

**A**

Aisu International  
Associazione Italiana  
di Storia Urbana

**SU**

**OLTRE LO  
SGUARDO**

**BEYOND  
THE GAZE**

**6** TOMI  
BOOKS | **2**

INSIGHTS  
**5**

# **OLTRE LO SGUARDO** **BEYOND THE GAZE**

a cura di  
edited by

**Alessandro Ippoliti, Elena Svalduz**

1

**La città prisma**  
*The prism city*

a cura di / edited by Francesca Romana Fiano

2

**La città misurata**  
*The measured city*

a cura di / edited by Marta Calzolari

3

**La città stratificata**  
*The layered city*

a cura di / edited by Veronica Balboni

4

**La città corpo**  
*The city as a body*

a cura di / edited by Benedetta Caglioti

5

**La città immaginata**  
*The imagined city*

a cura di / edited by Elena Dorato

6

**La città rappresentata**  
*The represented city*

a cura di / edited by Giorgia Sala

# **OLTRE LO SGUARDO BEYOND THE GAZE**

TOMO  
BOOK

**2**

## **LA CITTÀ MISURATA THE MEASURED CITY**

a cura di  
edited by

**Marta Calzolari**

COLLANA EDITORIALE / EDITORIAL SERIES  
Insights

DIREZIONE / EDITORS

Elena Svalduz (Presidente AISU / AISU President 2022-2026)

Massimiliano Savorra (Vice Presidente AISU / AISU Vice President 2022-2026)

COMITATO SCIENTIFICO / SCIENTIFIC COMMITTEE

Pelin Bolca, Alfredo Buccaro, Donatella Calabi, Giovanni Cristina, Cristina Cuneo, Marco Folin, Ludovica Galeazzo, Emanuela Garofalo, Paola Lanaro, Andrea Longhi, Andrea Maglio, Emma Maglio, Elena Manzo, Luca Mocarrelli, Heleni Porfyriou, Marco Pretelli, Fulvio Rinaudo, Massimiliano Savorra, Donatella Strangio, Elena Svalduz, Rosa Tamborrino, Ines Tolic, Stefano Zaggia, Guido Zucconi (Organi di governo AISU / AISU Committees 2022-2026)

*Oltre lo sguardo / Beyond The Gaze*

a cura di / edited by Alessandro Ippoliti, Elena Svalduz

PROGETTO GRAFICO / GRAPHIC DESIGN

Luisa Montobbio

IMPAGINAZIONE TESTI / LAYOUT

Luisa Montobbio, Mine Elhatip

Aisu International 2025

DIRETTRICE EDITORIALE / EDITORIAL DIRECTOR

Rosa Tamborrino



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale. Per leggere una copia della licenza visita il sito web <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> o spedisce una lettera a Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Citare con link a: <https://aisuinternational.org/collana-proceedings/>

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA. Please quote link: <https://aisuinternational.org/en/collana-proceedings/>

Prima edizione / First edition: Torino 2025

ISBN 978-88-31277-11-2

AISU international

c/o DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio)

Politecnico di Torino, viale Pier Andrea Mattioli n. 39, 10125 Torino

<https://aisuinternational.org/>

## **IL TERRITORIO TRA TANGIBILE E INTANGIBILE**

## **TERRITORY BETWEEN TANGIBLE AND INTANGIBLE**

# UN NUOVO STRUMENTO PER LA PRATICA URBANISTICA. L'ESPANSIONE COLONIALE NEGLI ANNI TRENTA ATTRAVERSO LA FOTOGRAFIA AEREA

KATRIN ALBRECHT

## Abstract

*The contribution explores the multifaceted significance of aerial photography in the process of urban planning and the role it played as a new planning tool during the pioneering phase in the context of Italian colonial expansion, using the case of the infrastructural and building efforts undertaken by the Italian state in Southern Albania in the 1930s in search of oil, and reflecting them through the images published in Italian journals on urban planning projects in Ethiopia and Sabaudia.*

## Keywords

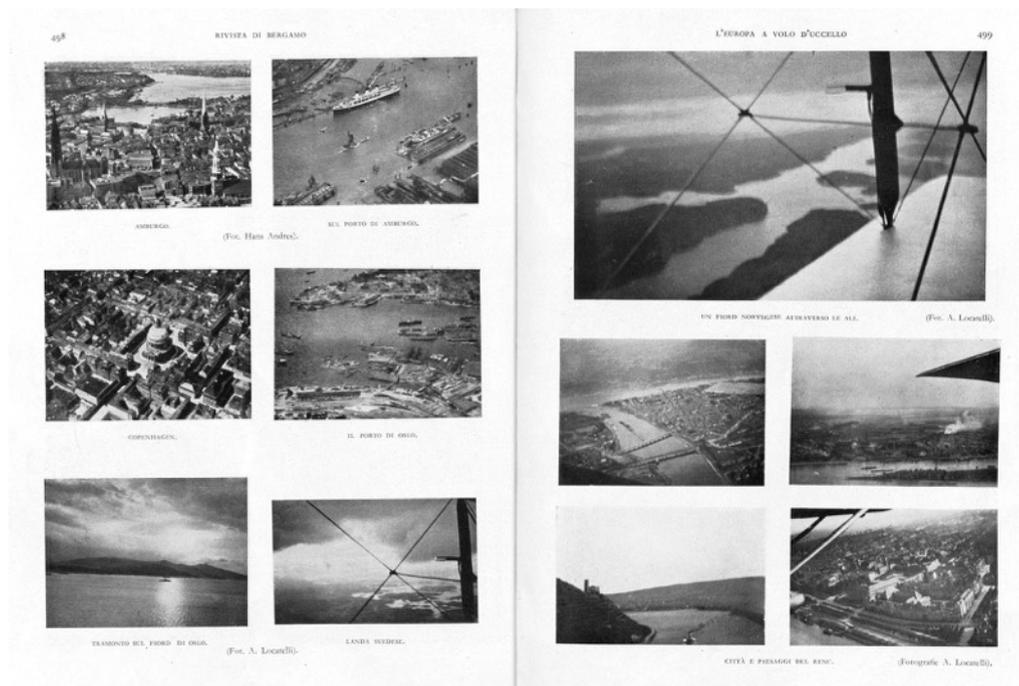
*aerial photography, representation, planning practice, colonisation, Albania*

