIA E TRASPORTI PUBBLICI

Napoleone III sente il bisogno di rendere “comodo e rapido” il passaggio da una regione all’altra dell’Impero. Questo può avvenire grazie allo sviluppo della ferrovia, favorito dal fiorente progresso nel campo dell’ingegneria civile: tra il 1860 e il 1870 si ha, infatti, l’adozione delle rotaie d’acciaio, della segnaletica elettrica, dei freni ad aria compressa e della manutenzione idraulica. Le nuove tecniche lavorative applicate ai mezzi meccanici sempre più perfezionati rendono ora possibile il superamento di ostacoli naturali quali monti e fiumi, facilitando il collegamento anche con le zone più impervie<sup>56</sup>.

L’enorme estensione chilometrica, raggiunta in pochi anni dalla strada ferrata, è testimoniata a Parigi dalla comparsa di quattro nuove stazioni. Diventa, perciò, indispensabile



Il sistema ferroviario e dei *terminals*: 1. Gare St Lazare; 2. Gare du Nord; 3. Gare de l’Est; 4. Gare de la Bastille; 5. Gare de Lion; 6. Gare d’Austerlitz; 7. Gare de Luxemburg; 8. Gare Montparnasse; 9. Gare d’Orsay; 10. Gare des Invalides; 11. Gare Champ de Mars; P. cintura ferroviaria. (SICA 1980, p. 198)

<sup>55</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, p. 75.

collegare tra loro quelle che sono ormai divenute vere e proprie porte della città e che permettono gli spostamenti all'interno della Francia. Haussmann prevede, inoltre, un percorso specifico per il traffico delle merci, ma aperto anche a passeggeri, che segue un andamento anulare all'interno delle mura<sup>57</sup>. Questo intervento inizia nel 1851 e si conclude nel 1867. Per collegare i terminali ferroviari, costretti ad arrestarsi ai margini del perimetro edificato, con i vari punti della città, i trasporti sono assicurati da omnibus a cavalli: la *Compagnie Général des omnibus*, formata nel 1854 dalla fusione di dieci compagnie minori. Di questo stesso periodo è la proposta di realizzare una metropolitana sotterranea, ma il progetto rimane, allora, senza conseguenze<sup>58</sup>.

### VII.3 I FLUSSI IDRICI

L'apertura di nuovi assi stradali è l'elemento visibile di un processo che, in realtà, investe altri aspetti, in primo luogo il sistema dei flussi idrici; si tratta di progetti per nuove reti del gas e dell'acqua potabile, di nuove linee di traffico e di trasporto collettivo, di nuovi sistemi per incanalare le risorse idriche e per far defluire i residui organici entro un reticolo sotterraneo<sup>59</sup>. “Nello stesso modo in cui nel corpo umano il gioco del sistema arterioso, che porta dal cuore alle estremità e ripartisce in tutte le membra il sangue vivificato dai polmoni, ha come contropartita il sistema venoso che riconduce a questo per purificarvi il sangue reso impuro dall'uso; parimenti, in una città, si è obbligati a tenere costantemente in equilibrio la rete degli scarichi e quella delle condotte d'acqua”<sup>60</sup>.

Haussmann provvede a dotare il sottosuolo parigino di un doppio sistema di circolazione dei liquidi che permetta di separare l'acqua presa dalla fonte da quella di scarico<sup>61</sup>. L'eliminazione degli scarichi richiede l'infittimento dell'apparato fognario esistente con la costruzione di altri 400 Km di tubature. Esse si dividono in una rete minore per servire il centro e undici grandi collettori, i quali, dopo aver attraversato tutta la città, confluiscono in quello principale di Asnières, che sbocca nella Senna, a valle di Parigi<sup>62</sup>. Quindi fra il 1854 e il 1870 viene creato un sistema di doppia canalizzazione: l'acqua di fonte, ritenuta più pura è destinata al servizio domestico, l'acqua di fiume al servizio pubblico, per esempio per la pulizia delle strade e per servire le industrie cittadine. Grazie a questi interventi la capacità di

---

<sup>56</sup> SICA 1980, p. 31.

