

# Vecchie città ed edilizia nuova

GUSTAVO GIOVANNONI

**Pubblicazione originale:** Gustavo Giovannoni (1913) "Vecchie città ed edilizia nuova", *Nuova Antologia* XLVIII (995): 449-472.

Quando Sisto V pose mano energicamente ad eseguire il grandioso progetto di rinnovamento, e, come direbbero i nostri uomini d'affari, di "messa in valore dei terreni" della Roma alta, ed attraverso le ville ed i vigneti dell'Esquilino, del Viminale, del Quirinale tracciò le lunghe vie, diritte come la sua volontà, s'imbattè in un grande monumento, il Colosseo, che con la sua enorme mole si parava dinanzi all'asse del nuovo stradone di S. Giovanni. Subitaneo ed insofferente di ostacoli come egli era, la sua decisione fu presto presa: il Colosseo sia tagliato e la strada passi: ed il fido Fontana, che già aveva distrutto il Septizonio (la cosiddetta Casa di Virgilio) e che aveva dal papa piena autorizzazione di valersi di antichi materiali per le nuove fabbriche, fu incaricato di eseguire l'ordine. Ma contro questo si levò, con bell'ardire, il cardinale di Santa Severina, Giulio Antonio Santorio<sup>1</sup>, il quale, portando dalla sua altri cardinali, tanto fece da indurre il papa a desistere dalla vandalica impresa, e l'Anfiteatro Flavio fu risparmiato.

Come nota il Gnoli nel riferire tal fatto<sup>2</sup>, certo a quel tempo non saranno mancati a questo benemerito difensore del grande monumento romano gli epiteti di pedante, di retrivo, di conservatore di inutili anticaglie. Ma, al tempo nostro, il proposito di papa Sisto di subordinare l'esistenza di un'opera così gloriosa ad una linea, male ideata, di una via nuova non sarebbe più concepibile, neanche da parte dei novatori più arditi, chè nel senso del rispetto verso i monumenti dell'antichità si son fatti passi giganteschi; e forse non è lontano il tempo in cui l'interesse e lo studio di cui ora sono oggetto anche gli edifici del Medio Evo e della Rinascenza si tradurranno, nel modo istesso e con lo stesso ritardo di fase che si è avuto per le opere antiche, in un'analogo tendenza conservatrice verso di essi, o, più propriamente, verso quelli che saranno allora rimasti superstiti dalle fortunate vicende attuali.

Il delinearci di questo sentimento noi possiamo cogliere in un altro episodio romano, posteriore a quello ora riferito, ma da esso non dissimile. Nel 1811 un altro grande, potentissimo e prepotentissimo, Napoleone I, aveva (con lo stesso decreto che stabiliva l'ampliamento della piazza S. Pietro e di quella di Fontana di Trevi) ordinata la demolizione del palazzetto di Venezia per prolungare di un altro tratto il Corso verso il Campidoglio. Ma a difesa del palazzetto sorse l'energico console del Regno Italico, Giuseppe Tambroni, e con lui si unirono gli artisti, tra cui il grande Canova. Una fiera protesta, piena di argomentazioni non solo artistiche ma anche giuridiche e finanziarie, fu inviata a Parigi per combattere "les projets destructeurs des

<sup>1</sup> Cfr. *Autobiografia del card. Santorio* (Mss. Della Corsiniana n. 808). Vedi anche cenni negli Avvisi Urbinati (Arch. Vaticano: Cod. Urb. Lat. 1053, c. 383, 385).

<sup>2</sup> Cfr. Gnoli, "Nuovo acceso in Piazza S. Pietro", in *Archivio storico dell'Arte*, anno 1889, p. 138.

employés français”, e per opporsi all’inutile distruzione dell’edificio quattrocentesco “prezioso anello che lega il gusto barbaro col moderno”<sup>3</sup>; ed ebbe pieno successo, poichè Napoleone, certo saviamente consigliato dal De Tourmon, ritirò il decreto, ed il “Giardino di S. Marco” fu salvo: o, per dir meglio, ebbe la vita prolungata di un secolo preciso, fino al giorno in cui le condizioni di visuale e di spazio richieste dal nuovo monumento al Re Vittorio Emanuele ne hanno reso necessaria la demolizione.

Questi due episodi rappresentano le prime avvisaglie di quello che al tempo nostro, nel rapido e tumultuoso ampliarsi delle città, e, d’altro lato, nel diffondersi della coltura e del senso d’arte riflesso, è divenuto dibattito acuto di ogni giorno: dibattito in cui non sempre certo arride in pro’ della conservazione del carattere monumentale ed artistico la fortuna che coronò i nobili sforzi del cardinal Santorio o del rivoluzionario Tambroni. Sono, allora come ora, due tendenze e due procedimenti che si trovano tra loro di fronte quando si tratta di rinnovare un vecchio centro e di determinare i rapporti tra l’ambiente antico e lo sviluppo nuovo: per l’uno, ove si escludano le opere d’importanza singolare ed i monumenti altamente venerandi, tutti i resti del passato non rappresentano che “ostacoli” nella nuova sistemazione edilizia, per l’altro sono invece “capisaldi” immutabili.

Questa divergenza di criteri ha tutta l’apparenza di un contrasto irreducibile tra due concezioni opposte, tra la Vita e la Storia; sembra che tutte da un lato stiano le esigenze positive dello sviluppo moderno e del moderno modo di vivere, dall’altro il rispetto pei ricordi storici ed artistici, per le condizioni d’ambiente in cui si svolge la vecchia città. E la lotta ferve appunto con tali questioni di principio. I novatori dicono: Le città non sono musei od archivi, ma son fatte per viverci nel miglior modo possibile, e noi non possiamo comprometterne lo sviluppo e fermare il cammino della civiltà, chiudendo la vita nuova entro vie ristrette e tristi, solo per un malinteso rispetto feticista verso il passato. Le nostre esigenze sono completamente diverse da quelle dei nostri antenati; ed a queste noi non possiamo più adattarci, nel modo istesso che non sapremmo più portare i loro vestiti, pittoreschi ma incomodi. Aria, luce, comodità, igiene, questo noi vogliamo! Le abitazioni siano comode ed aperte, le vie siano ampie, utili, di rapido percorso; e sul loro tracciato si trovano edifici importanti ed opere d’arte che non possano essere spostate (a meno che non si tratti di monumenti eccezionali), non v’è altro da fare che demolirli, ed, al più, se v’è tempo, conservarne il ricordo con documenti grafici.

Rispondono i conservatori: Non può la vita esser mossa soltanto da un materiale concetto utilitario, senza un ideale, senza una ricerca di bellezza; meno ancora della vita dell’individuo può esserlo la vita collettiva delle città, che deve contenere in sè elementi di educazione morale ed estetica, e che non può prescindere dalla tradizione in cui è tanta parte della gloria nazionale. E la tradizione si calpesta il giorno che si abbatte o si deturpa un monumento, e si toglie un testimonio di arte e di storia, o che si trasforma violentemente la fisionomia dell’ambiente che a tutto un quartiere i secoli hanno pian piano impresso. La ragione di essere, l’importanza, spesso anche la prosperità presente di molte città (come Roma, Firenze, Venezia, e Norimberga, e Bruges, e Siena, e Verona) sta ben più che nel loro valore attuale, nella luce che su esse irradia il passato: non oscuriamola col distruggerne i resti monumentali e con l’intorbidarne il carattere. E se questo rispetto, che può dirsi un dovere nobiliare, porterà a percorrere una via con qualche maggior disagio, non lamentiamocene se con questo si salvano i diritti della Bellezza e della Storia.

Come spesso accade in questioni complesse (e pochi fatti umani son più complessi dello sviluppo di una città), tutti questi principi estremi, tutti questi aforismi, sono rispettabili e giusti; ma sono teoria, ma contemplan il grave problema da un lato soltanto; e spesso essi

---

3 Cfr. Dengel, *Geschichte des Palazzo di S. Marco*, nell’opera: *Der Palazzo di Venezia*, Wien, 1909, p. 139.

s'indugiano in termini formali e combattono nel vuoto. In pratica invece, specialmente ora col prevalere di recentissime tendenze edilizie e col perfezionarsi di numerosi "congegni" a servizio delle città, la questione spesso si sposta, ed avviene in questo campo ciò che in tanti altri han prodotto la coltura moderna ed i moderni mezzi col mutare inaspettatamente fronte a problemi che sembravano insolubili; sicchè io non credo di esagerare in ottimismo affermando che da uno studio fatto con ampiezza di vedute, con esatta cognizione delle reali esigenze dell'edilizia e dei mezzi a sua disposizione, con affetto sincero verso l'arte e le memorie cittadine, non solo è quasi sempre possibile trovare una transazione tra u due ordini di criteri *col dare a ciascuno razionalmente il suo campo di azione*; ma non di rado anche si giunge a far sì che dalle difficoltà stesse balzi fuori la soluzione logica e viva, meditata e geniale, lontana dalla volgare e facile applicazione di disposizioni geometriche buone (o piuttosto cattive) per tutti i casi e per tutti i luoghi, espressioni

... *du rythme commode,*  
*comme un soulier trop grand.*

La grande difficoltà è piuttosto data dalle necessità di una preparazione profonda nell'affrontare con tali larghi criteri le questioni gravissime dell'innesto della nuova fabbricazione sui vecchi tronchi. Chi di tali soggetti si occupa dovrebbe essere come dice l'Hausmann<sup>4</sup> "un administrateur doublé d'artiste, épris de toutes les grandes choses, passionné par le Beau... , mais sachant pour expérience que les choses secondaires ne sont pas à négliger". Invece troppo spesso vige in questo campo una improvvisazione facile ed imprevedente, una leggerezza colpevole; e quasi non vi è sindaco o capo d'ufficio tecnico municipale che non si creda al caso di risolvere, come fosse un affare di ordinaria amministrazione, tutto quanto riguarda la viabilità di un quartiere, quasi che la costruzione non venisse a dare carattere permanente agli errori tracciati con pochi tratti di penna e di tiralinee.

