

GUD



NAÏF / NAÏVE 8



LA PATERNITÀ DI STRADA NUOVA A GENOVA: CICLICITÀ DELLA STORIA E DELLE IDEOLOGIE

Vittorio Pizzigoni

Often, or almost always, the history and critique of artistic disciplines, particularly architecture, stem from the need to address current inquiries; they possess a more operative character compared to what occurs in other historical disciplines, aiding artists or architects in their work. This simultaneously constitutes both a flaw and a virtue. The narrative of *Strada Nuova* in Genova is particularly apt to highlight how the ideological purposes of those who study can shape the outcome of research, to the extent that, upon reevaluation, some conclusions may even appear somewhat naive. The article retraces the various interpretations that *Strada Nuova* has undergone from Giorgio Vasari until today. It commenced with the interpretation proposed by Ennio Poleggi, which has recently gained considerable credibility, aiming to compare it with other interpretations, particularly those put forward by Mario Labò, Emmina De Negri, and Pietro Torriti. Through this analysis, an attempt was made to demonstrate how ideological readings sometimes strongly influence the choice among different interpretations, often failing to reflect an objective analysis of the available data but rather echoing the conceptions of the time in which they were formulated.

Spesso, o quasi sempre, la storia e la critica delle discipline artistiche, in particolare dell'architettura, nascono dalla necessità di rispondere a interrogativi attuali; hanno un carattere più operativo rispetto a quanto avviene nelle altre discipline storiche, cioè aiutano chi fa l'artista o l'architetto a fare il proprio lavoro. Questo ne costituisce a un tempo il difetto e il pregio. La vicenda di *Strada Nuova* a Genova si presta particolarmente bene a mettere in luce come le finalità ideologiche di chi studia indirizzino il risultato delle ricerche, fino al punto che, rilette, alcune conclusioni possono sembrare perfino *naïf*.

È impossibile trattare di *Strada Nuova* senza iniziare dall'interpretazione che ne diede Ennio Poleggi (1927-2017), anche se per comprenderla è necessario storicizzarla e collocarla nel contesto socio-culturale di quando fu formulata. Semplificando, tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento gli aspetti sociali sono al centro degli studi urbani, a sottolineare come desideri collettivi e pratiche tradizionali abbiano profondamente influenzato le trasformazioni edilizie. In questo ambiente Poleggi forma la sua interpretazione di *Strada Nuova* che può essere riassunta come segue. In primo luogo *Strada Nuova* è opera di una collettività e non di un individuo. Questo permette sia di riscoprire molti artisti rimasti fino ad allora trascurati o del tutto dimenticati «finalmente dissepoliti da un'ingiusta oscurità» (Poleggi, 1972: 13), sia di analizzare modalità di lavoro tipiche del territorio genovese. Per questo Poleggi sottolinea «il carattere prevalentemente pubblico dell'impresa, la presenza di una ben oliata macchina burocratica, l'assenza dell'autore maiuscolo», e nega la presenza di «una grande personalità» (Poleggi, 1972: 35, 33). In secondo luogo *Strada Nuova* è un quartiere residenziale che nasce e si sviluppa in continuità con gli usi cittadini medievali, e non un'opera eccezionale. Questo permette d'interpretare in continuità con la tradizione e l'identità locale un'opera in realtà innovativa, attraverso cui il Rinascimento romano viene introdotto in una città ancora fortemente ancorata a pratiche edilizie medievali. Secondo Poleggi «*Strada Nuova* è un'occasione per riproporre un sistema residenziale profondamente connaturato con l'organizzazione familiare locale» (Poleggi, 1972: 27) espresso dalle curie e dalle consorterie medievali, e «tende a mostrarsi [...] come una maturazione delle tradizioni residenziali della società nobiliare e della esperienza amministrativa genovese» (Poleggi, 1972: 35). In terzo luogo i palazzi di *Strada Nuova* non vengono più visti come l'introduzione di un nuovo modello abitativo, estraneo a Genova e riassumibile nel cubo alessiano isolato su tutti i lati, ma diventano un momento nel lungo sviluppo delle residenze nobiliari genovesi. *Strada Nuova* diventa «un'occasione, più che un'idea, riscattata dalla esperienza dei costruttori locali», una «antologia di giustapposte o concorrenti individualità espressive» (Poleggi, 1972: 69, 56), dove sarebbero i committenti a chiedere di replicare

soluzioni architettoniche già realizzate nel vicino palazzo appena terminato. Una tesi anticipata da Poleggi in un articolo del 1966 dal titolo significativo: *Il rinnovamento edilizio genovese e i maestri Antelami nel secolo XV*.

