

Letture di un Palinsesto: La Rete Viaria di Senlis

SYLVIE DUVERNOY
Università di Firenze

INTRODUZIONE

L'attuale *Senlis*, 50 km a Nord di Parigi, l'antica *Augustomagus* fu fondata dai romani all'inizio del 1° secolo dopo Cristo e venne chiamata con il nome dell'Imperatore Cesare Augusto. Al pari della maggior parte dei centri urbani medi europei, la storia di questa città è scandita da periodi di espansione e di contrazione, legati al succedersi di alterni poteri politici e sviluppi economici. Non si tratta perciò di un esempio di spicco nella cultura occidentale, ma *Senlis* è una tipica cittadina europea (oggi destinata a rimanere un satellite della capitale francese) il cui ricco passato storico le conferisce però un carattere autonomo e un valore culturale intrinseco. La maglia urbana della città è a questo proposito esemplare. Nella lettura del tracciato viario del centro antico possiamo riconoscere sovrapposte ed intersecate, le impronte che ogni epoca ha stampato nel tessuto urbano, alterando le preesistenze ma senza cancellarle del tutto. Il risultato è un palinsesto dal quale possiamo ricostruire tutta la storia e l'evoluzione della città.

EPOCA ROMANA: RETE ORTOGONALE

Augustomagus venne costruita dai romani nelle vicinanze di un insediamento gallesse già sviluppatosi su un piccolo promontorio, al confluente di due fiumiciattoli: l'*Aunette* e la *Nonette*. I gromatici romani tracciarono la maglia regolare ed ortogonale della centuriazione urbana, appoggiandosi a Sud sul corso della *Nonette*, et a Nord su quello dell'*Aunette*. Il disegno della griglia romana è la più antica delle reti stradali riconoscibili nella pianta del centro storico di *Senlis*. Fu concepita nel modo tradizionale romano: un'applicazione in scala urbana del metodo generale della *centuriatio*. All'incrocio dei due assi principali, il *cardo* massimo orientato in direzione Nord-Sud, e il *decumano* massimo in direzione Est-Ovest, si erge tuttora il palazzo comunale *Hotel de Ville*.

Sappiamo, dallo studio del cosiddetto "catasto di *Arausio*" (Orange, nel sud della Francia) che al fine di identificare univocamente ogni singolo lotto risultante dalla centuriazione, i romani usavano un metodo semplice di numerazione. Convenzionalmente il *decumano* massimo divideva la centuriazione in due parti: *pars dextra* (indicata con la sigla *DD*: *dextra decumani*) e *pars sinistra* (siglata con le lettere *SD*) rispetto ad un ipotetico osservatore orientato verso Est. Similmente il *cardo* massimo divideva la stessa centuriazione in *pars ultrata*, alle spalle dello stesso osservatore sempre rivolto verso Est (indicata con la sigla *VK*: *ultra kardinem*) e *pars citrata*, la parte di fronte all'osservatore (siglata *CK* *citra kardinem*). Applicando questo sistema di numerazione alla centuriazione urbana di *Senlis* possiamo individuare per esempio il lotto *SD I,CK IV* oggi isolato delimitato a Sud dalla *rue de Meaux*, ad Ovest dalla *rue Saint Yves l'argent*, a Nord dalla *rue Bellon*, mentre il limite Est è stato alterato

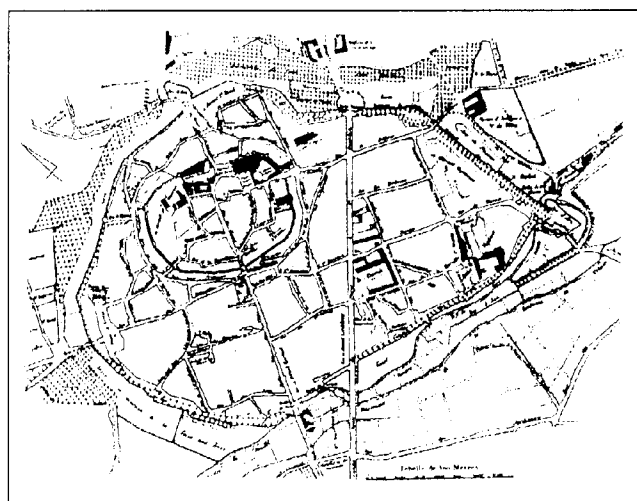


Fig. 1. Pianta del centro storico di *Senlis*, nella metà dell'ottocento. Sono delineati con precisione sia la rete viaria che le principali emergenze architettoniche ed il verde pubblico.