Uno dei nemici peggiori è dato da quella che potrebbe dirsi la retorica edilizia. Bene spesso non si tratta di vere esigenze, e le soluzioni che si propongono —ed è il caso dei due esempi relativi al Colosseo ed al palazzetto di Venezia citati all'inizio— non si riannodano ad un meditato programma, non sono le uniche possibili e neanche le più utili. Rispondono invece talvolta ad una frase di nessun contenuto (così ad es., si è detto recentemente in Roma: Congiungiamo la Reggia col Pantheon: formiamo nella Zona monumentale un viale largo quanto il Tevere; seguiamo il tracciato dell'antica "Via Recta", ecc.); o più spesso seguono combinazioni geometriche segnate in proiezione sul piano, non immaginate al vero, e formano rettilinei e si aggruppano in scacchiere, in poligoni, in stelle, che sulla carta potranno riuscire regolari ed anche eleganti, e che forse tali appariranno dall'alto allorchè la navigazione aerea sarà più sviluppata<sup>5</sup>, ma che nella realtà non hanno alcuna ragione organica nè di funzione nè di estetica. Sembra quasi talvolta che la geometria divenga scopo a sè stessa ed il disegno planimetrico sia non il mezzo, ma il fine; vasta espressione di quella che il Galassi in un recente studio<sup>6</sup>, chiama architettura accademica, la quale, in fondo "esige molto minore studio e fatica ed anche minore ingegno, che non l'altra, positiva, la quale richiede una laboriosa e minuta opera di concertazione di tutti gli elementi".

\*

<sup>4</sup> Cfr. *Mémoires du baron Haussmann*, tom. I, Paris, 1890, pag. 12.

<sup>5</sup> Diceva saggiamente Napoleone I ai suoi architetti Percier e Fontaine che caldeggiavano un vecchio progetto del Perrault per nascondere la disimmetria tra il Louvre e le Tuileries: "les oiseaux seuls s'aperçoivent de l'irrégularité des grands espaces".

<sup>6</sup> F. Galassi, "Considerazioni sull'architettura e sui piani d'ampliamento delle città", in *Annuario dell'Accademia di S. Luca*, Roma, 1911.

Dell'architettura accademica applicata all'edilizia ma più ancora della volgarità e della impreparazione, il secolo scorso rappresentò il trionfo. In esso il grandioso fenomeno dell'Urbanismo ed il conseguente enorme sviluppo edilizio colsero alla sprovvista gli studiosi, gli artisti, gli amministratori delle città. L'Arte si baloccava tra classicismo e romanticismo e quasi sdegnava i nuovi grandi problemi della vita pubblica; la coltura storica ed artistica era ancora ben poco diffusa; e, d'altra parte, i mezzi di trasporto non ancora rapidi e perfezionati, facevan sì che il movimento cittadino rappresentasse un ingombro, non un mezzo efficace di decentramento; sopra tutto prevaleva l'elemento economico, la ricerca di porre in valore le aree in quelle che sembravano le migliori condizioni, il desiderio di far presto.

Così avvenne che quando, con vertiginosa rapidità progressiva, piccole borgate divennero grandi città, e modeste città sterminate metropoli, quando il traffico nelle vie cittadine cominciò a prendere un'intensità mai sognata fino allora e le fibre delle vecchie case tranquille vibrarono al passaggio continuo di carri e di trams, quando le tendenze dell'igiene moderna e del moderno modo di vivere fecero desiderare aria e luce e comodità, ed i nuovi regimi livellatori tolsero carattere individuale alla vita, i nuovi quartieri germogliarono "come gran di spelta" intorno ed entro i vecchi centri, senza un organico coordinamento ed una giusta previsione dell'incremento avvenire, senza un aspetto d'arte, senza una vera rispondenza con le condizioni locali: tanto che, visto un quartiere, tutti gli altri sono eguali, vista una città, son viste tutte le altre<sup>7</sup>.

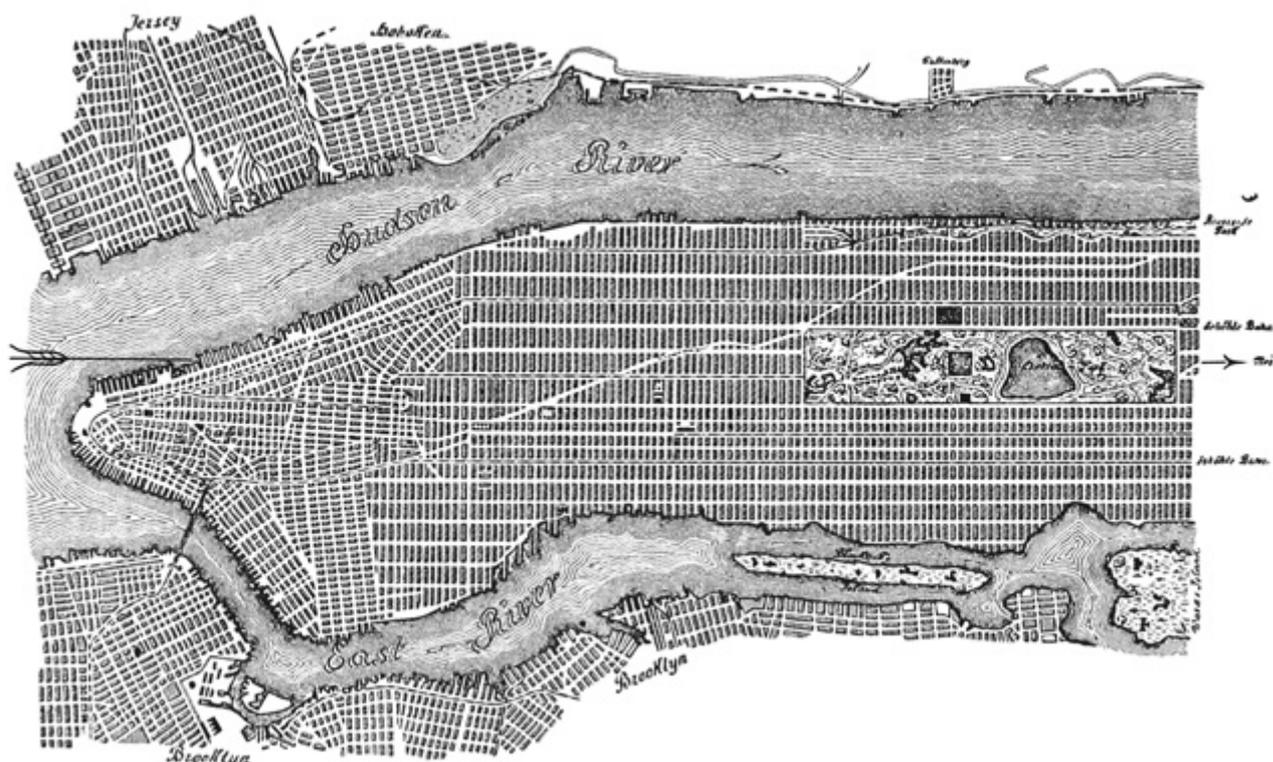


Figura 1. Pianta di New York.

<sup>7</sup> Dice così bene a tal proposito il Buls: "Se gettiamo uno sguardo sulla pianta di una delle nostre città, distinguiamo immediatamente la parte antica dalla moderna: la prima è formata da una rete di strade che si ramificano o si rannodano come le arterie o le vene di un organismo vivente; la seconda con le sue vie parallele o perpendicolari ha il carattere di una cristallizzazione artificiale, arida e matematica".

Nel predominio dei tracciati geometrici per le reti stradali di questo nuovo sviluppo, due concetti prevalsero: o la regolare distribuzione degli isolati in modo che fosse facile la suddivisione dei lotti e semplice la costruzione delle case, ed ecco il tracciato a scacchiera, intersezione di due serie normali di rettifili, schema che aveva fatto le sue prove non belle anticamente in molte città romane, e nel Settecento in Torino, in Mannheim, ecc.; ovvero si volle la convergenza di arterie in alcuni nodi per scopo di traffico o per scopo artistico, poichè il concetto della riunione delle visuali in alcuni punti rimase unico criterio artistico sopravvissuto, ma anche esso cristallizzato e geometrizzato; sicchè la ruota della piazza dell'*Etoile* a Parigi od il ventaglio di Karlsruhe rappresentarono l'ideale. Ma, in ogni modo, queste manifestazioni del sistema "radiale" furono eccezioni in confronto al grande svilupparsi del primo, il sistema "rettangolare".