L'interpretazione di Poleggi ha il vantaggio d'incentivare gli studi del contesto urbano e del sistema di residenze nobiliari genovesi tra XV e XVII secolo, le quali se dapprima si condensano in aree limitrofe e attorno a piccole piazze poi, sul modello di modello di *Strada Nuova*, si riuniscono attorno a quello che venne ribattezzato come un sistema di «strade nuove». Soprattutto grazie a questa interpretazione pluralistica è stato possibile proporre «Le Strade Nuove e il sistema dei Palazzi dei Rolli» di Genova per l'iscrizione a patrimonio UNESCO, cosa avvenuta nel 2006. Grazie a questo riconoscimento internazionale le residenze nobiliari genovesi conobbero da allora una nuova stagione di notorietà nel grande pubblico. Il grande successo di questa interpretazione non rende meno necessario verificarne la validità al di là delle ideologie che la produssero, e per farlo è utile ripercorrere come variarono le letture di quest'opera nel corso dei secoli.

Giorgio Vasari è il primo a descrivere la *Strada Nuova* di Genova nel 1568 e lo fa attribuendo senza mezzi termini a Galeazzo Alessi l'ideazione di questa struttura urbana e di tutti i palazzi che la fiancheggiano: «ha fatto la *Strada Nuova* di Genova, con tanti palazzi, fatti con suo disegno alla moderna, che molti affermano in niun'altra città d'Italia trovarsi una strada più di questa magnifica e grande, né più ripiena di ricchissimi palazzi, stati fatti da que' signori a persuasione e con ordine di Galeazzo; al quale confessano tutti avere obbligo grandissimo, poi che è stato inventore et esecutore d'opere che, quanto agl'edifizii, rendono senza comparazione la loro città molto più magnifica e grande ch'ella non era». Le parole di Vasari implicano che nel 1568 l'intervento fosse completato, un'affermazione sostanzialmente vera poiché non solo il sedime stradale era tracciato nella sua interezza, ma anche perché erano stati già realizzati ben sette palazzi (ai civici 1, 2, 4, 5, 6, 7, 12 di via Garibaldi). Perfino l'affermazione che tutti i palazzi fossero stati progettati da Alessi non può essere presa con leggerezza, poiché Vasari chiama in causa «tutti» i loro proprietari e l'eventuale facile smentita di tale notizia ne avrebbe minato la credibilità.

La successiva storiografia di *Strada Nuova* si limita a ripetere le parole vasariane parafrasandole o aggiungendo locuzioni retoricamente ampollose: operano in tal modo Filippo Alberti, Raffaele Soprani, Lione Pascoli e Carlo Giuseppe Ratti, mentre Francesco Milizia trascura il lavoro di Alessi e accenna velocemente a *Strada Nuova*. Nell'Ottocento, sotto la spinta della temperie romantica, Alessi diventa l'eroe dell'architettura genovese a cui attribuire qualsiasi architettura del Cinquecento, in una spinta «panalessiana»

giustamente criticata da Poleggi. Questo atteggiamento non è presente solo negli autori più cauti, come Martin Pierre Gauthier o l'anonimo scrittore del 1818, ma soprattutto in scrittori come Quatremere de Quincy, Charles Dickens, e Jacob Burckhardt, che con elogi spesso vuoti avanzano paternità fantasiose fino ad attribuirgli Palazzo Rosso realizzato a fine Seicento.

