



LO SVILUPPO DELLA CITTA MODERNA

DOTT. ING. ALDO DELLA ROCCA

Dott. Ing. ALDO DELLA ROCCA

LO SVILUPPO DELLA
CITTA MODERNA
ASPETTI E TENDENZE

OFFICINA POLIGRAFICA LAZIALE — ROMA
MCMXXXIX — A. XVII

CARATTERI DELLA CITTÀ ANTICA

Alle origini della storia, superato il primo periodo dell'organizzazione familiare, l'uomo sentì il bisogno di riunirsi per rispondere ad elementari ed intuitive ragioni di vita: sorsero così i primi agglomerati costituiti prevalentemente da capanne, la cui ubicazione rispondeva solamente a concetti di necessità contingente, in quanto i primi embrioni di agglomerati non subivano che la necessità, prevalente ed immediata, di un facile e sicuro approvvigionamento.

Col divenire del tempo, con l'impiego sempre più diffuso di materiali da costruzione il cui carattere aumentava le condizioni di stabilità degli edifici con l'aumentare delle ragioni sociali che imponevano la riunione degli uomini in collettività sempre più estese, con il sorgere dei traffici e l'individuarsi di linee di comunicazione sia terrestri che marittime, il caotico agglomerato originario va via via trasformandosi in città.

Sulla ubicazione geografica delle varie città che vanno sorgendo nel mondo in formazione è evidente, è chiaramente visibile anche oggi a distanza di secoli, l'in-

fluenza di fattori di ordine fisico, politico e militare. Le nuove città vanno sorgendo prevalentemente nelle adiacenze immediate delle vie naturali di trasporto, sulle coste del mare o lungo i fiumi principali, in luoghi che presentano una notevole facilità di realizzare economicamente i principali approvvigionamenti necessari con particolare riguardo agli approvvigionamenti idrici.

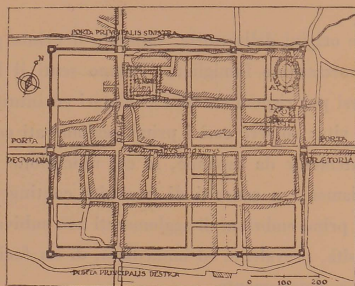


Fig. 1 - Planimetria di Aosta

(dal Chiodi: *La città Moderna*)

Detta tendenza, di carattere spiccatamente fisico, è a volte contemperata dalla opportunità di erigere il nuovo centro in posizioni militarmente e politicamente importanti.

Tali concetti che con carattere realistico e positivo influenzano l'ubicazione delle nuove città, non hanno rispondenza nello schema adottato per la loro costruzione. Esso è infatti quasi ovunque indipendente sia dalla natura del suolo, che da ogni altra considerazione

d'ordine oggettivo, rispondendo a concetti puramente cerebrali e soggettivi. Infatti le coste della Magna Grecia e dell'Asia Minore vedono sorgere la Città Ippodamica, tracciata senza tenere alcun conto della natura del suolo e della sua giacitura, con una serie di vie secondarie e parallele alle due vie principali, in uno schema assolutamente teorico ed astratto.

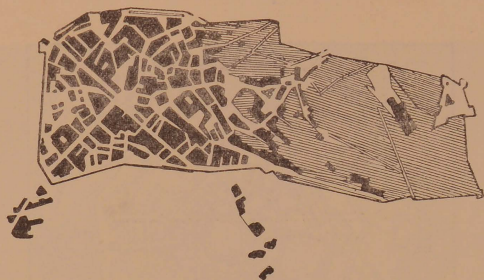


Fig. 2 - Planimetria di Cortona
(dal Nicolosi: *La città Medioevale*)

Al contrario la città romana, se pure di forma simile, deriva invece da ragioni più realistiche e cioè dalla cristallizzazione del castrò, ubicato scegliendo il terreno più adatto alle necessità dell'accampamento militare: quindi il classico schema romano, anche se pre-scinde dai vincoli oggettivi che imporrebbero la località ed il terreno, sorge come conseguenza di una necessità militare di indole organizzativa.

Delle due classiche città antiche, la Romana e l'Ipodamica, la prima è animata da una vitalità dovuta alle caratteristiche eminentemente pratiche dello spirito romano, e sopravviverà al caos del Medioevo, mantenendo fino ai nostri giorni il ricordo vivo dell'alto grado di perfezione sociale raggiunto nei tempi antichi, della forza ordinatrice del vigile potere centrale riflettentesi nell'ordinata disposizione cittadina.

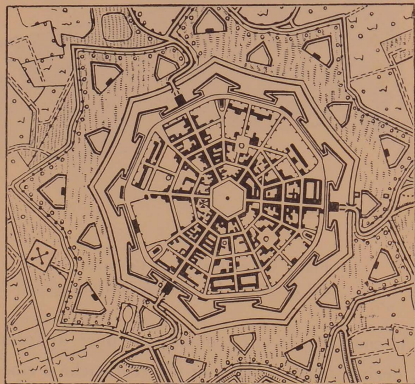


Fig. 3 - Palmanova

Il disordine sociale ed economico del Medioevo si trova riflesso nell'aspetto delle sue città, raggrumantesi intorno al castello del signore, unica autorità capace di manifestarsi nel solo breve raggio di pochi chilometri.

