Il Viale che vorrei
Una storia al futuro

Cari Cittadini e care Cittadine,
il Viale della Vittoria a Jesi è un "segno" di circa 1,5 km di paesaggio urbano alberato, oggi uno dei principali assi di attraversamento carrabile della città, di collegamento con il territorio circostante della Vallesina, una delle strade più trafficate e uno dei principali parcheggi a servizio del centro storico. Ma è anche spazio residenziale, di attività commerciali, di ristoro e di servizio, una sorta di boulevard jesino ricco di enormi potenzialità espressive lasciate alla stratificazione temporale. Nel corso degli anni questa arteria ha subito modifiche facendo emergere una serie di questioni di diversa natura -legate alle previsioni di Piano in fieri, alla vetustà degli impianti, al ruolo delle alberature, alla sovrapposizione di funzioni, alla mobilità, ai parcheggi, alla sicurezza stradale, allo spazio a misura di tutti e tutte alle quali oggi dobbiamo e vogliamo dare delle risposte concrete e lungimiranti.

Da qui la decisione, che caratterizza il nostro programma di mandato, di coinvolgere la città attraverso appositi percorsi partecipativi, al fine di avviare una riflessione per la stesura del Masterplan del nuovo Viale della Vittoria. Sono stati numerosi i cittadini e le cittadine che hanno accolto il nostro invito a rispondere al questionario "Il Viale che vorrei" illustrando quale uso fanno ad oggi del Viale e lasciando i propri contatti per un coinvolgimento nella fase successiva di partecipazione, che sarà guidata da un gruppo di docenti, ricercatori e ricercatrici della Facoltà di Architettura dell'Università di Camerino, con rilevante esperienza in merito.
Si tratta, evidentemente, di un progetto a lungo termine che come Amministrazione Comunale abbiamo deciso di costruire a partire dal coinvolgimento di tutti coloro che qui lavorano, vivono o si trovano di passaggio. Un percorso che ci permette di incidere sulla qualità della vita dei suoi abitanti, sulle opportunità di sviluppo locale e di innovazione, sulla salute del suo paesaggio urbano, sulla protezione delle sue memorie.
Da questa mostra, con "una storia al futuro", partendo dagli elementi storici, dal racconto di quelle vicende che hanno portato il Viale ad essere quello che è oggi, vogliamo arrivare al futuro affinché il Viale sia inclusivo e ospitale, da abitare in sicurezza, meno vulnerabile agli effetti dei cambiamenti climatici, che sia a misura di tutti e tutte per gli spostamenti quotidiani.
Solo partendo da una consapevolezza diffusa e organizzata della storia a cui apparteniamo e dello sviluppo a noi precedente possiamo costruire un progetto di futuro credibile, sostenibile, equo, facendo sintesi concreta dei bisogni, delle aspirazioni, dei sogni di chi abita, lavora, investe, studia, gioca in città.

Il coinvolgimento di tante realtà locali, che ringraziamo intensamente per la generosità e passione, l'accurata e minuziosa ricerca di tanti singoli e associazioni sensibili ci permette oggi di partire da un tessuto di conoscenza e riappropriazione collettiva della nostra storia. E lo facciamo da un luogo simbolico del nostro Viale: la Galleria Freddi, una galleria pedonale privata a uso pubblico, da pochi conosciuta e che proprio per questo custodisce in sé il senso generale del percorso futuro. Il Viale è molto di più che mero asse di attraversamento, è luogo di accoglienza, è capacità inespressa di città pubblica, è vivacità di relazioni e di luoghi da rigenerare. Ringraziamo la signora Antonietta Freddi che ha accolto con estrema disponibilità la proposta di aprire e far conoscere la galleria così densamente viva di "storia al futuro".

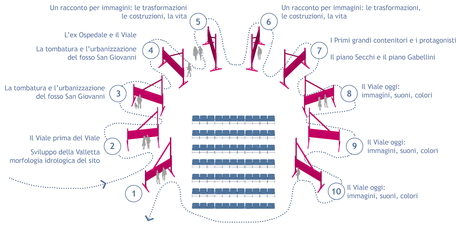
La nostra storia ha inizio nei primissimi anni del '900 quando si avverte la necessità di un'espansione della città per rispondere ai bisogni della "moderna economia". Ma ad est il fiume e la ferrovia oppongono degli ostacoli insormontabili mentre a ovest *"Zone disponibili non ve ne ha alcuna, perché al lato occidentale per giungere alla amena ubicazione dei Colli esistono profonde bassure, che converrebbe colmare con terreno di trasporto e col gettare muri e arcate sul fossato San Giovanni [ove] si ritenesse di darforma concreta alle opere e le bassure sparite, e trasformate prendessero aspetti di giardini o di ombroso bosco, e fossero il tratto di unione sul pendio aperto ai trionfi del sole e l'arteria novella si congiungesse a sud del viale Cavallotti". A quel punto "nulla avrebbe da invidiare la nostra città di Jesi in fatto di bellezza e salubrità agli altri paesi inciviliti".*
Questo è il sogno di Ercole Donnini, sindaco nel 1905, che spetterà al sindaco Giuseppe Abbruzzetti, nel 1919, portare a compimento, a prezzo di una grave crisi politica. Così, venne coperto il fosso e sopra fu realizzata la strada con le alberature, che per la sua grandezza venne denominata dalla popolazione "lo Stradò", che divenne l'asse portante del nuovo piano viario della città e aprì i colli a monte del Viale, dando il via all'espansione della nuova Jesi, la cui realizzazione fu compiuta a partire dal secondo dopoguerra e che gli jesini chiameranno "Jesi novo".

Una storia affascinante si dispiega davanti ai nostri occhi, una storia che si lascia guardare attraverso le fotografie dell'epoca, che si fa leggere e interpretare grazie ai tanti documenti di archivio e alle testimonianze dirette di coloro che ricordano attraverso il ricordo dei loro padri e dei loro nonni, colorando questa storia di affetti, di emozioni, di sogni e di speranze.
Una storia che ci spinge verso il futuro della nostra città, con i grandi cambiamenti che il tempo attuale ci impone di trattare e che tutti noi abbiamo la responsabilità di progettare e costruire: questioni cruciali da affrontare che esprimono una domanda forte di sostenibilità, una maggiore attenzione al benessere quotidiano. Questa la strada che vogliamo percorrere insieme. Da oggi dunque cittadine e cittadini, associazioni e comitati saranno i veri protagonisti: dopo l'estate raccoglieremo proposte, esperienza e storie all'interno del percorso di partecipazione strutturato che sarà un valore aggiunto per lo sviluppo di tutta la città e dell'essere comunità.
Perché è questo l'obiettivo.

Il Sindaco
Lorenzo Fiordelmondo

Assessora all'Urbanistica
Valeria Melappioni

Assessora alla Partecipazione
Loretta Fabrizi



Anteros – Amore reciproco che deve essere alimentato

Viale della Vittoria: «Tu mi vuoi bene».

Cittadino transitante: «Che domanda è mai questa?».

Viale: «Una domanda che mi interessa farti. A te interessa rispondere?».

Cittadino: «Direi che potrebbe interessarmi».

Viale: «Sì o no?».

Cittadino: «Diciamo sì, vista la tua insistenza. La quale, lasciamelo dire, è il sintomo di un tuo disagio. Cos'è che non va?».

Viale: «Sei tu che non mi vai bene».

Cittadino: «Ah. Vedo che hai idee chiare quando c'è da buttare la colpa sugli altri. Dove sbaglio, semmai sbagliassi?».

Viale: «Semplice: il tuo errore... sei tu».

Cittadino: «Mi sfugge il concetto. Chiarisci, sennò passo oltre».

Viale: «Ecco, vedi, ecco malattia ed errore: tu passi».

Cittadino: «Sarebbe un mio diritto, credo».

Viale: «Ma è come transiti su di me che fa la differenza. Tu transiti e basta. Sei un transitatore inconsapevole».

Cittadino: «Esiste una alternativa?».

Viale: «Certo. Il transitatore consapevole».

Cittadino: «Di cosa?».

Viale: «Del fatto che, con la generosità delle mie forme, dei miei spazi, da quasi cent'anni amo tutti voi. E da anni non mi sento ricambiato».

Cittadino: «"Amore che a nulla amato amar perdona"? Ti metti a citare Dante?».

Viale: «No. Ti richiamo quella parola anteros che i greci usavano per descrivere la necessità della reciprocità nell'amore».

Cittadino: «Io dovrei... amarti perché tu sostieni... di amare me?».

Viale: «Esattamente».

Cittadino: «Vista questa tua forte convinzione, ti sarei grato se volessi argomentarla meglio, così magari...».

Viale: «...così magari da inconsapevole passi a consapevole».

Cittadino: «Mh. Speriamo. Intanto aspetto alcuni chiarimenti da te».

Viale: «Ti amo perché, nei miei cento anni di vita, mi sono trasformato adeguandomi ai tempi. Ho servito la patria facendo lavorare i reduci della prima guerra mondiale. Ho fatto da campo da calcio per i giovanotti sportivi. Ho permesso al fronte degli alleati di transitarci per sei giorni e sei notti durante la seconda guerra mondiale. Ho fatto spazio per edificare botteghe, magazzini, opifici, ospedali. Sono stato al servizio di biciclette, scooter, utilitarie, camion, e adesso Suv. Con me la gente può andare velocemente da dove abita a dove lavora. Sopporto uno smog quasi insopportabile grazie all'amore che vi dispenso. Basta?».

Cittadino: «Mi avanza. Cosa ti aspetti, tu vecchio centenario, cosa ti aspetti da uno come me arrivato da poco in questo XXI secolo?».

Viale: «L'amore del transitante come reciprocità per l'amore resiliente che io ho mostrato».

Cittadino: «Un po' asimmetrico però. Tu esperto, io inesperto».

Viale: «L'asimmetria è nell'universo, credimi. Prima o poi tutte le cose passano da uno stato all'altro. A noi spetta il compito, ogni volta, di amarsi con reciprocità».

Cittadino: «Dunque dovrei... cosa?».

Viale: «Transitare con sapiente attenzione. Evita velocità ansiosa. Strappi di rabbiosa insipienza circa quel che vedi attorno a me. Porta rispetto per quello che sono e soprattutto per quel che potrei essere. Pensiamoci in avanti, nel futuro prossimo venturo. Pensiamoci avanti e amanti».

Cittadino: «Transitanti...».

Viale: «Transeunti rispettosi, amanti transitanti. Si può fare».

Cittadino: «Ho bisogno di esempi».

Viale: «Non parcheggiare in doppia fila. Fai attenzione alla velocità.

Frequentami pensandomi antico e nuovo. Progettami nei tuoi desideri. Insomma, guardami con occhi diversi ma soprattutto con cuore diverso».

Cittadino: «Già. Cuore fa rima con amore».

Viale: «E Viale della Vittoria con baldoria...».

Cittadino: «Cioè... adesso ti riveli un edonista?».

Viale: «No, figurati. Volevo dire baldoria della mente...».

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

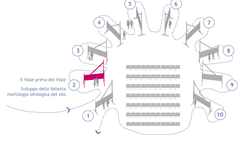
a cura di:
Renzo Ricci e Daniele Stronati
Mariacristina Locatelli, Maria Gabriella Goroni per Archeoclub d'Italia

Lo sviluppo della valletta: morfologia idrogeologica del sito

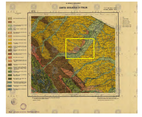
Assetto geologico e idrogeologico della zona in cui si trova oggi il Viale della Vittoria e la sua evoluzione geologica nel tempo.
La dinamica del Fiume Esino, il reticolo idrografico secondario e l'alveo del Fosso San Giovanni rappresentano la base analitica che, attraverso dati accurati, raccolti da fonti storiche e antiche cartografie geologiche, permette di ricostruire i vari cambiamenti che la zona ha subito nel tempo.
Il Viale della Vittoria è stato costruito sopra un alveo possibile relitto di un antico percorso del Fiume Esino e questo fosso secondario è stato capace di suddividere l'originario terrazzamento fluviale separando il Centro Storico con le campagna fuori le mura.
L'importanza storica e geologica della zona fornisce un contesto essenziale per la comprensione e la valorizzazione del territorio nell'ambito di futuri progetti di riqualificazione.