Fra gli studiosi ottocenteschi solo Federico Alizeri combina l'osservazione delle opere con lo studio dei documenti conservati nell'Archivio di Stato di Genova e, sebbene nella sua opera del 1846 ascrive *Strada Nuova* ad Alessi, nel 1875 arriva ad affermare: «È noto ai men dotti, che Galeazzo Alessi ebbe gran parte nell'innalzamento di queste moli che ci si schierano innanzi lungo i fianchi di *Strada Nuova*; ma quasi per colmo alle tenebre della nostra istoria artistica, non abbiamo memoria che ci scorga ad assegnargliene uno con sicurezza». Così *Strada Nuova* viene per la prima volta esclusa dal catalogo delle opere alessiane, e questo perché Alizeri ha ritrovato i documenti con cui i Padri del Comune incaricano «Bernardino Cantone da Cambio architetto», detto il Bergamasco, del tracciamento della strada. Egli però conosce anche l'attribuzione vasariana e, per tenere insieme le due notizie apparentemente contraddittorie, riferisce la paternità alessiana ai palazzi lungo la strada e lascia a Cantone quella del tracciato urbano.

Fino agli anni Cinquanta del Novecento continua a prevalere un'interpretazione che si fonda quasi esclusivamente sui documenti d'archivio. Così nelle guide su Genova di Jean De Foville e di Wilhelm Suida e nelle opere di Mario Labò (1929) e di Adolfo Venturi (1940) *Strada Nuova* viene indicata come opera di Cantone, in modo perfino più acritico di quanto fatto da Alizeri. Solo Hildebrand Gurlitt, seguendo il padre Cornelius, continua ad attribuirgli ad Alessi (Gurlitt, 1924: VII).

A metà Novecento, nel 1956, appare una nuova interpretazione ad opera di Mario Labò (1884-1961) maturata dopo uno studio scrupoloso dei documenti di *Strada Nuova* nel corso del quale rintraccia anche alcuni contratti inediti fra i Padri del Comune e Cantone. Labò sottolinea come la sicura e lunga presenza di Bernardino Cantone nel cantiere di *Strada Nuova* è caratterizzata da mansioni tecniche e pratiche: perizie, gestione delle demolizioni e tracciamento dei lotti. Perfino il disegno che Cantone afferma di aver eseguito potrebbe essere un tracciamento delle aree più che un disegno ideativo o di progetto. Labò prosegue ricordando che Cantone collabora con Alessi anche alla Basilica di Carignano in una posizione subalterna, gestendo il cantiere durante i periodi di assenza del maestro perugino; sottolinea poi che i cantieri di *Strada Nuova* e della Basilica di San Lorenzo, connessi sia per il sistema di finanziamento sia per l'approvvigionamento dei materiali, «dipendevano

dallo stesso magistrato» (Labò, 1956: 404) e la sicura presenza di Alessi nel secondo di questi cantieri può portare a pensare che fosse presente anche nel primo; infine porta l'attenzione su Palazzo Cicala in Piazza dell'Agnello, opera certa di Cantone e di soli pochi anni precedente a *Strada Nuova*, il quale mostra modi legati alle tradizioni locali e molto lontani dall'architettura rinascimentale romana che costituisce senza dubbio il presupposto di *Strada Nuova*. Così l'interpretazione di Labò rende giustizia ai documenti senza tradire l'indicazione vasariana.

Nel 1958 Emmina De Negri (1929-2022) sposa sostanzialmente la tesi di Labò pur ribaltando i pesi delle responsabilità tra Alessi e Cantone. Scrive infatti che «il tracciato di *Strada Nuova* si deve a Bernardino Cantone», anche se «sembrerebbe miracoloso che il Cantone, fino a poco tempo prima così legato a forme arcaiche [avesse] concepito una soluzione così nuova e rivoluzionaria per Genova», e finisce per sostenere un apporto di Alessi «indiretto, ma non per questo meno importante» a un'opera di Cantone (De Negri, 1957: 30).