La città si sviluppa seguendo la sola legge della necessità individuale, aggiungendo casa a casa, in un disordine riflettente quello più grave che si manifesta nel campo spirituale e politico. Le necessità della difesa militare costringono l'abitato entro ristrette cerchia di mura, riducendo al minimo possibile l'estensione cittadina, con evidente grave danno per le condizioni igieniche a causa dell'eccessiva densità della popolazione.

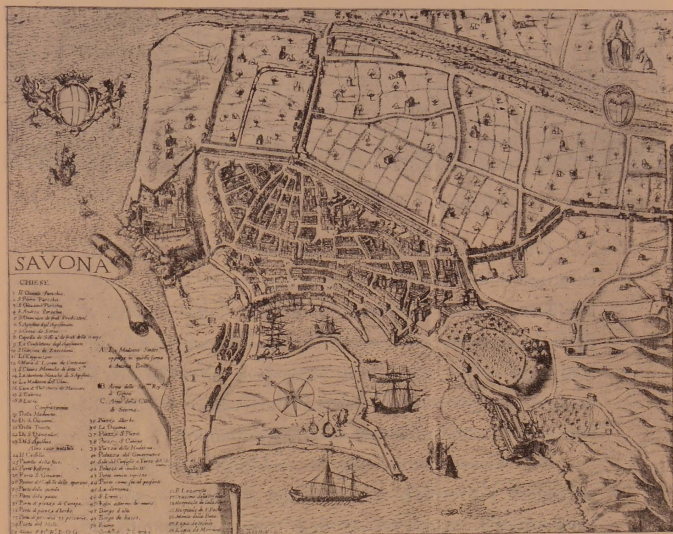


Fig. 4 - Savona nel 1500



Fig. 5 - Alessandria nel 1600

L'aspetto chiuso delle città corrisponde anche al carattere dell'economia forzosamente chiusa su se stessa nel breve ambito cittadino, a cagione della scarsità e della insicurezza dei trasporti e delle comunicazioni. Nei limiti del possibile, ogni città deve poter bastare a se stessa in ogni campo, se vuole affermare il suo diritto alla vita nel marasma sociale del tempo.

Nel Rinascimento, con il risorgere dell'autorità centrale e l'affermarsi continuo del suo potere, anche l'urbanistica ritrova la via dell'ordine riflettendo le condizioni sociali. Le città progettate dal Filarete, dal-



Fig. 6 - Vicenza nel 1600

l'Alberti, dal Peruzzi, dallo Scamozzi; le realizzazioni di Palmanova, di Granmichele e tante altre, sono il ricordo vivo di tale nuova corrente che si sviluppa con continuità (a meno di una breve parentesi nel 'seicento dovuta al rilasciarsi momentaneo dell'organizzazione sociale) fino all'ottocento.

La città del Rinascimento, si differenzia da quella del Medioevo per il maggiore ordine, per il più logico aspetto della rete viaria, per la maggiore valorizzazione

degli elementi monumentali ed architettonici, frutto diretto degli studi umanistici. Conserva però ancora il carattere di città accentrata dall'estensione limitata, sia pure in un più ampio cerchio di mura; l'economia è pur essa a carattere principalmente chiuso per il prevalere dell'attività agricola in confronto delle altre attività, e per la persistente deficienza dei mezzi di trasporto e delle vie di comunicazione.

In tali condizioni sociali ed urbanistiche, l'organismo cittadino viene sorpreso dalla grande crisi sociale dell'ottocento che ha visto sorgere il mondo moderno.

LA CITTÀ DELL'OTTOCENTO

Il lento risvegliarsi dei sentimenti nazionali nei vari Stati, la manifestata aspirazione ad un più moderno assetto sociale delle varie collettività in uno con l'eccezionale progresso scientifico manifestatosi improvvisamente nei primi anni del secolo passato, non potevano fare a meno di riflettersi negli aspetti esteriori delle varie città, che videro radicalmente mutarsi le loro condizioni e talvolta le loro ragioni di vita.

La prima considerazione di un carattere squisitamente politico, ha avuto nei riguardi dell'urbanistica cittadina una importanza certamente inferiore della seconda e della terza; infatti lo sviluppo cittadino dovuto esclusivamente all'eccezionale inurbamento conseguente alla creazione di una numerosa burocrazia al servizio del potere centrale di uno Stato moderno, dall'attrezzatura ben più complessa degli Stati antichi, si è manifestato in pochi centri abitati, e per lo più nelle singole capitali. Esempi nel passato di fenomeni urbanistici simili non ne sono mancati: basta citare i soli esempi di Pietroburgo e di Madrid, sorte senza alcuna manifesta

ragione che non sia stata la decisa volontà di due grandi sovrani quali Pietro il Grande e Filippo II. Quasi tutte le grandi capitali di Europa dovettero però parte del loro sviluppo verificatisi nel secolo scorso, a tale potenziamento dello Stato: tipico il caso di Roma che da capitale di un piccolo Stato avente interessi più spirituali che materiali, si trovò quasi improvvisamente a capo del giovane e dinamico regno d'Italia, e nel volgere di pochi anni raddoppiò, triplicò la propria popolazione. La stessa cosa che per Roma, accadde alle città capitali dei nuovi Stati nazionali sorti nello scorcio del secolo passato, città che prima della loro elevazione a capitale avevano ben scarsa importanza: è il caso di Belgrado, Bucarest, Sofia, Brusselle, ecc.

