

ANTONELLA SERAFINI

UN'IDEA DI CITTÀ

LA COSTRUZIONE DI VIAREGGIO FRA LE DUE GUERRE

anteprima

vai alla scheda del libro su www.edizioniets.com



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

Con il patrocinio di



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE
DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA



Con il contributo di



Referenze

(abbreviazioni: a=alto, c=centro, b=basso, dx=destra, sx=sinistra)

Archivio Comunale e Centro Documentario Storico, Viareggio: 6, 10, 12, 14, 42-46, 47dx, 50a, 50bsx, 51, 52c, b, 54-55, 56dx, 57, 58sx, 60-62, 64, 65sx, 66-69, 70dx, 71-76, 77a-b, 79, 81, 83, 85, 89, 91-95, 97, 98, 105-111, 113, 114, 116-118, 123-129, 130dx, 131asx, c, b, 132-135, 136dx, 137, 138, 142-150, 151sx, bdx, 152b, 153-156, 157adx, csx, b, 158a, 159, 163, 166, 167, 169, 170asx, bsx, 171, 172, 173a, 174, 175, 176a, 178a, 179b, 180, 181, 183asx, bdx, 184dx, 185a, bsx, 186, 188, 197, 199, 200, 205-209, 214-217, 219b, 220-223, 230-231. *Archivio Provincia di Lucca*: 160. *Archivio Generale Soprintendenza ABAP Pisa e Livorno*: 158b, 182, 219a. *Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività culturali/Archivio di Stato, Firenze*: 82. *Archivio di Stato, Lucca*: 48a. *Archivio Sergio Fortuna*: 112. *Fondo Roberto Papini, Biblioteca di Scienze Tecnologiche – Architettura su concessione dell'Università degli studi di Firenze*: 16, 77c, 140. *Collezione GAMC, Viareggio*: 152a, 183adx. *Collezione Mart, Rovereto*: 56sx. *Collezioni private*: 100sx, c, 210, 211. *Archivi privati*: 27, 28, 30, 34, 35, 37, 38, 39, 50bdx, 53, 58c, dx, 59, 65dx, 70sx, 78, 100dx, 103, 130sx, 131dx, 136sx, 157cdx, 170dx, 173b, 178b, 184sx, 185bdx, 203, 204. *Da F. Bergamini, 1995*: 47sx, 48b, 49. *Da P. Farina, 1989*: 176b, 177. *Da G. Giannelli, 1833*: 52a. *Da "Rassegna di Architettura", 11/1930*: 151adx.

L'editore rimane a disposizione degli eventuali aventi diritto non potuti reperire.

© Copyright 2019

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

info@edizioniets.com

www.edizioniets.com

Distribuzione

Messaggerie Libri SPA

Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

Promozione

PDE PROMOZIONE SRL

via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884675580-3

A mia sorella Valeria

*Alla memoria di Francesco Bergamini,
fondatore dell'Archivio Comunale
e del Centro Documentario Storico di Viareggio*



INDICE

FONTI ARCHIVISTICHE E ABBREVIAZIONI	8
PODESTÀ E COMMISSARI PREFETTIZI	8
ODONOMASTICA	9
RINGRAZIAMENTI	11
Presentazioni	
<i>Oriano Landucci</i>	13
<i>Mario Bevilacqua</i>	15
Prefazione di U. Tramonti	
URBANISTICA E ARCHITETTURA NELLA COSTRUZIONE DELLA NUOVA CIVILTÀ FASCISTA ITALIANA	17
INTRODUZIONE	21
1. IL DIBATTITO SULLA DISCIPLINA E LA LEGGE URBANISTICA	25
1a. Il progetto di legge Pisanelli; 1b. Edilizia cittadina. Architetti integrali e tecnici municipali; 1c. 1926. Definizioni. Formazione. Istituzioni; 1d. 1928. “Questioni urbanistiche”; 1e. Gli architetti; 1f. 1932. “Esame di coscienza”; 1g. La nascita dell’INU; 1h. 1933. La proposta di legge Crollalanza; 1i. 1934-1935. In campo per la legge; 1l. 1937-1942. Il I Congresso Nazionale di Urbanistica e la promulgazione della legge; 1m. Questioni urbanistiche dei centri balneari; 1n. La tutela dei beni paesaggistici e i piani regolatori paesistici.	
2. LA NASCITA DEL CENTRO BALNEARE	47
2a. Cenni storici; 2b. I primi Piani regolatori: Valentini (1748) e Nottolini (1824). La vendita dei terreni: il Decreto di Maria Luisa di Borbone (1820); 2c. Viareggio primo centro balneare italiano. Da “Lido di Lucca” a “Polinesia in Toscana”.	
3. IL VENTENNIO. TURISMO, MONDANITÀ, CULTURA. E DI LÀ DAL MOLO	53
3a. La fascistizzazione; 3b. Viareggio luogo del <i>possibile</i> ; 3c. Turismo e mondanità; 3d. La propaganda; 3e. <i>Sulla spiaggia e di là dal molo</i> .	
4. UN’IDEA DI CITTÀ	71
4a. Gli arenili. Il perno dell’idea; 4b. La città oltre la spiaggia.	
5. LA REALIZZAZIONE DELL’IDEA	79
5a. Origini della zonizzazione; 5b. Le delibere e le azioni degli organismi di governo della città inerenti l’edilizia, l’urbanistica, l’idea di città; 5c. Licenze edilizie. Alcune osservazioni; 5d. La via Regia e la Città Vecchia; 5e. La Passeggiata e i Viali a Mare. Via Ugo Foscolo e viale Buonarroti. Il Quartiere Littorio; 5f. L’espansione a Nord-Nord Est; 5g. La Darsena: da “area di servizio” a comunità; 5h. La Periferia.	
6. IL PIANO REGOLATORE DEL 1941	187
7. LA CITTÀ COSTRUITA	199
7a. Un confronto: la Perla del Tirreno e la Perla verde dell’Adriatico; 7b. Gli attori.	
APPENDICE ICONOGRAFICA	212
BIBLIOGRAFIA	225

FONTI ARCHIVISTICHE E ABBREVIAZIONI

CDS:	Archivio Comunale e Centro Documentario Storico, Viareggio	ASoP:	Archivio Generale Soprintendenza ABAP, Pisa e Livorno
ACS:	Archivio Centrale di Stato, Roma	A.Dida:	Archivio Dipartimento di Architettura, Firenze
ASF:	Archivio di Stato, Firenze		
ASL:	Archivio di Stato, Lucca		

Tutte le delibere (e verbali annessi) citate emesse dall'Amministrazione di Viareggio – Consiglio Comunale, Giunta, Podestà, Commissario Prefettizio – derivano dai Protocolli cronologici conservati presso il CDS.

Tutte le Licenze edilizie e relativi disegni citati sono collocati nei rispettivi fascicoli all'interno dei cartolari cronologici conservati presso il CDS.

Relativamente ai succitati documenti si sono operate le seguenti abbreviazioni:

Delibera/D. di C.:	Delibera di Consiglio Comunale	Delibera/D. di CP:	Delibera di Commissario Prefettizio
Delibera/D. di G.:	Delibera di Giunta	L.E.:	Licenza Edilizia
Delibera/D. di PC:	Delibera di Podestà come Consiglio Comunale	UTC:	Ufficio Tecnico Comunale
Delibera/D. di PG:	Delibera di Podestà come Giunta		
Delibera/D. di P.:	Delibera di Podestà		

È stato effettuato lo spoglio dei seguenti periodici di cui si rimanda alle note al testo:

Quotidiani	Periodici locali
<i>Il Nuovo Giornale</i> 1922-1923	<i>Il Faro</i> 1922-1926
<i>Il Popolo Toscano</i> , 1926-1932	<i>L'Artiglio</i> 1932-1942
<i>Il Telegrafo</i> 1934-1942	<i>L'Intrepido</i> 1923-1925
<i>La Nazione</i> 1926-1943	<i>La difesa di Viareggio</i> 1919
	<i>Tirrena</i> 1934
	<i>Versilia Mare</i> 1938
	<i>Viareggio Ieri</i> 1964-1967
	<i>Nuova Viareggio Ieri</i> 1988-1991