Dal 1965 al 1967 Luigi Vagnetti (1915-1980) coordina un'immensa ricerca all'Università di Architettura di Genova pubblicata in un corposo volume. Non vengono affrontati solo gli aspetti morfologici, storici, politici e sociali della strada e del suo contesto, ma vengono analizzati, uno per uno, tutti i palazzi che vi si affacciano. Inoltre agli strumenti dell'interpretazione critica e della ricerca documentaria si aggiungono quelli della storia economica, della ricerca iconologica, oltre che una completa campagna di rilievo dei palazzi fino ad allora inesistente. Il fine della ricerca è quello di conoscere «uno dei maggiori episodi urbanistici del Rinascimento italiano». Riguardo alla «discussa paternità» di *Strada Nuova* Vagnetti scrive che, nonostante la «tradizione basata sui documenti la attribuisce a Bernardino Cantone, [permane il] dubbio, invero molto fondato, che quel nome di coscienziosa, ma modesta figura secondaria occulti, non certo pienamente, la ben più forte e prestigiosa personalità di Galeazzo Alessi» (Vagnetti, 1967: 8).

Il volume di Poleggi intitolato *Strada Nuova, una lottizzazione del Cinquecento a Genova* deve moltissimo alla ricerca di Vagnetti. Anche se la cita solo marginalmente, analoga è la scansione dei capitoli, divisi in quelli che trattano problemi generali della strada e in singoli capitoli dedicati a ciascun palazzo, identico molto materiale iconografico. Al contrario l'impostazione critica non potrebbe essere più distante. In questi anni i lavori di Labò, De Negri e Vagnetti stanno riportando Galeazzo Alessi al centro dello sviluppo del Rinascimento genovese. Poleggi non solo ripercorre «il faticoso cammino della ricerca documentaria» seguito da Alizeri, come egli stesso afferma (Poleggi, 1972: 68), ma fin dall'inizio sembra partire con l'intenzione di dimostrare che

Strada Nuova fu opera di Cantone ed ebbe una paternità e un'origine tutta locale e genovese.

Nonostante la vasta ricerca di documenti contabili e notari, il nome di Galeazzo Alessi non compare una sola volta in relazione a *Strada Nuova* e ai suoi palazzi. Da questa assenza Poleggi deduce che Alessi non può aver collaborato ai progetti e, poiché i documenti citano i nomi dei "capi d'opera" dei singoli cantieri, Poleggi identifica questi come i progettisti delle opere. E tuttavia, anche se durante la lunga tradizione dei "magistri antelami" il "capo d'opera" era anche l'architetto, non è detto che questo continui a valere nell'organizzazione rinascimentale del cantiere, dove l'architetto inizia ad assumere un ruolo intellettuale. Le parole di Vasari fanno forse sorgere qualche dubbio a Poleggi il quale si domanda «se ci si trova dinnanzi a una insolita lacuna filologica o se i movimenti pubblici e privati e gli apporti tecnici che li hanno tradotti in essere sono proprio quelli documentati» (Poleggi, 1972: 31). È possibile che questa lacuna per cui Alessi non è mai citato fosse causata non solo allo *status* di architetto rinascimentale, ma anche dalla sua origine nobiliare, motivo per il quale lo troviamo poco citato nei contratti di cantiere. In ogni caso Poleggi risolve presto anche questo eventuale dubbio e afferma che se Alessi fosse stato coinvolto nel progetto «ne avremmo trovato le immancabili indicazioni nei documenti» (Poleggi, 1972: 74).

Vi è poi un'altra difficoltà: l'idea per cui *Strada Nuova* si sia sviluppata a partire dalle consorterie medievali sembra contrastare con quella per cui essa sia al contempo una realizzazione urbanistica innovativa e mai realizzata fino ad allora. Poleggi risolve però la contraddizione negando la «asserita novità» di *Strada Nuova* e affermando che «la sottolineata attenzione [...] alla novità della strada ci sembra ridimensionarsi al livello di una maturazione» (Poleggi, 1972: 17, 67). D'altronde, dice, «l'esigenza di sottolineare l'assoluta novità sociale e formale di *Strada Nuova* denuncia chiaramente l'intento di attribuire tutta l'opera ad un autore estraneo all'ambiente» genovese (Poleggi, 1972: 17). Pur di far nascere *Strada Nuova* dalla tradizione genovese, Poleggi nega l'eccezionalità del progetto, trascura le parole di Vasari e presta poca attenzione a possibili lacune documentarie. Si ha quasi l'impressione che fosse infastidito dal fatto che l'architettura rinascimentale fosse entrata a Genova provenendo dalla grande scuola romana, prima con Perin Del Vaga e pochi decenni dopo con Galeazzo Alessi.