La ragione principale però dello sviluppo delle città moderna è da ricercarsi nel fenomeno ben più generale dell'eccezionale sviluppo economico e sociale conseguente al rapido progresso scientifico e quindi nella creazione di nuovi bisogni di nuove aspirazioni da soddisfare. La prima conseguenza di tale stato di cose si è resa manifesta con il sorgere della grande industria e della complessa rete moderna di trasporto collettivo, che costituiscono il più forte incentivo allo sviluppo urbanistico.

La creazione della grande industria ha provocato quasi ovunque una forte condensazione di popolazione in breve spazio, sviluppando città antiche, creandone

addirittura delle nuove nelle zone industriali sorte a volta in plaghe fino ad allora disabitate o quasi.

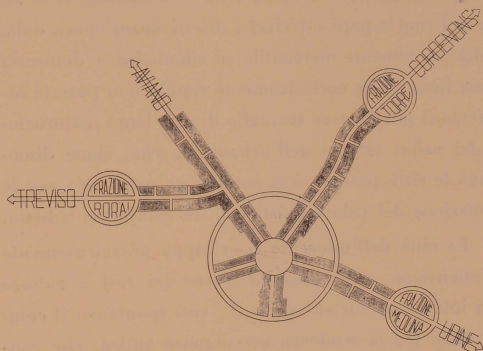


Fig. 7 - Schema dello sviluppo di Pordenone

Tipico è lo sviluppo a nastro lungo le grandi arterie fino raggiungere le frazioni periferiche: si forma spontaneamente una edilizia moderna a carattere aperto.

Lo sviluppo dei mezzi di trasporto ha decretato la fine della piccola economia cittadina a carattere chiuso, per l'intensificato volume degli scambi, e per l'enorme aumento della loro velocità. Inoltre per effetto della creazione delle strade ferrate, vengono valorizzate regioni fino ad allora abbandonate e, in funzione delle nuove vie di comunicazione, sorgono nuove città o si sviluppano vecchi agglomerati che fino ad allora avevano ben poca ragione d'essere.

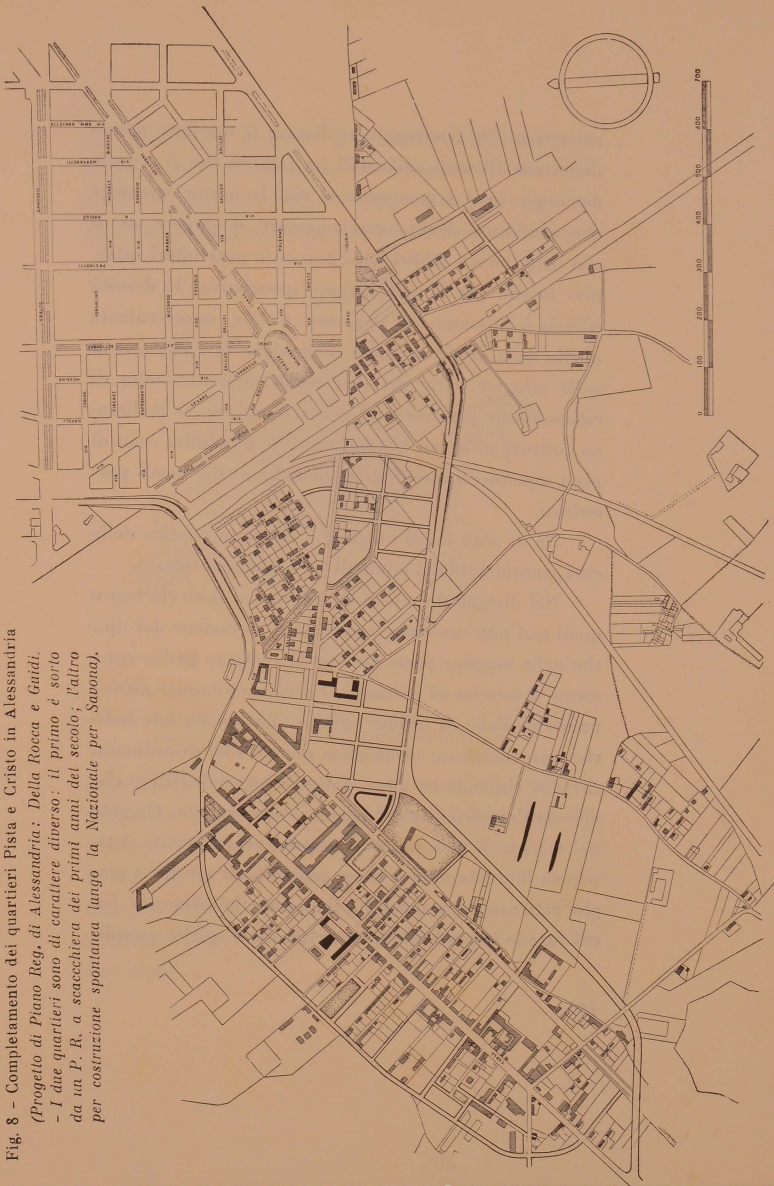
In conseguenza principalmente di questi due grandi fenomeni sociali si sviluppa rapidamente nel volgere di pochi decenni la tipica città ottocentesca. Essa rivela nei suoi aspetti esteriori i difetti di un'epoca dalla civiltà prettamente mercantile ed edonistica, e denuncia la sua formazione eccessivamente rapida non passata attraverso il purificatore travaglio di una lenta maturazione dei valori estetici dell'urbanistica che, come dimostrano le città passate, è la condizione necessaria per la formazione dei valori artistici di un complesso urbano.