PODESTÀ E COMMISSARI PREFETTIZI

Aprile 1924 - Novembre 1929	Luigi Leonzi Sindaco, Commissario Prefettizio, Podestà
Dicembre 1929 - Agosto 1930	Leopoldo Perongini Commissario Prefettizio
Settembre 1930 - 4 Ottobre 1930	Ermene Grossi Commissario Prefettizio
5 Ottobre 1930 - Settembre 1934	Duca Francesco Salviati Podestà
Ottobre 1934 - 22 Marzo 1939	Raffaele Casali Commissario Prefettizio
23 Marzo 1939 - 4 Agosto 1943	Renato De Zerbi Commissario Prefettizio

ODONOMASTICA

L'odonomastica di Viareggio è stata più volte soggetta a variazioni. Alle iniziali titolazioni di carattere descrittivo vengono sostituite, a partire dall'Unità d'Italia, quelle celebrative; interventi in tal senso avvengono anche durante il Ventennio; a ciò si aggiunga il persistere di talune titolazioni popolari che, pur non essendo mai state in nessuna forma ufficiali, immutate nel tempo sono i "nomi di fatto", in particolare tre riguardano luoghi centrali della città: la Passeggiata, Piazza Grande e il Piazzone.

Nel presente lavoro utilizziamo l'odonomastica vigente al 1923 con le dovute integrazioni successive. Per facilitare la comprensione al presente forniamo la seguente tabella di corrispondenze:

1923	Oggi
Piazza Vittorio Emanuele (Grande)	Piazza Nieri e Paolini (Grande)
Piazza Principe Amedeo	Piazza Mazzini
Piazza Cavour (Piazzone)	Piazza Cavour (Piazzone, Piazza del Mercato)
Piazza delle Darsene	Piazza Viani
Piazza Puccini	Piazza Maria Luisa (lato mare)
Via Umberto I	Via Matteotti
Via Carlo Alberto	Via Bertini
Viale Carducci	Viale Belluomini (nel tratto fra Piazza Puccini e Fossa dell'Abate)
Viale Impero/Terrazza Ciano	Terrazza della Repubblica

Si precisa inoltre che, riferita al medesimo tracciato, troviamo usate indifferentemente le titolazioni: Via Aurelia, Via Emilia, Via Emiliana.

In deroga

Relativamente ai Viali a Mare la costante compresenza di più denominazioni, anche e soprattutto nella documentazione d'archivio, non sempre consente uniformazione pertanto indichiamo qui di seguito le opzioni possibili.

Per Viali a Mare si intendono due strade parallele, una pedonale – la Passeggiata (arenili strettamente intesi) – e l'altra carrabile. Sono delimitati a sud dal Canale Burlamacca e a nord dalla Fossa dell'Abate.

Viale Regina Margherita è uniformato in Viale Margherita.

La denominazione ufficiale per la Passeggiata è:

Viale Margherita: dal Canale Burlamacca a Piazza Principe Amedeo.

Viale Marconi: da Piazza Principe Amedeo a Piazza Puccini.

Viale Impero poi Terrazza Ciano: da Piazza Puccini alla Fossa dell'Abate.

La denominazione ufficiale per il viale carrabile è:

Viale Manin: dal Canale Burlamacca a Piazza Principe Amedeo.

Viale Carducci: da Piazza Principe Amedeo alla Fossa dell'Abate.

Nei documenti analizzati di rado si utilizza l'odonomastica ufficiale, si ricorre a indicazioni tramite i nomi delle strade o delle piazze che delimitano le aree interessate, e neppure sempre nello stesso modo.

Il tratto dei Viali a Mare relativo a Viale Margherita e Viale Manin è definito nei seguenti modi possibili:
Canale Burlamacca/Via Garibaldi – Via Mazzini/Piazza Principe Amedeo.

Il tratto dei Viali a Mare relativo a Viale Marconi e Viale Carducci è definito nei seguenti modi possibili:
Piazza Principe Amedeo/Via XX Settembre – Via Marco Polo/Piazza Puccini/Via Colombo.



RINGRAZIAMENTI

Questo lavoro è il risultato di quanto elaborato per il Dottorato di ricerca in Storia dell'Architettura e della città che ho conseguito presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze.

Un dottorato di ricerca è una splendida avventura. Un lungo fascinoso e tortuoso viaggio in "solitudine assistita". Desidero ringraziare tutti coloro che mi hanno aiutato a compiere l'impresa.

Il primo grazie è per Massimo Marsili, a lui devo quello che potrei definire il "protodottorato": erano i primissimi anni del Duemila quando, in qualità di dirigente del settore cultura della Provincia di Lucca, sostenne una mia proposta di ricerca sulle presenze e le attività artistiche in Versilia fra le due guerre; nel corso di quello studio presi consapevolezza di quanto quel periodo fosse stato importante per la costruzione di Viareggio e maturai l'ipotesi dell'esistenza di una idea di città da analizzare. Un grazie che va ben oltre il semplice galateo accademico è per Ulisse Tramonti e Mario Bevilacqua, rispettivamente co-tutor e tutor della Tesi. E la ragione è presto detta: ho conseguito il dottorato al Dipartimento di Architettura dell'Università di Firenze dove, essendomi laureata in Lettere Moderne a Pisa, nessuno mi conosceva né sapeva chi fossi. Mi hanno dato spazio e concesso credito, fiducia. Ho passato il concorso, è vero, ma è pur vero che hanno accettato la mia proposta di ricerca e me l'hanno lasciata fare nella sua interezza. A loro devo i tre anni che non esito a definire fra i migliori della mia vita. E a proposito del concorso eccoci ad un altro grazie, a un caro amico che se non se ne fosse andato troppo presto avrebbe partecipato con interesse, immagino, al mio lavoro: Gianni Merlini, a lui devo le preziosissime chiacchierate, in realtà lezioni di storia dell'architettura, che mi hanno messo in condizione di superare la prova.

Ringrazio i proff. Gian Paolo Consoli, Anna Bruna Menghini che, in qualità di *referees*, mi hanno fornito preziosi consigli di cui ho fatto tesoro per la presente pubblicazione. Partecipe dall'inizio alla fine dell'impresa, nel ruolo di nume tutelare e "*referee* di fatto" Marco Lenci, per il quale la parola grazie in realtà significa "senza di te non so proprio come avrei fatto". Ma anche senza Antonio Cardella non so come avrei fatto, impiegato dell'Archivio Comunale e Centro Documentario Storico di Viareggio, è stato impagabile e pazientissimo nel facilitarmi in ogni modo l'accesso a quei labirinti di carte e l'utilizzo dei documenti. E con lui ringrazio tutti gli impiegati di tutti gli archivi che ho frequentato, persone di grande empatia e disponibilità: Archivio delle Soprintendenze ABAP di Pisa e di Lucca; Archivio di Stato, Lucca; Archivio di Stato, Firenze; Archivio Centrale di Stato, Roma; Archivio de "Il Tirreno", Livorno; un affettuoso grazie a Gianna Frosali dell'Archivio del Dipartimento di Architettura di Firenze. Ad essi accomuno nel ringraziamento il personale dell'emeroteca della Biblioteca Nazionale di Firenze, della Biblioteca di Stato di Lucca, della Biblioteca del Dipartimento di Architettura di Firenze, della Biblioteca Comunale di Viareggio; la Fondazione Carlo Ludovico e Licia Ragghianti di Lucca. Ringrazio Riccardo Mazzoni per la prontezza e la generosità con cui ha risposto a tutte le mie domande, con lui si aprono i ringraziamenti ai cultori della storia di Viareggio Franco Anichini, Claudio Lonigro, Franco Pucci per le loro informazioni e indicazioni, suggerimenti; ringrazio le comunità di facebook, "Il 900 a Viareggio", "Viareggio e la Versilia sul treno dei ricordi": gli sconosciuti amici che da quelle "pagine" mi hanno sempre dato risposte. Un ringraziamento a Giorgio Michetti, memoria vivente che non si è mai sottratto a rievocare per me i più lontani ricordi sciogliendomi più di un dubbio, come solo un testimone oculare può fare. Ringrazio per avermi dedicato tempo e attenzione, per il loro aiuto (in ordine alfabetico): Antonella Arrighi, Jaclyne Augeyrolle, Sergio Baccelli, Gianluca Belli, Silvia Bendinelli, Benedetta Bertacca, Nicolas Bertoux, Christine Böke, Glauco Borella, Alessandro Brodini, Stefano Bucciarelli, Chiara Celli, Paola Chini, Stefano Dalle Luche, Sergio Fortuna, Muzio Gianni, Pietro Giorgieri, Alessandro Iannella, Antonino Lino, Domenico Marrocco, Eugenio Neri, Susanna Orlando, Andrea Palestini, Giovanni Paoli, Leonardo Paoli, Giorgio Polleschi, Guglielmo Villa, Alessandro Volpe.