Il Viale prima del Viale

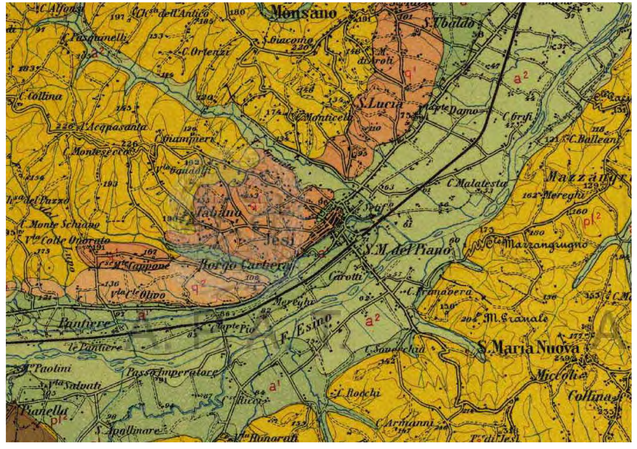
L'evolversi nel tempo, fino agli anni '20 del secolo scorso, delle condizioni ambientali del Fosso di San Giovanni, di quando, quanto e come l'uomo abbia agito su di esso con diversi interventi strutturali, viene qui presentato attraverso un rapido esame della situazione geologica dell'area, la differenziazione anche toponomastica dei diversi tratti del fosso per giungere alla deduzione dell'origine del suo nome.
Si elencano i collegamenti (ponti di legno e di pietra) tra l'area urbana e i colli settentrionali, collegamenti determinati, in antico, dalla presenza, su tali colli, di importanti chiese e conventi e di fondi agrari appartenenti alle nobili famiglie jesine.
Con lo sviluppo economico e la conseguente crescita del numero degli abitanti e l'estensione dell'edilizia urbana sui colli occidentali, nei primissimi anni del '900, si avverte la necessità di un intervento strutturale (tombatura del fosso) volto a rendere più agevole la comunicazione tra il centro della città e le nuove aree di edilizia sorgente. Tale progetto maturerà e si realizzerà a partire dagli anni '20.



Lo sviluppo della valletta

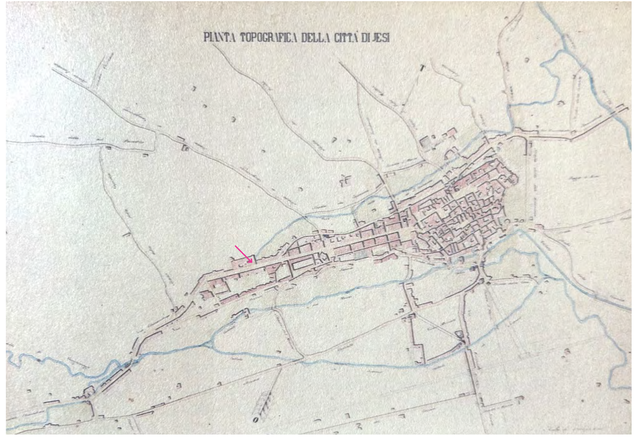


R. UFFICIO GEOLOGICO
CARTA GEOLOGICA D'ITALIA
F.° 117 della Carta al 100.000 dell'Istituto geografico militare.
BASE TOPOGRAFICA DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE.
In vendita presso la Libreria di Stato (Ministero delle Finanze): L. 15
PREM. STAB. CARTOGR. G. GIARDI, FIRENZE - 1915 (A. XI, E. F.).



Stralcio Carta Geologica D'Italia, 1933

La città di Jesi è stata edificata prevalentemente in sinistra idrografica del Fiume Esino, dove l'evoluzione morfologica del corso d'acqua ha determinato la creazione di terrazzamenti alluvionali di diverse epoche sui quali la città si è sviluppata nel corso della sua storia.
Come si può osservare nella carta geologica la parta in sinistra idrografica è molto più estesa rispetto alla destra idrografica.
Questo è il risultato dell'evoluzione geomorfologica del fiume nel suo migrare verso sud/sud-est.
Seppur nella limitazione di avere dati precisi, la popolazione era comunque a conoscenza dell'evoluzione che il corso del fiume ha subito nei secoli, condizionando fortemente i rapporti tra i cittadini e il loro fiume.



Pianta topografica di Jesi dell'architetto Augusto Fiori - anno 1864

Le conoscenze dell'epoca riguardavano anche il reticolo secondario all'interno dell'abitato comunale, che seppur con minore impatto, condizionava anch'esso la quotidianità delle persone.
Nella cartografia storica del 1864, indicato con la freccia blu, il punto di inizio in prossimità dell'ex Ospedale di Jesi e lo sviluppo del Fosso San Giovanni sino alla sua confluenza con il Torrente Granita.
L'aumento demografico di fine '800 e la necessità di spazio utile all'edificazione, hanno portato ad un inglobamento del fosso stesso con la città, sino ad un completo tombamento e alla creazione di una via percorribile al di sopra di esso: il Viale della Vittoria.

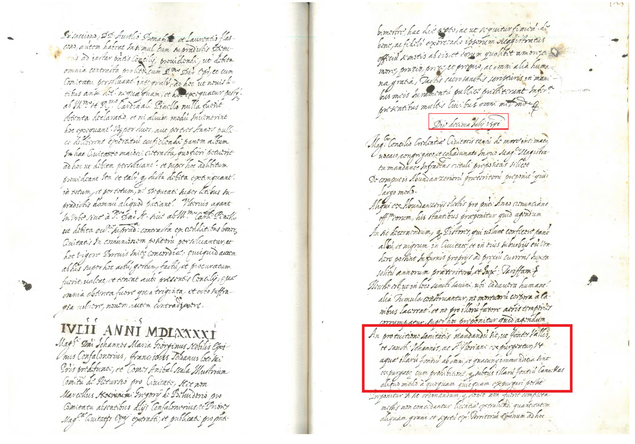
Il Viale prima del Viale

Catasto Gregoriano, 1835

Lettura dell'area nord occidentale prima del Viale della Vittoria

Questa mappa del Catasto Gregoriano (1835) è stata arricchita con i riferimenti necessari a collocare i complessi monastici, le fonti ed i ponti di seguito citati. Vi si riconosce il Fosso di San Giovanni che divide il terrazzamento su cui sorge la città murata di Jesi da quello dell'area antistante nord occidentale, da dove fluivano le sorgenti ad alimentare le fonti e che, per secoli, è stata occupata soltanto da orti, aratori, aratori vitati, da qualche rara casa colonica e da complessi monastici: Chiesa e convento di San Marco, Chiesa e convento degli Zoccolanti, Chiesa e convento di San Pietro martire, Chiesa e convento dei Cappuccini, tutti collegati alla città da ponti e ponticelli.

1. Convento degli Zoccolanti
2. Fonte del Tornabrocco
3. Chiesa e convento di San Marco
4. Fonte San Marco
5. Chiesa e Convento di San Pietro Martire
6. Fonte San Giovanni o dei Cappuccini
7. Convento dei PP Cappuccini
8. Fonte di Piccitu
9. Ospedale Fatebenefratelli



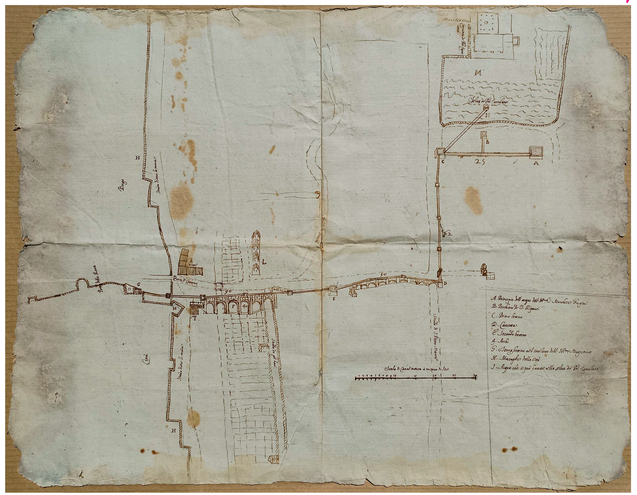
Riformanze 1591

Il 10 luglio 1591, dopo il terribile inverno di fame e di peste, il Consiglio di Credenza, preso atto che alcuni Abbondanzieri, prepositi a provvedere al fabbisogno alimentare della cittadinanza, avevano rinunciato all'incarico, emanò alcune norme sulla confezione del pane e sul calmiere al prezzo dello stesso, sui tumuli da costruirsi per evitare che i corpi dei morti, accatastati in località San Savino, fossero dilaniati dai cani e l'aria fosse ammorbata dal loro fetore, infine, sempre per provvedere alla Sanità pubblica, diede ordine affinché fossero spurgate le Fonti della Valle, di San Giovanni e di San Floriano e che l'acqua di quelle fonti fosse monda di qualunque immondizia.

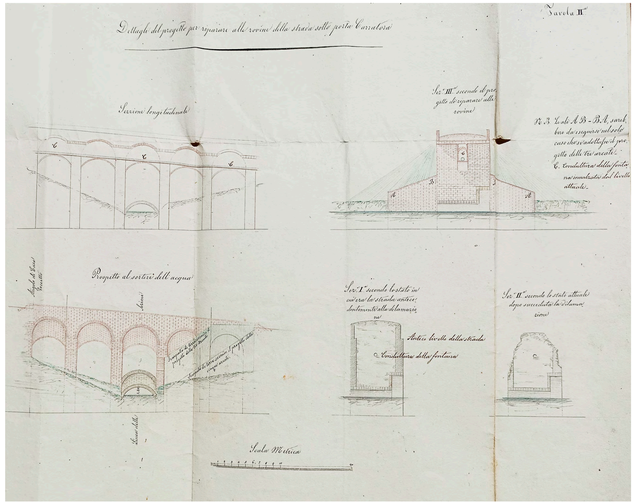
Il Viale prima del Viale

a cura di:

Mariacristina Locatelli,
Maria Gabriella Goroni
per Archeoclub d'Italia



Disegno di fine '600 (Archivio Pianetti)



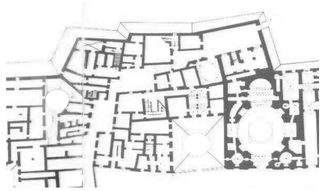
Ciriaco Santini, disegno del 1844

Collegamenti idrici che attraversano il Fosso San Giovanni, rilevati in secoli successivi

Il disegno, rinvenuto nell'Archivio Pianetti e risalente al sec.XVII, riproduce (fedelmente?) il condotto idrico che dalla Selva degli Zoccolanti, attraversando il Fosso San Giovanni, raggiunge le mura cittadine fino all'attuale via Farri.
Nel 1844 l'itinerario di un condotto idrico, simile a quello seicentesco, si trova nel disegno del "progetto per riparare alle rovine sotto Porta Carratora" presentato dall'architetto comunale Ciriaco Santini e dall'Ing. Provinciale Gianni Battista Gabuzzi

Torrione San Floriano, carta Santini

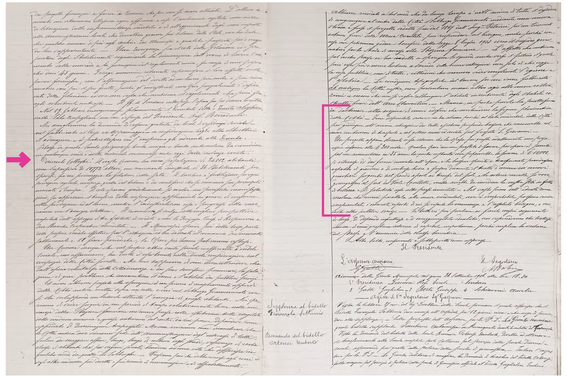
Immagini attuali della porta di San Floriano



Torrione San Floriano, situazione attuale

Strada Clementina: uno specifico problema strutturale

La via Clementina nel tratto del Borgo San Floriano è pericolosa e angusta a causa della sporgenza del Fortino della medioevale Porta San Floriano e della prospiciente
casa degli eredi Sabini, vicina alla chiesetta di San Romualdo.
Già nel 1834 si parla di ampliare la strada abbattendo il fortino; la famiglia Guglielmi Balleani protesta in quanto si ritiene proprietaria dell'immobile, inglobato nelle mura, e delle mura stesse. La risposta del Gonfaloniere è netta e definitiva: la protesta è priva di fondamento perché le mura sono pubbliche ed appartenenti alla "Patria".
Il 20 marzo 1838 l'Architetto Comunale Ciriaco Santini invia al Gonfaloniere i progetti che, esaminati dal Consiglio, determinano l'abbattimento del fortino.
Il 20 dicembre 1838 l'abbattimento è stato effettuato e si presenta ora la necessità di livellare la strada.
Il 18 aprile 1863 si delibera anche di ampliare e livellare il tratto di Clementina che da
Porta Carradora corre lungo le mura boreali fino alle Grazie.