Questo specialmente non ebbe alcun freno —ed è istruttivo notarlo— nelle città del Nord-America, ove nessun "ostacolo" alla fabbricazione era posta dalle costruzioni e dalle opere d'arte di secoli antecedenti. E New York e Chicago e San Francisco sorsero come immensi, monotoni reticolati di strade tutte uguali e d'isolati tutti uguali; le strade dovettero essere individuate mediante numeri, e la mania del rettifilo (come era stato per alcuni dei tracciati di Sisto V in Roma) giunse al punto di farle sviluppare con pendenze enormi su colli e valli, ovvero indusse a lavori colossali di colmate per adattarele artificiosamente alla giacitura del terreno: esempio caratteristico di concezione sulla pianta, cioè a *due dimensioni* soltanto.

Certo sarebbe ingiusto dire che nulla si sia fatto di buono e di geniale in questi ampliamenti od in questi adattamenti edilizi. Vienna col suo Ring grandioso che sostituisce al centro un anello, Parigi e Monaco, cogli ampi tracciati rispondenti al concetto delle visuali convergenti, Londra che mantiene la tradizione del decentramento nei quartieri d'abitazione, in Italia, Firenze, col suo bello sviluppo di viali esterni (fino al triste periodo del piano regolatore del 1884), rappresentano tanti punti salienti e rispondono a vere e meditate manifestazioni di "stile edilizio"; a queste ed alle altre non molte espressioni che emergono dalla palude della volgarità può ora la "giovane scuola" riannodare i concetti e le proposte.

Ma, considerato nel suo insieme, ed anche considerato indipendentemente dai problemi posti dal passato, può bene affermarsi che il periodo edilizio che vorremmo ora dire sorpassato abbia fallito al suo scopo. Da ogni parte si rivolgono ormai ad esso critiche ed accuse. Non sono soli gli esteti a protestare contro la monotonia ed il tedio della geometria edilizia, a notare come le lunghe vie rettilinee non diano alcun senso di grandiosità e quasi non permettano di vedere gli edifici; non sono soli gli armatori "del natio loco" a deplorare la perdita del carattere individuale dell'abitato; ma anche gli igienisti hanno cominciato a notare che questo grande sviluppo di rettifili non è scevro di inconvenienti, sia per l'infelice orientazione che costantemente ne risulta per tutta una serie di case, sia per il prevalere dei venti che sollevano la polvere; la quale (dice un aforisma dello Chantemesse) può essere in un giorno di vento ben più dannosa alla pubblica salute che non l'aria delle fogne; più ancora è loro apparso pericolo grave la fitta costruzione di casamenti enormi che ha seguito la formazione dei regolari isolati, nei quali casamenti si addensa la popolazione d'interi borghi. Se intanto non avessero immensamente progredito gli impianti ed i servizi igienici delle città moderne, può dirsi molto dubbio su questi svantaggi non sarebbero venuti a neutralizzare, od anche a superare, i vantaggi portati dall'ampiezza delle vie, dall'invasione dell'aria e della luce intorno ai fabbricati.



Figura 2. Planimetria di un quartiere di villini secondo il vecchio sistema. (Dal periodico *The Garden-City* 1909).



Figura 3. Lo stesso quartiere secondo il tracciato proposto dall'*Association for Garden-City* (Dal periodico *The Garden-City* 1909).

Nè molto migliori sono risultate le condizioni in rapporto ai due principali elementi che pure avevano esercitata influenza predominante: il traffico e l'economia. Le sezioni stradali, che sembravano grandissime, sono divenute insufficienti quando il movimento s'è ancora intensificato, specialmente quando son giunti i trams elettrici; tanto più lo son divenute là dove era stato sdoppiato nella previsione del percorso il movimento di varia portata. Il tipo generalmente diffuso dell'incontro di varie strade in un punto unico si è dimostrato, con l'aumentata velocità dei veicoli, pericoloso ed ingombrante, e per quanto possa sembrare un paradosso, anche il tipo del crocevia normale, intersezione ad angolo retto di due vie continue, è stato dimostrato per la possibilità degli incontri delle vetture assai peggiore che non quando la circolazione è ripartita e le vie secondarie s'innestano non nell'istesso punto della principale<sup>8</sup>. Per quanto infine riguarda il costo della sistemazione stradale, esso è risultato altissimo, sia per la grande area richiesta dalle vie, frequenti e tutte relativamente ampie (nelle città americane oltre 2/5 della superficie della città è occupato dal suolo stradale) sia pei lavori di artificiale livellamento, inerenti all'artificiale configurazione altimetrica, recanti costo per la sistemazione, e costo per le fondazioni dei singoli edifici: quindi gravami enormi per le amministrazioni comunali ed aumento del valore delle aree fabbricabili, anche quando ad esso non veniva ad aggiungere il suo coefficiente l'agiotaggio.

\*

<sup>8</sup> Cfr. Sitte, *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen*, Wien, 1889.

Fortunatamente vanno ora in questo campo avanzandosi a grandi passi una nuova scienza ed una nuova arte; sicchè i criteri circa il modo di considerare i problemi delle città si evolvono rapidamente e quelli che erano ieri novatori sono retri oggi. L'Edilizia va ormai vigorosamente delineandosi come un nuovo ramo dello scibile al quale diverse discipline portano il loro contributo, ed in cui la città è considerata come una vasta e complessa opera d'arte; e si eleva sulla base dei nuovi mezzi con cui alfine la meccanica moderna ha raggiunto lo sviluppo delle città, e su quella del grandioso patrimonio d'esperienza che —vantaggio non lieve nel danno grande— ci ha portato il non felice periodo che ora volge al tramonto.

Un nuovo elemento comincia ormai ad avere importanza essenziale nelle città, ed a portare una rivoluzione nei sistemi edilizi: l'elemento *cinematico*. I rapidi mezzi di comunicazione moderni, ferrovie, trams, automobili, permettono ormai alla vita cittadina di estendersi ben lontano dalle vecchie cerchie, alla nuova fabbricazione di decentrarsi su spazi vastissimi e svilupparsi in superficie anzichè in altezza. Ed ecco diffondersi il tipo delle città-giardino dall'Inghilterra, ove i primi geniali esempi di Portsunlight, di Lechtworth, di Bournville si sono innestati alla tradizionale tendenza dell'abitazione familiare "verso l'aperto"<sup>9</sup>; ed ecco costituirsi in Germania i quartieri di varie classi, di varia funzione e di vario tipo edilizio, associati tra loro a varie gradazioni, dal *geschlossene* all'*offene Bauweise*, ben coordinati dai precisi regolamenti edilizi<sup>10</sup>; e giardini e parchi essere lasciati anche nelle parti centrali a costituire distacchi tra le varie zone, benefici serbatoi di aria e di luce<sup>11</sup>.

Tutto un altro campo di rinnovamento, quello dei tracciati stradali: l'adattamento altimetrico e planimetrico alla giacitura naturale del terreno, la suddivisione in vie di traffico, amplissime, e in vie di abitazione di larghezza modesta, con cui alla uguaglianza si sostituisce il ritmo in questi elementi di comunicazione, sono tendenze che hanno principalmente portata economica, per diminuire col renderlo più razionalmente distribuito, il costo di sistemazione, reso sempre più grave a carico dei Comuni dal nuovo decentramento edilizio<sup>12</sup>; ma esse parallelamente si risolvono in vantaggi grandissimi per l'aspetto vivo e simpaticamente vario dei nuovi quartieri e costituiscono il substrato positivo delle nuove teorie estetiche.

Queste hanno avuto inizio una ventina d'anni fa per l'opera di due "eroi", il Sitte ed il Buls: il primo autore dell'opera fondamentale sull'*Arte di costruire la città*<sup>13</sup>, il secondo<sup>14</sup> fattivo esecutore, quale borgomastro di Bruxelles, delle nuove idee. Il piccolo nucleo presto divenne legione e vi si accostarono non solo artisti come il Fierens-Gevaert e l'Henrici, ma anche tecnici ed amministratori, come lo Stübben, il Geocke, l'Adickens, anche igienisti come il Nussbaum; ed a Bruxelles, a Marienberg, a Darmstadt, a Königsberg, a Brünn, a Warrington, a Colonia, ecc., nei piani d'ampliamento delle città, le applicazioni del sistema si moltiplicarono. Introdurre un senso pittoresco nelle nuove città, sia valendosi delle visuali naturali e monumentali, sia studiando le linee di circolazione e gli spazi aperti non come linee e figure geometriche ma come aggruppamenti variati e vivi; limitare l'adozione del rettilineo per le vie ai casi necessari, ma possibilmente deviandolo ed associandolo a curve, ampie e brevi, o valendosi di monumenti e di giardini per interrompere la continuità uniforme; ritornare per le piazze principali al carattere racchiuso di quelle dei nostri antichi; e soprattutto serbare

<sup>9</sup> Cfr. Schlavi, "Villaggi e città-giardino in Inghilterra", in *Nuova Antologia*, 1909, IV. Vedi anche i periodici: *The Garden-City, Municipal Journal, Der Städtebau*, etc.

<sup>10</sup> Cfr. Stübben, "Der Städtebau", in *Handb. d. Arch.* IV, Th. 9 Bd.