<sup>57</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, pp. 32-36.

<sup>58</sup> SICA 1980, p. 194.

<sup>59</sup> Le reti corrispondono ad un tipo di progetto a scala urbana che, dopo il 1850, coinvolge prima le due metropoli, poi le grandi città e, infine, i centri medio-piccoli; ovunque, l'opinione pubblica guarderà con grande favore alla realizzazione di reti sotterranee e di superficie, accettando di impegnarvi risorse colossali. ZUCCONI 2001, pp. 72-73.

<sup>60</sup> *Mémoires du baron Haussmann*, Parigi, 1890-93, vol.III, p. 167. Citazione tratta da CHOAY 1992, p. 69.

<sup>61</sup> SICA 1980, p. 190.

<sup>62</sup> LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978, pp. 165-168.

consumo idrico della popolazione viene triplicata. Deve essere sottolineato però che per le infrastrutture di servizio quali acque, fogne e gas, la spesa destinata agli ultimi otto *arrondissements* è molto inferiore a quella investita nei primi dodici. Sebbene l'opera più significativa del Secondo Impero in materia di servizi è diretta al rifornimento e alla distribuzione dell'acqua, i nuovi *arrondissements* ne beneficiano solo in parte<sup>63</sup>. Al significato di *haussmannizzazione* possiamo perciò attribuire un carattere globale che riguarda una vasta gamma di problemi, a partire dal sottosuolo: qui si formano altri *réseaux*, tanto invisibili quanto necessari per il funzionamento della nuova città. In generale, per ciò che riguarda le sistemazioni idriche, il secolo XIX si presenta in forma ambigua all'interno delle città: in alcuni casi rappresenta la fase di completamento di un disegno di origine medievale, in altri casi sancisce una netta inversione di rotta, riducendo, o addirittura cancellando, la presenza dell'acqua all'interno del complesso urbano<sup>64</sup>.

## CAPITOLO VIII. CONCLUSIONI

Al termine degli imponenti sventramenti la città assume la simmetria dettata dalla ripartizione tra la zona est, occupata dai distretti operai, e quella ovest, che accoglie i ricchi borghesi. Quindi le pianificazioni di Haussmann, curate in ogni suo aspetto, si rivelano funzionali solo agli obiettivi di classe. Il prefetto non è interessato alle sorti del popolo che, da sempre "ghettizzato" all'interno del centro storico, ne subisce ora la profonda lacerazione<sup>65</sup>.

Tra gli obiettivi concreti del prefetto vi è la sostituzione delle funzioni residenziali con quelle commerciali e terziarie, la conquista e il controllo delle aree centrali, prassi costante portata avanti dai gruppi egemoni, l'appropriazione del patrimonio culturale che viene reinterpretato e caricato di valori borghesi, e l'isolamento degli edifici pubblici dal tessuto malato della città. In questo quadro il Louvre, Notre Dame, l'Hotel de Ville diventano punti d'eccellenza, e rappresentano una rete di istituzioni collegate per mezzo della viabilità sovrimposta, considerata essa stessa un monumento<sup>66</sup>. A questi simboli, poi, si aggiungono nuovi ed estranei emblemi, senza memoria, rievocativi solo per i gruppi di potere, come gli archi di trionfo, o come il diverso significato che assumono le piazze urbane.

Oltre ad isolare visivamente e funzionalmente gli edifici eminenti, egli si prefigge di migliorare lo stato di salute della città per mezzo della puntigliosa eliminazione di vicoli infetti e di focolai epidemici, di rendere più agevole l'afflusso e il deflusso dalle stazioni

---

<sup>63</sup> PENZO 1990, p. 31.

<sup>64</sup> ZUCCONI 2001, p. 73.

<sup>65</sup> SICA 1980, p. 207.