Ercole Donnini, 1906

Un'audace proposta lungimirante, 1906

Nella seduta consiliare del 28 settembre 1906 il sindaco Ercole Donnini, con un appassionato discorso, rivolto agli "Onorevoli Colleghi", illustra il quadro della florida situazione economica della città, divenuta vivace nodo commerciale. Presenta poi la necessità di realizzare una nuova arteria scorrevole che, colmando le "profonde bassure" occidentali del Fossato San Giovanni, consenta di raggiungere "l'amena ubicazione dei colli", destinati ad una espansione urbanistica. Il Donnini sottolinea che questa nuova via si ricongiungerebbe a sud del viale Cavallotti e, innestandosi nella provinciale Clementina verso Roma, consentirebbe di evitare la percorrenza del tratto disagevole e ormai del tutto inadeguato della Clementina sotto le mura boreali.

Philautia – Atto di amore verso se stessi

Traversare la strada, traversare un fiume. Se poi il fiume è largo come un viale, la traversata è più infida. A sorpresa poteva arrivare un'automobile, magari avvisati dal rumore del motore che tossisce odore di fumo e gas di combustione. Attenzione all'urto, un botto, il dolore, il sangue, le sirene e l'ambulanza. Tutto questo nello sguardo di un bambino con maglietta e canottiera, fermo sul bordo dell'asfalto. Guardava a destra e sinistra, e poi ancora a destra e poi davanti. Poi scoppiò a correre diritto. Woom.
Arrivato sull'altro bordo si girò e sorrise.
Così guardò ancora a destra e a sinistra e poi woom, eccolo tornato dalla parte da cui era venuto. Alla finestra di casa, sua madre stava con le mani sulle guance e lo guardava. Lui, da sotto in su, le sorrise contento d'aver imparato a volersi bene.

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

La tombatura e l’urbanizzazione del Fosso San Giovanni

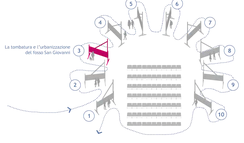
a cura di:
Fabrizio Cinti
Mauro Torelli
per Comune di Jesi

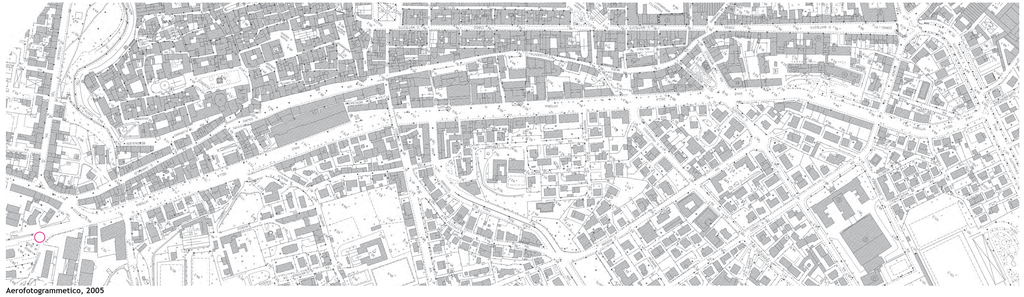
JESI
Comune di Jesi

“La più importante opera pubblica mai realizzata nel XX secolo a Jesi”

Così gli storici locali hanno definito l’intervento di copertura del Fosso San Giovanni e la costruzione di quell’asse viario (“lo stradò”) destinato a caratterizzare l’assetto urbanistico della città, fino ai nostri giorni.
Principale artefice dell’iniziativa fu il Sindaco Giuseppe Abbruzzetti (1870-1950), a capo di un’amministrazione liberale che resterà in carica dal 1915 al 1920, durante la prima guerra mondiale e nel drammatico periodo post bellico. Sebbene l’Italia fosse risultata tra i vincitori del conflitto, una forte crisi economica e sociale attanagliava il paese, con ripercussioni nefaste sotto il profilo occupazionale.
Non venne risparmiata Jesi che soltanto qualche anno prima, nel censimento del 1915, poteva vantare una solida realtà produttiva rappresentata da ben 32 aziende, le più importanti delle quali impegnate nella lavorazione della seta (il Cascamificio contava 331 occupati, la filanda Monarca 222, la filanda Girolimini 130). La crisi colpì anche il comparto agricolo, in particolare per quanto riguarda l’esportazione del cavolfiore. Il quadro subì un aggravamento a causa della devastante epidemia di “spagnola”.

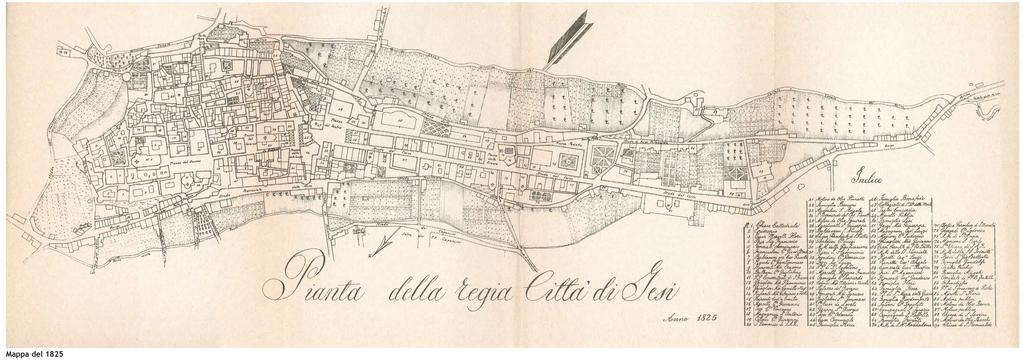
Abbruzzetti, di fronte alle lacerazioni del tessuto socio economico, comprese che la realizzazione di nuove opere pubbliche poteva costituire lo strumento idoneo per combattere il crescente disagio della popolazione.
Il Sindaco perseguì l’obiettivo con tenacia, nonostante gli attacchi di diversi Assessori e Consiglieri della sua stessa maggioranza (Azeglio Felcini: “Come può costruirsi una strada lungo un fosso? La zona è troppo bassa e umida. Per dare lavoro ai disoccupati è meglio pensare alla realizzazione di case popolari o alla fornitura del gas”, Giuseppe Mattoli: “La disoccupazione non può essere pretesto per spendere centinaia di migliaia di lire per una nuova via di utilità molto relativa e di giacitura infelice”, Marasca: “L’opera è dannosa per il Comune. D’ora in avanti concorrerò con il mio voto a fare in modo che debba cessare l’attuale <sgoverno> della cosa pubblica”).
Con deliberazione consiliare n. 11 del 21 gennaio 1920 venne approvato il progetto di realizzazione della strada a firma del geom. Nazzareno Famiglini per un costo di Lire 795.965,35, da finanziarsi attraverso l’accensione di un mutuo di 35 annualità presso la Cassa Depositi e Prestiti. La sindacatura Abbruzzetti terminò, tra forti contrasti politici, in quello stesso anno. Era ormai prossimo l’avvento del regime fascista. Nel 1923 toccò al Sindaco Ernesto Galeazzi, esponente del nuovo corso, intitolare la nuova strada con il toponimo celebrativo di “Viale della Vittoria”.





Aerofotogrammetico, 2005

PRG del Viale della Vittoria, 1920



Mappa del 1825

Le tre planimentrie riportano l’asse stradale compreso tra il Tornabrocco (Via Setificio) e Viale Cavallotti.
Tre immagini, stesso luogo: valle del Fosso San Giovanni. Duecento anni circa separano la prima rappresentazione (1825) dalla terza (2005), entrambe derivate da rilevazioni geometriche del terreno ma eseguite con tecniche e strumentazioni completamente diverse. La seconda rappresentazione (1920) è invece un disegno su base catastale in scala 1:1000 ed è la tavola del progetto guida alla trasformazione della valle del San Giovanni in area urbana ovvero la tavola normativa del PRG del Viale della Vittoria.

Aerofotogrammetrico (2005) - Comune di Jesi

L’immagine riproduce la parte della città di Jesi comprendente il Viale e le aree immediatamente circostanti. Risale al 2005 e non contiene le ultime recenti trasformazioni quali la demolizione degli edifici dell’Ospedale, ma presenta il prolungamento in direzione Chiaravalle-Ancona, la connessione con la strada SS 16 direzione Fabriano-Roma, le immissioni delle strade urbane Giovanni XXIII in prossimità del Cavalcavia ed Erbarella in località Tornabrocco. Interventi attuati tra gli anni ‘70 e ‘80 del secolo scorso. L’insieme di queste connessioni ha mutato e innovato profondamente le caratteristiche originarie del Viale trasformandolo da elemento infrastrutturale chiuso e isolato, a componente di una rete infrastrutturale aperta e, come tale soggetto a nuovi e rilevanti problemi tecnici, funzionali, di ruolo.

Il viale-strada è caratterizzato in origine e mantiene tutt’ora di sé una immagine potente per la dimensione dilatata e la simmetria dell’impianto chiuso e completo in se stesso, indifferente agli edifici sorti ai lati. All’opposto l’edificazione sui lati del viale-strada è dissimile nella dimensione dei singoli edifici, nelle attività insediate, nello sbilanciamento della numerazione civica (159 sul lato dispari, 86 sul lato pari), nel rapporto con l’incombente profilo della città storica su un lato, mentre sull’altro si estende la bassa e piatta periferia sorta sull’ampio pianoro agricolo di Campolungo. Ma anche nel senso lunghezza il viale-strada dal Tornabrocco al Viale Cavallotti è fatto di parti: dal Tornabrocco a Via Giovanni XXIII, da Via Giovanni XXIII a Via Radicioti , da Via Radiciotti a Via Vittorio Veneto da Via Veneto a Viale Cavallotti. La leggera variazione delle pendenze della strada descrive bene la situazione. Ma l’articolazione in tratti del nostro Viale trova ragione nel sistema viario dell’appoderamento agricolo della valle del S. Giovanni: totalmente agricola dal Tornabrocco al Cavalcavia, attraversata solo da quattro ponticelli (il primo isolato all’altezza di via Volturno e gli altri tre ravvicinati in corrispondenza della fonte di San Marco, della risalita a San Marco, della Via Rinaldi). Collegava il Cavalcavia (Via dei Colli) alla strada Gampolungo (attuale Via San Francesco) lo “stradone di San Giovanni”. Oltre la Via Campolungo - San Francesco fino al Viale Cavallotti esistevano solo campi agricoli confinanti a sud con la palazzata urbana e l’ospedale.