La città dell'ottocento si sviluppa prevalentemente in estensione, nella maggior parte dei casi a ridosso anzi intorno al nucleo antico. E' così spontaneo il compromesso fra la tendenza accentratrice antica, che conduceva sempre alla formazione di città chiuse con densità edilizia variabile ma sempre piuttosto alta, e la tendenza moderna della città ampia, estesa, con grandi sezioni stradali, qualche spazio libero più o meno grande, tendenza che deriva principalmente da dettami e considerazioni igieniche, nozioni quest'ultime, di recente introduzione.

Fra dette due tendenze si inserisce però la mala pianta della speculazione, con un carattere che è peculiare dell'epoca che ha visto il sorgere subitaneo delle più grandi fortune, delle enormi ricchezze.

Lo sviluppo rapido delle città non poteva infatti essere disgiunto dalla speculazione fondiaria ed edilizia

Fig. 8 - Completamento dei quartieri Pista e Cristo in Alessandria
(Progetto di Piano Reg. di Alessandria; Della Rocca e Guidi.
- I due quartieri sono di carattere diverso: il primo è sorto
da un P. R. a scacchiera dei primi anni del secolo; l'altro
per costruzione spontanea lungo la Nazionale per Savona).



sui terreni: la tendenza a realizzare il massimo prezzo di terreni divenuti edificabili ha fatto sì che si è quasi dovunque scesi a compromessi con le norme igieniche che avrebbero dovuto regolamentare il sorgere su di essi delle nuove fabbriche. Sono così sorti interi quartieri in cui, per la sola ragione speculativa, la densità edilizia è altissima: si aggiunga a tale inconveniente quello della progettazione e costruzione in serie, da cui nella maggior parte dei casi esula qualsiasi studio di composizione planimetrica, e nel complesso si realizzano costruzioni in cui le condizioni di abitabilità sono di poco superiori a quelle delle costruzioni dei secoli precedenti.

Nè di gran lunga migliore è l'aspetto estetico delle città, considerato dal punto di vista planimetrico.

Nel disegno dei nuovi quartieri non si rivela mai o quasi mai una studiata e ragionata elaborazione dei tipi, che nella maggior parte dei casi si adattano pedissequamente al terreno od a situazioni preesistenti senza alcuna preoccupazione di ordine estetico. Risulta da tale indirizzo un complesso urbanistico quanto mai disordinato, che non risponde ad alcun chiaro e logico indirizzo che non sia l'opportunità del luogo o del momento. Quando poi si tenta di dare un ordine, quasi generalmente si ripetono fino alla noia e senza genialità gli schemi a maglia rettangolare o quadrata importati dall'America (in cui furono imposti alle nuove città dallo spirito sempli-

ce e disciplinato di quelle popolazioni e dalla necessità di una rapida realizzazione dei programmi urbanistici in conseguenza del veloce sviluppo sociale), o si ripetono gli schemi napoleonici che in Parigi hanno la loro mas-

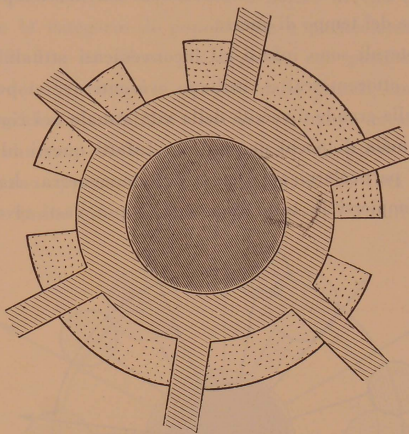


Fig. 9 - Schema dello sviluppo cittadino a « macchia d'olio »
(dal Giovannoni: *Vecchie città e edilizia nuova*)

sima espressione. In ambedue i casi trattasi di forme urbanistiche degne di rispetto e che nel loro ambiente d'origine possono anche avere avuto il crisma della genialità per la rispondenza a necessità e condizioni locali: esportati fuori dei loro paesi conservano appieno solamente i loro difetti, come generalmente succede in casi simili.

Queste sono le caratteristiche fondamentali della città dell'ottocento, città che è giunta pressochè inalterata fino ai nostri giorni: esse rivelano appieno la sua mancata rispondenza alle più attuali necessità di vita collettiva in tutte le sue manifestazioni sia del tempo di pace che del tempo di guerra.