da interventi urbani rinascimentali. Gli isolati in oggetto non sono quadrati ma rettangolari. Dalla misurazione dei rilievi catastali ricondotta al valore medio del piede romano emerge che i *cardi* medi erano posizionati ogni 480 piedi, mentre i *decumani* erano distanti 720 piedi l'uno dall'altro, generando così dei rettangoli di proporzione 2 a 3 di una superficie uguale a sei *heredia* (=24 *actus*). Alcuni di questi isolati sono poi stati dimezzati per formare due unità di 480x360 piedi: rettangoli di proporzione 3 a 4, di superficie uguale a due *heredia* e due *jugera*. Si leggono anche altre suddivisioni dell'isolato di base che generano superfici sempre uguali a un multiplo dell'*actus*: unità di misura pari a un quadrato di 120 piedi di lato.

EPOCA MEDIEVALE: TRACCIATO ELLITTICO

Nessuno indizio ci permette di valutare l'estensione della città romana tanto meno l'importanza della sua popolazione. Qualunque fosse diminuita comunque notevolmente in coincidenza con il declino dell'Impero romano. Con l'avvento delle invasioni barbariche, alla fine del terzo secolo dopo Cristo fu costruita all'interno della ormai troppo ampia struttura romana, una cinta muraria ristretta, volta a difendere una parte limitata della città, ovvero il quartiere centrale situato sulla parte più elevata del promontorio fra i due ruscelli. In questa epoca bellica la morfologia del terreno venne sfruttata allo