## Introduzione

Le possibilità tecniche e le condizioni politico-culturali della percezione e della rappresentazione della città, del paesaggio e del territorio hanno da sempre condizionato la pratica della pianificazione e con essa lo sviluppo spaziale. Con la nascita della fotografia aerea all'inizio del XX secolo, che coincise con quella dell'aviazione motorizzata e, come quest'ultima, passò da un uso originariamente militare a uno civile dopo la Prima guerra mondiale, cambiarono anche le convenzioni di registrazione, analisi, rappresentazione e progettazione degli spazi urbani e paesaggi. La vista dall'alto di un aereo attraverso l'occhio della macchina fotografica ha creato una nuova forma di visibilità delle cose come non erano mai state viste prima. A differenza dei metodi precedenti, come la vista da palloni frenati o dirigibili, era un modo più dinamico di vedere, inoltre più facile da controllare e dirigere. Consentiva una visione d'insieme e di orientamento, riuscendo a cogliere in dettaglio l'assetto territoriale a grande scala e le sue strutture morfologiche interconnesse.

Questo sguardo sublime, che Petrarca così come i progettisti dei grandi panorami di città e delle Alpi, gli artisti futuristi dell'Aeropittura e quelli della Land Art più tardi trasformeranno l'esperienza consapevolmente nelle loro opere artistiche, racchiude

implicitamente anche una forma di superiorità che va di pari passo con la rivendicazione del potere e del controllo, della conquista e del dominio. In questo senso, le immagini aeree sono state anche appropriate politicamente e propagandisticamente e strumentalizzate per la comunicazione visiva.



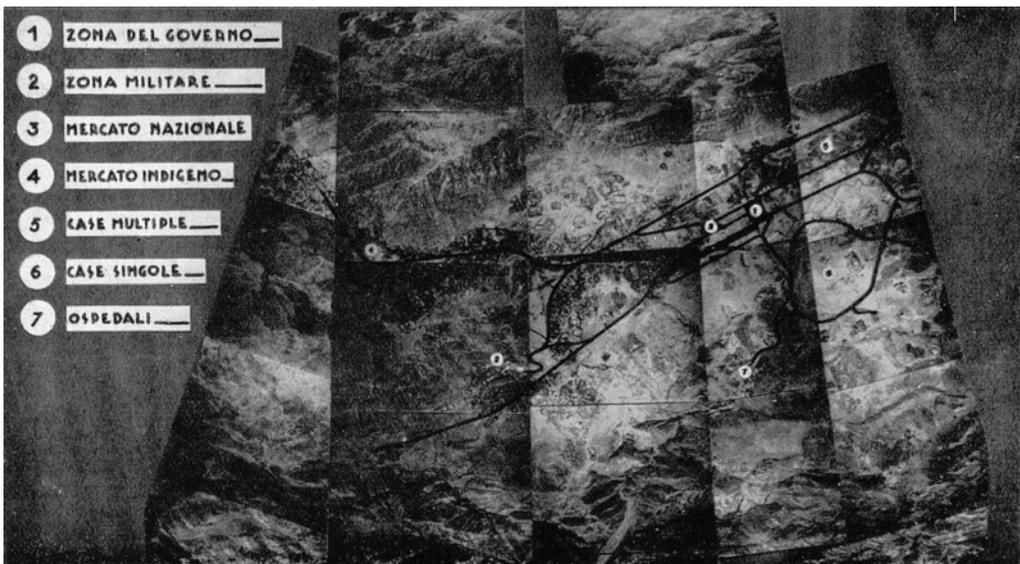
**1:** *L'Europa a volo d'uccello*, in «Rivista di Bergamo», novembre 1930, volo turistico eseguito dall'aviatore e fotografo bergamasco Antonio Locatelli.