Notevoli sono infatti gli inconvenienti attuali della città ottocentesca, e risultano evidenti ove si ponga mente alla grande diversità della vita attuale nei riguardi di quella di pochi decenni fa. Infatti questi ultimi anni e particolarmente quelli del dopoguerra, hanno visto compiersi in tutto il mondo, i più vasti rivolgi-

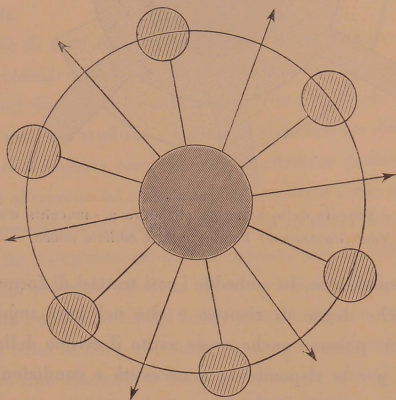


Fig. 10 - Schema dello sviluppo cittadino a nuclei satelliti, nettamente staccati dal centro. (Giovannoni op. cit)

menti sociali, ed il più veloce sviluppo del progresso che si sia mai verificato nella storia dell'umanità in sì breve volgere di tempo.

La legislazione sociale in quasi tutti i paesi si è evoluta nel senso di elevare il tenore di vita di quasi tutte le categorie di popolazione e particolarmente di quelle fino ad allora più neglette, con particolare riguardo alle categorie operaie delle grandi metropoli. Provvidenze sociali di ogni genere hanno creato bisogni che non esistevano e ne hanno sviluppati altri che si erano appena manifestati. Dal punto di vista urbanistico hanno quindi avuto molta importanza tutti i prov-

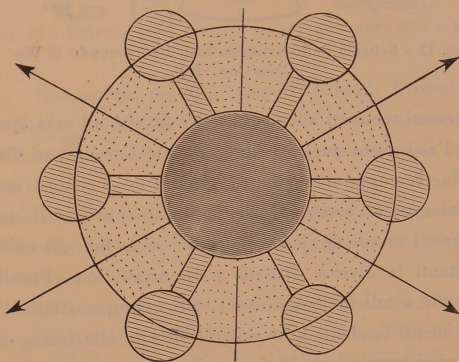


Fig. 11 - Schema dello sviluppo cittadino per elementi radiali e nuclei periferici. (Giovannoni op. cit.)

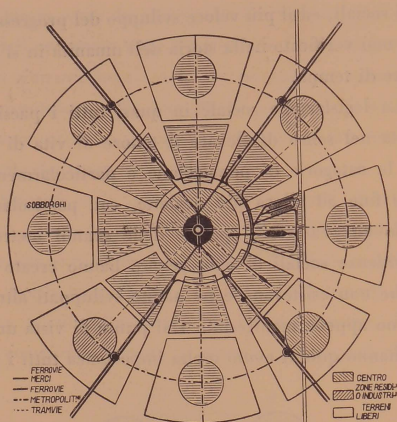


Fig. 12 - Schema dello sviluppo cittadino secondo il Wo
(Chiodi op. cit.)

vedimenti tendenti ad incoraggiare la vita all'aria aperta e l'assistenza sociale nelle sue varie forme: così oltre ad incrementare lo sviluppo delle zone verdi si sono grandemente valorizzati gli impianti sportivi di ogni genere, i campi di gioco, gli edifici scolastici, gli edifici ospitanti le diverse attività assistenziali, ecc. Parallelamente a tali tendenze, sono stati ovunque stimolati i movimenti tendenti a favorire il ritorno alla terra, così da, ci si permetta il bisticcio, disurbanizzare l'urbanesimo, diminuendo la densità edilizia specialmente periferica.

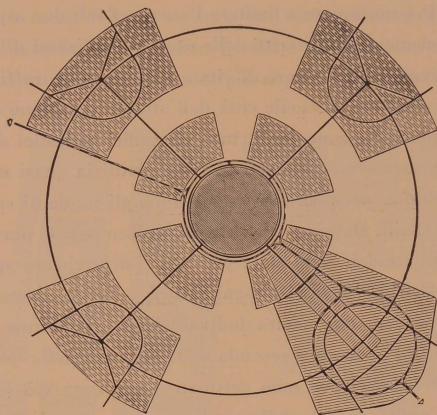


Fig. 13 - Schema dello sviluppo cittadino secondo Brix e Pepler
(Chiodi op. cit.)

Nel campo poi dei trasporti urbani, l'eccezionale sviluppo dei mezzi di trasporto ha provocato una progressiva diminuzione nel costo di impianto e di esercizio del trasporto pubblico e di quello privato: effetto immediato di tale stato di cose è stato un aumento eccezionale del traffico, superiore ad ogni anche più avveniristica previsione.

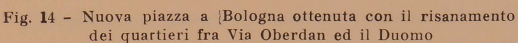
In conseguenza dei fenomeni accennati, che sono la più evidente manifestazione del complesso rivolgimento verificatosi nella vita delle città, l'organismo cittadino creato nell'ottocento si è rivelato completamente inadeguato ad adempiere i nuovi compiti.

Per continuare a limitare l'esame ai soli due aspetti precedentemente descritti delle mutate condizioni di vita (l'elevazione del tenore di vita e l'aumento di traffico), basti riflettere che nelle città dell'ottocento minimo è lo sviluppo delle zone verdi, tutti gli edifici scolastici sono urbanisticamente sistemati in forma edilizia quasi sempre chiusa, pressochè inesistenti sono gli impianti sportivi e simili. Dal punto di vista del traffico poi, se pure le sezioni stradali sono state previste con larghezze spesso sufficienti anche ai bisogni futuri, è da lamentarsi la mancanza di una chiara individuazione gerarchica fra i vari tipi di strade a seconda della natura e della quantità dei traffici che sono destinati a smaltire: ciò fa sì che l'ordito stradale della città ottocentesca, mal si presta alle esigenze del veloce traffico attuale.