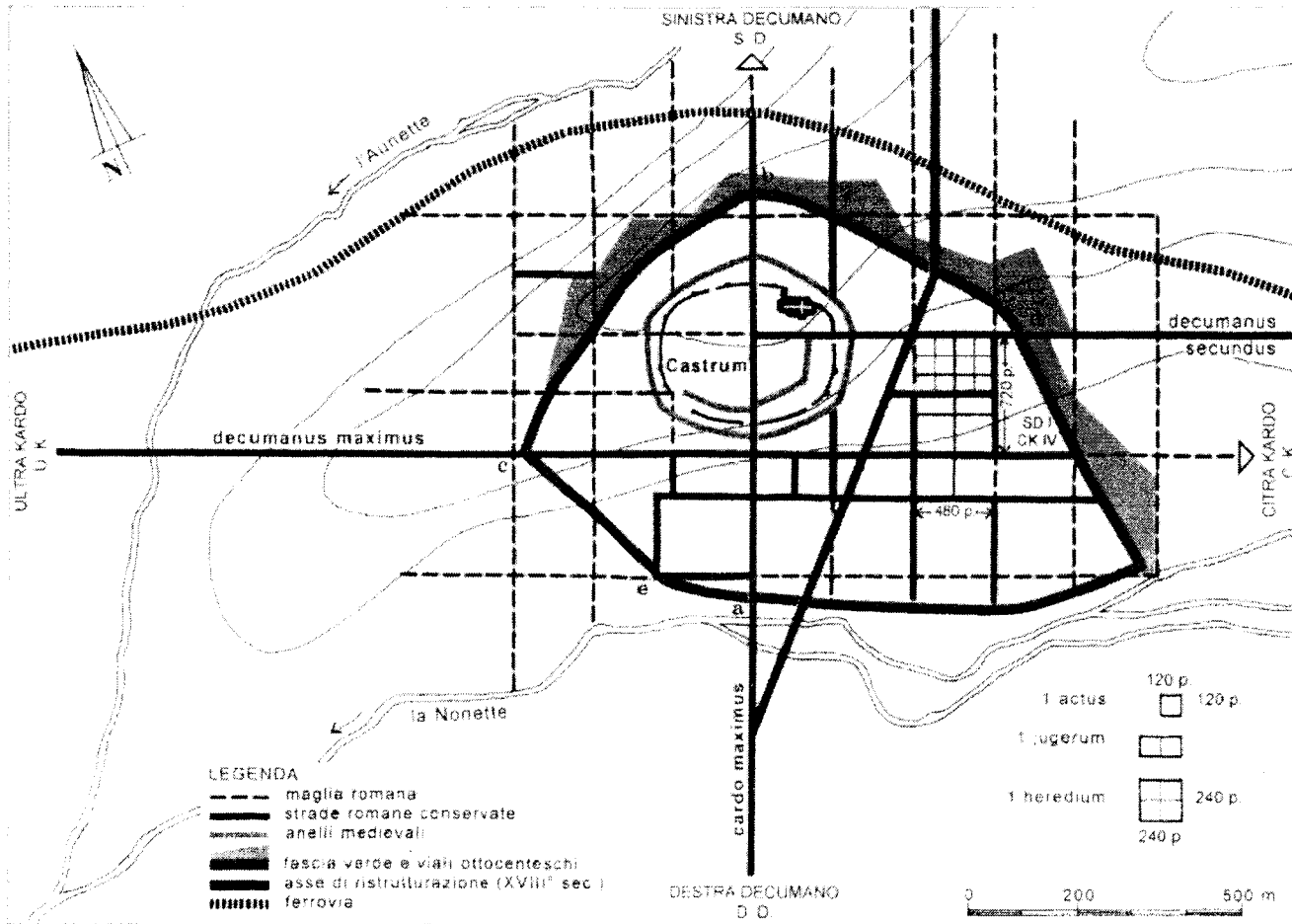


Fig. 2: Schema della sovrapposizione dei diversi tracciati storici nell'evoluzione della rete viaria di Senlis.

scopo di ottimizzare le possibilità difensive che offriva, condizionando così la posizione del cosiddetto *castrum* (quartiere recintato), mentre l'andamento delle curve di livello non aveva influenzato il tracciamento rettilineo della centuriazione romana. Di conseguenza il baricentro di questo perimetro a forma ovale non coincide con l'intersezione del cardo e decumanus maximus, ma la muratura si sviluppa invece secondo un andamento tangente ad esso, lasciando un varco in corrispondenza di questo incrocio che diventa la porta principale della città: accesso diretto alle (e dalle) due grandi strade di comunicazione con i nuclei abitati circostanti e soprattutto con la capitale. Il castrum ingloba invece il principale luogo di culto della città romana, posizionato all'incrocio del cardo maximus con il decumanus secundus, dove si erge oggi la cattedrale di Senlis.

L'inserimento di questa sagoma curva nella rete ortogonale ha dato inizio ad un processo di inesorabile deformazione del disegno originale della maglia urbana all'interno del recinto, e di adeguamenti vari all'esterno.

Con l'aumento della popolazione nei secoli successivi all'edificazione della cinta muraria, la densificazione del tessuto edilizio all'interno del castrum avviene in modo spontaneo e sconsiderato. Le nuove costruzioni si adattano fra le rovine dell'ambiente costruito antico, non rispettando nessuna regola preconcetta, e gli interventi sono sempre legati alle necessità dettate dall'urgenza della difesa e della sopravvivenza. A forza di piccole ma continue irregolarità apportate alle linee precise della geometria romana, la mancanza di una cultura urbana organizzata a livello sociale, tipica dell'alto Medio Evo, porta alla deformazione totale

dell'impianto originario.

Malgrado sia tuttora conservato lungo la maggior parte del suo perimetro, il muro antico è oggi visibile solo in pochi scorci del paesaggio urbano, a causa dell'inglobamento edilizio al quale è stato sottoposto. Lo sviluppo di una doppia schiera di case monofamiliari costruite su particelle di terreno di larghezza e lunghezza abbastanza regolari, ritagliate in aderenza al muro e perpendicolare ad esso, sia sul lato interno che quello esterno, ha fatto sì che il muro diventasse la spina dorsale di isolati urbani allungati ed a andamento curvo. L'allineamento spontaneo delle case ha generato un fronte stradale, il quale ha determinato a sua volta la formazione di un percorso viario ad anello il cui tracciato ellittico risulta perfettamente parallelo al recinto costruito per la difesa della città. L'anello stradale è completo all'esterno del castrum, risulta invece compiuto solo nella metà Sud per quanto riguarda l'interno del recinto.

All'esterno del castrum, la maglia rettilinea romana resiste di più alle deformazioni medievali, e questo tanto più quanto la distanza dal nucleo centrale è maggiore. Nei punti di tangenza fra i due tracciati, quello ortogonale e quello ellittico, sono sorte delle piazze urbane, di forma stretta e lunga, come la *Place Henri IV*, la *Place de Lavarande* oppure anche la *Place Saint Frambourg*. Infatti, quando la strada dall'andamento ellittico viene a contatto con un asse rettilineo preesistente in modo tale da non lasciare più spazio a sufficienza per l'edificazione di un isolato intermedio, si crea la piazza dalla tipica forma triangolare ed allungata, larga nella sua ampiezza massima quanto un asse viario doppio. Da sempre queste piazze hanno ospitato i mercati e le fiere che hanno fatto la fortuna della città.