<sup>66</sup> SCHIAVO 2004, p. 99.

ferroviarie, tramite assi di penetrazione che conducano i viaggiatori direttamente ai centri del commercio. Le soluzioni offerte, dunque, sono connesse al processo industriale, ma la struttura reticolare e ordinata del tracciato intende anche esorcizzare il principale demone che possiede e minaccia la metropoli post industriale la quale, “nel suo crescere senza ordine sfugge per la prima volta agli schemi mentali e operativi che fino allora erano riusciti almeno parzialmente a controllarla”<sup>67</sup>.

All’osservatore odierno Parigi sembra non essere mai completa: stabile nella sua struttura e nell’aspetto generale dal 1870, si rivela in perenne mutazione: novità, rimaneggiamenti, contrapposizioni, in una parola, vita continua. Qui il verbo che detta legge è osare e rinnovarsi. Al 2006 risale l’ultimo piano regolatore, il PLU, *Plan local d’urbanisme*, che ha sostituito il POS, *Plan d’Occupation des Sols* del 1977, ma revisionato nel 1989 e nel 1994<sup>68</sup>. Tra i principali obiettivi del PLU figura quello di favorire la viabilità e l’innovazione attraverso l’architettura contemporanea: questi programmi prevedono anche l’ennesima ristrutturazione del quartiere degli antichi mercati generali parigini, les Halles, che già aveva cambiato faccia nei passati decenni. Un aspetto che stupisce, è che a Parigi nessuno sembra avere paura di sventrare i palazzi più prestigiosi. Neppure per trasformarli in templi dello shopping. È il caso, per esempio, della Lafayette Maison, un nuovo grande magazzino, e della Maison Baccarat, nuovissimo tempio della famosa casa di cristalli. Lafayette Maison, è primo grande magazzino ad aprire in Francia da 30 anni a questa parte e si è installato in un enorme palazzo *haussmanniano*, proprio di fronte alle Galeries Lafayette; mentre la nuova “Maison Baccarat” si è installata nel palazzo nobiliare appartenuto alla viscontessa Marie-Laure de Noailles, musa dei surrealisti e degli artisti delle avanguardie dell’inizio del XX secolo. In entrambi i casi la facciata d’epoca, è però rimasta intatta<sup>69</sup>.

Nella migliore tradizione parigina, è tuttora attiva quella stessa volontà di osare che ha fatto sì che Chagall affrescasse, nel 1964, l’auditorium dell’Opéra Garnier del 1862, oggi definita una monumentale torta nuziale; o che nel quartiere delle Halles, di cui si è detto, potesse aprire nel 1977 quello che allora sembrava un azzardo architettonico come il Beaubourg di Renzo Piano, Richard Rogers e Gianfranco Franchini; o che nel 1989 ha consentito che di fronte al Louvre sorgesse una piramide di vetro, opera di I.M. Pei, nuovo ingresso al Museo. Non da oggi, insomma, il dialogo tra vecchio e nuovo, tra passato e futuro continua, a Parigi, inarrestabile.

---

<sup>67</sup> SICA 1980, p. 203.

<sup>68</sup> Dal sito [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) alla voce “*Plan local d’urbanisme*”.

<sup>69</sup> Informazioni tratte dal sito [www.dweb.repubblica.it](http://www.dweb.repubblica.it), articolo “*Parigi in progress*”.

## CAPITOLO IX. GLOSSARIO

Di seguito sono riportate le definizioni di alcuni termini che necessitano di una più specifica definizione. Se non indicato diversamente il significato dei termini è stato ricavato da *Il nuovo vocabolario illustrato della lingua italiana* (Devoto-Oli, Milano 1987).

**Arrondissement:** Parola che indica, in Francia, ciascuna delle circoscrizioni amministrative, con a capo un sottoprefetto, in cui è suddiviso un dipartimento o una grande città.

**Avenue:** Nome inglese che indica un ampio viale urbano alberato.

**Banlieue:** Parola francese che nel Medioevo indicava la giurisdizione cittadina sul territorio fino ad una lega dalla città. Attualmente individua i sobborghi di una grande città e in particolare quelli di Parigi.