## Rappresentazioni di conquiste

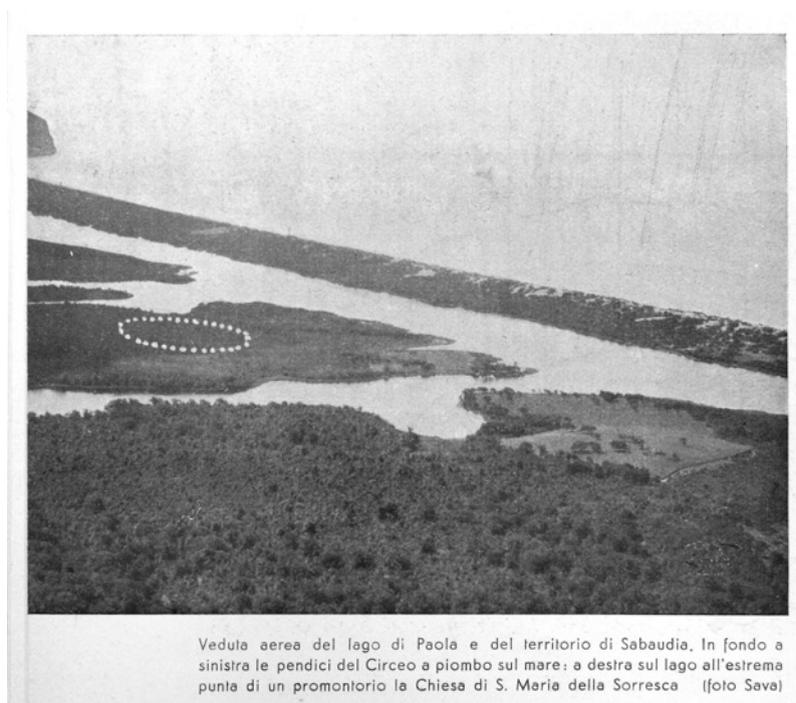
Le riviste e le pubblicazioni italiane dei primi anni Trenta dimostrano che il nuovo mezzo visuale entrò direttamente nella metodologia e nella pratica dell'urbanistica in Italia: Da un lato, come materiale descrittivo e informativo, che era sempre, seppure velatamente, al servizio della politica culturale fascista, rispondendo a scopi propagandistici; dall'altro, come materiale tecnico, che offriva ad architetti, urbanisti, ingegneri e amministrazioni una nuova base progettuale per l'urbanistica e l'architettura, semplificando notevolmente le loro attività progettuali in aree ancora inesplorate o difficilmente accessibili. La fotografia aerea accelerava in modo significativo i processi di registrazione e riproduzione, fino ad allora impegnative in termini di tempo e di risorse. Grazie a nuove apparecchiature ottiche e tecnologie come l'aerofotogrammetria, divenne relativamente facile rilevare aree distanti, sconosciute

ed estese, convertirle in dati di misura con informazioni precise su dimensioni e altezze e diffonderle come materiale cartografico. [Cassinis 1931, 4-5] Soprattutto per quanto riguarda i territori coloniali appena occupati in Africa orientale e nel Mediterraneo, negli anni Trenta divennero uno strumento efficace, dato che permettevano una progettazione rapida, in un primo momento possibile senza una reale conoscenza locale, ma tenendo comunque conto delle condizioni topografiche.

Un caso esemplare è la progettazione urbanistica in Etiopia, iniziata nel maggio del 1936, subito dopo la presa di Addis Abeba e la proclamazione dell'Impero. Cesare Valle e Ignazio Guidi, i due architetti romani responsabili per il disegno del piano regolatore della capitale etiope, utilizzarono le fotografie aeree della Regia Aeronautica per abbozzare il loro primo progetto urbanistico, prima di recarsi ad Addis Abeba in luglio per verificare le condizioni in loco. [Perotti 2009, 60-65] L'architetto fiorentino Gherardo Bosio sembra aver seguito un approccio simile quando gli fu affidata lo studio urbanistico di Gondar, Dessié e Gimma. A differenza di Valle e Guidi, egli conosceva già i luoghi per la sua partecipazione alla guerra d'Abissinia. Secondo le voci delle riviste, «immediatamente susseguente alla Vittoria, colse l'occasione per visitare e studiare le città e per redigere sul posto i primi studi.» [Architettura 1937, 753]. Le vedute oblique e le fotografie verticali sovrapposte di Dessié e Gondar evidenziano come le fotografie aeree costituissero un punto di partenza essenziale per la concezione del piano a scala territoriale e lo sviluppo di un «programma di massima», perché «dati i numerosi elementi di incertezze, non si può parlare ancora di Piani Regolatori definitivi.» [Architettura 1937, 753] La sua esperienza personale sul campo, invece, gli aveva aperto una visione diversa, incentrata sulla cultura edilizia locale e sull'ambiente di vita della popolazione. [Bosio 1937] I progetti di queste quattro nuove città coloniali



2: Gherardo Bosio, Schema del Piano Regolatore di Dessié basato su fotografie aeree sovrapposte, in «Architettura», dicembre 1937.



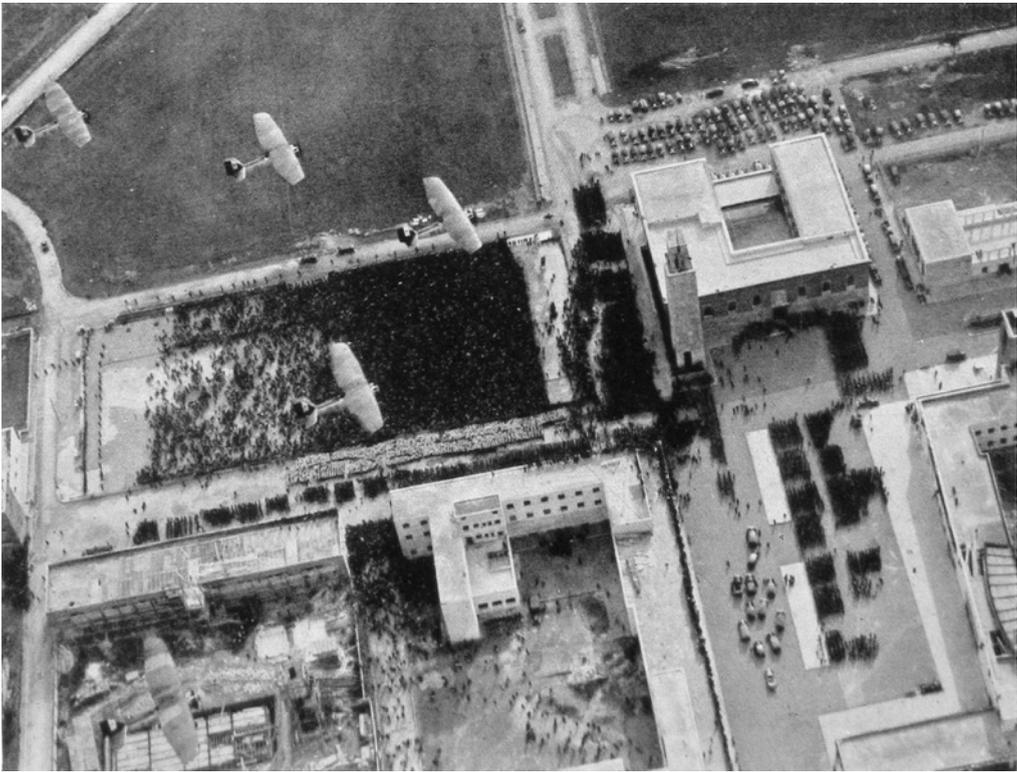
Veduta aerea del lago di Paola e del territorio di Sabaudia. In fondo a sinistra le pendici del Circeo a piombo sul mare; a destra sul lago all'estrema punta di un promontorio la Chiesa di S. Maria della Sorresca (foto Sava)