<sup>11</sup> Cfr. la relazione dell'Henard al VII Congresso internazionale degli Architetti, Londra, 1906 (*Transactions*, etc., p. 382); nella quale sono altresì interessanti le proposte per l'adozione di *boulevards à redans* in cui tanti giardini dovrebbero essere creati nelle rientranze dalla linea stradale dei singoli casamenti.

<sup>12</sup> Cfr. T. Goecke, "Allgemeine Grundsätze für Bebauungspläne", in *Der Städtebau*, 1906, p. 2.

<sup>13</sup> Op. cit. Vedi anche la bella edizione francese del Martin, Genève, 1903.

<sup>14</sup> Cfr. C. Buls, *L'esthétique des villes*, Bruxelles, 1894; *La construction des villes*, Bruxelles, 1895

nella concezione generale e speciale il carattere individualistico alla città od al quartiere; ecco i canoni fondamentali della nuova tendenza: la quale, del resto, in quanto ricerca una vera ed alta forma d'arte, non potrebbe giungere a formule precise e determinate per la materializzazione dei principi generali, senza ricadere nella rettorica e senza decampare al suo criterio dell'applicazione caso per caso, secondo l'ispirazione subbiettiva dell'artista e secondo le condizioni obbiettive degli elementi concreti di arte locale, che costituiscono l'ambiente.

Grande fucina di questi studi e di questi tentativi è divenuta la Germania, ove ormai esposizioni e congressi sui vari argomenti relativi alle città si succedono ogni anno, ed una completa letteratura di importanti opere e di periodici fiorenti ne fa soggetto esclusivo; otto Università hanno ivi corsi completi su questioni edilizie, ed i Ministeri dei Lavori pubblici fanno seguire tali corsi ad un gran numero de' loro tecnici: ogni momento si bandiscono pubblici concorsi (tra cui il più importante quello per il *Gross-Berlin*) pei piani di ampliamento o di sistemazione dei quartieri, nobilmente seguendo la tradizione italiana dei concorsi artistici, da noi quasi dimenticata<sup>15</sup>. E giustamente poté quindi l'illustre Stübben, in una conferenza tenuta nel Congresso degli Architetti in Roma nel 1911<sup>16</sup>, affermare che tutta questa nuova attività verso il nuovo tipo cittadino, razionale e bello, è specialmente attività tedesca. Certo noi non potremmo dire, purtroppo, che è attività italiana.



Figura 4. Moderno quartiere di villini (arch. Puetzer) (Dal Sitte, op. cit. tav. I).

<sup>15</sup> Nelle altre nazioni i concorsi di Anversa, di Marsiglia, di Barcellona, rappresentano in questi ultimi anni le più notevoli gare. Unico esempio in Italia di recente applicazione in questo campo, sarebbe stato il concorso del 1911 in Torino per la sistemazione della antica piazza d'Armi, se non fosse risultato un concorso di parata, dopo il quale l'Ufficio tecnico comunale ha ripreso "i suoi diritti".

<sup>16</sup> Cfr. *Atti del IX Congresso int. degli Architetti in Roma*, Roma, 1913

Non sarà inopportuno a concretare le idee, sia illustrare questi cenni fugaci con taluni esempi, tratti da piani di nuovissimi quartieri o da proposte teoriche o pratiche —esempi (vedi fig. 2 a 5) che non abbisognano di speciali chiarimenti, sia infine riassumere brevemente alcuni voti di recenti Congressi che, esaminando i diversi lati della molteplice questione, hanno costituito altrettanti capisaldi nel cammino che abbiamo ora indicato.

Fin dal 1874 il *Deutscher Ing. u. Architekten Verein* approvava un ordine del giorno che stabiliva come procedimento essenziale per lo studio dei piani d'ampliamento la classificazione tra rete principale di arterie, la quale deve essere studiata sistematicamente, con vasti criteri, e la minor rete dei quartieri intermedi, in cui fissate alcune linee, possibilmente coordinate con linee esistenti, il frazionamento dovrebbe essere studiato limitatamente ai bisogni del futuro immediato.

Ed in questo stesso ordine di concetti, il Congresso di Liverpool del 1909 sui piani regolatori principalmente si preoccupa della sezione delle strade, che vuole grandissima nelle linee di massimo traffico, non grande nelle altre.

La "Town Planning Conference" di Londra del 1910 conclude per una varietà da darsi alle vie che debbono adattarsi alla configurazione del terreno, per l'adozione di parchi e giardini specialmente tra la parte antica e la nuova di una città, per uno studio della zona sotterranea relativa alle grandi arterie in modo da assicurare nel miglior modo possibile un contributo alle comunicazioni ed ai servizi molteplici della città; ed, affermato il rispetto pei monumenti, stabilisce il voto che ogni trasformazione ed ogni ampliamento non debbano mai avvenire senza l'approvazione in base ad un esame serio e profondo di una commissione di artisti e di studiosi.

I Congressi dell'"Art Public" tenuti nel 1905 a Liegi e nel 1911 a Bruxelles affermano ambedue (su relazioni dello Stübben) la necessità della conservazione delle particolarità locali, tanto dal punto di vista del paesaggio, che dell'architettura e della storia.

Nel Congresso artistico tenuto in Venezia nel 1905, nel Congresso internazionale degli Architetti del 1906 in Londra, in quello infine del 1911 in Roma, il plauso e l'adesione intervenuti si rivolsero alle conclusioni dell'Ojetti, del Buls, dello Stübben, affermant, in forma diversa e da diversi punti di vista, i postulati della nuova estetica edilizia.

\*

Tutto ciò vale pei nuovi quartieri considerati come organismi a parte, come piccole città a loro<sup>17</sup>. Ma ha altresì applicazioni dirette nel problema spesso gravissimo del rinnovamento e dello adattamento a funzioni di vita nuova dei vecchi centri, pei quali l'affermarsi delle recenti tendenze, l'inizio della novissima era edilizia apre inaspettatamente la possibilità di uno sviluppo razionale non congestionato e tumultuario.

Quasi sempre è avvenuto finora che la vecchia città, ampliata a dismisura dai nuovi quartieri aggiunti, sia rimasta il nucleo centrale della città moderna, divenendo il cuore dell'abitato a cui converge il movimento, e mal trasformandosi nel quartiere degli affari, dei negozi, delle abitazioni di lusso.

---

<sup>17</sup> Il caso di città interamente nuove, fondate lontano da antichi centri abitati, come ad esempio lo son state nell'antichità Alessandria di Egitto, nel Medio Evo, Alessandria "degla Paglia", è ormai ben raro. Di esempi o, per dir meglio, di progetti recenti in Europa, può citarsi quello di Zeebrügge, la città che dovrebbe esser costruita sul mare del Nord allo sbocco del canale di Bruges, e per la quale i piani sono stati con grande cura studiati (vedi Stübben, op. cit., fig. 624), ma che probabilmente non sorgerà mai per non danneggiare gli interessi di Anversa. Più frequenti son gli esempi americani, tra cui grandiosi, ma non più recentissimi, quelli di Washington e della Plata.

Questo sviluppo centripeto ha fatto aumentare enormemente il valore delle aree e delle costruzioni ed ha quindi prodotto aggiunte e rialzamenti di vecchi edifici, un addensamento sempre maggiore che ha ancora peggiorato le condizioni. Allora non si è visto altro rimedio che nelle operazioni chirurgiche, ed il piccone ha lavorato, quasi sempre inefficacemente, sacrificando spesso opere d'arte e turbando l'armonia ed il carattere, ma non riuscendo a risultati rispondenti allo scopo.

Non così doveva porsi il problema; poiché il voler far penetrare a forza la massima intensità di vita moderna in un organismo edilizio fatto con antichi criteri è voler acuire in modo insanabile il dissidio tra due ordini essenzialmente differenti, non risolverlo. La via da seguirsi deve essere, quando è possibile, un'altra: sfollare il vecchio nucleo cittadino, impedendo che il nuovo sviluppo edilizio reagendo su di esso venga ad attribuirgli una funzione a cui è totalmente inadatto, porlo fuori delle grandi linee del traffico, ridurlo ad un modesto quartiere misto di case d'affari e di semplici non ricche abitazioni. Solo allora una sistemazione locale, sapientemente ideata e pazientemente posta in atto, potrà in quest'antico abitato portare, caso per caso, opportune transazioni tra i nuovi *desiderata* e le condizioni relative al passato.

Due ordini di questioni quindi si delineano: coordinamento dei nuovi quartieri relativamente all'antico centro, e sua sistemazione locale.

Riguardo al primo ordine, io non saprei trovare paragone più appropriato di quello dei sistemi delle bonifiche idrauliche. Quando le acque invadono ed impaludano una valle od una pianura, ed i comuni mezzi di deflusso non riescono a smaltirle, occorre anzitutto allacciare le acque alte, deviare cioè tutte le correnti esterne che affluivano nella palude, convogliandole per altra via al mare o ad un corso d'acqua che le raccolga, in modo da poter volgere i lavori di bonifica, sia che consistano nel dare scolo naturale ai terreni, sia che richiedano provvedimenti artificiali di sollevamento e di colmata, alle sole acque interne del bacino.