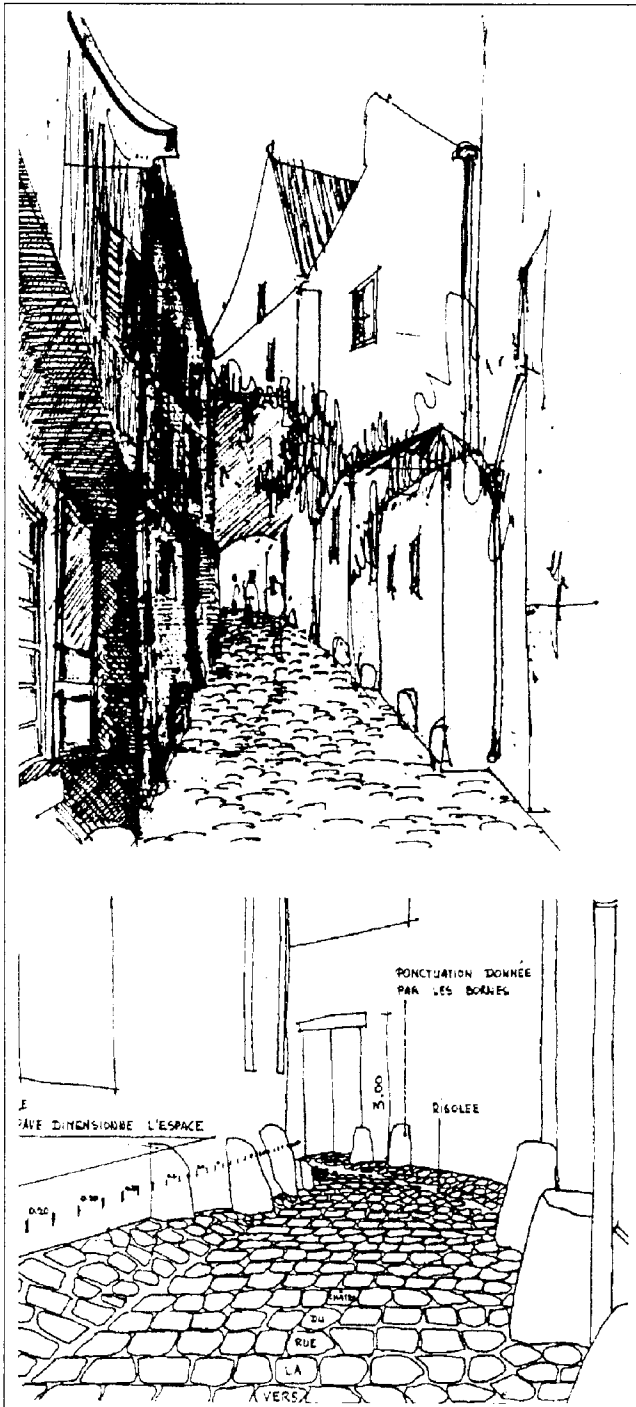


Fig. 3: Due viste delle strade del castrum. In alto si scorge una porta nella cinta muraria medievale. (disegni F. Clerel)

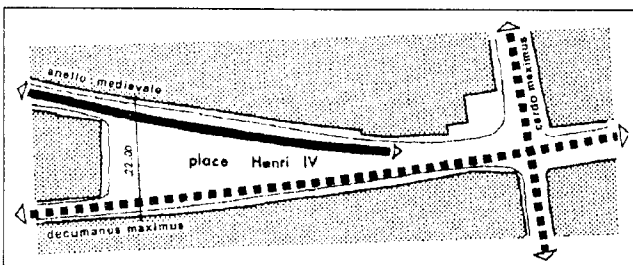


Fig. 4: Processo di formazione delle piazze triangolari nel tessuto urbano.