Un ringraziamento particolare a Rita Panattoni.

Un grazie di cuore a Lucia Zenca e a Lucia Bramanti.

Un grazie molto speciale ad Anna Colzi.

E grazie all'amore mio Paolo Toscano.

Ringrazio sentitamente la Fondazione Banca del Monte di Lucca per aver inserito il presente volume fra le sue iniziative e per il generoso contributo alla pubblicazione.



Nel 2020 la Città di Viareggio festeggerà il suo duecentesimo compleanno, una ricorrenza che sarà un'occasione speciale per fare il punto sulla sua storia, ma anche sul suo futuro.

L'elevazione di Viareggio al rango di città risale ad un decreto emanato nel 1820 da Maria Luisa di Borbone, Duchessa di Lucca, la quale, inoltre, affidò all'architetto regio Lorenzo Nottolini l'incarico di elaborare un nuovo piano regolatore per il nascente centro balneare e fece scavare la prima darsena davanti alla Torre Matilde.

La Fondazione Banca del Monte di Lucca già dal 2017 sta organizzando una nutrita serie di iniziative culturali, destinate in particolare alle scuole del territorio provinciale, per rievocare l'arrivo di Maria Luisa a Lucca e le realizzazioni del suo governo. Viareggio costituisce un capitolo preminente di tali iniziative.

Questo volume di Antonella Serafini ricostruisce, con il rigore scientifico proprio di una ricerca pluriennale svolta nell'ambito di un Dottorato in Storia dell'architettura e della città presso l'Università di Firenze, le vicende urbanistiche di Viareggio nel periodo tra le due guerre mondiali; una collocazione temporale esattamente a metà strada tra l'epoca di Maria Luisa e del Nottolini e quella dei giorni nostri.

La Fondazione Banca del Monte di Lucca, nel sostenere la pubblicazione di questo volume, oltre a riconoscerne il valore, ha inteso affiancare alle celebrazioni di Maria Luisa un momento di riflessione indispensabile concernente un periodo, quello ricompreso tra il 1924 ed il 1941, il quale, citando le parole della stessa Serafini, "non è altro che la piena attuazione di quanto durante il primo secolo di vita della città si era pensato e teorizzato".

Mi auguro che tutto ciò possa contribuire ad innescare un dibattito fecondo per il futuro di Viareggio.

Oriano Landucci

Presidente della Fondazione Banca del Monte di Lucca



La ricerca di Antonella Serafini, svolta nell'ambito del Dottorato di Ricerca in Storia dell'architettura e della città dell'Università di Firenze, propone una lettura innovativa di vicende in buona parte note, ma in larga misura prive ancora di quella visione critica, metodologicamente affidabile, che ne riconoscano una valutazione lontana da prese di posizione e polemiche con cui spesso la storia locale deve ancora confrontarsi.

La ricostruzione delle vicende della nascita e dello sviluppo di una Viareggio città scissa/contrapposta, ma profondamente unita nelle realtà urbana, civica, di comunità produttiva, e in quella stagionale di *loisir*, balneare, nei primi decenni del Novecento, è un tema che interessa lo storico dell'architettura e della città per i suoi complessi risvolti.

Il fenomeno trova molti confronti, negli ultimi decenni approfonditi da una storiografia sempre più attenta, nell'Italia che si confronta in modo sempre più consapevole con le realtà socio-economiche europee più avanzate, dove il ruolo di Viareggio, accanto a quello di Rimini, Milano Marittima, Senigallia, e tanti altri, si caratterizza in modo specifico.

La storia che Antonella Serafini ricostruisce è preziosa perché, pur nata dalla sensibilità per la propria storia patria, si attiene a un rigore di ricerca che basa i suoi dati sull'analisi di un complesso documentario importantissimo. L'Archivio Storico Comunale di Viareggio, con tutta la ricchezza dei suoi fondi, costituisce il materiale vivo su cui la studiosa ha lavorato per anni, superando non poche difficoltà.

A un pubblico di non specialisti la realtà di un archivio storico appare forse sfuocata: ma appare ovvio come gli archivi siano i laboratori degli storici. Solo la documentazione originale prodotta da un Ente può consentire, nel confronto e con l'integrazione con tutte le altre fonti disponibili, di ricostruire vicende del passato nel modo più oggettivo possibile, cioè critico ma solidamente fondato su fatti accertabili e analizzabili.

La cultura occidentale è basata sulla trasmissione scritta della memoria: la conservazione della memoria scritta è un atto dovuto alla società, al dibattito, alla sostanza stessa del concetto di confronto. Lo storico ha un ruolo essenziale nel garantire ricostruzioni e letture scientifiche, e ideologicamente indipendenti.

Il lavoro di Antonella Serafini sulle carte novecentesche dell'Archivio Storico del Comune di Viareggio è un prezioso esempio di come gli storici dell'architettura e della città possano e debbano contribuire, con la loro particolare specificità disciplinare, alla gestione virtuosa dell'insieme urbano, alla corretta operatività nei confronti del patrimonio costruito, alla sua valorizzazione tutelata; al suo trasformarsi da testimonianza del passato a elemento vitale per il nostro convivere democratico.

Mario Bevilacqua
Università di Firenze



PREFAZIONE

URBANISTICA E ARCHITETTURA
NELLA COSTRUZIONE DELLA NUOVA CIVILTÀ FASCISTA ITALIANA

Dal 1925, dopo che la ditta torinese “Stadium” aveva iniziato a diffondere la cronaca della vita balneare viareggina nella cineattualità italiana e straniera con immagini di bagni di mare, dell’elioterapia, del culto per la salute e per il vigore fisico, il fascismo mise in atto la volontà di fare di Viareggio un modello di turismo elitario e quindi di originare una nuova forma di economia locale. Nel 1927 Benito Mussolini suggeriva al sindaco della ormai conclamata “perla del Tirreno” di valutare la possibilità di sviluppare il centro balneare, risolvendone i problemi di edilizia, di tecnica ricettiva e di organizzazione dei pubblici servizi, per poter così creare “le condizioni propizie all’afflusso della colonia cosmopolita”. L’iniziativa della Compagnia Italiana Turismo (CIT) col nome di “Costa Fiorita” già dal 1926 aveva messo in atto un programma di valorizzazione della Versilia e in generale della costa tirrenica settentrionale, che successivamente avrebbe coinvolto gli studenti del IV anno della Scuola Superiore di Architettura di Firenze sotto la guida di Raffaello Brizzi, protagonista insieme ad Alfredo Belluomini delle vicende urbanistiche e architettoniche della Viareggio tra le due guerre. Il 5 agosto 1933 l’on. Guidi Buffarini inaugurava l’autostrada Firenze-Mare, iniziata nel 1928, collegamento turistico veloce tra Firenze, Montecatini e la costa Versiliese, realizzata dall’Ente per le Attività Toscane (EAT) sotto gli auspici non disinteressati di Alessandro Pavolini e Carlo Scorza. Viareggio entrava dunque di diritto nel campo di ricezione degli effetti della politica urbanistica e architettonica nazionale. Già nell’articolo di Benito Mussolini *Sfollare le Città*, contenuto nelle pagine del “Popolo d’Italia” del 22 novembre 1928, veniva annunciata la riorganizzazione economica del paese secondo direttive che proponevano in maniera schematica un piano di riassetto in funzione della riorganizzazione agricola e industriale e ancorché turistica, dove il settore edile, in posizione di assoluto privilegio, avrebbe dovuto svolgere il ruolo di volano dell’intera economia italiana. Da *Sfollare le città* scaturirono le premesse per un nuovo sviluppo delle stesse, che diveniva così il perno su cui far ruotare la proposta di un diverso assetto, le cui componenti problematiche entravano d’autorità nel dibattito incentrato sul ruolo dell’architetto-urbanista e sulla disciplina urbanistica. Purtroppo le premesse contenute in quell’ambizioso programma rimasero tali, poiché le forze economiche locali non rinunciarono spesso ai vantaggi di uno sviluppo incontrollato, accettando priorità d’intervento imposte dall’alto o frenate dall’impreparazione della legislazione in materia urbanistica, che rivelava tutta la sua arretratezza nel momento in cui doveva fornire gli strumenti