Considerare la sostanziale diversità tra le rive destra e sinistra dell’ex Fosso di San Giovanni e, lungo il percorso del Viale, le parti dal Tornabrocco al Cavalcavia, dal Cavalcavia a Via Radiciotti, da Via Radiciotti al Viale Cavallotti è una ipotesi di lavoro interessante per un responsabile futuro processo di riqualificazione del viale-strada.
Il Viale della Vittoria sta mostrando tutti i suoi deficit. La città è profondamente cambiata, le nostre attuali conoscenze tecniche e scientifiche ma anche le nostre tecnologie d’intervento sono incomparabili con quelle di un passato anche recente. Inoltre il Viale non è più solo un problema cittadino, facendo parte di una rete infrastrutturale più ampia estesa al territorio della media Provincia.

PRG del Viale della Vittoria (1920) - Archivio LLPP del Comune

Il PRG del Viale della Vittoria ingloba il progetto infrastrutturale redatto dal Geometra Nazareno Famiglini. Il progetto prevedeva la tombatura del Fosso San Giovanni dalla località Tornabrocco fino alla sorgente del corso d’acqua adiacente alle fondazioni dell’Ospedale. Un ampio viale alberato di 30 m di larghezza più due fasce edificabili laterali dello spessore di 15 m ciascuna sigillavano in superficie la sottostante tombatura del fosso. Il viale (da subito denominato della Vittoria) si innestava in località Tornabrocco sulla Via Clementina mentre al capo opposto terminava a lato dell’ospedale e qui, prima dell’Arco Clementino, si ricongiungeva al Corso Vittorio Emanuele, attuale Corso Giacomo Matteotti. Si oppose a tale ipotesi l’amministrazione dell’Ospedale con giustificati motivi accolti dall’Amministrazione Comunale che risolse la situazione scegliendo di prolungare il Viale della Vittoria fino al Viale Cavallotti.
In tal modo fu aperta una problematica del tutto nuova riguardante la valorizzazione della parte della proprietà dell’Ospedale compresa tra l’attuale via Vittorio Veneto e il viale Cavallotti, la sistemazione dell’area antistante l’Arco Clementino, il prolungamento del viale Cavallotti e, all’innesto dei due viali, una estesa area destinata a pubblici giardini.

Mappa del 1825 (fondo Biblioteca comunale)

I documenti esaminati consentono di affermare che nulla cambia nella stretta e lunga valle agricola del San Giovanni tra il 1825 e il 1920 anno in cui ha inizio l’intensa rapida urbanizzazione dei luoghi: la viabilità agricola viene intercettata e profondamente alterata, l’appoderamento e le colture sostituite con lotti edificabili ed edifici.

La tombatura e l’urbanizzazione del fosso San Giovanni

a cura di:
Fabrizio Cinti
Mauro Torelli
per Comune di Jesi

JESI
Comune di Jesi

Jesi ante 1915, foto e dettaglio

Sulla destra in alto è visibile lo stradone San Giovanni prima della tombatura

Jesi 1910 ca.

Zona di San Marco prima della tombatura del Fosso San Giovanni

Jesi 1910 ca.

Stradone San Giovanni sottostante San Pietro Martire prima della tombatura del fosso

Jesi, antecendente 1905

Ponticello sul Fosso San Giovanni non ancora tombato

Jesi, antecendente 1905

Ponticello sul Fosso San Giovanni non ancora tombato

Philia – L’amicizia

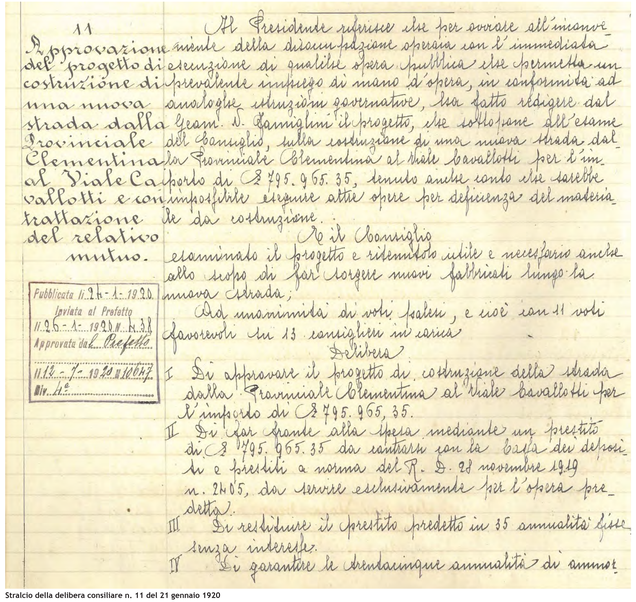
Un pomeriggio di primavera con il cielo limpido ma con un po’ di vento da nord-est, alcuni ragazzi stavano seduti su una panchina nei pressi dell’incrocio di viale della Vittoria con via S. Francesco, perché in quegli anni, in quel punto c’era la massima concentrazione del passaggio di automobili. Ogni ragazzo portava con sé un quadernuccio con la copertina nera, di quelli che all’epoca si usavano per segnare le compravendite nei negozi. Ciascuno teneva in mano, come una coltellino per pungere, la matita con cui scrivere, in velocità, il numero della targa dell’automobile che sarebbe transitata davanti a loro in quel momento. Forse volevano documentare il loro presente per lanciarsi nel futuro facendo collezione di illusioni. Uno di loro era più lento a scrivere, perché la sua matita non era ben appuntita e il segno tardava ad apparire sulla carta. Quando tutti insieme gridarono l’apparizione inusuale, quasi straordinaria, di un’automobile da fuori regione, un MI 6743..., lui riuscì a cogliere solo le prime quattro cifre rimanendo con la mano a mezz’aria. Se ne accorse un ragazzo, uno dei più grandi, il quale, senza farsi accorgere dagli altri, gli prese il quadernuccio e aggiunse le altre cifre. Quando glielo restituì fece l’occhiolino. Con questo gli volle dire che erano amici.

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

La tombatura e l'urbanizzazione del fosso San Giovanni

a cura di:
Fabrizio Cinti
Mauro Torelli
per Comune di Jesi

JESI
Comune di Jesi



11

Approvazione del progetto di costruzione di una nuova strada dalla Provinciale Clementina al Viale Cavallotti e contemporanite disposizioni per la trattazione del relativo mutuo.

Il Presidente riferisce che per ovviare all'inconveniente della diseguale spesa con l'immediata esecuzione di qualche opera pubblica che permetta un proficuo impiego di mano d'opera, in conformità ad analoghe istruzioni governative, ha fatto redigere dal Geom. D. Lamoglini il progetto, che sottopone all'esame del Consiglio, sulla costruzione di una nuova strada dal la Provinciale Clementina al Viale Cavallotti per l'importo di £ 795.965.35, tenuto anche conto che sarebbe impossibile eseguire altre opere per deficienza del materiale da costruzione.

Il Consiglio

esaminato il progetto e ritenutolo utile e necessario anche allo scopo di far sorgere nuovi fabbricati lungo la nuova strada;

Ad unanimità di voti palesi, e cioè con 11 voti favorevoli su 13 consiglieri in carica

Delibera

I Di approvare il progetto di costruzione della strada dalla Provinciale Clementina al Viale Cavallotti per l'importo di £ 795.965.35.

II Di far fronte alla spesa mediante un prestito di £ 795.965.35 da contrarsi con la Cassa dei depositi e prestiti a norma del R. D. 27 novembre 1919 n. 2405, da servire esclusivamente per l'opera predetta.

III Di restituire il prestito predetto in 35 annualità senza interessi.

IV Di garantire le trentacinque annualità di annue

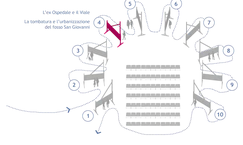
Pubblicata il 24-1-1920
Inviata al Prefetto il 26-1-1920 N. 38
Approvata dal Prefetto il 12-2-1920 N 10047
Div. 4ª

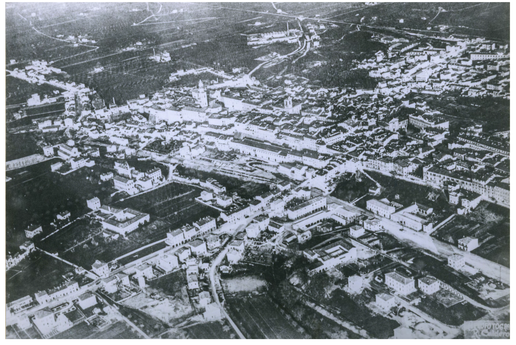
Stralcio della delibera consiliare n. 11 del 21 gennaio 1920

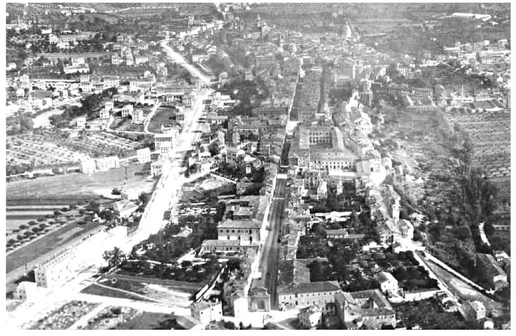
L'avvio ufficiale dell'iter per la costruzione della nuova strada è sancito con la **delibera consiliare n. 11 del 21 gennaio 1920.**
Il costo per la realizzazione dell'opera è quantificato in Lire 795.965,35, da finanziarsi attraverso l'accensione di un mutuo di 35 annualità presso la Cassa Depositi e Prestiti.

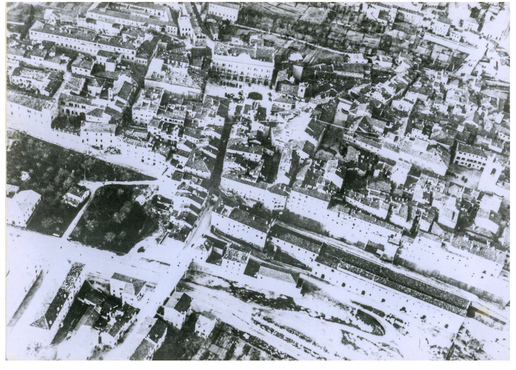
Giuseppe Abbruzzetti (1870-1950)

Per due volte Sindaco di Jesi (1908/1910 e 1915/1920), massimo artefice della costruzione dello Stradò.
In questa foto, tiene in braccio l'amata nipote Valeria (1931 - 2005) destinata a diventare tra le principali protagoniste della scena teatrale italiana con il cognome di Moriconi, assunto dopo il matrimonio









Jesi, 1920 ca.

Foto aeree del Centro Storico.
Immagini scattate durante l'esecuzione dei lavori per il futuro Viale della Vittoria.

Il viale della Vittoria ancora per poco campo di gioco del pallone.

Jesi,1922 ca.

Jesi, 1924 ca.

Il Cavalcavia a lavorazioni non ancora ultimate

Jesi, 1930 ca.