3: Veduta aerea del lago di Paola e del territorio di Sabaudia, in «Urbanistica», 1934, n. 1.

italiane furono presentati al Primo congresso nazionale di urbanistica a Roma nell'aprile del 1937 e pubblicati ampiamente nelle riviste. [Rivista di Bergamo 1936; Civico 1936; Architettura 1937]

Ideologia politica, propaganda culturale e trasmissione di informazioni tecniche sono aspetti poco separabili nella comunicazione visiva. Questo stretto legame è particolarmente evidente anche nei resoconti delle numerose fondazioni di nuove città in Italia, realizzate nel quadro della Bonifica Integrale, del programma autarchico e dello sfruttamento di nuove aree per l'estrazione di materie prime e fonti energetiche. Dal punto di vista giornalistico, la documentazione del rapido processo di ideazione e costruzione di Sabaudia, a partire dal 1933, è esemplare: la città nuova – o meglio: il centro comunale agricolo, come Luigi Piccinato definiva terminologicamente l'insediamento [Piccinato 1934, 12] – era un progetto faro fascista per eccellenza: per l'urbanistica moderna italiana, ma anche per la propagazione della produzione autarchica e la creazione di posti di lavoro nel contesto della conquista della terra nelle paludi pontine.

La cronaca delle riviste illustra che Sabaudia venne sorvolata e registrata dall'aria più volte in un breve lasso di tempo: la prima volta intorno al 1932, nel corso della ricerca di un sito, che Piccinato documentò nel suo articolo pubblicato in *Urbanistica* nel 1934



4: Inaugurazione di Sabaudia, 19 aprile 1934, in «Architettura», 1934.

con fotografie in cui l'area del futuro centro è segnata da puntini bianchi. [Piccinato 1934] Peraltro, la leggenda di fondazione racconta che Carlo Savoia, l'ingegnere incaricato della selezione del sito, si perse mentre cavalcava nel fitto sottobosco e poi, levandosi dalla sella, vide il luogo ideale dal suo cavallo, è dunque la prospettiva cavaliere, che gli fornì un primo orientamento; successivamente, la visione totale è stata ottenuta alzandosi in volo con l'aereo. [Spiegel 2010, 55] Il giorno dell'inaugurazione, in aprile del 1934, una squadriglia aerea sorvolava il centro di Sabaudia salutano l'illustre folla festante in presenza della coppia reale. Le fotografie air-to-air, così come l'aviatore sorvolando Sabaudia dell'aeropittore Tato, accentuano l'importanza iconica della messa in scena del sito, dell'atto fondatore e del volo stesso. [Architettura 1934] Poco tempo dopo, quando la costruzione del centro era in gran parte conclusa, la Regia Aeronautica scattò ancora una serie di immagini, stampate «a conclusione delle pubblicazioni nel tema» su *Architettura* alla fine del 1935, poiché «rendono chiare le sode e brillanti qualità di ben articolato ordinamento e di ottima composizione plastica, caratterizzanti questo esempio di urbanistica moderna italiana.» [Architettura 1935, 643] Attraverso la novità iconografica della fotografia aerea, le grandiose capacità progettuali della nazione, la sua potenza e le sue conquiste tecnologiche venivano così trasmesse all'esterno in tutta nitidezza. Si ricordano anche i trionfali crocieri aerei delle

squadre di Italo Balbo. Il culmine avvenne proprio nel luglio 1933, quando Balbo intraprese la trasvolata atlantica del Decennale con 100 aviatori della Regia Aeronautica in 24 idrovolanti. [Rivista di Bergamo 1933]

## Il progetto infrastrutturale dell'Albania del Sud

A differenza di questi casi di spicco già stati ben studiati anche dal punto di vista urbanistico, le imprese perseguite dall'Italia in Albania negli anni Venti e nei primi anni Trenta erano molto meno presenti nei media. L'attenzione degli architetti, ingegneri, urbanisti e politici si è concentrata soprattutto sulla progettazione della capitale Tirana e del annesso porto di Durazzo, dapprima, a partire dalla metà degli anni Venti, con i monumentali progetti urbanistici di Armando Brasini, rivisti sostanzialmente da Florestano di Fausto dal 1929, e poi soprattutto dopo l'occupazione dell'Albania nel 1939, quando Gherardo Bosio fu nominato primo consulente e direttore dell'Ufficio Edilizia e Urbanistica di Tirana. [Giusti 2006; Godoli, Giacomelli 2005] Già nel 1928 e nel 1930, l'Istituto Geografico Militare realizzò una serie di fotografie aeree di questa zona<sup>1</sup>.