di mediazione fra le necessità reali degli abitanti, l’uso razionale dei suoli, l’attività edilizia e le reali possibilità finanziarie. I piani regolatori furono guidati per tutti gli anni Trenta da una logica di pura espansione quantitativa, concedendo massima libertà di azione a quelle concentrazioni di interessi economici fra i proprietari dei suoli e i fabbricati e gli imprenditori edili. I piani si limitavano generalmente ad individuare il tracciamento della maglia viaria senza indicare le destinazioni d’uso, la densità, la localizzazione e il dimensionamento delle attrezzature e dei servizi, rilanciando ipotesi di crescita prive di qualsiasi riscontro effettivo. Molto spesso, per rappresentare il volto del fascismo, si risolsero in vaste demolizioni operate nei vecchi centri storici, che restavano nel loro significato assoluto l’unica e vera espressione di cultura urbana. Lo stesso Mussolini ne era convinto:

“Le città italiane non potranno essere degne degli italiani nuovi fino a che non avranno lasciato al vaglio la tara che si è accumulata in periodi di disordinato arbitrio individuale [...]. Bisogna convincersi che il gusto del pittoresco come teoria è malsano e immorale [...] Chi nella nuova Italia consentirebbe che si ospitasse la tubercolosi nelle nostre città per dare contorno umano ai monumenti?”

Il riassetto urbano inteso come riorganizzazione della presenza dello Stato e come razionalizzazione dell’intervento fondiario si incentrò su alcuni temi, come il rapporto fra i monumenti e i nuovi insediamenti, per un giusto riuso della città storica; l’idea di fondo non si svincolava dal concetto di città monocentrica e compatta, caratteristica da preservare comunque per mantenere intatta l’immagine della città italiana.

La nuova città fascista, la “città perfetta”, avrebbe dovuto basarsi su di un passato di grandezza rivisitato nella modernità del presente e sull’utopia futurista dell’uomo nuovo. E ancora una volta fu Marcello Piacentini a porsi come mediatore per la costruzione della città moderna, con alcuni importanti interventi che si imposero come esempi magistrali per tutte le città italiane di media grandezza, spesso a copertura di operazioni speculative disinvolute e di irrisolte contraddizioni urbane. Dopo l’intervento di piazza della Vittoria nel centro di Brescia, una piazza del ’900 “perfettamente inserita nella città antica”, molte città italiane continuarono a richiedere a quel governo locale informazioni su ogni passo amministrativo ed esecutivo che riguardasse l’intera operazione, al fine di fruirne come modello per i propri interventi.

Le posizioni di Piacentini si imponevano in quel momento ancora più rigorose di quelle sostenute da Gustavo Giovannoni, che invece percepiva la città antica, a cui

la nuova doveva essere subordinata, come un tessuto da risanare, ricorrendo a motivazione estetiche e di igiene, attraverso l'adozione di un "diradamento edilizio" che avrebbe adeguato la vecchia città alle esigenze della vita moderna e per "recare aria e luce nei quartieri chiusi". L'articolo dall'altisonante titolo *Onore all'Architettura italiana*, pubblicato da Marcello Piacentini nel 1941 sulla rivista *Architettura*, nasceva con la volontà di offrire la panoramica della straordinaria produzione urbanistica e architettonica svolta dal regime fascista nell'arco di vent'anni: 181 opere scelte, nonostante clamorose esclusioni, fra le più importanti e significative e dove la mancata rispettiva elencazione degli autori ne sottolineava il valore collettivo nazionale. Il bilancio di Piacentini, finalizzato politicamente anche ad una rinnovata richiesta di consenso, documentava l'avvenuto processo fisico di modernizzazione all'interno delle città italiane. Il vasto e capillare piano di edificazione, che dai centri antichi si estendeva alle zone di nuova espansione, si concretizzava in strutture di servizio sociale come scuole, ospedali, palazzi di giustizia, uffici postali, stazioni ferroviarie, impianti sportivi, strutture balneari, colonie elioterapiche, impianti industriali e nuovi edifici comunitari che entravano più direttamente nella sfera privata del cittadino. Le città, attraverso una ferrea alleanza tra architettura e politica avevano mutato la loro fisionomia attraverso nuove immagini urbane, che innescavano a loro volta un ruolo propulsivo per l'innovazione edilizia, ma che soprattutto attivavano un processo di diffusione di un nuovo sistema di forme, al fine di rappresentare la modernità dell'intera nazione.

Da sempre *instrumentum regni*, l'architettura si era imposta come strumento di governo atto a ottenere il consenso delle masse e poi la stessa conferma del potere, oltre a determinare l'ancor più potente azione di tramandare ai posteri la memoria di una nuova civiltà. Nel *Dizionario di Politica*, edito nel 1940, dalla voce corrispondente si annunciava che l'architettura con la sua costante presenza nella vita dei popoli aveva il ruolo di "modificare a poco a poco il carattere delle generazioni" a sostegno di quell'idea propria del regime di realizzare attraverso l'arte massima il progetto antropologico di "fare gli italiani" e principalmente di costruire l'"uomo nuovo", di modellare l'identità di un popolo, dove italiano e fascista dovevano sottendere lo stesso significato. Mussolini sapeva che quel cambiamento antropologico avrebbe richiesto tempi lunghi, proprio per il debole senso di appartenenza degli italiani ad una idea di compatta comunità nazionale e nonostante lo sforzo impiegato nella costruzione dell'Impero, avvenuta anche attraverso una guerra "educativa", che si rivelava il vero secondo e determinante gradiente per sagomare il carattere degli italiani: costruire e combattere diventavano così i veri pilastri fondanti dell'agire politico. Mussolini si affidava nei suoi giudizi all'intuito del momento, sconcertando anche i suoi più fedeli e stretti collaboratori. Quel divagare, senza orientarsi verso una chiara scelta stilistica di campo, ma scegliendo sempre il campo di mezzo, significava anche muoversi con libertà e abilità nel vivo delle serrate e vivaci polemiche in cui si dibatteva in quel mo-