RINASCIMENTO: SECONDA LINEA DI FORTIFICAZIONI

All'inizio del 12° secolo comincia per Senlis un periodo di espansione. La città da sempre residenza occasionale dei re delle dinastie merovingie e carolingie che venivano a caccia con i loro cortigiani nelle numerose e folte foreste circostanti, diventa sede di diocesi. Nel 1150 inizia la costruzione della cattedrale gotica che viene consacrata nel 1191. Diverse parrocchie si sono sviluppate nei borghi periferici. Perciò viene costruita durante il 13° secolo, per ordine del re *Philippe-Auguste* una seconda cinta muraria volta a recintare, per proteggerli, i territori di pertinenza delle parrocchie cresciute fuori dal castrum. Questa linea di fortificazioni venne in parte edificata lungo il tracciato di una precedente linea di difesa sommaria alzata nel secolo precedente che consisteva soltanto in un fossato scavato in aderenza ad una recinzione realizzata in legno. Il perimetro delle mura duecentesche segue il percorso del *cosiddetto antiquum* fossatum per quanto riguarda il limite Nord, Ovest e Sud della città, ma si allarga ad Est per inglobare nel recinto anche i territori della parrocchia di *Saint Vincent* la più distante dal centro antico. L'ampliamento della città risultando maggiore a Sud ed a Est del castrum (mentre ad Ovest e a Nord l'espansione è stata ridotta) questa seconda linea di difesa non risulta concentrica della prima. Dovendo recintare degli aggregati edilizi cresciuti senza coordinamento e in modo anarchico, ha un andamento molto meno regolare della prima cinta. Al contrario delle prime mura edificate per isolare una parte della città, e creare un ambiente protetto all'interno di una struttura diventata al momento troppo ampia per la popolazione rimasta, questo secondo recinto è invece volto a racchiudere, e riunire, quartieri periferici disparati, per ampliare invece di diminuire i confini della città. Con questa considerazione si spiega anche perchè la geometria planimetrica della sua sagoma sia così irregolare rispetto al disegno del muro antico che era più vicino ad un ovale perfetto.

Il tracciato del recinto duecentesco sfrutta la rete viaria esistente, passando per alcuni punti salienti della griglia stradale romana ancora ben visibile all'interno di queste seconde mura. In particolare lo sviluppo del suo perimetro viene a coincidere esattamente con alcuni incroci di antichi assi romani in corrispondenza dei quali vengono posizionate le porte della città. Con questa strategia le strade esistenti vengono sfruttate quali vie di comunicazione diretta fra il centro cittadino e la campagna circostante. Collocando la porta urbana su di un incrocio, la città dispone automaticamente di due percorsi di collegamenti radiali che si diramano verso almeno due direzioni diverse (fig. 2). La porta principale della città *Porte de Paris* (a), a Sud, si trova come prima, sul cardo massimo: da sempre via di collegamento con la capitale. Sul lato opposto, a Nord, sempre sul cardo troviamo la *Porte Saint Rieul* (b). Dal centro, il decumano massimo porta verso Ovest alla *Porte de Creil* (c), e il decumano secondo verso Est alla *Porte Bellon* (d). La *Porte aux Anes* (e) e la *Porte Saint Sanctin* (f) si trovano anche loro all'intersezione di due assi romani con il perimetro della fortificazione duecentesca. Quest'ultima è collegata al centro città da una stradina il cui andamento radiale spicca nella rete viaria ancora fortemente influenzata dall'antico tracciato ortogonale. Non è facile affermare con certezza che questo percorso radiale (ed altri simili) sia apparso in concomitanza con l'edificazione della fortificazione moderna, o se si era comunque creato spontaneamente in precedenza, quale logica soluzione al problema del raggiungimento veloce di un punto situato in diagonale rispetto al baricentro della città. Rimane comunque vero che il principio del minimo sforzo e della ricerca della linea retta per andare da un punto all'altro ha portato al ritaglio di alcuni antichi isolati rettangolari in più isolati di forma irregolare. In effetti queste strade radiali (*rue de la Montagne Saint Aignan*, *avenue du Général Leclerc*) non sono certo rettilinee ma avendo dovuto inserirsi in un tracciato preesistente e in un tessuto edilizio in via di densificazione, hanno dovuto adattare il loro percorso agli ostacoli e il loro andamento ne risulta alquanto sinuoso.