**Boulevard:** (spesso abbreviato in *bvd* o *bd*) è una strada di comunicazione posta dove erano delle mura antiche e deriva dall'olandese *bolwerk*. È così possibile far sì che il traffico transiti all'esterno di una città come se fosse una circonvallazione. È, di solito, una strada relativamente importante a più corsie di marcia e con ampi marciapiedi ai lati (da [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) alla voce "*boulevard*").

**Grand croisé:** Grande crocevia viario che si realizza nelle principali città europee come Parigi, Roma, Madrid durante l'Ottocento. Il centro storico viene sezionato per migliorare la viabilità e l'igiene (da ZUCCONI 2001, pp.83-85).

**Hausmannizzazione:** Con questo termine si intende l'insieme delle opere di riqualificazione urbana intraprese a partire dalla metà del XIX secolo nelle principali città europee ed extraeuropee, sul modello degli interventi attuati a Parigi sotto l'impero di Napoleone III dal barone Haussmann, prefetto della Senna.

**Maisons de rapport:** Nuovi edifici introdotti nel tessuto urbano parigino da Haussmann e che prevedono una parte inferiore, costituita da piano terra e mezzanino, destinata a negozi o ad altre attività terziarie, l'elevazione, da otto a sei piani, destinata ad appartamenti d'affitto, e un tetto a mansarda con alloggi generalmente destinati alla servitù. Nel suo impianto tipologico questo edificio è ripetuto con reiterata analogia lungo il filo stradale e imprime un carattere unitario e riconoscibile al quartiere (da [www.icar.poliba.it/storiacontemporanea](http://www.icar.poliba.it/storiacontemporanea)).

**Passage:** Stretta via situata fra due edifici e ricoperta da una tettoia in vetro e ferro. Su entrambi i lati del *passage* i negozianti possono esporre le loro merci, uno spazio interno chiuso da muri, tetti, porte ma, al contempo, una strada aperta a tutti. I *passages* sono considerati gli antenati dei grandi magazzini (da [www.icar.poliba.it/storiacontemporanea](http://www.icar.poliba.it/storiacontemporanea)).

**Quai:** Zona percorribile lungo un porto o un fiume; in particolare, a Parigi si riferisce al lungofiume della Senna.

**Rentier:** Persona che si mantiene economicamente grazie ad una rendita economica.

**Réseau:** Letteralmente significa rete, la parola indica il piano di interventi urbanistici che Haussmann intraprende a Parigi fra il 1853 e il 1870. Complessivamente vengono redatti tre *reseaux* (da ZUCCONI 2001, pp.30-31).

**Square:** Parola inglese che indica la piazza cittadina alberata, la definizione è strettamente collegata ad una idea di definizione spaziale, ed ha origine etimologica dal francese antico (*esquarre* “squadra”)