mento l'architettura e seguire le orme del suo architetto preferito, Marcello Piacentini, apprezzato per la grande capacità di controllare e direzionare le diverse tendenze secondo le opportunità del momento e dominare nel periodo ritenuto rivoluzionario del fascismo quanto i giovani architetti, fascisti convinti, volevano proporre in modernità e in adeguamento a quanto avveniva in Europa nel campo dell'architettura. Era assolutamente necessario tenere a freno i giovani architetti che si erano formati nelle altrettanto giovani Scuole Superiori di Architettura, ormai svincolate dagli insegnamenti delle Accademie di Belle Arti, che cercavano con entusiasmo di entrare in quel campo professionale, assolutamente blindato dai professionisti delle precedenti generazioni e di cui ne pretendevano l'autonomia artistico-intellettuale. L'opposizione di questi giovani era sostanzialmente rivolta all'"architetto integrale", preconizzato da Gustavo Giovannoni e che sarà purtroppo la figura professionale vincente e dominante anche oltre il periodo post-bellico. E fu per merito di questi giovani che fra il 1927 e il 1936 sembrò consumarsi in Italia, non senza aspre polemiche, la possibilità di un'effettiva sinergia fra l'architettura razionale e il regime. Mentre nel 1928 la prima Mostra di Architettura Razionale al Palazzo delle Esposizioni di Roma, promossa da Adalberto Libera e Gaetano Minucci, non fece molto scalpore nel campo degli accademici, la seconda, organizzata nel 1931 da Piero Maria Bardi nella sua galleria romana di via Veneto, dette luogo invece ad un'impegnativa battaglia che ebbe esiti negativi per il gruppo MIAR (Movimento Italiano per l'Architettura Razionale), per il ritiro indignato dell'appoggio del Sindacato Architetti, che repentinamente e in controffensiva promosse un'immediata organizzazione concorrente con il nome RAMI (Raggruppamento Architetti Moderni Italiani), a cui aderirono quelle presenze professionali sospette o meglio quegli abili doppiogiochisti che, allettati da nuovi incarichi, si resero transfughi. Nel *Rapporto sull'Architettura* diretto a Mussolini, Piero Maria Bardi aveva tentato da un lato di accreditare l'opera dei razionalisti all'ufficialità del regime, accattivando al MIAR l'interesse della sinistra intellettuale del fascismo, dall'altro aveva denunciato senza remore il malcostume e l'attività di quegli onnipresenti professionisti in aperta connivenza con i gruppi di potere accademico e politico. La forte opposizione e lo scioglimento del gruppo fu un vero insuccesso politico; il dichiarare che il movimento moderno interpretava lo spirito fascista non bastò ad opporsi a quanti si appellavano ugualmente al fascismo dichiarando di interpretare le esigenze con un'architettura tradizionalista. I migliori giovani architetti, da soli o in piccoli gruppi, indirizzarono le loro forze verso l'istituto del concorso, che Bardi continuava a sostenere di rivolgere esclusivamente a "giovani vertebrati". I concorsi furono fin dal 1923, anno di fondazione del Sindacato Fascista Architetti, uno strumento propagandistico della stessa istituzione (fra il 1923 e il 1942 se ne svolsero in Italia 256), atto a blandire soprattutto i giovani professionisti con promesse di affermazione e notorietà e combattere l'accentramento degli incarichi, in controvertenza con la sanatoria effettuata nel 1929 dallo stesso sindacato,

in un'operazione di scambio fra adesione politica e promozione professionale, con il passaggio quasi indiscriminato dei professori di disegno al ruolo di architetto. Nel 1937, dopo la proclamazione dell'Impero e il massimo raggiungimento del consenso interno, Mussolini volle dall'architettura un apporto più determinante a sostegno della politica. All'architettura si chiedeva ormai non più di essere l'immagine di un nuovo regime, inteso come rivoluzione, ma stile di una nazione dai destini imperiali. Pur non avendo spesso condiviso le stesse convinzioni nei confronti dell'architettura, Mussolini strinse rapporti con Ugo Ojetto per ottenere un supporto ideologico, nel definire il nuovo stile consacrato al culto della romanità. L'unica "architettura di stato" a quella data, la Città Universitaria di Roma, non bastava, come non bastavano i piacentiniani archi della Vittoria di Genova e di Bolzano, dove in quest'ultimo agli ordini classici si cercò di proporre un nuovo "ordine littorio" che rese quell'architettura parlante "simbolo fascista fatto corpo", composto di colonne a forma di fascio littorio, simbolo assoluto dell'*imperium*. A questo punto Mussolini decise di abbandonare il suo divagare e fece le sue precise scelte: la "città mussoliniana" doveva essere identificata con l'architettura che si riferiva alla classicità romana, un indirizzo di stile che anche Piacentini finalmente schierato, avrebbe accondisceso. Il modello della Roma imperiale poteva dunque progressivamente legittimare le ambizioni di ordine e di rappresentatività del fascismo e dimostrare il perpetuarsi di una capacità costruttiva tutta italiana, che avrebbe dovuto concretizzarsi nella "città di marmo" e cioè in quel colossale equivoco tra effimero e permanente che fu l'E42. Il ricorso alla romanità e all'assoluta italianità dell'architettura fu una potente arma contro le ingerenze di presenze straniere, anche se universalmente riconosciute, come Le Corbusier e Frank Lloyd Wright, desiderose di operare in Italia attratte dal suo apparente liberismo culturale fascista.

In venti anni di regime, quella dell'architettura fu una storia convulsa, soggetta al carattere ibrido proprio di quell'ideologia fascista scaturita da un magma di pulsioni eterogenee, dove l'esaltazione nazionalistica veniva mescolata con momenti autenticamente sociali e dove le innovazioni pseudo rivoluzionarie si alternavano alle reazioni conservatrici. L'evoluzione ideologica del fascismo non seguiva un percorso lineare, ma miscuglio inestricabile di opportunismo e di fede, di compromessi

e di rigore, si avvolgeva in maniera empirica nelle spirali tortuose degli eventi, muovendo da slanci rivoluzionari che si infrangevano costantemente contro il conservatorismo statalista, per salire poi verso le vette più vertiginose della mitomania imperialista.

L'adesione degli architetti al fascismo fu immediata ed esaltante, ma certamente basata sull'equivoco della fondazione illusoria, pressoché totale, di un nuovo ordine sociale costruito su di una apparente libertà di movimento, su di un'accorta politica del compromesso. Gli atteggiamenti spregiudicati dei primi anni furono scambiati per manifestazioni di libertà spirituale, rifiuto della mentalità piccolo borghese e del gusto ottocentesco, e nonostante che le premesse rivoluzionarie venissero gradatamente e velocemente smentite. Gli architetti furono inizialmente attratti da un reale permissivismo che non era dovuto ad un liberismo presunto, né ad una scelta di merito, bensì ad un evidente vuoto culturale, abbagliati anche dal carattere pubblicitario del regime, così chiaramente individuato da Walter Benjamin nel definire le caratteristiche del fascismo italiano:

"L'Italia fascista era diretta come un grande giornale, nonché da un grande giornalista: un'idea al giorno, dei concorsi, delle sensazioni, un'abile e insistente orientamento del lettore verso alcuni aspetti della vita sociale, smisuratamente ingranditi, una deformazione sistematica della comprensione del lettore per determinati scopi pratici".

Il disincanto cominciò a serpeggiare tra le file degli architetti più avveduti già dalla seconda metà degli anni '30. Il crollo delle illusioni che si fece sempre più incalzante, alimentato dal mutamento profondo del clima politico, che produceva avvenimenti che turbarono le coscienze e che istillarono dubbi e perplessità fino alla tragica realtà della guerra. Molti di loro si ritrassero, interpretando il desiderio di riprendere le distanze dalla situazione storica venutasi a creare, spinti dalla ricerca di una catartica purezza che li avrebbe riscattati dai compromessi, dagli scontri, dalle attese che avevano caratterizzato gli anni del consenso al regime.

"Un candore commovente spingeva noi, giovani, a credere che il fascismo 'quello vero' fosse il movimento instauratore di una lucida modernità europea. Posso dire che questa convinzione durò fino al 1937, quando ognuno cominciò ad aprire gli occhi per proprio conto, guardando freddamente, e assai prima della catastrofe, gli aspetti falsi del mito in cui aveva giovanilmente creduto".

Ulisse Tramonti

Università di Firenze

Presidente Rotta Culturale Europea ATRIUM

(Architecture of Totalitarian Regimes in Urban Managements)

INTRODUZIONE

Oggetto del presente volume è la rielaborazione della tesi di Dottorato di ricerca in Storia dell'architettura e della città conseguito presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze. Vi si analizza la trasformazione di Viareggio, pittoresco centro balneare, in una moderna città turistica: la realizzazione di un progetto che, avviatosi alla fine dell'800, giunge a compimento negli anni Venti e Trenta del XX secolo, seguendo i cambiamenti della società in un periodo di complesse evoluzioni di cui l'urbanistica è uno dei segni rappresentativi.