Si è venuta manifestando quindi la necessità di adattare la città ottocentesca alle esigenze moderne, ed a questa necessità si è sommata quella anche più urgente di adeguare alle attuali condizioni di vita i vecchi nuclei centrali: a tali tendenze sono impostati i piani regolatori elaborati ultimamente.

L'adattamento dei vecchi centri in tutti i piani regolatori progettati ed eseguiti, risponde prevalentemente a direttive di ordine igienico e vario, e secondariamente a considerazioni di valorizzazione artistica.

Così è stato intrapreso su vasta scala il risanamento edilizio ed igienico dei nuclei antichi, con risultati



Calza-Bini - Della Rocca - Guidi - Lenti - Sterbini - Zella-Milillo

La sistemazione varia è stata ovunque studiata ed applicata in funzione della risoluzione del fondamentale

problema del traffico, al cui volume sempre crescente mal si adattano le vecchie strade sia per la sezione insufficiente, che per la loro orditura non rispondente alle esigenze di velocità del traffico moderno. In tale campo le soluzioni adottate rispondono alla sola direttiva fondamentale suindicata, adeguandosi però caso per caso a compromessi, ad adattamenti imposti dalle singole condizioni di fatto.

In complesso però, nella sistemazione degli abitati esistenti, sia del nucleo centrale che dei recenti quartieri periferici non più idonei alle nuove esigenze, l'urbanistica moderna ha sempre adottato necessarie soluzioni di compromesso. E' nella creazione invece dei nuovi quartieri di ampliamento, e nei rari casi di progettazione di città completamente nuove che si manifestano pienamente le moderne teorie urbanistiche, che in un futuro prossimo dovranno finalmente darci la città moderna, la città del nostro tempo.

L A C I T T À M O D E R N A

Prescindendo dalle concezioni teoriche basate sul presupposto della creazione di intere città ex-novo, quali la città lineare del Soria e la città sociale sovietica del Miljutin, le nuove teorie sulla città moderna si sono affermate nello studio degli ampliamenti delle città esistenti.

Infatti nella progettazione dei moderni quartieri d'ampliamento sorti nelle varie metropoli negli anni dell'immediato anteguerra e del dopoguerra, si sono subito manifestate due tendenze estreme, rispondenti a principi nettamente antitetici: la creazione dei quartieri d'ampliamento ubicati strettamente a ridosso del nucleo antico, ovvero la progettazione di quartieri d'ampliamento completamente autonomi e distaccati dal nucleo centrale con soluzioni di continuità a volte notevoli.

Nel primo caso lo sviluppo cittadino si realizza in maniera continua, diffondendosi la città nella campagna immediatamente circostante a guisa di una dilagante macchia d'olio. In tal modo sia pure con concetti moderni

per quel che riguarda la distribuzione, la capacità ed il disegno della rete stradale; o per quel che concerne la distribuzione delle singole masse edilizie e più ampiamente quella delle varie zone fabbricative, si ripete in fin dei conti il vecchio schema fondamentale della città ottocentesca, schema prevalentemente monocentrico ed isotropo.

I difetti fondamentali della città chiusa dei secoli passati vengono riprodotti integralmente nella città moderna, senza alcuna ragione d'essere, e solo per pedissequo spirito imitativo. Infatti la città antica trovava una forzata e nello stesso tempo volontaria limitazione alla sua espansione, nella cerchia delle mura o delle fortificazioni, condizioni di fatto che più non si verificano nei tempi attuali. Oltre che l'accennato supino adattamento ai vecchi schemi ed alle vecchie abitudini, anche la speculazione fondiaria ha la sua responsabilità in tale tendenza: infatti è naturale, se pure non sia logico considerando la cosa dal punto di vista del superiore interesse, che la speculazione privata tenda alla valorizzazione massima di ogni singolo appezzamento di terreno, di cui si vuole quindi non solo la integrale fabbricabilità ma il massimo sfruttamento.

In conseguenza di tali principi la città antica viene ad essere completamente assediata dalla città nuova ed il tutto viene a realizzare una sterminata distesa di case e di tetti entro i quali dovrà svolgersi la vita collettiva, avulsa completamente o quasi dalla natura.



Fig. 15 - Quartiere residenziale d'ampliamento di Corticella a Bologna

(Progetto di P. R. di Bologna cit. - L'esistente centro di Corticella è sviluppato linearmente a Sud verso il centro della città sulla destra dell'attuale strada di collegamento. La fabbricazione ha carattere estensivo, pur essendo più raggruppata intorno al nucleo esistente e nel nuovo nucleo progettato a Santa Elisabetta. - N. B. Le costruzioni esistenti sono indicate in nero. Le nuove costruzioni sono indicate diversamente a seconda della loro altezza: quelle basse con semplice contorno, medie a tratteggio incrociato),

Nel secondo caso invece, per reazione ai concetti esposti, prevale una concezione più naturalistica, per così dire, della formazione della città.