Il Viale della Vittoria a lavori da poco conclusi

L’ex Ospedale e il Viale

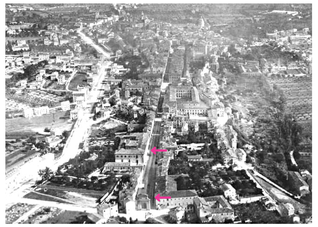
a cura di:

Marta Amata,
Fabrizio Cinti
e Beatrice Galeassi
per gruppo FAI di
Jesi e Vallesina

FAI
DELEGAZIONE
DI ANCONA
GRUPPO DI JESI
E VALLESINA

La storia del Viale della Vittoria è strettamente legata a quella dell’ex Ospedale civile, alle sue trasformazione ed evoluzioni.
Nel 1700 l’ospedale, con annessa farmacia, gestito dalla Confraternita di Santa Lucia, era diventato troppo piccolo per le esigenze della città e del suo territorio. Il vescovo di Jesi Antonio Fonseca decise di farne erigere uno nuovo lungo la Via Clementina e incaricò del progetto l’architetto Arcangelo Vici. Nel 1742 chiamò a Jesi l’Ordine di San Giovanni di Dio, detto dei Fatebenefratelli, per occuparsi dell’organizzazione e della gestione dell’ospedale. Il Priore dell’Ordine Gerolamo Ferrari partecipò attivamente alla progettazione mettendo a disposizione del Vici la sua esperienza nella gestione degli spazi di cura. Grazie alla collaborazione tra il vescovo Fonseca, l’architetto Vici e il Priore Ferrari nacque l’Ospedale Fatebenefratelli, un ospedale moderno e all’avanguardia.
Nella carta del Catasto Gregoriano del 1825 troviamo documentata la proprietà dell’ospedale e la presenza dell’orto, elemento fondamentale per la vita dell’ospedale stesso.
L’ospedale è sempre stato una presenza importante nella città e venne gestito da vari enti fino alla costituzione nel 1976 dell’ente ospedaliero “Ospedali riuniti di Jesi” insieme al “Murri”.

Il 1920 rappresenta una data importante sia per la progettazione e la costruzione del Viale della Vittoria che per l’Ospedale stesso. Nel 1919 viene documentato un intervento del prof. Azeglio Felcini, Presidente della Congregazione di Carità di Jesi che gestisce l’ospedale, in risposta all’assessore ai Lavori Pubblici ing. Galeazzi, sulla costruzione del nuovo Ospedale civile nella zona del Collegio Carducci. Questa accesa discussione portò come sappiamo dall’evoluzione urbanistica dell’area, al blocco del progetto del nuovo ospedale e allo sbocco del Viale su Viale. Nel PRG del 1920, infatti, il tracciato del Viale della Vittoria venne disegnato al di fuori della proprietà dell’ospedale e l’ambito fra l’Arco Clementino, Viale della Vittoria e Viale Cavallotti verrà man mano edificato senza un disegno coerente. Che l’alienazione dei terreni dell’ospedale siano serviti a sostenere le spese di adeguamento dell’opera? Potrebbe non essere un’ipotesi infondata. Quello che sappiamo con certezza è che e sorti e le vicende dell’ospedale, del suo orto e della sua chiesa sono sempre entrati in maniera concreta nel dibattito sulla trasformazione della citta, non solo per collocazione dei manufatti, ma anche e soprattutto per l’importanza ricoperta dall’istituzione nella città.
L’auspicio è che questa dinamica non abbia fine e l’ormai ex ospedale possa entrare a far parte con pieno diritto nella trasformazione necessaria dello spazio del Viale della Vittoria e dell’intera città di Jesi.



Fine 1800 (sinistra)

L’area dell’Arco Clementino prima dell’apertura di Viale Cavallotti e Via Veneto

1923 (destra)

Foto aerea - in primo piano l’Arco Clementino e l’area dell’Ospedale Civile

1900- 1905 (sinistra)

L’Arco Clementino da Viale Cavallotti appena realizzato

1940- 1945 (destra)

Vista sull’Arco Clementino, sulla sinistra si scorge la nuova Via Veneto

Post 1980 (sinistra)

Foto aerea dell’area dell’Ospedale Civile

Post 2021 (destra)

Post 2021: foto aerea dell’area dell’Ospedale dopo la demolizione

Post 2014 (sinistra)

Ingresso dell’Ospedale già chiuso al pubblico

2021 (destra)

L’Ospedale durante la demolizione

2024 (sinistra)

Il Viale della Vittoria di fronte all’ex Ospedale

2024 (destra)

Via Vittorio Veneto

Thelema – L’amore per il proprio mestiere

Il falegname Belwether - si chiama così per via che la sua famiglia è appassionata di cavalli da corsa al trotto e Belwether è stato un campione assoluto nel primo Novecento - mette i cavalletti fuori dalla bottega, vicino alla salita delle Grazie, quando deve fare certi lavori con tavole lunghe. Perché tirar lungo il pialletto lo obbliga a passi ampi, ha bisogno di spazio. Il legno d’abete deve diventare liscio come la pelle di una donna Lui, che ha le mani callose, intuisce la seta del legno. Lì vicino, Mario il vinaio scarica le botti aiutato da suo figlio. Carlo, il fabbro, batte sull’incudine. Uno che passa sul marciapiede si ferma a braccia conserte. Qualcuno che passa in motorino rallenta per la curiosità.
Intanto Belwether pialla, misura, appoggia le tavole una a una contro il muro della bottega. È un bosco d’alberi che ha piantato e fatto crescere lui.

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

Un racconto per immagini: le trasformazioni del Viale, le costruzioni, la vita

a cura di:

Dino Mogianesi con
Claudio Cardinali
Dall'archivio storico di
GEI- Gruppo Editoriale
Informazione (Jesi e la
sua Valle)

Il fosso San Giovanni e i colli

La storia comincia nei primissimi anni del Novecento. L'idea di fondo è l'espansione della città, la città nuova, che gli jesini chiameranno *Jesi novo*. Ma verso dove estendere la città? Verso est si rivela impossibile. Il fiume oppone un ostacolo insormontabile: non si può certo pensare di interrare il fiume! Si potrebbe inglobare l'Esino nella città come hanno fatto a mo' di esempio Roma e Firenze. Poi le colline a est sono meno dolci di quelle a ovest. La ferrovia, infine, poneva un vincolo insuperabile. Dunque, guardare a occidente, ma là c'era lo scosceso e profondo Fosso San Giovanni, che impediva un facile accesso ai Colli.

Il "sogno" del sindaco Donnini

La speranza che nutre Ercole Donnini, sindaco nel 1905, è di veder nascere il "sobborgo di Grammecato", cioè "di veder sorgere in un periodo di tempo relativamente breve, nella vicinanza della stazione ferroviaria, un nuovo paese con le istituzioni tutte escogitate dalla moderna economia e quasi autonoma dal centro". Tuttavia, "le condizioni topografiche del terreno su cui venne fabbricata ab antiquo la città, non presentano altro agio alle nuove costruzioni … Manca la piattaforma da destinare all'erezione di nuovi edifici che arrotondino la figura planimetrica della città. Zone disponibili non ve ne ha alcuna, perché al lato occidentale, per giungere alla amena ubicazione dei Colli esistono profonde bassure, che converrebbe colmare con terreno di trasporto e col gettare muri e arcate sul fossato San Giovanni".
Il sindaco prevede un investimento "appena abbozzato" di 200.000 lire ove "si ritenesse di dar forma concreta alle opere e le bassure sparite, e trasformate prendessero aspetti di giardini o di ombroso bosco, e fossero il tratto di unione sul pendio aperto ai trionfi del sole e l'arteria novella si congiungesse a sud del viale Cavallotti".

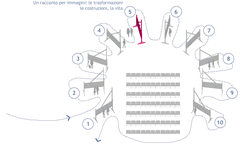
A quel punto: "nulla avrebbe da invidiare la nostra città di Jesi in fatto di bellezza e salubrità agli altri paesi inciviliti. Nel nostro piano della zona ricolma, che correrà parallela alle Mura Occidentali, non è improbabile possano venir impiantati i mercati coperti di cui si sente la mancanza e l'assoluto bisogno o raccolti altri pubblici servizi".

Il Viale del sindaco Abbruzzetti

Sarà il sindaco Giuseppe Abbruzzetti, che a prezzo di una grave crisi politica, nel 1919 darà esecuzione al sogno del predecessore Donnini. Così, "venne coperto il Fosso, e sopra fu realizzata la strada, che per la sua grandezza venne denominata dal popolo *lo Stradò*, che divenne l'asse portante del nuovo piano viario della città e aprì i colli a monte del Viale dando il via all'espansione della nuova Jesi, la cui realizzazione fu compiuta nel secondo dopoguerra.

Lo Stradone diventa il Viale della Vittoria

Il questo Stradò, nel 1924, sfilarono i reparti dell'esercito, per ricordo e gloria della ancora recente vittoria; e Viale della Vittoria da allora venne denominato". La manifestazione militare, che diede poi il nome al Viale, va inserita nel contesto storico del momento, quando "il culto dei caduti fu la prima, universale manifestazione liturgica della sacralizzazione della politica del XX secolo … con i cimiteri di guerra e soprattutto la diffusione dei monumenti alla memoria dei caduti della Grande guerra".
L'opera venne realizzata anche per rispondere alla gravissima crisi economica e sociale dell'immediato dopoguerra, quando "bisognava fronteggiare il problema della disoccupazione operaia e l'Amministrazione comunale, a tal fine, diede impulso ai lavori pubblici".



Jesi, anni '20

Il Viale della Vittoria è completato e si rivela nella sua dimensione urbana, caratterizzata da una relazione funzionale e visiva con il Centro Storico. Sulla destra è facilmente riconoscibile il mercato coperto

Jesi, 1930 ca.

Jesi, 1929

Lungo il Viale della Vittoria si tengono con grande ufficialità i funerali di Giuseppe Berti, prosindaco di Jesi dall'8 gennaio 1904 all'11 settembre 1905

Jesi, 1928-1930 ca.

Un racconto per immagini: le trasformazioni del Viale, le costruzioni, la vita

a cura di:

Dino Mogianesi con
Claudio Cardinali
Dall'archivio storico di
GEI- Gruppo Editoriale
Informazione (Jesi e la
sua Valle)

Jesi, 1925 ca.

Jesi, 1928 ca.

Jesi, 1927-1930 ca.

Jesi, 1928 ca.

«Venne coperto il Fosso, e sopra fu realizzata la strada, che per la sua grandezza venne denominata dal popolo lo Stradò, che divenne l'asse portante del nuovo piano viario della città e aprì i colli a monte del Viale dando il via all'espansione della «nuova Jesi», la cui realizzazione fu compiuta nel secondo dopoguerra. In questo Stradò, nel 1924, sfilarono i reparti dell'esercito, per ricordo e gloria della ancora recente vittoria; e Viale della Vittoria da allora venne denominato».

Costantino Urieli, Jesi (dopo) il suo Contado, vol. 5, pag. 467

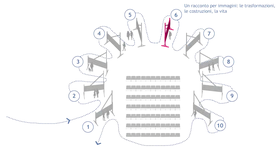
Un racconto per immagini: le trasformazioni del Viale, le costruzioni, la vita

a cura di:

Dino Mogianesi con
Claudio Cardinali
Dall'archivio storico di
GEI- Gruppo Editoriale
Informazione (Jesi e la
sua Valle)

Jesi, 1930 ca.

Jesi, 1930 ca.



Jesi, 1933

Inaugurazione della Casa dei Mutilati,
Viale della Vittoria

Jesi, anni '30

Jesi, anni '40

Nella zona dei Colli (Via Gramsci)
compaiono i primi villini

Jesi, 1944 ca.