Da Maria Luisa di Borbone – che nel 1820 eleva Viareggio a rango di città – a Renato De Zerbi che nel 1940 istituisce la Commissione per lo studio del primo Piano regolatore dell'intero Comune, l'obiettivo principale appare quello di favorire e incrementare lo sviluppo edilizio. La Duchessa affida il compito di disegnare il nascente centro balneare all'architetto regio Lorenzo Nottolini, De Zerbi invita a presiedere la Commissione Gustavo Giovannoni, Accademico d'Italia e certamente una delle figure di maggior prestigio del dibattito che si era svolto in Italia in merito all'urbanistica e all'architettura.

Nel corso di questi centoventi anni l'Amministrazione civica è retta da persone che hanno idee abbastanza chiare e sostanzialmente simili in merito al destino, al ruolo e alla funzione di Viareggio, determinate a sfruttarne le bellezze naturali intervenendovi con azioni edificatorie cui si richiede di avere indiscusso valore estetico.

L'assenza di stratificazioni storiche di rilievo rende ogni generazione legittimata ad agire sul territorio demolendo e ricostruendo in virtù della ricerca della modernità, dell'igiene, del comfort e delle convinzioni estetiche del momento. Emblematiche in tal senso le vicende degli edifici della Passeggiata, pressoché interamente riedificati fra il 1928 e il 1935.

Quello che avviene nel periodo fra le due guerre si configura come la piena attuazione di quanto durante il primo secolo di vita della città si era pensato e teorizzato. La realizzazione passa attraverso un sostanziale stravolgimento della struttura e dei caratteri della Città Vecchia da cui tutto ha inizio, nel 1922, con la decisione di spostare la sede del Mercato. In quegli anni le aree centrosettentrionali del territorio comunale erano ancora scarsamente urbanizzate, tuttavia la sentita necessità di spostare il Mercato di circa 700 metri verso nord, nei pressi di via Mazzini, e la decisione di reperire i fondi necessari con l'alienazione di una striscia di Pineta di Ponente fronte mare, all'estremo nord, da destinarsi all'edificazione di un quartiere di élite, mostra l'esistenza di linee progettuali per la città che si sarebbe effettivamente realizzata.

L'idea di città che si afferma negli indirizzi programmatici deliberati alla fine dell'Ottocento dall'Amministrazione comunale ha come premessa l'acquisizione degli arenili, demanio dello Stato, e della Pineta di Levante, Tenuta arciducale, che avverranno rispettivamente nel 1924 e nel 1926. I piani regolatori che saranno redatti fra il 1910 e il 1923, finalizzati all'acquisto degli arenili, definiscono un progetto di lungomare che tuttavia verrà abbandonato nel 1924 per nuove prospettive. Nel contempo a partire dal 1916 si prende atto che è in corso uno sviluppo edilizio non controllato che rischia di pregiudicare negativamente il futuro, pertanto vengono avviate le prime riflessioni sulla città nel suo complesso. L'incendio che nel 1917 distrugge alcuni edifici lignei della Passeggiata accelera la ricerca delle soluzioni. Le direttrici che muovono gli amministratori, ripetute incessantemente negli atti amministrativi e nei documenti, sono: la vista del mare, l'estetica, l'igiene.

Alla metà degli anni Venti con la decisione di difendere con ogni mezzo l'autonomia del porto si afferma la volontà di mantenere e sviluppare, accanto alla industria balneare, anche quella legata alla marineria e alla costruzione navale nata contemporaneamente un secolo prima. Prende avvio il disegno di una città non monofunzionale, bisognosa quindi di infrastrutture articolate e complesse. La zonizzazione della città appare fin dagli inizi naturale, determinata dalla presenza del Canale Burlamacca che divide l'area turistico-balneare da quella industriale.

Due fatti marcano l'esplicitazione dell'idea di città nel periodo preso in esame: i piani regolatori per gli arenili alla cui acquisizione si giunge nel 1924 e lo studio nel 1941 del primo Piano regolatore organico che riguarda l'intero territorio comunale, in particolare il dibattito pubblico che lo accompagna è preziosa fonte per misurare i risultati delle azioni compiute nei diciassette anni intercorsi e anche come riposizionamento dell'idea di città da proiettare nel futuro.

Diversamente dalle città della costa romagnola il cui sviluppo, eccezion fatta per Rimini, avviene mutuato dall'essere i luoghi del Duce, la Versilia, in particolare Viareggio, entra negli interessi del Regime in virtù della sua fama consolidata. Agli inizi del XX secolo Viareggio è rinomata a livello internazionale, simile nell'aspetto, di gusto Liberty, e nella vitalità a tutti gli altri centri turistici coevi europei. La natura incontaminata che oltre al mare e ad un lunghissimo litorale include vaste pinete, un lago, le colline e le Alpi Apuane, la rende luogo ricercato per lunghe villeggiature di una élite aristocratica, altoborghese e intellettuale che contribuirà ad accrescerne la fama e, di conseguenza, lo sviluppo edilizio.

La Viareggio del periodo in esame conta mediamente 30-35.000 abitanti e in estate vede decuplicare le presenze. Nel 1923 ha un solo edificio scolastico, un piccolo ospedale, nessun impianto sportivo pubblico, le strade sono sterrate e anche in ambito turistico si muove con strutture precarie o obsolete. Il Regime “prende in carico” il luogo e il suo mito deciso a fare ordine nell’urbanizzazione spontanea, pittoresca che appare ora inadeguata all’accelerazione improvvisa che i nuovi mezzi di comunicazione e la mutata concezione di vacanza danno alle presenze in loco. Si investiranno fondi ed energie per pianificare una revisione architettonico-urbanistica del caotico aspetto del litorale e governare lo sviluppo del territorio.

La costruzione di quella che la stampa definisce a più riprese “la grande Viareggio” avviene in presenza dell’articolato dibattito che si svolge a livello nazionale relativo all’architettura e al concetto stesso di urbanistica e alle riforme avviate a sostegno della “industria del forestiero”. Le leggi e le disposizioni emanate, le Scuole e gli Enti istituiti *ad hoc* operano in ambito concettuale prima ancora che economico e pratico. Fondamentale risulta il R.D. 15/4/26 n. 765 che da un lato regola i finanziamenti extra a cui può attingere il comune definito “luogo di cura”, definizione ottenuta pressoché da tutti i centri balneari, dall’altro impone l’elaborazione di piani regolatori che dimostrino l’uso di quei fondi, secondo gli scopi della legge, per lo sviluppo delle città.

Il primo capitolo del presente volume, dedicato al dibattito sulla legge urbanistica, permette di leggere le vicende di Viareggio in un’ottica che oltrepassa la storia locale, esse divengono rilevanti in quanto paradigmatiche degli effetti pratici dell’assenza di normative certe e di una legge nazionale, al contempo misurano sul campo le varie anime della nascente disciplina.

Nel periodo in esame la città è oggetto di interventi che ne mutano non solo l’aspetto ma anche l’agibilità e la percezione dello spazio, in particolare:

- lo spostamento del Mercato (1922-1925)
- la costruzione del cavalcaferrovia, noto come Cavalcavia (1933)
- la costruzione della Stazione Nuova (1934-1936)
- tre grandi lottizzazioni (1926-1929)
- la radicale trasformazione della Passeggiata (1928-1935)

Il primo importante cambiamento che segna inesorabilmente lo spostamento del baricentro della città e del suo sviluppo a settentrione è, come abbiamo anticipato, lo spostamento del Mercato. La costruzione del Cavalcavia sul prolungamento di via della Foce nei pressi della Torre Matilde, segnale incontrovertibile dell’adeguamento del borgo alla civiltà delle auto, provoca la demolizione di un’area consistente della parte più antica della città. La realizzazione della Stazione Nuova fra via Mazzini e via XX Settembre modifica l’area con l’imponente presenza del fabbricato, con l’allestimento del grande piazzale antistante il lato mare e la demolizione del rione lato monte. La chiusura dei passaggi a livello determinata sia dal Cavalcavia sia dalla nuova Stazione, in mancanza del

previsto sottopasso, renderà difficoltosi i collegamenti fra le due zone al di qua e al di là della ferrovia, creando una frattura nel tessuto urbano ben più consistente di quella costituita precedentemente dai binari.