Lontano dalle luci della ribalta, c'era una seconda importante arena nel sud dell'Albania nella valle del fiume Devoli. Qui non si trattava di concepire un piano urbanistico, ma di aprire un'area largamente insediata realizzando una vasta rete infrastrutturale. Gli interventi erano legati alla ricerca di fonti petrolifere per liberare l'Italia dalla dipendenza dai potenti gruppi estrattivi stranieri e per garantire almeno in parte l'approvvigionamento nazionale. Infatti, l'importanza del petrolio a cavallo del ventesimo secolo come nuova fonte energetica non può essere sopravvalutata. Dopo il suo impiego quasi esclusivo per l'illuminazione, sostituito in questa funzione dall'elettricità, ha iniziato la sua corsa trionfale che continua incessantemente fino ad oggi, con l'avvento del motore a combustione. Raffinati in benzina, lubrificanti, gasolio, bitume e materie sintetiche, i prodotti petroliferi alimentavano la tecnologia e la mobilità, senza le quali nessun camion, aereo, nave o corazzata poteva muoversi e nessuna guerra si poteva vincere: «È il petrolio che ha valso ai vincitori la loro superiorità sulla terra, sul mare e nell'aria», riassumeva l'ingegner Leo Maddalena, che dagli anni Venti studiava la geologia dell'Albania per conto delle Ferrovie dello Stato. [Maddalena 1935, 6]

Il significato economico e politico delle attività petrolifere italiane in Albania può essere ricostruito attraverso relazioni scritte e scarso materiale iconografico, tra cui alcune fotografie aeree e filmati. Nell'archivio dell'Istituto Geografico Militare, le fotografie aeree della zona risalgono solo al 1936<sup>2</sup>; nell'Archivio Storico dell'Istituto Luce, si trovano fotografie e un cinegiornale del 1937 intitolato «Azienda Italiana dei petroli in Albania nella vallata del Devoli», che documentano la visita del Ministro degli Esteri

<sup>1</sup> Firenze. IGM Istituto Geografico Militare. Geoprodotti. Foto aeree 1928, 1930.

<sup>2</sup> Firenze. IGM Istituto Geografico Militare. Geoprodotti. Foto aeree 1936.

Galeazzo Ciano con un Breda Ba.44 ai primi di maggio del 1937<sup>3</sup>. Ovviamente era un evento degno dei media, ma la storia è iniziata diversi anni prima.

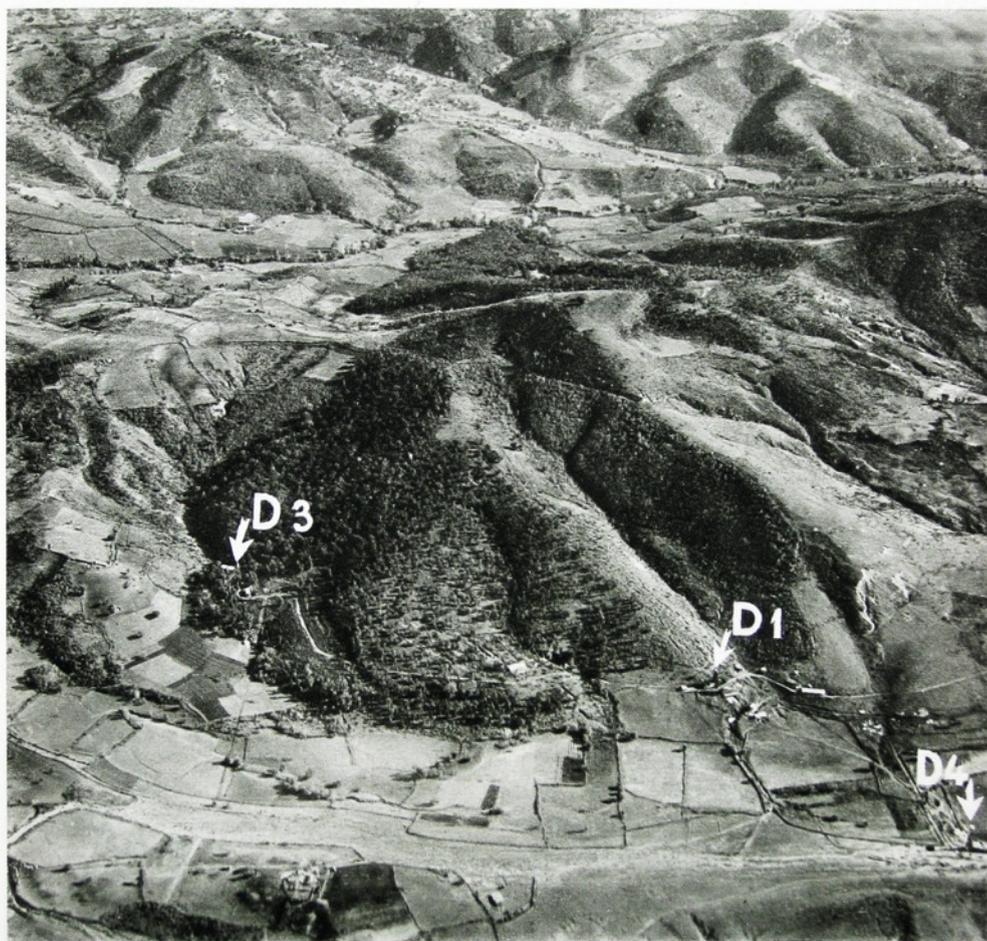
Fin dall'antichità si sospettava la presenza di grandi giacimenti petroliferi nel sottosuolo dell'Albania, che a partire dal 1875 furono sfruttate per la prima volta da compagnie inglesi e francesi nei pressi di Selenica. In seguito ad ulteriori indagini all'inizio del XX secolo, geologi e tecnici italiani ne riconfermarono l'esistenza e, verso la fine della Prima Guerra Mondiale, quando l'Italia occupò parte dell'Albania meridionale, iniziarono a cercare risorse minerarie nell'area del fiume Vjosa e del Golfo di Valona sotto la direzione del Ministero della Marina. Dopo la dichiarazione di indipendenza dell'Albania nel 1920, l'Italia dovette rinunciare alle sue rivendicazioni territoriali e abbandonare le ricerche senza risultati. Seguirono diversi anni di lotte economico-politiche tra nazioni e compagnie rivali britanniche, statunitensi e francesi per accaparrarsi le concessioni e diritti esclusivi di estrazione (Anglo-Persian Oil Company, Standard Oil Company, Sindacato Franco-Albanese e Rushton). Anche l'Italia continuò a sperare di assicurarsi concessioni per lo sfruttamento di materie prime, non solo di petrolio, gas, bitume e asfalto, ma anche di boschi, basandosi sul suo predominio in Albania, sostanzialmente tollerato dalla comunità internazionale e consolidato nel 1926 e 1927 dal Patto di Amicizia e Sicurezza e dal Patto di Alleanza per la Difesa tra il regime fascista e il nuovo governo di Ahmet Zogu. [Maddalena 1935; Hasani 2023] L'obiettivo di ottenere fonti energetiche "proprie" divenne sempre più urgente negli anni Trenta con la promozione del programma di autarchia nazionale e la guerra d'Abissinia.