L'organismo cittadino viene frazionato in tanti elementi che vengono disposti completamente isolati l'uno

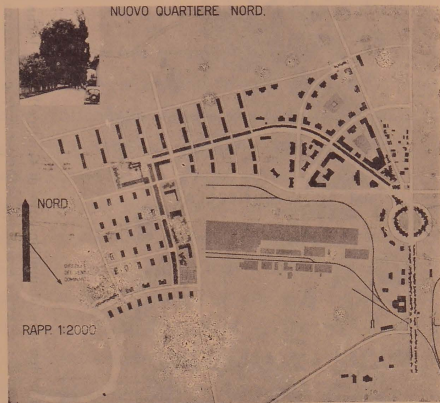


Fig. 16 - Nuovo quartiere operaio a Rieti

(Progetto di P. R.: Della Rocca, Guidi e Lenti. - Il quartiere progettato dovrebbe sorgere in completamento di un quartiere già iniziato nei pressi del piazzale circolare della Madonna del Cuore, a fianco della Nazionale per Terni: esso si sviluppa sopravento della zona industriale con carattere estensivo ed è tessuto intorno ad un grande viale centrale con giardino).

dall'altro: essi sono rapidamente collegati al nucleo centrale con le strade principali ed a mezzo di una rete stradale secondaria fra di loro. Secondo tale dinamica

concezione la città risulta frazionata, con il rischio di perdere la configurazione unitaria che è necessaria ad un organismo urbano: è infatti molto difficile trovare la posizione di equilibrio della intera costellazione e non è difficile eccedere o nel senso di ubicare i vari elementi

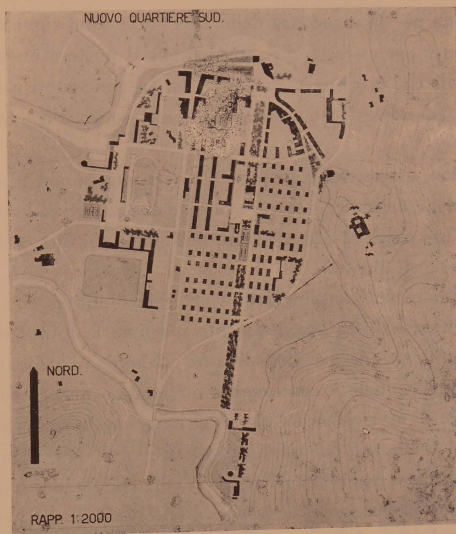


Fig. 17 - Nuovo quartiere residenziale a Rieti

(Progetto di P. R. cit. - Il quartiere dovrebbe completare il nucleo già esistente a Porta Romana a Sud della Città e si sviluppa fra il Velino ed il Turano intorno ad un grande asse giardinato che congiunge l'esistente Piazza Cavour sul Velino con il centro idrotermale di Fonte Cottorella. La densità edilizia è tenuta piuttosto elevata pur conservando il principio della fabbricazione aperta).

troppo ravvicinati l'uno all'altro, o nel senso contrario distanziandoli eccessivamente. Nel primo caso è facile ricadere nel sistema di ampliamento a macchia d'olio: nel secondo, o il nucleo satellite per favorevoli condizioni di ambiente si sviluppa eccessivamente dando luogo addirittura ad un'altra città, o vive di vita grama e stentata per la mancanza delle necessarie condizioni di esistenza per essere troppo distaccato dal nucleo fondamentale che è la sua ragione di vita. In ambedue i casi viene ad essere frustrato lo scopo che si voleva raggiungere.

Pur ammettendo la possibilità di una buona realizzazione dei due sistemi è evidente che ambedue hanno i loro pregi ed i loro difetti, antitetici, nei due casi, gli uni e gli altri.

Infatti nell'ampliamento a macchia d'olio se si ha il vantaggio di un accentramento massimo e quindi di una utilizzazione massima di tutti gli impianti urbanistici, (alla quale è conseguente un minimo onere economico di attuazione del piano) si ha anche lo svantaggio di realizzare un ampliamento eccessivamente condensato, con possibilità di notevoli ed evidenti inconvenienti di ordine igienico sia per la città vecchia che per la città nuova.

Nell'ampliamento invece per nuclei satelliti, al vantaggio di realizzare nei vari nuclei le migliori possibili condizioni residenziali specialmente dal punto di vista igienico, si contrappone lo svantaggio di una sistema-