Fra il 1926 e il 1929 prendono avvio tre grandi lottizzazioni che non solo mutano l’aspetto del territorio ma che evidentemente, accanto alla diffusa espansione della piccola edilizia privata, sanciscono definitivamente l’indirizzo a costruire su tutto il territorio disponibile. Nel 1926 il Comune lottizza e inizia l’alienazione di una striscia nella zona settentrionale della Pineta di Ponente dando avvio alla nascita del Quartiere Littorio; nel 1928 in centro, all’altezza di via Leonardo, viene concesso il permesso di lottizzare ed edificare l’area privata della villa Rigutti e del suo parco; nel 1929 a sud, in Darsena, prendono avvio contemporaneamente la lottizzazione di una striscia di Pineta di Levante e dell’area del dismesso Campo d’Aviazione. In sostanza consistenti quote di pineta, di parchi e di campagna diventano zone di rapido sviluppo edilizio.

Infine, ultimo ma non meno importante dato, fra il 1928 e il 1935 si ha la riedificazione di tutti gli edifici della Passeggiata, dal Canale Burlamacca a piazza Puccini.

Il Piano regolatore elaborato da Raffaello Brizzi nel 1935, benché relativo a progetti poi non compiuti quali il complesso di Città Giardino e il grande Viale di collegamento fra la Stazione Nuova e il mare, documenta l’idea di città che in quel momento appare in via di attuazione, naturale prosecuzione degli interventi che abbiamo ora descritto. Come abbiamo già ricordato in Darsena si pianifica lo sviluppo del settore industriale relativo alla cantieristica e al porto. Nelle aree periferiche, ma non solo, si assiste inoltre allo sviluppo dell’edilizia popolare che vede attive Cooperative che associano categorie sociali appartenenti ai ceti medi e popolari.

Contestualmente a queste grandi trasformazioni in atto si pianifica la realizzazione dei servizi e delle infrastrutture necessarie. Verranno costruiti quattro edifici scolastici; un orfanatrofio; un ricovero per gli anziani indigenti; l’edificio per l’O.N.M.I.; un grande centro polisportivo comprendente lo stadio; un grande teatro all’aperto; verrà inoltre ingrandito l’ospedale. Si procederà a dotare la città di acquedotti, della illuminazione pubblica, delle fognature e si porrà mano alla sistemazione dei manti stradali e alla costruzione dei marciapiedi.

L’Amministrazione comunale finanzia e controlla direttamente ogni atto della “costruzione” con sforzi economici non indifferenti. È altresì vero che niente è facile. Sia l’acquisto degli arenili sia quello della Pineta di Levante, sia la sistemazione della Passeggiata, come la costruzione del Cavalcavia e della Stazione Nuova, vedranno l’Amministrazione in continua vertenza o con gli organismi dello Stato o con le categorie economiche avverse ai progetti, pertanto l’idea di città originaria subirà modificazioni dovute alla necessità di mediare fra interessi diversi. In tutto questo un ruolo di primaria importanza è rivestito dalla Soprintendenza Regionale all’Arte Medievale e Moderna che eserciterà un costante controllo sull’estetica degli edifici ma soprattutto attuerà numerose forme di protezione dei beni ambientali quali

le pinete, i giardini, le aree verdi, anche se non sempre con gli esiti prefissi.

L'analisi dello svolgersi di queste trasformazioni, i disegni che le hanno precedute, assecondate, guidate, modificate ci ha permesso di delineare l'esistenza e lo sviluppo di una idea di città e, avendo come perno la sua organizzazione urbanistica, di avere per la prima volta messo in campo una visione dell'intera città come organismo complesso, attraverso la storia dello sviluppo dei vari quartieri e delle loro interazioni.

La città costruita è il risultato della mediazione fra gli indirizzi e le volontà degli amministratori e le istanze di categorie economiche, per diverse ragioni ostili ai cambiamenti, che trovano ascolto in alcuni esponenti politici. Ci rammarichiamo che l'assenza di una storia del Fascismo a Viareggio ci abbia impedito di valutare meglio le posizioni assunte dai rappresentanti di diverse istituzioni – talune anche in aperto conflitto – quali ad esempio quelle in merito ai progetti della Stazione Nuova e della Casa Balilla.

Abbiamo delineato la storia ponendo come base di partenza la lettura cronologica dei protocolli dei verbali delle delibere degli organismi che si sono avvicendati al governo. Ciò ci ha permesso di tracciare sia i percorsi indicati sia quelli effettivamente compiuti, le ragioni dei mutamenti di programma come la volontà degli amministratori di controllare lo sviluppo in ogni suo aspetto. Questa ricognizione ci ha portato ad affermare senza ombra di dubbio che la costruzione del centro balneare è stato un fatto eminentemente pubblico, realizzato attraverso incarichi e finanziamenti pubblici, avente quale finalità dichiarata il favorire in ogni modo lo sviluppo della città balneare in tutti i suoi aspetti mantenendo ferme, come detto, tre condizioni: vista del mare, estetica, igiene. Fra gli intenti di questo controllo vi è anche quello – altrettanto dichiarato anche se non sempre raggiunto – di fare prevalere l'interesse collettivo su quello privato.

Abbiamo fatto emergere altresì i piani economici con i quali si intese finanziare i progetti e in particolare: la strada istituzionale con l'inserimento di Viareggio nelle Stazioni di cura; quella che oggi potrebbe essere definita "finanza creativa" con l'apertura di un Casinò; le alienazioni di terreni comunali destinati alla edificazione. Nel contesto delle alienazioni abbiamo in particolare analizzato la complessa vicenda della costruzione del Quartiere Littorio e il suo legame con lo spostamento del Mercato.

Abbiamo analizzato l'evoluzione urbanistica indicata dai piani regolatori (o avvenuta in loro assenza) e lo sviluppo edilizio elaborando un quadro statistico in base alle licenze concesse. È stato messo in luce altresì come l'idea di città che si era delineata attraverso i piani regolatori approvati nel primo quarto di secolo subisca una modifica non indifferente una volta acquisiti gli arenili e la pineta; si è evidenziato infine come accanto al centro balneare nasca anche l'esigenza di una città compiutamente intesa che non ha nella sola industria turistica, per quanto determinante, il baricentro della sua economia.

Si sono ricostruite vicende note da nuovi e articolati punti di osservazione a partire dallo spostamento del Mercato evidenziandone la portata rivoluzionaria del tessuto urbano cittadino; è stata effettuata una nuova lettura della Passeggiata non solo sul piano architettonico ma anche nei risvolti tecnico-politico-organizzativi; sono stati analizzati nel contesto socio-urbanistico grandi interventi strutturali quali la costruzione del Cavalcavia e della Stazione Nuova, nonché le alienazioni e lottizzazioni di vaste aree. Sono invece pressoché inedite, ricostruite in dettaglio qui, la storia della edificazione del Quartiere Littorio e della *non* edificazione della Casa Balilla, della chiesa della Darsena e di quella del Marco Polo, della lottizzazione dell'area Rigutti e della ferrovia del Balipedio.

Per la prima volta si è fatta chiarezza sui ruoli delle varie commissioni incaricate dalle civiche amministrazioni di progettare aree cittadine: accanto alla più nota Commissione del 1924 (di cui però non era finora stato delineato il destino) sono state portate alla luce le Commissioni del 1928 e del 1931 e le loro deliberazioni, si sono individuate le complesse vicende inerenti le valutazioni e le approvazioni dei grandi progetti; sono state inoltre evidenziate le competenze della Commissione edilizia; siamo altresì stati in grado di fare emergere il ruolo di altre figure professionali accanto a quelle già accertate di Alfredo Belluomini e Raffaello Brizzi. Ultima ma non meno importante la ricostruzione del ruolo avuto dalla Soprintendenza, evidenziato nell'ambito delle singole vicende.

Attraverso la lettura dei carteggi intercorsi fra i cittadini e l'Amministrazione e gli articoli apparsi sulla stampa locale, abbiamo inoltre messo in luce aspetti della dialettica degli eventi, analizzandone la percezione per quanto possibile nel loro presente. Ciò è avvenuto in modo particolare nella trattazione delle vicende relative allo spostamento del Mercato, ai rifacimenti della Passeggiata, allo sviluppo del quartiere settentrionale, al Piano regolatore del 1941.