Questa interpretazione non prende subito piede e anzi viene fortemente criticata da Pietro Torriti (1924-2015) che nel suo volume del 1970 ribadisce la presenza di Alessi nel progetto di *Strada Nuova*. Sempre nel 1970 sono pubblicati alcuni scritti postumi di Mario Labò fra cui uno su *Strada Nuova* dove la centralità di Alessi è nuovamente ribadita. Tuttavia lentamente la lettura di Poleggi s'impone, sia

perché in questo periodo gli storici dell'architettura tendono a prestare sempre più fede alla lettera dei documenti d'archivio che alla loro interpretazione, sia perché nell'Italia del tempo l'idea di un progetto collettivo e nato dagli apparati burocratici cittadini si sposava particolarmente bene con l'ideologia comunista che ispirava l'università. Così nel 1969 Manfredo Tafuri riprende la lettura di Poleggi senza neppure accennare ad altre possibili strade interpretative.

Nel 1974 si svolgono a Genova un grande convegno e una mostra dedicati a Galeazzo Alessi e promossi da Corrado Maltese. Nella mostra, tenutasi a Palazzo Bianco, *Strada Nuova* non compare fra le opere certe e neppure fra quelle dubbie. Nel catalogo del convegno, tenutosi a Palazzo Tursi, e intitolato *Galeazzo Alessi e l'architettura del Cinquecento* nessun contributo è dedicato specificatamente a *Strada Nuova*. Solo incidentalmente alcuni autori (come Christoph Luitpold Frommel, Augusto Cavallari-Murat, Lionello Puppi, Emmina De Negri e Corrado Maltese) ribadiscono all'interno dei loro testi la possibilità che Alessi abbia progettato *Strada Nuova* e i suoi palazzi, ma le loro posizioni verranno presto dimenticate.

Ennio Poleggi, aiutato dalla moglie Fiorella Caraceni, ribadirà la sua tesi lungo i decenni seguenti, sia nelle molte pubblicazioni che dedica a Genova, sia attraverso il lavoro all'Università di Architettura, finendo di fatto col soffocare il dibattito attorno al tema. A facilitare l'affermazione della sua interpretazione collabora il fatto che, dal 1974 ad oggi, gli studi su Galeazzo Alessi sono stati relativamente pochi e di questi quasi nessuno si è occupato del tema di *Strada Nuova*, forse anche scoraggiato dalla mole degli studi di Vagnetti e di Poleggi. Un flebile controcanto arriva da alcuni studi internazionali. Già nel 1961 Lewis Mumford non aveva alcun dubbio nel riferire *Strada Nuova* ad Alessi, e più di recente, nel 1997, George L. Gorse pubblica un importante studio su *Strada Nuova* dove riprende la tesi di Labò e riferisce la paternità dell'opera a Galeazzo Alessi.

Se da un lato l'aspetto attribuzionistico resta un fatto solo secondario, un modo per etichettare un fenomeno, dall'altro può aiutarci a ragionare su come si sia formata un'idea progettuale, su come si sia sviluppata, e a comprenderla meglio. In questo senso le fonti, anche apparentemente contraddittorie come in questo caso, possono permetterci di capire cosa intendiamo per "autore" in una disciplina come l'architettura, che per sua natura richiede la collaborazione fra più persone e diverse capacità.

Non vi sarebbe allora contraddizione nel dare credito sia a Vasari sia ai contratti dei Padri del Comune: Alessi ideò *Strada Nuova* adattando un'idea nata nel Rinascimento romano alle necessità e agli usi della classe nobiliare genovese; si avvale poi dell'aiuto di Bernardino Cantone, architetto

con una grande esperienza, ben inserito negli uffici pubblici cittadini e, in quanto membro dei maestri antelami, abituato a lavorare in collaborazione con altri colleghi. Infine, l'attenzione agli aspetti finanziari, grazie a cui trovò i soldi per terminare San Lorenzo, e la capacità di occuparsi di più lavori contemporaneamente, grazie ai numerosi collaboratori di cui si avvale, sono due caratteristiche che rendono Galeazzo Alessi sorprendentemente simile a un architetto contemporaneo.