Ricostruzione del Cavalcavia

Jesi, anni '40

Jesi, 1948

Un racconto per immagini: le trasformazioni del Viale, le costruzioni, la vita

a cura di:

Dino Mogianesi con
Claudio Cardinali
Dall'archivio storico di
GEI- Gruppo Editoriale
Informazione (Jesi e la
sua Valle)

Jesi, primi anni '50

Gara motociclistica al Viale

Jesi, primi anni '70

Jesi, anni '90

Il Viale nei anni '90

Un viaggio nel tempo attraverso i negozi e le attività commerciali e meccaniche che in un passato non troppo lontano affollavano l'arteria cittadina. Ci raccontano storie di imprenditorialità e lavoro. Ogni foto è un tassello di un mosaico della memoria che ci riporta indietro nel tempo

Storge – I sentimenti familiari

C'è soprattutto una cosa, una cosa sola che mi dispiace di aver perso da quando non abitiamo più al viale della Vittoria: si stava insieme davanti il portone di casa seduti sui gradini e si aspettava che arrivassero gli amici per stare in giro parlando tranquilli e dalla finestra i miei fratelli o mia madre stavano a sentire, magari ridevano o magari dicevano di stare attenti, di non fare tardi e chi passava diceva buona- sera perché era poco prima di sera che si stava insieme così e qualcuno stava anche a cavalcioni sulla panchina poco più in là con le biciclette appoggiate con le macchine passavano senza correre quasi che chi le guidava fosse uno di casa e devo dire che mi piaceva che fosse uno di famiglia e questo era perché noi del Viale di Qua e del Viale di Là, del Viale Prima del Cavalcavia o del Viale Dopo il Cavalcavia comunque eravamo un po' tutti di casa anche se diversi ma comunque di una stessa casa ovvero la Casa del Viale che adesso non è più tanto così.

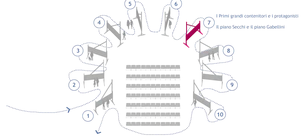
Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

I Primi grandi contenitori e i protagonisti: Agostinelli, Mariani, Mattoli

a cura di:
Costantina Marchegiani
Beatrice Testadiferro
per Italia Nostra Jesi

Fin dall'epoca della sua prima costruzione il Viale della Vittoria manifesta tutte le potenzialità di strategico asse viario di percorrenza e collegamento nonché l'appetibilità per nuovi insediamenti residenziali, attività produttive e artigianali.
Tra questi nuovi insediamenti, il Palazzo Mattoli è il primo in ordine di tempo, quando Manlio Mattoli agli inizi degli anni '20 acquista dagli Istituti di Carità quattro lotti di terreno dove verrà edificata la sede della ditta di "mattonelle e manufatti in cemento", trasferitasi successivamente, negli anni '60, in via Piandelmedico e che proprio quest'anno ha celebrato i cento anni di attività. Nel 1926 è documentata nell'attuale ex Cinema Olimpia l'esistenza di una Casa della Musica, trasformata negli anni '30 in cinema-teatro che verrà acquistato nel 1956 da Alberto Agostinelli a cui darà appunto il nome di Cinema Olimpia che ha chiuso i battenti nel 2007 ed è tuttora in attesa di un possibile futuro.

Subito dopo la Seconda Guerra Mondiale si trasferisce a Jesi Ennere Mariani, proveniente da Castelplanio dove aveva aperto una piccola pompa di benzina che andava acquistare a Falconara e trasportava con l'asino. Vennero acquistati dei terreni della famiglia Grizi, installata una pompa di benzina, costruita una piccola autorimessa, il dancing "Mille Luci" e l'albergo ancora attivo e fiorente, ai piedi delle scalette che collegano il Centro Storico al Viale, note agli jesini appunto come le "scalette dell'Hotel Mariani".
Antonio Mattoli e i figli, Marcello Agostinelli e Paolo Mariani hanno rievocato la storia di famiglia consentendo di ricostruire uno spaccato fondamentale della storia del Viale della Vittoria.



Garage Mariani, fine anni '50 (in alto)

al civico 46 di Viale della Vittoria. Autorimessa e pompa di carburante

Hotel Mariani, foto anni '70?

ai piedi delle scalette di Via dell'Orfanotrofio al civico 10, esistente dal 1951

Palazzo Mattoli, anni '70

al civico 99 di Viale della Vittoria, ad angolo con Via San Francesco e di fronte alla salita di Via Alessandro Chiappetti

Intervista all'imprenditore Paolo Mariani

A Jesi in via dell'Orfanotrofio, ai piedi delle scalette che collegano il Centro con il Viale della Vittoria, conosciute come "le scalette dell'Hotel Mariani", sorge il fabbricato costruito dalla famiglia Mariani nel secondo dopoguerra.

La storia della famiglia nasce da Ennere Mariani (1901-1988) e Cristina Tonti, entrambi originari di Castelplanio, dove aprirono un piccolo distributore di carburante che andavano ad acquistare a Falconara, con il loro asino, per rivenderla ai pochi automobilisti della zona. Dopo la guerra si trasferirono a Jesi, nell'allora Via Clementina nella zona del Fosso San Giovanni, dove, a poco a poco, acquistarono i terreni della famiglia Grizi e cominciarono a installare una pompa di benzina, a costruire una piccola autorimessa (1947), il dancing "Mille Luci" e l'albergo (dal 1951), quando grande era la spinta a ripartire e le banche sostenevano il credito. L'autorimessa era un punto di ritrovo, aperta di notte e di giorno, dove si incontravano tante persone. Da Ennere e Cristina, da Mario (1930-1988), ora l'avventura continua con Paolo e Massimo Mariani, i figli di Mario, che portano avanti quanto intrapreso dalle generazioni precedenti.

Intervista realizzata per l'associazione Italia Nostra, sezione di Jesi "Aldo Impiglia" da Beatrice Testadiferro il 12 aprile 2024

Guarda l'intervista

Intervista agli imprenditori Antonio Mattoli e Manlio Mattoli di jesi

La storia del Palazzo Mattoli in Viale della Vittoria è legata alla fondazione della ditta, oggi centenaria, nel 1923. Dai ricordi dei figli del cav. Manlio Mattoli, risulta che l'area di quattro lotti fu acquistata all'inizio degli anni '20 dagli Istituti di Carità mentre il palazzo fu costruito in due momenti (anni '20 e tra il 1945 e 1947). Dal 1923 al 1967 al Palazzo Mattoli ci fu la sede dell'azienda (uffici e produzione). Al piano terra c'erano gli spazi espositivi e gli uffici; al piano superiore c'era l'abitazione; la parte posteriore del palazzo era dedicata alla produzione di manufatti e pavimentazioni fino al 1967. La famiglia Mattoli acquistò anche l'edificio di fronte per permettere lo svolgimento dell'attività.
Nel 1923 Manlio Mattoli fondava la ditta Mattoli, industria di "mattonelle e manufatti in cemento". Geometra come il padre Giuseppe, di cui proseguiva l'attività presso lo studio tecnico e contemporaneamente insegnava topografia presso l'Istituto Cuppari di Jesi, Manlio è anche tra i fondatori dell'Istituto Professionale Pieralisi di Jesi. Da Manlio e Valeria Vitali nascono cinque figli: Francesca, Rita, Giuseppe, Antonio e Maria. I due figli maschi, Giuseppe e Antonio, proseguono l'attività del padre e nei primi anni '60 progettano e realizzano il nuovo stabilimento di Via Piandelmedico dove si stabilisce tutta l'attività. Ora la ditta Mattoli è di proprietà di Antonio e dei suoi figli Manlio, Massimiliano e Marta.

Intervista realizzata per l'associazione Italia Nostra, sezione di Jesi "Aldo Impiglia" da Beatrice Testadiferro il 26 aprile 2024

Guarda l'intervista

Cinema Olimpia

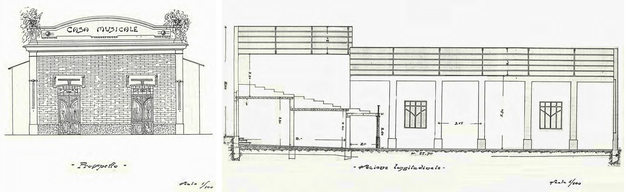
al civico 50 di Viale della Vittoria, sorto sulla Casa Musicale esistente già dagli anni 20

Intervista all'ing. Marcello Agostinelli di Jesi

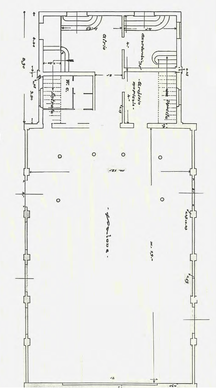
A Jesi tra le scalette dell'isolato Carducci e via San Francesco, a metà del Viale della Vittoria, di fronte al palazzo Mattoli, si trova l'ex cinema Olimpia. Il locale è nato come Casa della Musica nel 1926, poi trasformato dalla famiglia Petrucci di Ancona negli anni '30 in cinema-teatro con i camerini e il palcoscenico, fino a quando nel 1956 è stato acquistato da Alberto Agostinelli la cui famiglia ne è ancora proprietaria. Il cinema Olimpia è stato in funzione fino al 2007. Ora è chiuso in attesa di un nuovo futuro.

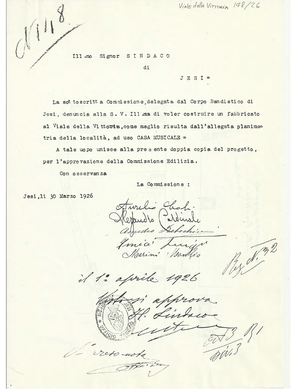
Intervista realizzata per l'associazione Italia Nostra, sezione di Jesi "Aldo Impiglia" da Beatrice Testadiferro il 6 marzo 2024

Guarda l'intervista



Prospetto, sezione longitudinale e planta della Casa Musicale





Viale della Vittoria 148/126

N 118

Ill.mo Signor SINDACO
di
J E S I =

La sottoscritta Commissione, delegata dal Corpo Municipale di Jesi, denuncia alla S. V. Ill.ma di voler costruire un fabbricato al Viale della Vittoria, come meglio risulta dall'allegata planimetria della località, ad uso CASA MUSICALE =

A tale uopo unisce alla presente doppia copia del progetto, per l'approvazione della Commissione Edilizia.

Con osservanza

La Commissione :

Jesi, li 30 Marzo 1926

il 1° aprile 1926

Domanda di costruzione, 1926

Jesi e il Viale: l'evoluzione urbanistica
Il piano Secchi e il piano Gabellini

a cura di:

Patrizia Gabellini, Politecnico di Milano

Daniela Vitali per Comune di Jesi

Comune di Jesi

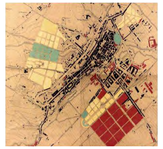
Il Viale della Vittoria, che già il nome identifica come strada importante, è stato ed è ancora un luogo strategico per la ristrutturazione di Jesi.
Il Viale, che all'inizio del'900 ha doppiato l'antica strada Clementina, ha occupato l'avvallamento esistente tra il nucleo storico e le pendici collinari costituendosi come opera di ammodernamento stradale e come condizione per l'ampliamento della città verso nord, fino ad allora contenuta dalle mura. Questa strada per oltre un secolo ha sostenuto i flussi di attraversamento, reggendo un progressivo aumento del traffico e ospitando progressivamente attività industriali, artigianato
produttivo e di servizio, l'ospedale, esercizi commerciali e abitazioni. Queste costruzioni, complessivamente eterogenee, hanno marcato le differenze tra i due lati della strada: quello che guarda verso il nucleo storico, strozzato dalla ripidità del dislivello, e quello che apre alla collina, con pendenze più morbide, particolarmente interessanti per l'insediamento residenziale.
Il PRG elaborato tra il 1983 e il 1987 aveva già colto la crisi del Viale. La costruzione della superstrada e la straordinaria crescita dell'area industriale nella pianura a sud-est, assieme alla dismissione degli opifici sette-ottocenteschi collocati anch'essi nella parte bassa della città, comportavano un ribilanciamento dei pesi territoriali e suggerivano un piano volto a rafforzare il cosiddetto "Asse sud" come principale alternativa urbana alla provinciale 76 e al Viale, concentrando lungo il suo tracciato le grandi operazioni di riconversione produttiva. Viale della Vittoria è stato allora concepito come "luogo centrale" da aggiungersi allo storico Corso Matteotti, per questo dotato di parcheggi e risalite verso il Centro Storico e reso disponibile a processi di sostituzione fisica e funzionale, là dove il degrado e l'inadeguatezza erano già evidenti.