Il primo studio relativo alle vicende architettonico-urbanistiche di Viareggio è il saggio di Maria Adriana Giusti *Viareggio fra ipotesi e realtà* apparso su "Parametro" nel 1985 a cui ha fatto seguito, della stessa autrice, nel 1989 il volume *Viareggio, 1828-1938: Villeggiatura, moda, architettura*. Nell'ambito di una vasta panoramica che parte dalle origini, Giusti fa luce su alcune vicende relative al periodo fascista su cui in quegli anni, ancor più di adesso, pendeva la *damnatio memoriae*. Quanto pubblicato in seguito, riferito al periodo fra le due guerre, non ha apportato sostanziali novità e ha mantenuto l'attenzione sugli aspetti del centro turistico balneare; si sono prevalentemente studiati i linguaggi architettonici degli edifici dell'area interessata al turismo, la Passeggiata e i Viali a Mare. Altri studi hanno avuto come oggetto la Darsena in funzione dell'industria navale.

Fino ad ora non era mai stata analizzata la città nel suo insieme e in particolare mancava una ricognizione relativa alla costruzione della città avvenuta fra le due guerre. Il nostro scopo era in origine quello di portare

un contributo osservando e approfondendo le analisi relativamente allo sviluppo urbanistico sulle vicende dei quartieri “oltre” la Passeggiata e i Viali a Mare. Man mano che procedevamo con lo spoglio dei documenti ci siamo resi conto però che non era possibile prescindere anche da una rinnovata analisi della Passeggiata e che la nostra ricerca avrebbe riposizionato alcune delle convinzioni accreditate; l'insieme dei materiali raccolti ci ha condotto così ad operare alcune revisioni circa le ragioni e i contesti di alcuni eventi e di alcune paternità di progetti. Abbiamo agito come “archeologi” oltre che come storici, nel tentativo di rintracciare il maggior numero possibile delle tessere di un mosaico che appare sempre più complesso e che, mentre chiariscono alcuni snodi, al contempo aprono nuovi orizzonti di ricerca.

Nell'affrontare la ricerca abbiamo dovuto prender atto dell'assenza di una storiografia consolidata a fronte invece di una estesa pubblicistica basata più sulla volontà di dimostrare delle tesi piuttosto che sull'analisi dei fatti attraverso le fonti. Il primo tentativo di redigere una cronologia evenemenziale risale a Giuseppe Genovali che nel 1885 scrisse *Della origine di Viareggio e dei fatti più rimarchevoli di storia viareggina*, ma bisogna arrivare a Francesco Lenci e al 1920 per avere il primo vero libro di storia su Viareggio, per altro dedicato solo ai suoi primi cento anni come città: *Viareggio dal 1820 al 1920*; nel 1940 lo stesso autore darà alle stampe un altro testo relativo ad un periodo più ampio *Viareggio dalle origini ai giorni nostri. Avvenimenti e uomini*. Già Lenci dichiara le difficoltà incontrate nelle sue indagini, lamentando che spesso la *agiografia* e le leggende si sono talmente radicate e diffuse che su alcuni episodi è davvero difficile fare chiarezza.

Per quanto riguarda i fatti di nostro interesse il compito si presentava apparentemente più agevole ma a tal proposito è bene precisare subito che l'archivio cittadino, costituito nel 1963, benché ricchissimo di documenti manca tuttora di una inventariazione e di una catalogazione. I materiali sono suddivisi in cartolari in modo empirico, grossolanamente in ordine cronologico, né di rado ci è accaduto di trovare in cartolari documenti di nessuna corrispondenza con quanto dichiarato sul frontespizio.

Questo ci impone una presa d'atto: per quanto vasta sia la documentazione da noi rinvenuta non possiamo affermare con certezza che sia stato visionato tutto quanto prodotto in merito ed è altresì vero che – relativamente a quanto ci manca all'appello – non possiamo escludere né che sia andato disperso né che non sia mai stato prodotto. Ci riferiamo, ad esempio, ad evocati ma introvabili allegati di delibere amministrative, verbali di commissioni, licenze edilizie. Analoga situazione per le preziose documentazioni provenienti dagli archivi della Soprintendenza Regionale all'Arte Medievale e Moderna, al momento della nostra consultazione ancora conservati a Pisa, non inventariati né catalogati, oggi trasferiti nella sede di Lucca.

L'assenza di una rendicontazione storica sull'avvento del Fascismo a Viareggio e sul governo locale durante il Ventennio ha reso difficile redigere biografie anche mi-

nime per alcuni dei protagonisti. Un'altra delle difficoltà della nostra ricerca, e di quelle di chi ci ha preceduto, ha le sue radici nel fatto che Viareggio insieme a tutta la provincia di Lucca si fascistizzò quasi integralmente. La maggior parte degli esponenti della cultura e dell'imprenditoria non solo aderirono al Fascismo ma ne furono talvolta anche fieri sostenitori, il che ha causato nel dopoguerra una sorta di *cupio dissolvi* o, in alcuni casi, una *revisione* dei fatti: se da un lato non si è potuto ignorare il grande sviluppo che la città ha avuto nel periodo fra le due guerre, dall'altro si è alimentata una sorta di cortina fumogena intorno a chi ne è stato l'artefice, una florida aneddotica ha a lungo artefatto la “vera” storia.

Emblematica a tal proposito la vicenda di Lorenzo Viani (1882-1936) che dopo una animata militanza anarcosocialista aderì al Fascismo: ad un periodo negazionista (durante il quale sono state persino modificate alcune firme di suoi quadri dove la V includeva la data dell'Era Fascista) ha fatto seguito la versione del “tesserato per necessità”. Solo recenti studi hanno fatto luce sulla reale adesione dell'artista e sulla sua militanza fascista, senza che questo mutasse né la sua poetica, né il linguaggio della sua produzione pittorica e letteraria.

Atteggiamenti questi che appaiono desueti a chi come noi ha messo a fuoco le doti professionali, ma comprensibile per chi ha ancora presente nella memoria le dolorosissime e per certi aspetti ingiustificabilmente vergognose vicende della storia patria che si sono consumate negli ultimi anni del Fascismo e maggiormente fra l'8 settembre 1943 e il 25 aprile 1945.

Tuttavia confidiamo che il nostro studio possa contribuire all'affermarsi di un atteggiamento sempre meno ideologico e sempre più fattuale nei confronti di un periodo che è ricco invece di caleidoscopiche vicende, gli stessi comportamenti dei singoli attori sono tutt'altro che monolitici. L'urbanistica e l'architettura del periodo in questione rappresentano una eredità complessa di cui e con cui non dobbiamo avere né timore né imbarazzo a confrontarci, come dimostrano gli studi in merito in corso da tempo a livello nazionale.

Nel 1982 Giorgio Ciucci iniziava il suo lungo saggio sull'architettura del Ventennio affidando alle parole di Palmiro Togliatti la descrizione del Fascismo¹, noi facciamo nostre le parole di Gaetano Salvemini:

“L'importante è che lo storico si ricordi sempre che i suoi precetti sono delle semplici idee provvisorie; che egli verso i fatti ha solo dei doveri e i fatti verso di lui hanno solo dei diritti; che è suo obbligo abbandonare ogni più cara idea, appena un gruppo di fatti impreveduti e non desiderati venga a contrapporsi in maniera inconciliabile alle fragili costruzioni della mente. Questa è l'unica obiettività che si abbia il diritto di chiedere allo storico come a qualunque altro scienziato: ogni altra obiettività è da respingersi perché significherebbe mancanza di pensiero e morte della scienza”².

¹ Giorgio Ciucci, *Il dibattito sull'architettura e le città fasciste*, in *Storia dell'arte italiana*, Einaudi, Torino, 1982, vol. 7, pp. 263-264.

² Gaetano Salvemini, *La storia come scienza*, in “Rivista italiana di Sociologia”, anno VI, 1902, p. 46.