Il decampare da questa norma e condurre i corsi d'acqua superiori ad attraversare il bacino che si vorrebbe prosciugare, come in parte avvenne nelle paludi Pontine nella incompleta bonifica di Pio VI, porterebbe inevitabilmente a turbare tutto il regime delle acque interne, producendo stagnamenti e rigurgiti nei canali trasversali fatti pel loro smaltimento.

Così per il movimento cittadino; distinguere il traffico locale da quello esterno che va verso i nodi principali, e da quello di passaggio che semplicemente transita attraverso la città od un suo quartiere, incanalare questi due ultimi in vie opportunamente segnate (ordinariamente radiali le une, e periferiche le altre) è la prima norma per lo svolgimento regolare della vita cittadina; valersi di questi tracciati per isolare taluni quartieri in luogo di attribuir loro artificialmente importanza è il mezzo più efficace nelle mani di chi deve provvedere, mediante i piani regolatori, ad indirizzare con cura previgente lo sviluppo futuro e stabilire a ciascuna zona la funzione più appropriata in quel complesso organismo che è una città<sup>18</sup>.

---

<sup>18</sup> Il paragone idraulico potrebbe proseguirsi per tanti altri elementi, specialmente per le leggi delle confluenze e delle defluenze dei singoli rami, per il regime e per le anomalie delle correnti, ecc.; e sarebbe forse interessante proseguirlo, se ora non se sospingesse la via lunga.

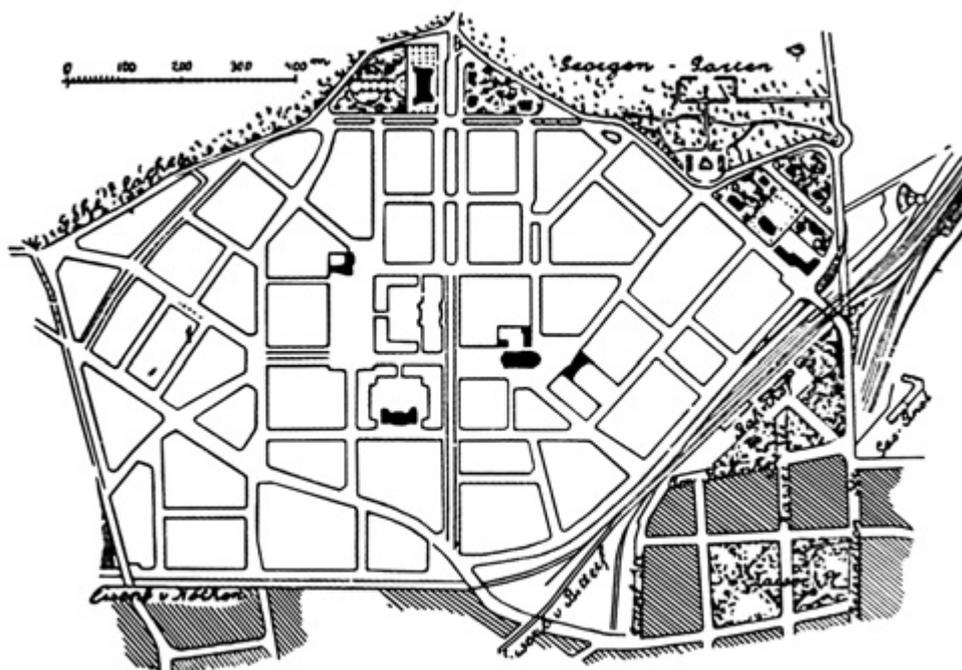


Figura 5. Quartiere d'ampliamento di Dessau. Progetto dell'arch. Henrici (Dall'Henrici, *Beiträge zur Aestetik im Städtebau*, fig. 19). p. cit. tav. I).

I due più razionali planimetrici che per quest'ordine di soluzioni sono stati adottati, possono dirsi, dalle maggiori loro applicazioni, il sistema di Vienna e quello di Berlino.

Vienna ha il Ring: ed in questa grandiosa arteria circolare trova espressione regolare e logica quello che è il naturale andamento di stratificazione periferica delle città, nella quale ordinariamente l'antico circuito, le mura, le fortificazioni abbattute, segnano con la loro linea una tappa dello sviluppo. Ma il Ring viennese, forse la più monumentale concezione edilizia dei tempi moderni, è qualcosa di più: è un vasto spazio che distacca i quartieri esterni dall'interno ed impedisce che lo imprigionino e lo soffochino; è la linea massima del movimento e degli affari che circola intorno alla vecchia città senza penetrarvi. Poi le più ampie arterie periferiche esterne, cioè la linea dei Gürtel e l'altra ancora più grande che ora si va attuando, e le vie radiali e la ferrovia metropolitana che opportunamente segue in parte il corso della Wien, completano il sistema e provvedono razionalmente ai vari tipi, ben ripartiti, di traffico stradale, coordinandone i vari centri.

Il sistema è stato a Vienna possibile in modo così perfetto per la relativa piccolezza del nucleo in confronto della grande metropoli o, per dir meglio, per la previggenza di chi seppe in tempo, prima dello sviluppo colossale, idearne il tracciato e la vastità. È stato del pari possibile, in periodo più recente, a Norimberga che, aiutata dalla sua conformazione altimetrica, ha potuto, col viale che circonda le antiche mura, rimaste intatte, salvare il suo mirabile carattere medioevale; lo è stato altresì a Lipsia ed in alcune delle città renane, come Colonia e Düsseldorf, di cui è recente ma rapidissimo il grande sviluppo<sup>19</sup>. Altrove è giunto troppo tardi,

<sup>19</sup> Forse in nessun luogo come nella Prussia renana è stato così grandioso l'incremento delle città. Basti accennare la formazione di centri come Dortmund, Gelsenkirchen, Oberhausen, Dulsburg, Ruhrort, Meiderich, ecc., che solo venti anni fa erano villaggi: esempi a cui noi in Italia possiamo soltanto a distanza porre quello della Spezia.

o la città era già troppo vasta e troppo irregolare, come a Parigi ed a Milano, ove le linee dei *boulevards* e dei viali sono bensì utilissime a costituire circuiti esterni ed intermedi (quasi per tutto va ora aggiungendosi nelle città la grande linea di circumvallazione esterna), ma non a sgombrare realmente la zona centrale.

In Berlino la soluzione è stata invece data dallo spostamento del centro di gravità della metropoli, naturalmente avvenuto con lo svilupparsi dei nuovi quartieri (Charlottenburg, Wilhelmsdorf, Berlin-W.) non ugualmente da tutti i lati ma prevalentemente verso Sud o verso Ovest; sicchè l'attuale centro non trovasi più, come fino ad una dozzina d'anni fa nell'incontro Friedrichstrasse-Unter den Linden, ma è ormai verso la Potsdamerplatz; ivi intorno si aggruppano ora i quartieri di case signorili, le banche, gli edifici pubblici principali; ivi presso giungono, alle stazioni della Nollendorf-Platz e della Wittenberg-Platz, le nuove vie sotterranee e gli incroci con le preesistenti.

Berlino è di questa soluzione esempio grandioso. Minore, ma molto più completo e tipico, è quello di Strasburgo, in cui tutta la *Neustadt* si è sviluppata, intorno ai nuovi nodi principali, come palazzi dei Ministeri, Università, ecc., completamente ad Est ed a Nord dell'antica, rimasta intatta nel caratteristico aspetto del suo abitato che si aggruppa intorno alla grande cattedrale.

Questo sistema dello spostamento del centro appare, come è facile intendere, di applicazione, non certo agevole, ma possibile in ogni città a sviluppo progressivo<sup>20</sup> più del sistema del Ring che si collega a speciali condizioni; e non mancano i casi, nella varissima o molteplice conformazione delle città, in cui ambedue i sistemi possono cooperare, ed avere almeno parziale applicazione.

Ma ideare un previggente piano di ampliamento non basta, se ad esso non fa seguito una meditata e costante "Politica edilizia" da parte delle amministrazioni comunali e se principalmente questa non si basa sull'indirizzo razionale di quello che si è detto l'elemento cinematico delle città. Scavare canali di bonifica è nulla se non vi si allacciano con cura le fonti, se non s'imbrigliano insieme i corsi montani torrentizi che v'immettono. Tracciare una rete di strade non vale, se ad essa non si coordinano *in tempo* le arterie di comunicazione, e non si contribuisce a dirigere la fabbricazione dei quartieri coi numerosi provvedimenti (regolamenti edilizi, facilitazioni fiscali, costruzioni di pubblici edifici, ecc.), di cui le amministrazioni possono disporre.

Sarebbe puerile insistere sulla importanza pratica dei mezzi di comunicazione nelle città moderne e sulla loro influenza su quello che è l'elemento economico intermedio dello sviluppo edilizio, cioè il valore delle aree. Dice così giustamente Maggiorino Ferraris<sup>21</sup> "Soprattutto nelle città non troppo vaste, l'elettricità, applicata alle ferrovie, alle tramvie, agli omnibus, ha interamente rivoluzionato il regime delle aree e delle abitazioni a buon mercato... ha ucciso l'agiotaggio delle aree... Il motore elettrico scavalca d'un tratto il monopolio e si getta in qualche minuto nella aperta campagna, ove mette in valore estensioni illimitate di area fabbricabile a pochi soldi il metro quadrato".