Riferimenti bibliografici

- Vasari, G. (1568). *Vite dei più eccellenti Pittori, Scultori ed Architettori*. Firenze: Giunti.
- Alberti, F. (XVI secolo). *Elogio di Galeazzo Alessi da Perugia*. Beltrami L., (ed.), (1913). Milano: Tip. U. Allegretti.
- Soprani, R. (1674). *Vite de' pittori, scultori ed architetti genovesi*. Genova.
- Pascoli, L. (1730). *Vite de' pittori, scultori ed architetti moderni*. Roma: Antonio de' Rossi.
- Ratti, C.G. (1768). *Vite de' pittori, scultori ed architetti genovesi... in continuazione dell'opera di Raffaello Soprani*. Genova: Ivone Gravier.
- Milizia, F. (1768). *Le vite de' più celebri architetti*. Roma.
- Gauthier, P. (1818-1832). *Les plus beaux édifices de la ville de Genes et de ses environs*. Paris: presso l'autore.
- Anonimo (1818), *Descrizione della città di Genova da un anonimo del 1818*. Poggi, E., Caraceni Poggi, F., (eds.), (1969). Genova: Sagep.
- Quatremère de Quincy, A.C. (1832). *Dictionnaire Historique d'Architecture*. Paris: Adrien Le Clere.
- Alizeri, F. (1846-47). *Guida artistica per la città di Genova*. Genova: Gio. Grondona q. Giuseppe.
- Dickens, C. (1846). *Pictures From Italy*. London.
- Burckhardt, J. (1855). *Der Cicerone. Eine Anleitung zum Genuss der Kunstwerke Italiens*. Basel: Schweighauser.
- Alizeri, F. (1876). *Guida illustrativa per la città di Genova*. Genova: Luigi Sambolino.
- Reinhardt, R. (1886). *Palast Architektur von Oberitalien und Toscana. Genua*. Berlin: Wasmuth.
- Suida, W. (1906). *Genua*. Leipzig.
- De Foville, J. (1907), *Génes*. Paris.
- Gurlitt, H. (1924). *Peter Paul Rubens: Palazzi di Genova*. Berlin.
- Labò, M. (1929). *Alessi Galeazzo*, voce in *Enciclopedia italiana*. Roma: Treccani, 356-358.
- Venturi, A. (1940). *Storia dell'arte italiana*. Milano: Hoepli.
- Labò, M. (1956). *Strada Nuova*. In *Scritti di Storia dell'Arte in onore di Lionello Venturi*. Roma: De Luca.
- De Negri, E. (1957). «Galeazzo Alessi architetto in Genova». *Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Genova*, 1, 7-116.
- Mumford, L. (1961). *The City in History*. San Diego (CA): Harcourt.
- Poggi, E. (1966). «Il rinnovamento edilizio genovese e i maestri Antelami nel secolo XV». *Arte Lombarda*, XI-2, 53-68.
- Vagnetti, L., (ed), (1967). *Genova, Strada Nuova*. Genova: Vitali e Ghianda.
- Poggi, E. (1972). *Strada Nuova. Una lottizzazione del Cinquecento a Genova*. Genova: Sagep [Prima edizione 1968].
- Tafuri, M. (1969). *L'architettura dell'Umanesimo*. Bari: Laterza.
- Torriti, P. (1970). *Tesori di Strada Nuova: la Via Aurea dei genovesi*. Genova: Sagep.
- Labò, M. (1970). *I Palazzi di Genova di Pietro Paolo Rubens e altri scritti d'architettura*. Genova: Renato Tolozzi.
- Mantese, C., et al., (1974). *Galeazzo Alessi e l'architettura del Cinquecento*. Genova: Sagep.
- Caraceni F., Poggi E. (1983). *Genova e Strada Nuova*. In *Storia dell'arte italiana*. XII, Torino: Einaudi, 299-361.
- Benincasa, C. (1984). *Venti spazi aperti italiani*. Collana Comunicare l'Architettura a cura di B. Zevi. Torino: SEAT.
- Mercenaro, G. (1992). *Viaggio in Liguria*. Genova: Sagep. Con i resoconti dei viaggiatori stranieri.
- Caraceni, F. (1992). *Una strada rinascimentale: via Garibaldi a Genova*. Genova: Sagep.
- Gorse, L. G. (1997), «A Classical Stage for the Old Nobility: The Strada Nuova and Sixteenth-Century Genoa». *The Art Bulletin*, 79, 2, 301-327.
- Poggi, E. (2002). *Genova, una civiltà di palazzi*. Genova: Sagep.
- Pizzigoni, V. (2020). «La scanalatura dorica, tra Raffaello e Perin del Vaga. Gli esempi della cappella Caracciolo di Vico a Napoli e del palazzo del Principe Andrea Doria a Genova». *Annali di Architettura*, XXXII, 33-50.
- Pizzigoni, V. (2024). «I "Palazzi di Genova" di Rubens e le architetture di Alessi». *Temporanea*, in corso di stampa.