Il Piano Idea e la Variante generale del PRG elaborati venti anni dopo (tra il 2004 e il 2007), ha affermato l'irrinunciabilità del Viale della Vittoria come strada di attraversamento fluido della città, opportunamente ridisegnata e attrezzata per rendere compatibile il passaggio delle automobili con la presenza di residenze e attività che attraggono flussi pedonali. Quindi un progetto di riqualificazione all'interno di una generale riorganizzazione del sistema della mobilità e delle relazioni urbane e territoriali. I principali interventi previsti per migliorare le condizioni di mobilità sul Viale consistono nella riprogettazione della sezione, nella progressiva riduzione della sosta lungo le carreggiate e ridefinizione degli innesti da nord, nella creazione di un nuovo tipo di boulevard. A questi si accompagnano le trasformazioni urbanistiche, fisiche e funzionali, nelle parti di città storica che vi si appoggiano perseguendo un progetto integrato di abitabilità.
I due piani urbanistici condividono valutazioni fondamentali. La prima è che l'antica Via Clementina, Viale della Vittoria, l'Asse sud e la tangenziale hanno assecondato i caratteri geo-morfologici del sito e contribuito a creare una forma urbana allungata a est, che quest'ultima è stata contraddetta dai piani del secondo dopoguerra che hanno previsto un consistente sviluppo residenziale in collina sostenuto da strade di circonvallazione. Il conflitto tra due città (quella del lavoro nella piana e quella dell'abitare in collina) e due impianti stradali ugualmente irrisolti (quello storico per assi di attraversamento longitudinale e quello ad anelli di circonvallazione) si scarica proprio sul Viale della Vittoria e la sua identità irrisolta. La seconda è che, per genesi e posizione, questa strada può svolgere un ruolo importante nella riqualificazione complessiva della città e per questo il suo ridisegno comporta un ragionamento sul futuro di Jesi nel suo insieme.

Il piano Secchi, 1987

Piano Cestaro 1946 (schema della viabilità)

Nell'immediato dopoguerra si prevede una grande crescita della città a nord che si organizza su una maglia a pettine che poggia sul viale della Vittoria e prosegue verso il Viale del Lavoro. Tre sono le grandi aree edificabili di nuova previsione che raddoppiavano il suolo già edificato (nuovo quartiere Colli, completamento quartiere San Giuseppe, nuova area industriale in zona Verziere con annesso quartiere operaio).



Progetto di Piano Regolatore di massima (1946)

La planimetria evidenzia con il colore i nuovi quartieri proposti. In rosso le industrie, in giallo le nuove residenze, in verde i parchi e i giardini pubblici.

Piano di Ricostruzione 1956

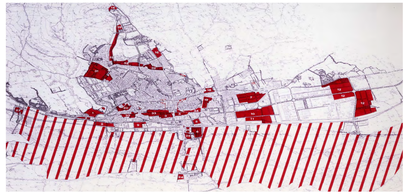
Piano Ortensi 1965

Il Piano Ortensi, dopo vent'anni, introduce per la prima volta l'idea di un anello di circonvallazione che comprende anche la città a sud verso la ferrovia. Tra gli obiettivi, risolvere la congestione del Viale della Vittoria e facilitare la comunicazione trasversale tra i quartieri a nord e a sud del centro storico, al fine di regolare lo sviluppo edilizio disordinato.

Piani antecedenti

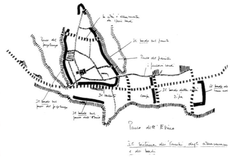
Progetto di suolo, Piano Secchi 1987

Il PRG elaborato tra il 1983 e il 1987 aveva già colto la crisi del Viale. La costruzione della superstrada e la straordinaria crescita dell'area industriale nella pianura a sud-est, assieme alla dismissione degli opifici sette-ottocenteschi collocati anch'essi nella parte bassa della città, comportavano un ribilanciamento dei pesi territoriali e suggerivano un piano volto a rafforzare il cosiddetto "Asse sud" come principale alternativa urbana alla provinciale 76 e al Viale, concentrando lungo il suo tracciato le grandi operazioni di riconversione produttiva. Viale della Vittoria è stato allora concepito come "luogo centrale" da aggiungersi allo storico Corso Matteotti, per questo dotato di parcheggi e risalite verso il Centro Storico e reso disponibile a processi di sostituzione fisica e funzionale, là dove il degrado e l'inadeguatezza erano già evidenti.

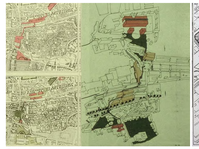


"I luoghi dei progetti" (immagine sulla sinistra)

Mappa delle aree interessate dai progetti



Schizzo di B. Secchi relativo al sistema dei parchi, degli attraversamenti, dei bordi (immagine sulla destra)



Collegamento pedonale San Marco Piazza delle Conce

Scheda Norma Viale della Vittoria-Canale Pallavicino

Studi di risalita

Collegamento pedonale San Marco-Piazza delle conce: studi e scheda norma

Le schede progetto e le schede norma CV

Il piano Gabellini, 2004-2007

Piano Strategico

Documento volontario di possibili politiche di sviluppo del territorio.

Attività orientata a costruire uno scenario di futuro della città a partire dalle rappresentazioni espresse dagli stessi attori locali

Variante Generale al PRG

Piano Idea

Documento programmatico che costituisce il quadro di riferimento per le politiche comunali e che stabilisce obblighi per l'A.C. per la redazione del Progetto del Suolo e degli altri strumenti attuativi

Approfondimenti - Bozza

Momenti di approfondimento che accompagnano il Piano strutturale, anticipando il Progetto Comunale di Suolo

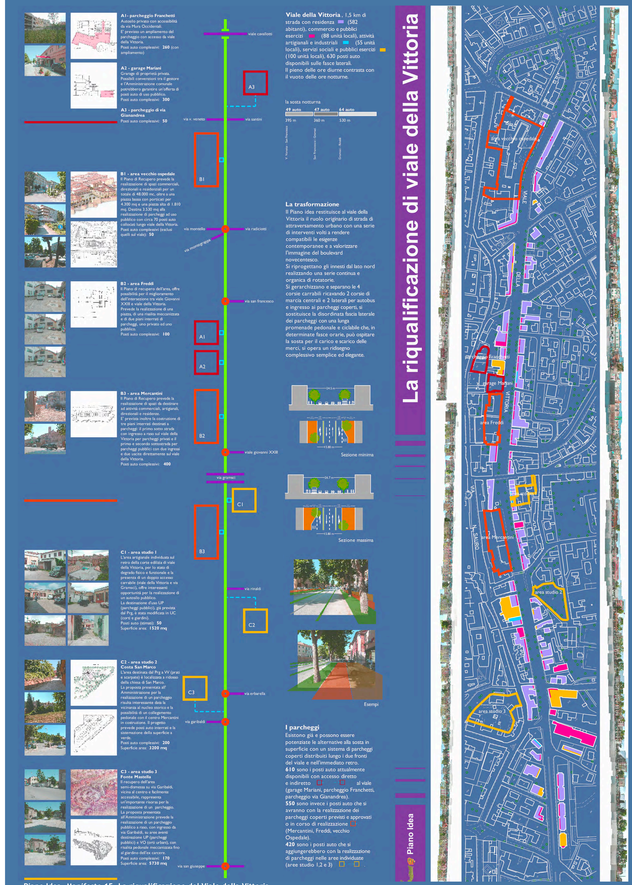
Progetto del suolo

Strumento che in coerenza con le previsioni del Piano Idea regola gli usi del suolo, ne definisce lo stato di diritto, ne governa le trasformazioni

Con il PIANO STRATEGICO a partire dall'ottobre 2003 si è avviato un processo di ascolto dei cittadini, degli studenti, degli esponenti della società civile, delle istituzioni, coinvolti nei focus group e nei tavoli di lavoro per costruire uno scenario di futuro della città a partire dalle rappresentazioni espresse dagli stessi attori locali.

Il VIALE DELLA VITTORIA in questo contesto viene individuato come un luogo urbano , dai ruoli molteplici:
- "CESURA" della città (tra il centro storico e l'ampliamento a nord)
- IMPORTANTE VIALE DI SERVIZIO
- RUOLO RICONOSCIUTO DI ATTRAVERSAMENTO DELLA CITTA'
- PROBLEMA DI TRAFFICO, DI FLUIDITA' (cantieri importanti)
- PROBLEMA DI DISLOCAZIONE DI ALCUNI SERVIZI (scuole superiori accessibilità e deflusso)
- LUOGO CHE SUBIRA' FORTI TRASFORMAZIONI (Mercantini, Freddi, Ospedale)
- RISORSA DI PARCHEGGI per il centro storico

Le strategie
JESI FLUIDA : fluidità della rete viaria, accessibilità e potenziamento della sosta, organizzazione del trasporto pubblico
JESI LENTA: vivibilità, qualità e gestione dello spazio collettivo, valorizzazione del paesaggio urbano



Piano Idea, Manifesto 15, La riqualificazione del Viale della Vittoria

Piano Regolatore Generale, raffigurazione a mo' di fumetto del progetto di trasformazione del Viale della Vittoria, Jesi 2007

Situazione 4, Viale della Vittoria (in alto)

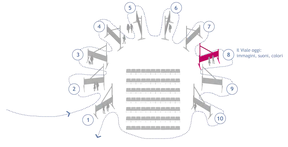
All'interno del territorio urbano il Piano Regolatore individua le "Situazioni", ambiti che presentano problemi di assetto complessivo e/o di integrazione e funzionamento delle diverse parti.
Per tali aree il Piano prevede il rafforzamento della città pubblica e la costruzione di una rete di mobilità lenta. Per la Situazione 4 "Viale della Vittoria", l'insieme degli interventi deve garantire il recupero e la valorizzazione del viale, consentendone il funzionamento come strada di attraversamento urbano.
Il perimetro della Situazione costituisce l'area di studio per un concorso di progettazione integrata che deve interessare il viale e i suoi fronti, indicando soluzioni per il riassetto della sezione stradale con riferimento a: rotatorie, spazi di sosta, accessi a parcheggi coperti e interrati, attraversamenti e risalite al centro storico, destinazioni d'uso degli immobili prospicienti e retrostanti, tipi di intervento per gli edifici degradati

a cura di:
Circolo Ferretti
Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO

La via del fosso

Se fosse il *Viale che vorrei*, non ci sarebbe altro che da goderselo.
L'ho camminato una mattina presto per una di quelle gite in comitiva che impongono l'alzataccia. Nel silenzio della città immobile che respirava piano, solo gli uccelli ammattivano gli alberi, salutando il sole che, anche lui, stava cominciando la giornata. Pure le automobili in sosta erano impastate di sonno. Nell'aria si sentiva solo l'odore del buon giorno.
A giorno fatto, il *Viale* riprende la fisionomia solita, come un adolescente sgraziato e ormonale che non sa quel che vuole e diventa aggressivo anche con chi gli vuol bene. Il *Viale*, insomma, torna all'origine. Fosso è stato di acque e fiume è ora di traffico che, come le acque originali, viene giù dalle colline o le risale con isterica fretta. A proposito, incontro la carie della fonte San Marco abbandonata, e quella del Tornabrocco dimenticata. A luce piena, il *Viale* si mostra decadente e decaduto.
Le automobili si mangiano l'asfalto, aggrediscono a muso duro i marciapiedi come squali. Un paio di cessi non sono altro che latrine. Una finestra surreale tagliata di sguincio dalle scalette. Il camion della spazzatura la mattina presto. Il passaggio di mezzi pesanti che sarebbe meglio passassero altrove. La carta sporca, metafora di abbandono e solitudine che l'eccesso di traffico provoca. Un *Viale*, che dovrebbe ritrovare la sua originale funzione sociale, non solo quando passa il Giro d'Italia, ma anche quando i ragazzini vorrebbero giocare e i ragazzi incontrarsi seduti magari sulla soglia della gelateria. Gli alberi tagliati denunciano la propria assenza. Quelli che svettano sopra i tetti intasano grondaie e caditoie con le foglie.
Luci natalizie dimenticate e immalinconite o luci che sfocano negli occhi velati di pena e d'abitudine. Isolati passanti, che nel moto bloccato dall'obiettivo, denunciano più la propria assenza che la loro presenza. Cartelloni stinti e segnali stradali si affollano schiacciati dentro il teleobiettivo. Strada smangiata, strisce pedonali e di parcheggio evanescenti, irrise. Il cavalcavia che, ripulito, appare persino suggestivo. A notte, il tappeto di fari bianchi e rossi, che salgono e scendono. Rami di alberi riflessi nelle auto come un appunto dimenticato.
Poi, le auto in sosta fuori posto per la pizza o i gelati al volo o la colazione un-attimo-solo! Il Centro islamico giù a est. Gli studenti su, a ovest, che invadono la carreggiata aspettando il pullman. Il turnover accidioso degli esercizi commerciali, i dehors, le fermate sudicie dei bus, i cassonetti della spazzatura, i balconi con le braghe, le facciate trascurate, la maceria del vecchio ospedale…
Non è questo il *Viale che vorrei*. Per fortuna, tra le chiome degli alberi, i campanili e le cimase del centro storico si intravvede il cielo. Che quando è bello è bello da matti.