Così le città-giardino inglesi sono sorte, precedute dallo sviluppo della rete ferroviaria e tramviaria suburbana. Così nella regione renana la ristretta vallata tra barmen ed Elberfeld è in breve divenuta tutta una città filiforme, dopo istituita la Schewebe-bahn, che, con ardita

<sup>20</sup> Nei centri a non rapido incremento, come sono quasi tutte le minori città italiane, lo sviluppo edilizio da un sol lato avviene naturalmente con l'avvicinarsi della fabbricazione alla stazione ferroviaria.

<sup>21</sup> Maggiorino Ferraris, "Il rincarno delle pigioni e le case degli impiegati in Roma", in *Nuova Antologia*, 16 luglio 1908.

soluzione, passa (per non occupare spazio) librandosi al disopra del fiume; ed infine –caso tutti dimostrativo– a Düsseldorf tutto un nuovo quartiere, ora fiorentissimo, è stato creato dalla Rheinische Bahngesellschaft al di là del ponte sul Reno, in terreni, fino a pochi anni fa campestri, che la Società ha acquistato e che ha “dissodato” con l’irradiarvi una completa rete tramviaria, la quale per qualche tempo ha funzionato in perdita e poi ha reso ad alto interesse il capitale impiegato.

Dovrebbe quindi affermarsi un principio, che pure da noi, in grande ritardo d’idee e di attività per quanto riguarda la organizzazione edilizia, è ben lontano dall’aver attuazione: Mai dovrebbero i comuni togliersi di mano l’arma potentissima nella odierna “Politica delle abitazioni” che à data dai mezzi di comunicazione. Il tracciamento delle vie di quartieri nuovi, il provvedimento per la loro completa sistemazione, la costruzione di ferrovie e di trams che li collegano non dovrebbe mai, come spesso avviene, faticosamente e tardamente seguire lo sviluppo della fabbricazione, ma arditamente precederlo. Soltanto così i Comuni potrebbero in modo razionale indirizzare tale sviluppo e provvedere in tempo alle esigenze molteplici delle zone nuove e delle antiche: e soltanto così potrebbero, oltre che esplicitare una loro diretta funzione, volgersi ad un campo di utile speculazione, giusta e provvida nelle loro mani quanto spesso è malsano in quelle dei privati e delle Società, cioè la speculazione delle aree edilizie.

\*

Vediamo un momento –e non è esame molto lieto– ciò che si è fatto in Roma in questo ordine di questioni relative al coordinamento del nuovo sviluppo con l’antico centro. Roma dal 1870, come ha iniziato una nuova era per la sua storia, ne ha iniziata una per la sua edilizia, aggiungendo un altro capitolo a quello delle sue vicende costruttive, lunghe e complesse quanto in nessun’altra città del mondo.

Appunto per questa complessità e questa continuità, può dirsi che non ad un unico organico sistema edilizio corrispondesse la vecchia Roma, ma a vari tra loro compenetrati e sovrapposti. Già nel periodo antico la città si era venuta componendo come un’agglomerazione fitta ed informe di quartieri, stretti intorno al Foro, verso cui le principali arterie convergevano radialmente: anche l’incremento edilizio dato da Augusto, che oltrepassando l’antico pomerio aveva popolato di monumenti il Campo Marzio, e, specialmente per opera di Mecenate, aveva trasformato i quartieri alti a ville (che passarono presto al demanio imperiale e costituirono parchi colossali), se aumentò la bellezza ed il fasto della capitale, non mutò sostanzialmente il centro di gravità del gruppo immenso di *vici* e di *insulae*, entro cui<sup>22</sup> brulicavano le più centinaia di migliaia di abitanti che componevano la popolazione romana<sup>23</sup>. E possono dirsi semplici episodi, geniali o tragici, il grandioso progetto di Giulio Cesare che aveva divisato di deviare il Tevere ed includere nella città la zona valliva, l’attuale quartiere di Prati; o l’incendio neroniano, mosso, come ormai sembra dimostrato, dal desiderio di espropriare in modo spiccio la grande zona di terreno occorrente per la *domus aurea*<sup>24</sup>.

---

<sup>22</sup> Enorme doveva essere l’addensamento della popolazione nelle *insulae*; ed è noto come Augusto per mettere un freno al grande sviluppo in altezza, oltre che in superficie, delle costruzioni, aventi talvolta fino a dieci piani, decretasse che non potessero elevarsi oltre 70 piedi. È naturale che tale addensamento dovesse essere ben maggiore nei quartieri popolari che non in quelli signorili, over prevaleva il tipo della *domus*: i primi aggruppati verso la Suburra (che Augusto volle separata mediante il grande muro dalla zona dei Fori), i secondi specialmente sul Quirinale, nella regione Alta Semita.

<sup>23</sup> Il numero degli abitanti nel periodo di Cesare e di Augusto, e poi di nuovo sotto Aureliano, può essere, dai dati dei Censi, valutato intorno ai 400,000 o 500,000. (Cfr. P. Castiglioni, *Della popolazione di Roma*, ecc. Roma, 1878). Le cifre di vari milioni (due milioni e mezzo secondo l’Höck, oltre otto secondo Vossio, ecc.), vanno quindi relegate tra le legende.

<sup>24</sup> Cfr. A. Profumo, *Le fonti e i tempi dell’incendio Neroniano*. Roma, 1905. Certo il desiderio di Nerone fu sorpassato, chè delle 14 regioni di Roma forse 7 bruciarono; ma la città fu presto ricostruita con vie alquanto più larghe, ma con popolazione quanto prima densa, e con metodo di costruzione, sembra, più di prima insalubre. (Tacito, *Ann.*, XV, 38, 43).

Venuto il Medio Evo e con esso la povertà e l'abbandono, troncati gli acquedotti, ridotta la popolazione a quella d'un villaggio, questa si restrinse verso i quartieri bassi, intorno al Tevere, verso la Regola e sotto il Campidoglio, ed ecco infatti il mercato mutar luogo, e, varcando il colle Capitolino, dal Foro romano trasportarsi al disotto della chiesa d'Araecoli<sup>25</sup>. Nuovamente si sposta all'inizio del Rinascimento e giunge a Piazza Navona seguendo il vigoroso incremento edilizio, che sotto Sisto IV (come un secolo dopo sotto Sisto V) decisamente e coscientemente si conforma al sistema dello spostamento del centro di fabbricazione. Verso il Vaticano, nel Borgo, nei rioni di Parione e di Ponte si avvia la nuova attività edificatrice, e la via Papale, il quartiere dei Banchi, più tardi la Via Giulia, divengono la zona più nobile e ricca della città<sup>26</sup>.

Poi pian piano la città si espande verso il Campo Marzio ed i Monti; al di là di questi due rioni ecco d'un subito svolgersi il grande piano di Sisto V<sup>27</sup>, il quale segna le sue vie convergenti verso nodi principali, che sono la piazza del Popolo, piazza di Spagna, Santa Maria Maggiore, S. Giovanni in Laterano: vasta rete, di cui i secoli successivi hanno riempito alcuni spazi, specialmente verso il Popolo e verso la Via Urbana, ma che soltanto il periodo recente ha definitivamente trasformato in città.

Quasi può dirsi il programma di Sisto V l'opposto di quello che in questo periodo modernissimo, dal 1870 ad oggi, si è svolto: allora una grande rete stradale senza case: ora uno sviluppo enorme di fabbricazione – tanto che in breve tempo la città è più che raddoppiata – senza un organico concetto nel coordinamento di vie e di quartieri: allora una concezione megalomane di una grande città futura che doveva essere incanalata nelle nuove strade, ora un vivere giorno per giorno tenendo tardamente appresso allo sviluppo della fabbricazione, senza un ampio criterio edilizio, senza un meditato pensiero d'arte, senza un previggente indirizzo dello sviluppo economico e del movimento cittadino.

Gli è che purtroppo in quasi tutte le manifestazioni nuove è mancato in Roma moderna un sentimento veramente elevato: non la comprensione del significato che ha la tradizione ininterrotta della città eterna, non la fede sicura nei futuri destini della capitale d'Italia<sup>28</sup>.

Così, nel modo istesso che i pubblici edifici, i Ministeri, i tribunali, le scuole, si adattarono alla meglio, spesso indecorosamente, in vecchi conventi, i quartieri sorsero qua e là per opera della speculazione privata senza una linea direttiva da parte dell'Amministrazione Comunale, la quale persino giunse a fingere d'ignorare la esistenza di alcuno di essi, come di quello di S. Lorenzo, sorlo contrariamente alla sua volontà. Invero alla nuova sistemazione si pensò subito e fin dal 30 settembre 1870 fu dalla Giunta provvisoria di Roma nominata una prima Commissione di 14 ingegneri ed architetti per gli studi, e già nel novembre del 1871 l'Ufficio d'Arte comunale aveva redatto un primo schema di piano regolatore<sup>29</sup>. Ma dodici anni furon impiegati in discussioni, tra cui molte si riferivano all'abitabilità del futuro quartiere di Prati di Castello, e solo nel 1883 si ebbe un piano regolatore abbastanza completo, per quanto povero ed infelice; solo nel 1888, dopo che gran parte della fabbricazione era venuta su alla rinfusa, giunse un Regolamento edilizio!