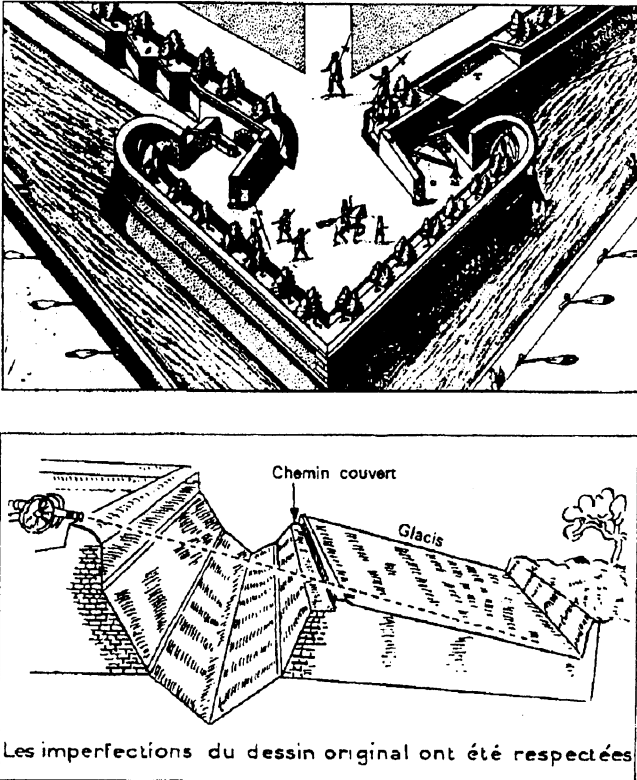


Fig. 5: Bastione ad orecchioni come disegnato da Errard. Profilo di un glacis (disegno Maggi e Castriotto)

Le fortificazioni duecentesche costruite "all'antica" vennero consolidate e rimodernate alla fine del XVI secolo. La Francia della seconda metà del cinquecento è tormentata dalle sanguinose guerre di religione fra cattolici e protestanti. In questo contesto ad opera, prima di Henri III e poi di Henri IV e del suo primo ministro Sully (superintendente alle finanze, all'edilizia ed alle fortificazioni), vengono rafforzate (o costruite) le linee di difesa di molte città. Il restauro delle mura di Senlis viene affidato ad un ingegnere chiamato Robert Val, personaggio non di spicco nella cerchia degli ingegneri militari dell'epoca ma che si seppe avvalere delle nuove conoscenze arrivate dall'Italia nel campo dell'edificazione di fortificazioni.

Con l'apparizione nell'arte bellica della nuova arma costituita dalla palla di cannone di metallo e non più di pietra che permetteva un tiro radente molto più potente e più distruttivo di prima, non bastavano più a difendere le città le tradizionali alte recinzioni murate con torrioni circolari ereditate dal Medio Evo. Architetti ed ingegneri militari dovettero inventare un nuovo sistema che permettesse di resistere agli assalti dei nemici in possesso della nuova tecnologia. I primi a studiare il problema per conto del papa furono Francesco di Giorgio Martini ed i fratelli Giuliano e Antonio Sangallo. Dalle loro ricerche venne elaborato il moderno sistema di fortificazioni bastionate. Il bastione (o baluardo) consiste in uno sprone di forma pentagonale i cui due lati principali si chiamano frecce, e i due lati piccoli fianchi. La muratura intermedia fra un bastione e l'altro viene denominata "cortina". Dalle postazioni situate nei fianchi dei bastioni vengono protette dagli assaltanti sia le frecce dei baluardi vicini che delle cortine adiacenti. Spesso il fianco era arretrato allo scopo di proteggere i pezzi dal tiro nemico, i pezzi così nascosti erano detti "traditori". La superficie di raccordo fra la faccia ed il fianco poteva essere curvilinea: in questo caso il bastione era detto a "orecchioni" (fig.5).

Le ricerche dei Sangallo furono riprese e portate avanti in Francia



Fig. 6: Vista del rempart conservato lungo la Nonette, con porta d'accesso alla città. (disegno F. Clerel)

prima da Jean Errard (che studiò l'argomento in Italia) e successivamente nel secolo XVII da Vauban, l'artista ed il maestro incontrastato della fortificazione francese. Nella fortificazione bastionata, non è più tanto rilevante l'altezza delle mura quanto l'estensione orizzontale del complesso stesso che viene completato da una serie di diverse strutture che interessano il terreno antistante i bastioni. Intorno alle mura viene scavato un largo e profondo fossato. Lungo il suo perimetro esterno viene realizzato in cima al muro di contenimento un percorso di sorveglianza ed avvistamento protetto da un parapetto oltre al quale si estende il *glacis*: ampio spazio spianato in lieve pendenza verso l'esterno, accuratamente liberato da ogni ostacolo visivo (ad esempio vegetale) in modo da consentire sorveglianza e libertà di tiro.