Dino Mogianesi



Angelo Della Selva

Scopri il progetto

Dino Mogianesi

Scopri il progetto

Antonella Ricci

Scopri il progetto

Primo Finocchi

Scopri il progetto

Il Viale oggi:
immagini, suoni, colori

a cura di:

Circolo Ferretti

Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO

Emanuele Paccamiccio

Scopri il progetto

Giulia Alessandrini

Scopri il progetto

Concita Mammoli

Scopri il progetto

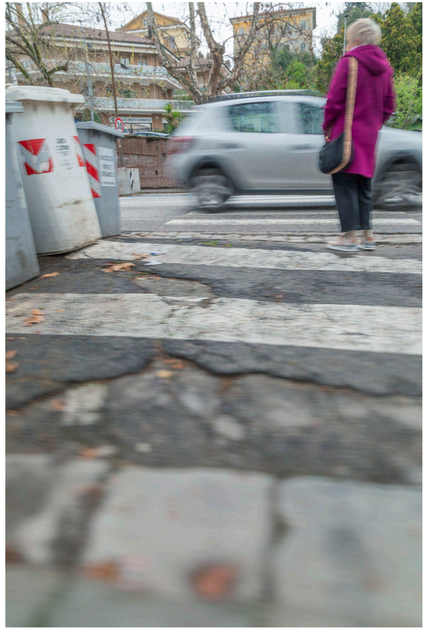
Himeros – Amore folle e consumatore di energia

Voglio affacciarmi sul viale di giorno e di notte,
al mattino presto e alla sera tardi.
Quando piove e l'asfalto si lucida e rispecchia il
colore dei semafori.
Quando il secco dell'estate fa l'asfalto morbido e
vischioso.
Viale della Vittoria è mio.
Lo voglio nei momenti di caos nell'ora di punta,
con le automobili che si intrecciano e la puzza
dei gas di scarico condisce il mio respiro.
Il viale è mio.
Pranzo con i rumori di chi transita per andare a
pranzo.
Ceno con i clacson di chi ha fretta di andare
altrove.
Il viale è una strada che consuma il tempo di chi
ci transita.
Io ci vivo, sono io che consumo lui.

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

Il Viale oggi:
immagini, suoni, colori

a cura di:
Circolo Ferretti
Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO



Enrico Ponzelli

Scopri il progetto

Salvatore Tomasso

Scopri il progetto

Benedetta Pasquinelli

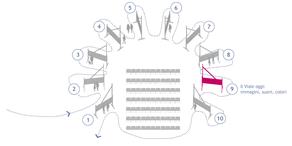
Scopri il progetto

Saverio Barchiesi

Scopri il progetto

Elisabetta Aquilanti

Scopri il progetto



Il Viale oggi:
immagini, suoni, colori

a cura di:

Circolo Ferretti

Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO

Alessandro Gianfelici

Scopri il progetto

Emanuele Berno

Scopri il progetto

Emanuele Giuliani

Scopri il progetto

Pragma – Stabile e duraturo

Ti spingo e trattengo verso di me
Nastro alberato
Solida roccia di rumori e luci
Silenzioso notturno accadere di transiti
Civico serpente viario
Impassibile immaginazione urbana
Tracciato alternativo improbabile
Creatura d'asfalto ripetuto
Divino sentiero immutabile
Disperazione del cambiamento
Amorevole passaggio d'amore

Silvano Sbarbati per Anffas Jesi

Il Viale oggi: immagini, suoni, colori

a cura di:
Circolo Ferretti
Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO

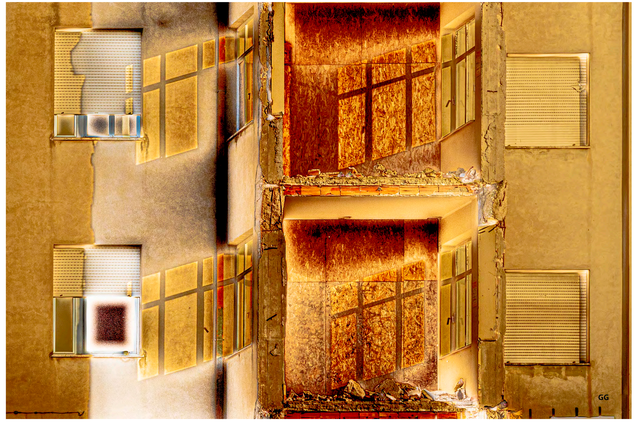
Per non perdere il filo

La città si dà a vedere e a leggere, a un tempo.
PAUL RICOEUR, La memoria, la storia, l'oblio

Se la ricerca fotografica ha messo sotto gli occhi gli aspetti di disordine, le emergenze negative, tale vista non è motivata dalla pigrizia di una critica qualunquistica, moralistica.
Quello che è emerso – inconsapevolmente – è il paradosso della città contemporanea, la skyline di un urbanesimo post moderno. Di una città dove tutto cambia vorticosamente e dove tutto sembra essere o avere un prezzo accettabile.
Il rapido succedersi di modelli di comportamento sociale induce alla instabilità delle certezze e, paradossalmente, provoca una omogeneizzazione degli stili di vita, di consumo e di assuefazione.
Nelle sottolineature delle deficienze estetiche e funzionali, che le fotografie rilevano, sotto il disordine documentato c'è, inconsciamente, lo sbigottimento nello scoprire che i mutamenti urbani non riguardano solo la pelle della città, strade e muri, ma coinvolgono la stessa vita umana.
Con l'ambiente, soffre e si muta anche l'uomo.
Non è solo la struttura urbana che denuncia i propri limiti, ma, – avverte Franco Riva in P. RICOEUR, *Leggere la città* – "la sofferenza urbana è patologia sociale", visto che "abitare e costruire, natura e cultura [si situano] lungo la linea di frattura e di sutura [dove] si incontrano il sociale e il politico".

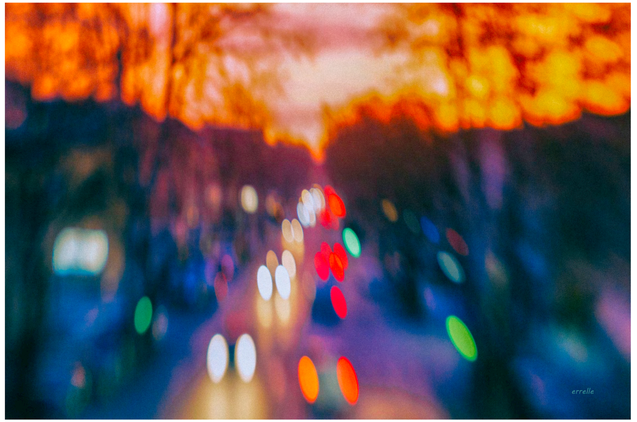
Non ci sono molte armi per curare questa "patologia insieme urbana e sociale", vista la frantumazione ße la moltiplicazione dei punti di vista e delle possibili interpretazioni. Di fronte alla sfida della contemporaneità, Paul Ricoeur più che proporre ricette risolutive "mette in guardia contro il rischio di un estremo impoverimento culturale e si appella al dialogo e all'incontro".
Con la deflagrazione delle ideologie, la crisi delle grandi narrazioni otto-novecentesche, le accelerazioni tecniche, "l'impoverimento culturale", il modo migliore per affrontare problemi complessi come quelli urbani è il *racconto*. La città come *racconto*, come testo, la città come parola. *Raccontare* è ricostruire rapporti, relazioni e sensi per non restare – soli – chiusi nelle proprie storie individuali.
La denuncia dell'invadenza del traffico, delle conseguenze ambientali, del degrado urbano e sociale prodotto dai nuovi stili di vita – come appare dalle fotografie – si presenta come pensiero critico contro la "patologia sociale".
Narrare nasce dalla voglia di non perdere il filo del racconto.

Dino Mogianesi



GG
Scopri il progetto

Irene Gattini
Scopri il progetto



errelle
Scopri il progetto

Tiziana Torcoletti
Scopri il progetto

Il Viale oggi:
immagini, suoni, colori

a cura di:
Circolo Ferretti

Massimo Ferretti
CIRCOLO CULTURALE JESINO

Marco
Priori

Scopri il progetto

Silvano
Corinaldesi

Scopri il progetto

Paolo
Roscini

Scopri il progetto

Lorenzo
Bugatti

Scopri il progetto

"L'osservatore imparziale è il più triste dei cronisti.
Coglie tutto ciò che è mutevole con occhi aperti ma
fissi. Non ascolta quel che c'è dentro di lui.
Eppure dovrebbe farlo".

JOSEPH ROTH, *Le città bianche*, Adelphi

Sguardi sulla città

Vedere una città non è come guardarla.
Quando si fa turismo, le città si vedono, ma raramente si guardano. Perché non c'è tempo, perché c'è la bulimia della curiosità, la sorpresa che incombe. La città dove si abita non sfugge a questa visione superficiale. L'abitudine, la fretta, gli impegni ce la fanno percorrere distratti e spesso non la guardiamo. Camminarla come hanno fatto quelli del Circolo Ferretti con la macchina fotografica ha obbligato gli occhi a guardare con attenzione, anche a minimi segni del tempo e dello spazio. E, insieme alla oggettività di quel che appare, sorge anche un senso di affetto, perché nelle cose non c'è niente da vedere se non le si guarda. Tutto esprime poesia nello sguardo che coglie ricordi e risonanze interiori.
Una città è narrazione, scrittura, patrimonio culturale comune, relazioni. La topografia è anche una geografia dello spirito, parla anche a chi è distratto e ne condiziona lo sguardo. Allora la città sembra chiedere una forma nuova, una ricreazione interiore, una moralità. Perché l'arte o una semplice fotografia fatta con passione civile possiede una sua profonda etica e declina una propria responsabilità sociale, se non è puro intrattenimento o mercato.
Fotografare vuol dire andare a piedi. I piedi vanno e i pensieri galleggiano come nei sogni. Sarebbe da scrivere un Elogio pedonale. I piedi vanno, l'occhio guarda e cattura e il cervello naviga con link strani e improbabili. Tutti, alla fine, vanno a senso unico, per strade diverse. Il fotografo guarda persone e cose, case e natura. Soprattutto muri e facce.
Nulla come i muri e le facce sanno descrivere il passare del tempo.

Dino Mogianesi

Un Viale di ricordi: racconta il tuo

IESI

il Viale che vorrei

scopri il progetto inquadrando qui