<sup>25</sup> Cfr. Gregorovius, *Storia di Roma nel M.E.*; Adinolfi, *Roma nell'età di mezzo*, Roma, 1881, vol. I.

<sup>26</sup> Cfr. Pastor, *Geschichte der Päpste*, IV, IV.

<sup>27</sup> Cfr. Orbaan, *Sixtine Rome*. London, 1911.

<sup>28</sup> Si rileggano, per avere una prova di questa piccineria di criteri, nei resoconti parlamentari ed in quelli del Consiglio comunale di Roma, le discussioni di vario genere riguardanti lo sviluppo della capitale che, specialmente tra il 1870 ed il 1880, ebbero luogo in Parlamento ed in Municipio.

<sup>29</sup> Vedi la *Relazione intorno al piano regolatore di Roma*, 1873. Cfr. anche la *Raccolta degli Atti del R. Governo del Parlamento, del Comune relativi al piano regolatore*, ecc. Roma, Bencini, 1885.

Non mancò, per vero dire, chi ebbe un concetto meno miope. Quintino Sella, uno dei pochi che abbiano sentito altamente di Roma, sembrò accostarsi all'idea, che da taluni si dice espressa dall'Hausmann, il rinnovatore di Parigi<sup>30</sup>, perchè la nuova città si svolgesse non racchiudendo l'antica, ma a lato di essa, verso Monte Mario ed i Prati di Castello; altri proposero la zona fuori Porta S. Giovanni. Ma lo scetticismo e l'inconsapevolezza prevalsero. Perché affrontare le febbri della campagna ed andar lontano, quando non si sapeva se e come la città si sarebbe sviluppata, quando nel centro non mancavano locali per collocare i dicasteri? E l'avvenire fu compromesso ed il disagio s'iniziò e s'accentuò.

Vennero le nuove vie, talune esterne, altre interne, talune felicemente tracciate in qualche tratto (come la Via Nazionale, il Corso Vittorio Emanuele, la Via Veneto), ma quasi tutte unite nella caratteristica di partire da un punto senza che si sapesse ove dovessero andare a finire: E così la Via Nazionale (che il De Merode sembra volesse dirigere verso il Foro Romano!) oscillò per lungo tempo tra lo sbocco di Piazza Venezia e quello verso Piazza Colonna; la via Cavour, la Via Arenula, la bellissima passeggiata Gianicolense, il Corso Vittorio Emanuele, il prolungamento di via dei Serpenti furono eseguite, e forse anche ideate, come vie *unipolari*, senza uscita o con sbocchi ristretti ed indecorosi, in ogni modo quasi mai in modo rispondente ad una vera funzione edilizia. Né funzione edilizia ebbero, come si è accennato, i nuovi quartieri che da ogni lato si elevarono, stringendo e soffocando la vecchia città: non la ebbero come attacco alla rete esistente, non come organismi di quartieri a sè, frettolosamente tracciati seguendo il sistema rettangolare, senza una relazione con l'andamento del terreno (che fu riempito in taluni punti con montagne di calcinacci risultanti dalle demolizioni), senza una ricerca d'arte; la quale poteva facilmente esser tratta, se non da aggruppamenti pittoreschi, il che è forse troppo arduo ad immaginare, dall'effetto delle visuali grandiose verso elementi naturali ed artistici già esistenti. Nel quartiere di Prati non una via ha l'asse verso la cupola di S. Pietro od il Castel S. Angelo, non una piazza si apre verso il mirabile quadro del Monte Mario.

Nel centro congestionato della città alcuni tagli apparvero necessari: taluni furono conseguenze della opera dei Lungotevere, altri, come quelli del Corso Vittorio Emanuele, della via Arenula, della via Tomacelli, ecc., rappresentarono arterie di attraversamento; e, dato il modo con cui la questione era stata pregiudicata, erano in vero quasi tutti necessari ed anche per gran parte può dirsi che furono bene, e talvolta anche genialmente, ideati. Ma non è lieve il bilancio passivo di questa attività demolitrice: economicamente una spesa improduttiva di circa 170 milioni<sup>31</sup>, un aggravio non lieve nella crisi dei fitti; artisticamente (mentre che l'ampliamento sacrificava ville magnifiche come la Ludovisi, la Respighiosi, la Patrizi), la distruzione di edifici pregevoli e caratteristici del Medio Evo e del Rinascimento<sup>32</sup> e l'alterazione del loro ambiente. E se la distruzione era ormai resa in gran parte inevitabile, è deplorabile che non si sia pensato a conservare i frammenti che ancora potevano essere raccolti ed utilizzati<sup>33</sup>, e neanche a fissare i documenti grafici mediante fotografie e rilievi sistematicamente eseguiti.

In complesso dunque è stato triste periodo quello dell'ultimo sviluppo edilizio romano. Certo il problema era grave, ed, oltre a quello d'indole generale, difficoltà speciali d'ogni genere l'acuiavano: la irregolare conformazione altimetrica, la povertà finanziaria, la esistenza nel centro della zona archeologica dei Fori e del Palatino, città chiusa nella città, l'indole della popolazione restia a novità (è noto come quando fu cominciata la via Nazionale neanche gratis si trovassero a darne via terreni con l'obbligo di fabbricarvi)<sup>34</sup>; e, d'altro lato, sarebbe ingiusto dire che tutto quel che si è fatto sia brutto e volgare. Ma certo è doloroso constatare come sia stata perduta l'occasione di far dir Roma moderna, innestandosi alle sue tradizioni di

<sup>30</sup> Invero nessun accenno se ne trova nelle *Memorie* pubblicate dal barone Hausmann (op. cit.)

<sup>31</sup> Cfr. M. Ferraris, *op. cit.*, p. 27.

<sup>32</sup> Cfr. G.B. Giovenale, "Prefazione dell'Inventario dei Monumenti di Roma", pubblicata dall'*Associazione artistica fra i cultori d'Architettura*, Roma, 1913.

<sup>33</sup> Cfr. il mio articolo "Reliquie d'Arte disperse della vecchia Roma", in *Nuova Antologia*, 1908.

<sup>34</sup> Cfr. F. Galassi, *Sugli odierni criteri edilizi*, ecc. in *Annali della Società Ingegneri ed Arch. ital.*, 1905, p. 193. Vedi anche P. de Tucci, *Dopo la speculazione edilizia*, Roma, 1890.

arte ed alle sue condizioni di bellezza, una delle più splendide città del mondo. Quasi invece, c'è da ritenere provvida la improvvisa crisi edilizia del 1888, (causata appunto oltre che dalla ridda finanziaria, dal modo indisciplinato con cui la città si era ingrandita) che ha fermato d'un colpo la fabbricazione ed ha permesso di attendere tempi più maturi; poiché ora anche qui si fanno strada nuove nozioni e di determinano nuovi mezzi, ed una coscienza edilizia comincia a formarsi nelle Amministrazioni e nel pubblico.

Data dal 1906 il piano regolatore presentato dal Benucci, che io qui definii una simpatica girandola di vie e di giardini; e vi fece seguito nel 1908 il piano del Sanjust di Teulada, che è, per ora, il definitivo. Quando tanti anni erano trascorsi senza che un piano completo e concreto fosse stato preparato, questa volta si volle averlo entro tre mesi soltanto: tre mesi per "descrivere fondo" al passato ed all'avvenire di Roma. La coltura, l'ingegno, la facoltà assimilativa del Sanjust, il metodo liberale adottato di ascoltare i suggerimenti dalle Associazioni competenti e di conciliare le proposte dei privati con l'interesse pubblico, non potevano evitare quindi le ineguaglianze e la inorganicità proprie di tutte le improvvisazioni in problemi complessi. Quelle relative al tracciato stradale dei nuovi quartieri sono state notate, con critica severa, dall'illustre Stübben nella sua conferenza sui piani regolatori delle città tenuta al Congresso internazionale degli Architetti del 1911<sup>35</sup> ed in recenti suoi studi comparsi su vari periodici tedeschi<sup>36</sup>. Ivi egli ha posto in rilievo l'adattamento spesso infelice alle condizioni altimetriche, gli incontri e gl'innesti di vie mal combinati, gli isolati esageratamente vasti, l'abuso dei *ronds points* che rappresentano uno dei luoghi comuni delle soluzioni edilizie, ormai vieti, poi che la pratica ha mostrato (specialmente a Parigi che ne è forse la patria) gl'inconvenienti gravi per la circolazione che essi uniscono alla volgarità della disposizione. "Tutto il progresso, dice lo Stübben, che in tutte le nazioni si manifesta verso una nuova era edilizia, è rimasto senza influenza sul nuovo piano regolatore di Roma... in cui invano si cercherebbe l'idea architettonica dello spazio, invano una nota artistica che ricordi le grandi creazioni del barocco romano".