Vittorio Pizzigoni

Dipartimento di Architettura e Design
Università di Genova
vittorio.pizzigoni@unige.it

Indice

- 01 **Nota editoriale**
- 02 **NÄIF E ARCHITETTURA**
Beatrice Moretti, Davide Servente
- 08 **L'ANTITESI DELL'ARCHITETTURA**
Giovanni Galli
- 14 **BANALE DOPO IL BANALE / ELOGIO DEL BANALE**
Franco Raggi
- 22 **TRA ARCHETIPI E BANALITÀ.
DUE LEGITTIMAZIONI DEL POSTMODERNO**
Fabio Guarnera
- 30 **LA PATERNITÀ DI STRADA NUOVA A GENOVA:
CICLICITÀ DELLA STORIA E DELLE IDEOLOGIE**
Vittorio Pizzigoni
- 36 **COLONIAL STREET, UN PERCORSO SENZA TEMPO.
CASE DA SOGNO TRA ILLUSIONE E REALTÀ**
Caterina Cristina Fiorentino
- 42 **ORDINARIETÀ E AVANGUARDIA**
Davide Servente
- 48 **APPUNTI SUL NUOVO KITSCH IN ARCHITETTURA**
Valerio Paolo Mosco
- 54 **ARCHITETTURA NÄIF, TRA AUTORE E OPERA**
Christiano Lepratti
- 60 **ARCHITETTURA NAÏF O DEL GESTO SPONTANEO.
FRANK GEHRY E LA CASA A SANTA MONICA**
Duccio Prassoli
- 66 **CASA SOLARE, STUDIO ALBORI
IL RAPPORTO QUOTIDIANO
TRA AMBIENTE E NECESSITÀ ABITATIVE**
Maria Canepa
- 72 **GIOCARE CON LA REALTÀ.
IL NAÏF NELL'ARCHITETTURA
RESIDENZIALE DI POINT SUPREME**
Antonio Lavarello
- 82 **ARCHITETTURE RUPESTRI:
TRE CASE DI ANDRÉ BLOC**
Francesco Testa
- 92 **TRA DÖRFLI E GRANDS ENSEMBLES.
LE CITTÀ-GIARDINO DELLE COOPERATIVE
DI ZURIGO 1943-57**
Giulio Galasso, Natalia Voroshilova
- 100 **OLTRE LA LOGICA DELL'INGENUO.
LA POTENZA COMUNICATIVA DEL BANALE
TRA NAÏF E CO-DESIGN: UN CASO STUDIO**
Federica Delprino, Omar Tonella
- 108 **UN PONTE TRA ECCEZIONALE E QUOTIDIANO.
GIARDINI IMPROBABILI NEGLI SCENARI DI CONFLITTO**
Francesca Coppola
- 116 **UN PALAIS IMAGINAIRE
ALL'ORIGINE DELLA MAISON PASSIONNANTE**
Daniele Panucci
- 124 **IL PAESAGGIO SEGRETO DI CHANDIGARH
L'ARTE DI NEK CHAND**
Stefano Melli
- 132 **PIETRE E PAROLE: CONFINI E ANALOGIE**
Alessandro Canevari
- 138 **N a.i. F**
Andrea Bosio
- 148 **PERCHÉ IL NAÏF NON PRODUCE IL VIOLINO**
Valter Scelsi

ISSN 1720-075X



9 771720 075005

€ 25,00