**Sventramento:** Demolizione di un complesso di costruzioni per ragioni urbanistiche e igieniche

### BIBLIOGRAFIA CONSULTATA

- ATLANTE STORICO GARZANTI 2005      Aa. Vv., *Atlante storico Garzanti*, Milano 2005.
- AUGIAS 1996      Augias C., *I segreti di Parigi*, Milano 1996.
- BENEVOLO 1993a      Benevolo L., *La città nella storia d'Europa*, Bari 1993.
- BENEVOLO1993b      Benevolo L., *Storia della città, La città moderna*, Bari 1993.
- BENEVOLO1993c      Benevolo L., *Storia della città, La città contemporanea*, Bari 1993.
- BENJAMIN 1986      Benjamin W., *Parigi capitale del XIX secolo*, Torino 1986.
- CALABI 2008      Calabi D., *Storia dell'urbanistica europea*, Milano 2008.
- CARPA 2004      Carpa C., *Storia moderna (1492-1848)*, Firenze 2004.
- CHOAY 1973      Choay, F., *La città. Utopie e realtà vol. 1° e 2°*, Torino [1965] 1973.
- CHOAY 1992      Choay F., *L'orizzonte del posturbano*, Roma 1992.
- CRESPELLE 1988      Crespelle J. P., *La vita quotidiana a Parigi al tempo degli impressionisti*, Milano [1981] 1988.
- DATO 2005      Dato G. (a cura di), *L'urbanistica di Haussmann: un modello impossibile?*, Roma 1995.
- DE CARS-PINON 1991      De Cars J., Pinon P., *Paris-Haussmann*, Paris 1991.
- DE SETA 1985      De Seta C. (a cura di), *Le città capitali*, Bari-Roma 1985.
- FALLON 2005      Fallon S., *Parigi*, ed. Lonely Planet, Torino [2004] 2005.
- HOHENBERG 1990      Hohenberg P. M., Lees L. H., *La città europea dal Medioevo a oggi*, Roma-Bari, [1985] 1990
- MACCHIA 1965      Macchia G., *Il mito di Parigi*, Torino 1965.

- MACIOCCO-TAGLIAGAMBE 1997 Maciocco G., Tagliagambe S., *La città possibile territorialità e comunicazione nel progetto urbano*, Bari 1997.
- MARIANI 1975 Mariani R., *Abitazione e città nella Rivoluzione industriale*, Firenze 1975.
- MORANDI 2004 Morandi M., *Fare centro: città europee in trasformazione*, Roma 2004.
- MORBELLI 1997 Morbelli G., *Città e piani d'Europa. La formazione dell'urbanistica contemporanea*, Bari 1997.
- LAVEDAN-PLOUIN-HUGUENEY-AUZELLE 1978 Lavedan P., Plouin R., Huguene J., Auzelle R., *Il Barone Haussmann Prefetto della Senna 1853-1870*, Milano [1953] 1978.
- LONDEI 1982 Londei F., *La Parigi di Hausmann. La trasformazione urbanistica di Parigi durante il secondo Impero*, Roma 1982.
- PAQUOT 2006 Paquot T., *I muri della paura*, in "Le Monde Diplomatique", 11/2006.
- PAVIA 2005 Pavia R., *Le paure dell'urbanistica*, Roma 2005.
- PAVIA 1992 Pavia R., *L'idea di città sec. XV-XVIII*, Milano 1992.
- PENZO 1990 Penzo P. P., *Parigi dopo Haussmann*, Firenze 1990.
- PROSPERI-VIOLA 2000 Prospero A., Viola P., *Dalla Rivoluzione inglese alla Rivoluzione francese*, Torino 2000.
- RAGON-PRISCO 1986 Ragon M., Prisco G., *Lo spazio della morte: saggio sull'architettura, la decorazione e l'urbanistica funeraria*, Napoli 1986.
- SAMONA' 1960 Samonà G., *L'urbanistica e l'avvenire delle città*, Bari 1960.
- SCHIAVO 2004 Schiavo F., *Parigi, Barcellona, Firenze: forma e racconto*, Palermo 2004.
- SICA 1981 Sica P., *Antologia di urbanistica. Dal Settecento a oggi*, Roma-Bari 1981.
- SICA 1970 Sica P., *L'immagine della città da Sparta a Las Vegas*, , Bari 1970.
- SICA 1980 Sica P., *Storia dell'urbanistica, l'Ottocento*, vol. 1° e 2°, Roma-Bari 1980.
- TAMBORRINO 2005 Tamborrino R., *Parigi nell'Ottocento: cultura architettonica e città*, Venezia 2005.
- TOURING CLUB ITALIANO 1996 Touring Club Italiano, *Grandi città e itinerari d'Europa*, vol. 1°, Milano 1996.
- VIDAL NAQUET (dir.) 1987 Vidal-Naquet P. (dir.), *Il nuovo atlante storico Zanichelli*, Bologna 1987.
- ZUCCONI 2001 Zucconi G., *La città dell'Ottocento*, Roma-Bari 2001.