A Senlis, Robert Val, per adeguare la protezione della città alle moderne tecniche militari, aggiunse dei bastioni alle mura duecentesche, ampliò i fossati periferici ed il *glacis* circostante. Queste infrastrutture belliche hanno lasciato un segno indelebile nella morfologia del tessuto urbano, sia perchè sono in parte conservate e perciò visibili, sia perchè il loro posizionamento e la loro ampiezza hanno condizionato l'evoluzione, l'immagine e la crescita della città. A Sud-Est del centro si trova l'unico bastione ad orecchioni conservato, ed in questo tratto del loro perimetro le mura si presentano ancora sotto la loro forma originale di *remparts*, con percorso di camminamento sovrastante la Nonette sfruttata come fossato naturale (fig. 6). Nei tratti nord e ovest i *remparts* si sono ridotti a semplici muri di recinzione il cui ininterrotto sviluppo avvolge ancora oggi l'intero centro storico. I fossati sono stati colmati e, insieme all'antico *glacis*, hanno lasciato dei vuoti urbani adibiti tuttora, per tradizione storica, a funzioni di pubblica utilità ovvero parchi piantumati e viabilità automobilistica periferica ad anello che rappresenta il secondo tracciato ellittico della rete viaria della città (ved. infra).

FINE RINASCIMENTO E PERIODO BAROCCO: PERCORSO DI RISTRUTTURAZIONE

Già dalla fine del XVII secolo Senlis perde il suo carattere di fortezza. Inizia per la città un periodo di recessione economica, al quale si aggiunge un improvviso disinteresse dei reali di Francia per la loro residenza *senlisienne*, irreversibilmente sancito da Louis XIV interamente dedicato alla costruzione del castello di Versailles. La crescita della città rallenta e si ferma.

Non essendo più meta di viaggio o di sosta, la città diventa un ostacolo sulla strada che collega la capitale con il nord delle paese e con i paesi nordici; ostacolo che rallenta la marcia del viaggiatore diretto verso città più lontane. Pertanto il re Louis XV, decide di aprire all'interno della città un largo viale di scorrimento veloce che eviti le strade più strette ed ingombre del castrum, nonché i quartieri più densi e pericolosi del centro cittadino. Nasce così l'attuale *rue de la République*, la cui larghezza è circa due volte tanto le antiche stradine medievali, poco più larga delle "piazze" allungate risultanti dalla congiunzione del tracciato ortogonale con il tracciato ellittico (ved. sopra: fig. 4), e la cui diagonale si inserisce in modo autoritario nei tracciati esistenti. Le piante storiche della città ci insegnano che a questo nuovo asse stradale fu dato il nome di "*rue neuve de Paris*", mentre simultaneamente il vecchio cardo massimo diventava la "*rue vieille de Paris*".

Questo sventramento del tessuto edilizio si colloca in un contesto storico-urbanistico avviatosi nel primo periodo barocco, già dagli ultimi anni del regno di Henri IV, dopo la fine della guerra civile di religione e la riapacificazione della Francia. Il re di Navarra, avendo conquistato Parigi dopo cinque anni di assedio e avendo così riunificato il paese, inizia una serie di opere urbanistiche volte alla monumentalizzazione della capitale. Oltre a programmi edilizi vari, queste opere comprendono anche lavori di pianificazione urbana quali la creazione di nuove piazze disegnate secondo geometrie regolari (quadrate, triangolari, semicircolari) e il tracciamento di grandi assi rettilinei di collegamento fra una reggia e l'altra. Nasce così l'asse monumentale, lungo decine di chilometri, fra il *Louvre* medievale, les *Tuileries* rinascimentali e il castello di *Saint Germain en Laye*. Anche in altri paesi europei il settecento barocco è segnato (fra l'altro) dalla costruzione di grandi residenze reali, completate da giardini e parchi monumentali che si sviluppano preferibilmente lungo un'asse rettilineo, il quale spesso s'inserisce nel prolungamento di un'imponente viale di accesso. La reggia di Caserta, il castello di Schönbrunn a Vienna ed ovviamente il castello di Versailles sono alcuni fra gli esempi più salienti. La ristrutturazione del tessuto medievale della città mediante la demolizione di parte del costruito per favorire l'apertura di grandi assi stradali di scorrimento veloce vedrà poi la sua massima espressione a Parigi con i lavori del Prefetto Haussman sotto il regno di Napoleone III, nella seconda metà dell'ottocento.