Infatti, nel 1925, grazie a dure trattative, le Ferrovie dello Stato riuscirono a ottenere il permesso di riprendere le ricerche in tre aree distinte di circa 160.000 ettari complessive. A questo scopo fu fondata l'Azienda Italiana Petroli Albanesi (AIPA), controllata dalle Ferrovie in un ufficio di gestioni autonomi speciali e affidata alla guida di Oreste Jacobini, un ingegnere ferroviario esperto e molto stimato che era stato inviato prima in Ecuador nel 1920 e infine in Albania nel 1925 per cercare nuove fonti di materie prime. [Soave 2007] Al ben noto World Engineering Congress di Tokyo del 1929, l'ingegnere Piero Verani presentò lo sviluppo delle imprese ferroviarie in Albania con una mappa d'insieme, schemi dei sondaggi effettuati e immagini illustrando le macchine lavorative e impianti per trivellazioni. [Verani 1931]

Una base importante per la ricerca del petrolio era costituita dal materiale cartografico, per la cui produzione erano fondamentali le fotografie aeree del territorio, in gran parte non abitato. Inoltre, le formazioni petroligiche potevano talvolta essere individuate sulla superficie terrestre già da fotografie aeree. I risultati dovevano essere poi verificati sul terreno per poter effettuare sondaggi selettivi. All'inizio del 1932, le trivellazioni nella zona del fiume Devoli e dell'attuale cittadina di Kuçova ebbero finalmente

---

<sup>3</sup> Roma. Archivio LUCE. Giornale Luce B.B1090. Foto attualità «Tirana - Soggiorno di S. E. Ciano in Albania, 01.05.1937». A000726. Inoltre: Roma. ICCD Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione. Aerofototeca Nazionale. Fondo Ferro Candilera FFC.



Veduta aerea di una parte del bacino del Devoli dove si sono intensificate le ricerche petrolifere della A. I. P. A.

5: Veduta aerea di una parte del bacino del Devoli, Ferrovie dello Stato 1932.

successo, cosa che fu riportata ancora nello stesso anno nella pubblicazione celebrativa delle Ferrovie dello Stato riccamente illustrata. [Ferrovie dello Stato 1932] Nei due anni successivi vennero dunque costruite, oltre a torri e pozzi di sfruttamento, condutture, stazioni di pompamento, serbatoi, grandi depositi e un oleodotto di 73 chilometri per trasportare il greggio dalla zona collinare al porto di Valona (Vlorë), anche nuove strade di accesso e di collegamento dei vari impianti, ponti, magazzini, officine meccaniche, centrali termo-elettriche, nonché alloggi per impiegati e operai ed edifici per la direzione e foresteria. [Verani 1931; Relazione 1932; Relazione 1934; Perrin 1940] Tuttavia, contrariamente alla promessa iniziale, non fu mai realizzata alcuna raffineria in Albania, invece una a Bari e una a Livorno, erette e gestite dall'Azienda Nazionale Idrogenazione Combustibili (ANIC) fondata nel 1936.

Queste ampie opere infrastrutturali nel sud dell'Albania facevano parte della strategia di infiltrazione economica, politica e militare del Paese, che veniva sistematicamente portata avanti grazie ai prestiti della Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania (SVEA), fondata appositamente per questo scopo. La SVEA teneva anche il diritto di preferenza per la costruzione di ferrovie, porti, strade e ponti, nonché per la bonifica di terreni. I lavori venivano eseguiti esclusivamente di operai albanesi sotto la direzione di ingegneri italiani. [Lubenoff 1934; Roselli 1986] Data la mancanza di documenti e di materiale planimetrico, sembra legittimo supporre che la realizzazione di questo ampio programma infrastrutturale a scala interregionale sia stato realizzato senza piano generale, ma decisa in base a criteri prevalentemente pratici, tecnico-funzionali ed economici che venivano poi adattati in loco alle condizioni locali. I pochi paesini e case esistenti furono probabilmente ignorati.