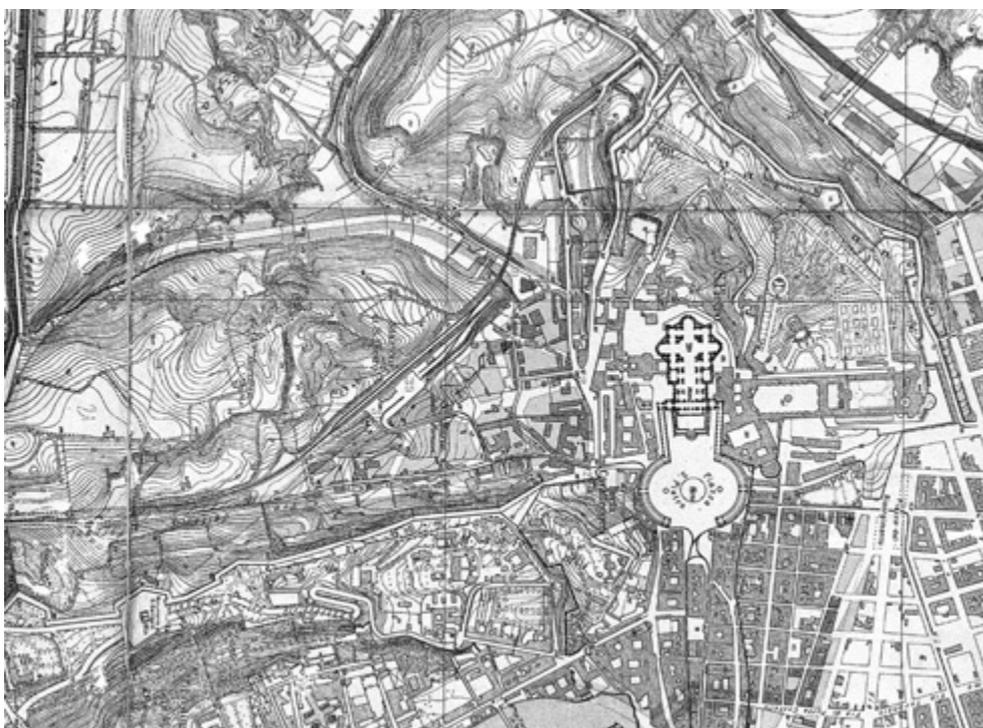


Figura 6. Roma. Il quartiere di S. Pietro secondo il piano comunale (progetto Sanjust).

<sup>35</sup> Cfr. *Atti del IX Congr. int. degli Arch.*, citati.

<sup>36</sup> Cfr. *Deutsche Bauzeitung*, 1909, n. 29; *Centralblatt der Bauverwaltung*, 1913, n. 27.

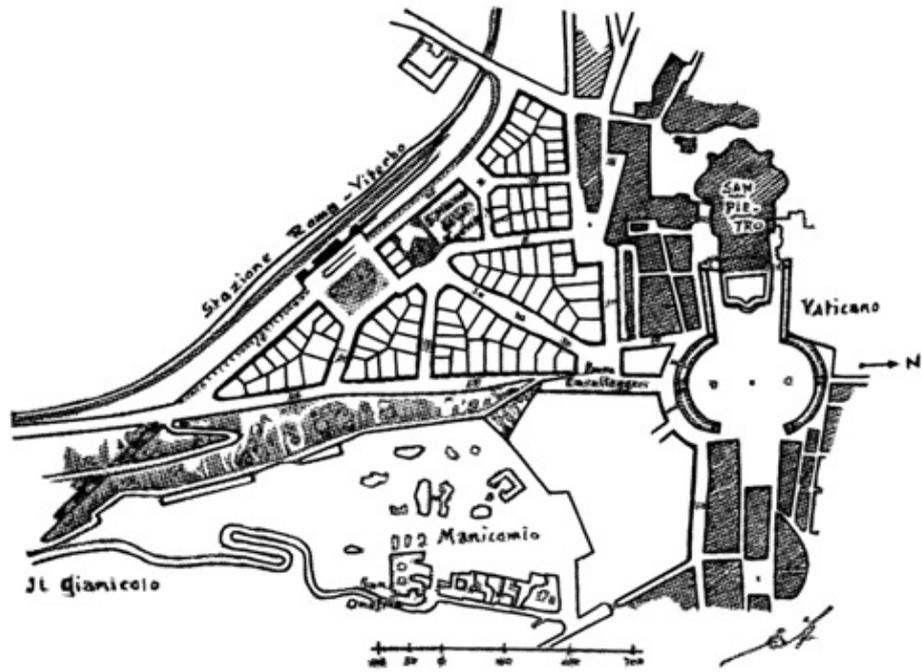


Figura 7. Roma. Il quartiere di S. Pietro secondo le proposte dello Stübgen.



Figura 8. Il quartiere di porta S. Pancrazio secondo il piano comunale.



Figura 9. Il quartiere di porta S. Pancrazio secondo le proposte dello Stübben.

Ed a questa critica negativa l'autorevole studioso di questioni edilizie ha voluto, nell'ultimo dei lavori ora citati, pubblicato nel *Centralblatt der Bauverwaltung* dell'aprile 1913, unire l'opera positiva di proposte concrete, contraponendo alle soluzioni del piano ufficiale per i vari nuovi quartieri alcuni schizzi di soluzioni da lui studiate sul luogo: pur avvertendo che egli non intende con questo proporre nulla di definitivo, il che richiederebbe ben altro studio analitico, ma solo esemplificare e segnare la via che potrebbe essere percorsa. "Lo scopo potrebbe, egli così termina, esser raggiunto da un concorso internazionale, unico mezzo adeguato per ottenere "il meglio"; chè solo il meglio è degno di Roma!"

Alcune di queste geniali proposte dello Stübben son riprodotte (per la sua cortesia che me l'ha consentito) nelle fig. 7, 9, 11, accanto ai corrispondenti tracciati del piano Comunale (Fig. 6, 8, 10); e sono precisamente quelle relative al quartiere di S. Pietro, di S. Pancrazio, di Piazza d'Armi. Ed il confronto, parmi, non ha bisogno di commento.

Ma ritornando da queste osservazioni speciali all'esame integrale del piano adottato dal Comune di Roma, per quanto riguarda l'aggruppamento dei quartieri stessi ed il loro coordinamento col centro, vario può essere il giudizio per le proposte di vario ordine: se appare provvida e razionale la ripartizione del sistema fabbricativo nelle varie zone, se è pregevole (ma incompleto) il tentativo di porre un piano di sistemazione tranviaria e ferroviaria parallelo a quello di sistemazione stradale, non sembrano invece risolte le questioni che si riferiscono alla posizione topografica dei nuovi centri di fabbricazione, ciascuno dei quali è ampliamento d'un quartiere già esistente; di nuovo quindi lo sviluppo edilizio circonda da ogni lato la città, le cui condizioni di viabilità interna, malgrado un insufficiente ed incompleto anello che vi si è allacciato tra i Lungotevere ed i Viali delle Mura e malgrado l'immensa linea esteriore, non potranno certo risultare migliorate.



Pure il piano del Sanjust, se non risponde alla città del nostro sogno, è almeno una base concreta, e, con opportune modificazioni, organiche o spicciole, può anche essere base utile; e poichè non c'è da illudersi che la nobile idea dello Stübben venga per ora accolta, è meglio accettarlo provvisoriamente come il minor male.

Il modo d'attuarlo ha ora soprattutto importanza, l'"azione tattica" edilizia rappresenta il problema attuale. E l'inizio non è invero promettente. Nuove linee tramviarie molto utili son state create, ma niuna che possa esercitare la funzione di pioniere verso nuove zone eccentriche<sup>37</sup>: nessuna preparazione è apparsa per l'applicazione edilizia di quello che è grandioso esperimento nel campo dell'Economia politica, cioè la tassa sulle aree, la quale può avere la sua logica base solo in un'attiva azione da parte del Comune: questioni vitali di arte e di viabilità come quella di piazza Colonna sono state risolte coi più gretti criteri di speculazione. Ed intanto il Governo nel provvedere alle nuove sedi dei Ministeri, fino ad ora provvisoriamente collocati, piuttosto che pensare a raggrupparle in un nuovo quartiere, come razionalmente era stato proposto per la piazza d'Armi<sup>38</sup>, le ha disseminate, continuando nel primo errore<sup>39</sup>, in tutti i punti della periferia, dal Viale del Re ai Parioli, dalla Flaminia a Porta Pia. Non un passo dunque verso la soluzione del più grave dei problemi romani.

Ma nei piani regolatori delle vecchie città le questioni relative ai quartieri periferici ed al modo con cui essi contribuiscono al decentramento, s'integrano coi mille quesiti che hanno per oggetto il nocciolo stesso della città, nel quale debbono venire a patti le condizioni di sviluppo presente con quelle del passato. Ed è questo un capitolo a parte, di cui tratterà un mio prossimo studio.

---

<sup>37</sup> Un passo notevole può essere dato dalla progettata ferrovia Roma-Ostia, ideata con larghi criteri, per quanto leggermente studiata tecnicamente ed indirizzata verso la regione meno adatta per formarvi sobborghi.

<sup>38</sup> Cfr. M. Ferraris, *op. cit.*

<sup>39</sup> Le varie relazioni sul Piano regolatore pubblicato dal Comune di Roma tra il 1880 ed 1890 mettono in rilievo questa mancanza di coordinamento tra il piano stesso e le iniziative del Governo, che fissava per suo conto nuovi centri principali, quali il Palazzo di Giustizia ed il Policlinico, e per suo conto proseguiva opere importanti quali quelle di sistemazione del Tevere.