In un contesto simile l'apertura a Senlis della *rue Neuve de Paris* appare come un'opera urbanistica di scarsa importanza. In scala cittadina ebbe però una certa rilevanza. Pianificato al livello del potere centrale quale percorso di ristrutturazione volto a collegare due poli situati all'esterno del centro che attraversa, è caratterizzato dalla logica della più breve percorrenza nella continuità, e trascura totalmente le preesistenze del tessuto urbano ritagliato. Il suo tracciato secondo una direzione obliqua si inserisce in modo aleatorio nella maglia ortogonale romana ancora molto presente nei quartieri interessati dall'intervento, creando così irregolarità geometriche nel tessuto delle divisioni catastali. Mentre nel loro processo di aggregazione spontanea i lotti dell'edilizia di base avevano finora modellato i percorsi urbani (strade e piazze) conferendogli sinuosità ed imprecisioni di variabile importanza, la rettilineità (e dimensione) dell'asse progettato porta alla creazione di lotti di forma trapezoidale, di dimensioni superiori alla superficie media. Negli anni e secoli successivi, l'edilizia di ristrutturazione sorta su questi lotti non ha

seguito gli stessi criteri di occupazione del suolo osservati dall'edilizia di base tradizionale, aggravando così il contrasto e la rottura nella continuità del tessuto costruito.

Essendo stata realizzata in un periodo di recessione economica e di calo demografico, questa divisione in due del centro cittadino ha segnato l'arresto totale dello sviluppo dei quartieri situati ad est del nuovo asse viario a favore dei quartieri situati ad ovest che comprendevano tutti i maggiori servizi ed istituzioni pubbliche e private della città: comune, diocesi, mercati...

EPOCA CONTEMPORANEA: ADEGUAMENTI AI NUOVI MEZZI DI TRASPORTO

Nel XIX° secolo la rete viaria della città deve adeguarsi ai moderni mezzi di trasporto: la macchina e la ferrovia. A questo proposito risultano molto utili le riserve di spazio pubblico (derivanti dalla distruzione delle fortificazioni del cinquecento) strategicamente situate in posizione intermedia fra il centro antico e la nascente *banlieue*. La fascia verde che ha sostituito l'antico *glacis* viene parzialmente occupata da una circonvallazione automobilistica che consente la comunicazione fra quartieri periferici senza che il traffico gravi sulle strette vie del centro storico. Lo spazio è anche abbondante a sufficienza per l'inserimento di parcheggi volti a decongestionare il centro dalla presenza delle autovetture. In questa fascia di terreno pubblico vuoto s'inserisce anche la ferrovia, tangente al centro storico sul lato Nord-Est. La stazione viene costruita in fondo al parco che si sviluppa lungo le antiche mura. La linea ferroviaria che cade velocemente in disuso per la sua scarsa rentabilità fa però in tempo a dare l'avvio allo sviluppo della periferia Nord-Est della città, caratterizzata da un tessuto edilizio rarefatto, composto principalmente da abitazioni monofamiliari insediate su antiche particelle rurali ritagliate in lotti di dimensioni più congrue all'edificazione di villette di civile abitazione.

CONCLUSIONE

Al giorno d'oggi l'espansione della città rimane frenata dalla mancanza di mezzi di comunicazione diretti e veloci (treno, metropolitana regionale) con la capitale e le zone industriali circostanti. Questo relativo isolamento risulta da una scelta deliberata delle amministrazioni comunali degli ultimi anni, che non desideravano che la città diventasse una *cit -dortoir* come tanti altri centri urbani situati nelle vicinanze di Parigi, coinvolti loro malgrado dalla crescita inarrestabile della metropoli, e oggi abitati prevalentemente da pendolari la cui attività professionale si svolge nella capitale.

L'immagine odierna di Senlis, sia al livello culturale che al livello architettonico, è legata al suo glorioso passato di centro amministrativo ed ecclesiastico medievale. Questa immagine viene accuratamente preservata attraverso iniziative private quali associazioni culturali, e attraverso direttive governative quali lo strumento urbanistico del piano particolareggiato di salvaguardia del centro storico. Queste particolari attenzioni tutte concentrate sul patrimonio storico del nucleo centrale aggravano però la discontinuità che esiste fra centro e periferia, sia al livello urbanistico che topologico.

BIBLIOGRAFIA PRINCIPALE

- Benevolo, Leonardo. *Storia della città*. Bari: editori Laterza, 1986.
 Chiappi, Carlo - Villa, Giorgio. *Tipo/progetto/composizione architettonica*. Firenze: Uniedit, 1979.
 De Seta - Le Goff. *La città e le mura*. Bari: editori Laterza, 1989.
 Herman, Margherita. *Ramparts*. New York: Avery publishing group, 1992.
 Muller, Eugène. *Rues, places et monuments de Senlis*. Ristampa Anastatica, ed. La Tour Gile, 1994.