Un caso particolare rappresentano gli edifici degli uffici amministrativi e della foresteria collocati su una collina dell'odierna Kuçova, centro della produzione petrolifera italiana, che non ha lasciato tracce urbanistiche significative, ma si svilupperà in una cittadina più consistente solo negli anni Cinquanta sotto la dittatura



**6:** Fotogramma del cinegiornale "Azienda Italiana dei petroli in Albania nella vallata del Devoli", inquadrando i due edifici disegnato da Angiolo Mazzoni, LUCE, 1937.

di Enver Hoxha e la predominanza sovietica. A differenza delle altre costruzioni anonime, il progettista è conosciuto. Grazie alla sua posizione di impiegato presso l'ufficio di architettura dell'amministrazione ferroviaria, l'architetto Angiolo Mazzoni fu incaricato di progettare i due fabbricati. Possibilmente, anche lui ricorreva a fotografie aeree per ideare il disegno architettonico da lontano, in ogni caso non ci sono evidenze che Mazzoni abbia mai viaggiato da Roma all'Albania. Egli disegnava anche parte del nuovo stabilimento industriale dell'ANIC a Bari, che entrò in funzione nel giugno del 1938. Tuttavia, oltre ad alcune fotografie presenti nell'archivio dell'architetto, non si conoscono dettagli sui due progetti sulle due sponde dell'Adriatico<sup>4</sup>. [Nebbia 1987] Da decenni, il complesso industriale a Bari è in gran parte abbandonato e parzialmente smantellato, ancora esistono però delle tracce mazzoniane. Gli edifici di Kuçova sono stati invece trasformati in una scuola.

## Conclusioni

La diffusione di immagini in riviste e pubblicazioni italiane sui progetti urbanistici in Etiopia, nell'Agro Pontino e in Albania dimostra che la fotografia aerea giocava un ruolo sempre più importante come nuovo mezzo di comunicazione sia nel processo di progettazione che nell'impatto esterno dei progetti. Nata inizialmente per interesse strategico e geopolitico militare, la nuova tecnica di appropriazione del territorio ha portato nell'uso civile a nuovi impieghi delle immagini nel campo della cartografia, del rilievo del territorio e della progettazione, uno sviluppo che si è manifestato in Italia contemporaneamente ad altri Paesi, come Gran Bretagna, Francia, Germania, Svizzera e Stati Uniti. In Italia negli anni Trenta, la nuova forma di visualizzazione coincideva da un lato con gli interessi politici concreti dello stato fascista, le sue aspirazioni autarchiche e le sue rivendicazioni territoriali, dall'altro con i dinamici processi di urbanizzazione, l'emergere di nuove teorie urbanistiche e il discorso intensificato sui piani regolatori. In questo contesto, le fotografie aeree si prestavano perfettamente a diventare uno strumento politico e propagandistico, oltre a quello tecnico. Attraverso le fotografie aeree si può quindi raccontare l'ambivalente storia dell'espansione coloniale all'interno ed esterno del territorio italiano da una prospettiva diversa.

## Bibliografia

- ARCHITETTURA (1934). Sabaudia, in «Architettura», n. 6, pp. 321-357.  
 ARCHITETTURA (1935). *Sabaudia dall'aeroplano*, in «Architettura», n. 11, pp. 643-645.  
 ARCHITETTURA (1937). *Momento urbanistico e architettonico nell'Impero*, in «Architettura», n. 12, pp. 753-792.

---

<sup>4</sup> Rovereto. Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto. Archivio del '900. Fondo Angiolo Mazzoni. Maz B.5, Maz G.2.

- BOSIO, G. (1937). *Future città dell'Impero*, in «Architettura», n. 7, pp. 419-431.
- CASSINIS, G. (1931). *Aerofotogrammetria e Catasto*, in *Relazioni tecniche al II Congresso nazionale degli Ingegneri italiani. Roma 8-15 aprile 1931-IX*, a cura di Sindacato Nazionale Fascista Ingegneri, Roma, Società Anonima Poligrafica Italiana, pp. 4-5.
- CIVICO, V. (1936). *Impero ed urbanistica*, in «Urbanistica», maggio-giugno, pp. 122-125
- FERROVIE DELLO STATO (1932). *Le Ferrovie dello Stato nel primo decennio fascista 1922 I-1932 X*, Novara, Istituto Geografico De Agostini.
- GIUSTI, M.A. (2006). *Albania. Architettura e città 1925-1943*, Firenze, Maschietto.
- Architetti e Ingegneri Italiani dal Levante al Magreb 1848-1945* (2005), a cura di E. Godoli, M. Giacomelli, Firenze, Maschietto.
- Hasani, M., Rizaj, G. (2023). *The Rivalry of the Great Powers for Albanian Hydrocarbons, 1920-1926*, in «The Journal of European Economic History», n. 1, pp. 103-135.
- LUBENOFF (1934). *Die völkerrechtliche Lage auf dem Balkan*, in «Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht», n. 4, pp. 608-617.
- MADDALENA, L. (1935). *La leggenda del petrolio*, in «La Tecnica Professionale. Servizio Lavori», n. 1, pp. 3-7.
- NEBBIA, G. (1987). *A 50 anni dalla creazione della Stanic di Bari*, in «La Gazzetta del Mezzogiorno», 9 settembre.
- PEROTTI, E. (2009). *An imperial colonial city in Africa. Italian city planing for Addis Ababa (1936-40)*, in *Cities of Change. Addis Ababa. Transformation Strategies for Urban Territories in the 21th Century*, a cura di M. Angéilil, D. Hebel, pp. 60-65.
- PERRIN, B. (1940). *Le pétrole d'Albanie*, in «Revue des Deux Mondes», vol. 57, n. 1, pp. 148-160.
- PICCINATO, L. (1934). *Il significato urbanistica di Sabaudia*, in «Urbanistica», n. 1, pp. 10-24.
- RELAZIONE (1932). *Relazione per l'anno finanziario 1931-32*, a cura di Ministero delle Comunicazioni, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, pp. 160-161.
- RELAZIONE (1934). *Relazione per l'anno finanziario 1933-34*, a cura di Ministero delle Comunicazioni, Roma, Istituto Poligrafico dello Stato, pp. 178-179.
- RIVISTA DI BERGAMO (1933). *La Crociera Aerea del Decennale*, in «Rivista di Bergamo», n. 9, p. 310.
- RIVISTA DI BERGAMO (1936). *Addis Abeba. «Nuovo fiore» italico*, in «Rivista di Bergamo», n. 6, s.p.
- ROSELLI, A. (1986). *Italia e Albania. Relazioni finanziarie nel ventennio fascista*, Bologna, Il Mulino.
- SPIEGEL, D. (2010). *Die Città Nuove des Agro Pontino im Rahmen der faschistischen Staatsarchitektur*, Petersberg, Imhof.
- SOAVE, P. (2007). *Tecnocrazia, sviluppo e colonialismo nel pensiero e nell'opera di Oreste Jacobini*, in «Storia e Futuro», n. 13, pp. 1-11.
- VERANI, P. (1931). *Activities of the Italian State Railways in the search for oil in Albania*, in *World engineering congress Tokyo 1929. Proceedings. Mining and metallurgy, Part 5 (Mineral resources and mining)*, vol. 37, Marunouchi Tokyo, pp. 653-670.

### *Elenco delle fonti archivistiche o documentarie*

Firenze. IGM Istituto Geografico Militare. Geoprodotti. Foto aeree 1928, 1930.

Roma. ICCD Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione. Aerofototeca Nazionale. Fondo Ferro Candilera FFC.

Roma. Archivio LUCE.

Rovereto. MART Museo di arte moderna e contemporanea di Trento e Rovereto. Archivio del '900. Fondo Angiolo Mazzoni. Maz B.5, Maz G.2.

### *Sitografia*

[www.igmi.org/it/geoprodotti](http://www.igmi.org/it/geoprodotti) [agosto 2023].

<https://www.archivioluca.com> [agosto 2023].

[https://youtu.be/YO5IQsZ\\_l3g?feature=shared](https://youtu.be/YO5IQsZ_l3g?feature=shared) [agosto 2023].

<http://www.iccd.beniculturali.it/it/194/fondi-fotografici/3881/ferro-candilera> [agosto 2023].

---

## INDICE GENERALE / OVERALL TABLE OF CONTENTS

### **TOMO / BOOK 1**

a cura di / edited by **FRANCESCA ROMANA FIANO.**

#### **LA CITTÀ PRISMA THE PRISM CITY**

##### **1.1**

La lente architettonica  
*The architectural lens*

##### **1.2**

La lente urbana  
*The urban lens*

##### **1.3**

La lente sistemica  
*The systemic lens*

### **TOMO / BOOK 2**

a cura di / edited by **MARTA CALZOLARI.**

#### **LA CITTÀ MISURATA THE MEASURED CITY**

##### **2.1**

La città tra dato e misura  
*City Between Data and Measure*

##### **2.2**

Il territorio tra tangibile e intangibile  
*Territory Between Tangible and Intangible*

##### **2.3**

Lo spazio tra approcci digitali e quantitativi  
*Space Between Digital and Quantitative Approaches*

**TOMO / BOOK 3**a cura di / edited by **VERONICA BALBONI****LA CITTÀ STRATIFICATA  
THE LAYERED CITY****3.1**

Conoscenza della città stratificata: letture sincroniche e diacroniche  
*Knowledge of the Layered City: Synchronic and Diachronic Readings*

**3.2**

Pratiche sulla città stratificata, tra conservazione e trasformazione  
*Practices on the Layered City, Between Conservation and Transformation*

**3.3**

Memorie della città stratificata. Fenomeni e noumeni dal passato  
*Memories about the Layered City. Phenomena and Noumena From the Past*

**TOMO / BOOK 4**a cura di / edited by **BENEDETTA CAGLIOTI****LA CITTÀ CORPO  
THE CITY AS A BODY****4.1**

Il soggetto storico e la percezione della città  
*The Historical Subject and the Perception of the City*

**4.2**

Il soggetto contemporaneo e la percezione della città  
*The Contemporary Subject and the Perception of the City*

**4.3**

La percezione della città e le sue interpretazioni  
*The Perception of the City and its Interpretations*

**TOMO / BOOK 5**

a cura di / edited by ELENA DORATO.

**LA CITTÀ IMMAGINATA  
THE IMAGINED CITY****5.1**

Il passato “ideale”, tra utopie e letture critiche

*The “Ideal” Past, Between Utopias and Critical Interpretations***5.2**

Il presente e la città, tra inclusione, diritti e conflitti

*The Present and the City: Between Inclusion, Rights, and Conflicts***5.3**

Il futuro immaginato, tra distopie urbane e opportunità

*The Imagined Future, Between Urban Dystopias and Opportunities***TOMO / BOOK 6**

a cura di / edited by GIORGIA SALA.

**LA CITTÀ RAPPRESENTATA  
THE REPRESENTED CITY****6.1**

Dall'iconografia alla scrittura: tradizioni nella rappresentazione

*From Iconography to Literature: Traditions in Representation***6.2**

Dall'analogico al digitale: nuovi strumenti di rappresentazione

*From Analogic to Digital: New Tools for Representation***6.3**

Dal disegno al progetto: rappresentazione del divenire

*From Drawing to Design: In Progress Representation*