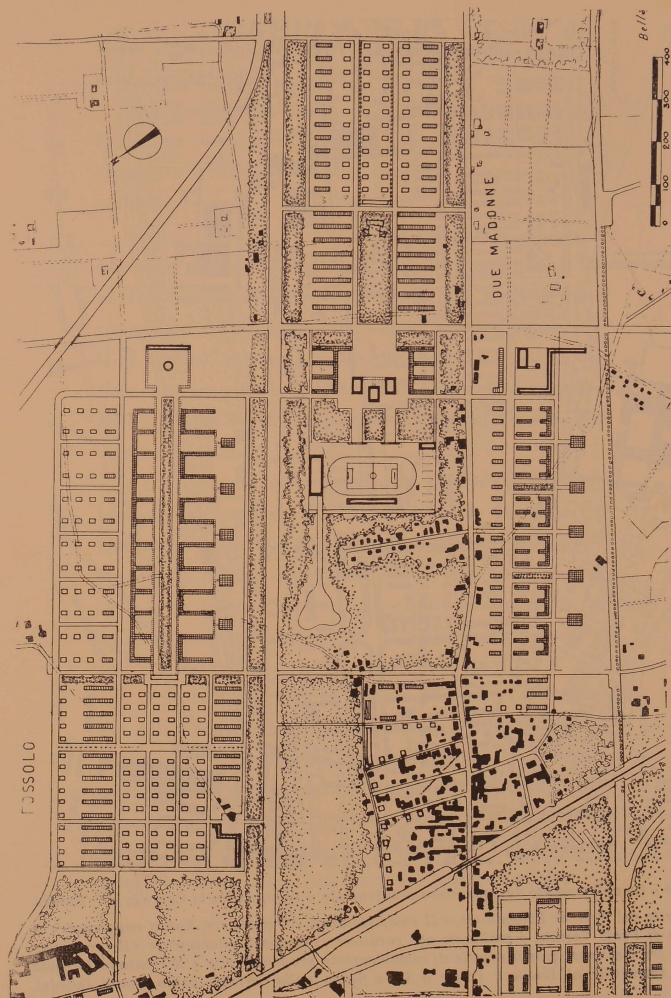


Fig. 15 - Nuovi quartieri residenziali a Bologna a fianco della Via Emilia (vedi anche fig. 36)

(Progetto di P. R. cit. - Essi sono previsti nelle zone fra la direttrice ed il Savena, attraversata dalla attuale Via Emilia e dalle sue succursali a NE e SO. Sono concepiti come unità urbanistiche autonome, moderne e svincolate dallo stato di fatto preesistente. Per le notazioni vedi fig. 15).

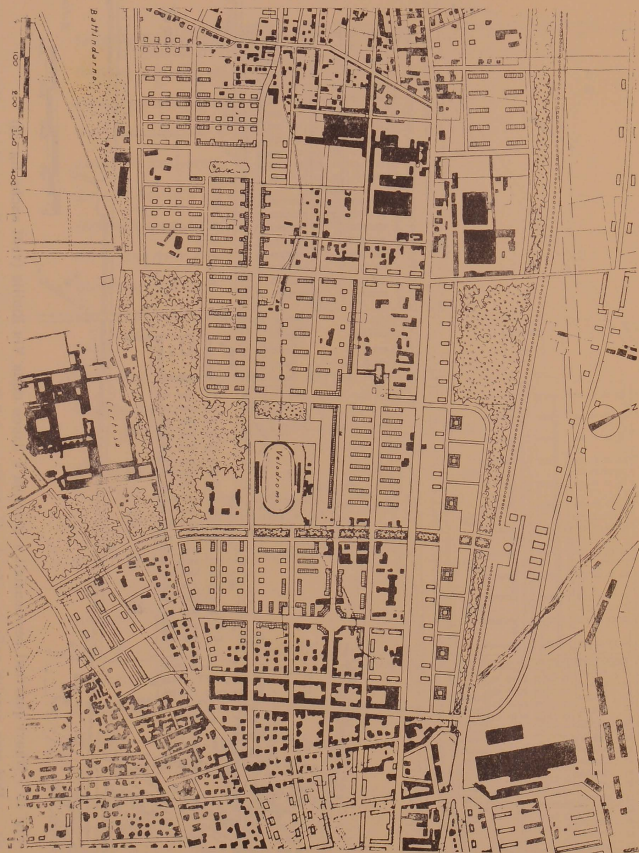


Fig. 19 - Completamento del quartiere residenziale a Bologna fra la Certosa e V. Emilia
 (Progetto del P. R. di Bologna cit. - Il completamento del quartiere, fino a raggiungere il
 centro di Ponte Vecchio, è realizzato con carattere estensivo limitatamente alle aree rac-
 chiuse fra due nuove grandi arterie di comunicazione progettate una a NO sotto la ferrovia
 come succursale all'Emilia e l'altra a SE a fianco della Certosa, verso Ponte Debole).

zione dei pubblici servizi urbanistici molto diluita e pertanto più onerosa.

In presenza di tale stato di fatto è naturale la realizzazione di un compromesso, che, come tale, tende ad eliminare i difetti delle due tendenze estreme, conservandone i pregi.

Sorge così, e si va affermando, uno schema a carattere grosso modo stellare che alla continuità di zone fabbricative dal centro alla periferia lungo le linee radiali per lo più individuate dalle arterie fondamentali di traffico, oppone una discontinuità fabbricativa variamente accentuata a seconda di particolari caratteristiche, lungo le linee circolari di uguale distanza dal centro.

Uno schema siffatto risponde in fine dei conti alla tendenza naturale di accrescimento in funzione del traffico: è noto infatti il fenomeno dello spontaneo sorgere della fabbricazione lungo le arterie fondamentali della rete viaria extra-urbana e particolarmente a cavallo delle principali arterie di penetrazione, svolgentesi « a nastro » fuori del nucleo centrale.

Tale fabbricazione ha sempre costituito l'avanguardia dell'esercito cittadino proteso alla conquista dei terreni limitrofi: nelle città moderne, sorte nell'ottocento quasi sempre per generazione spontanea assecondata più o meno ciecamente da una imprevidente politica urbanistica, la fabbricazione ha poi dilagato fino saturare integralmente i settori intermedi fra le linee radiali.

Volendo realizzare lo schema di compromesso accenato occorre impedire che si verifichi tale saturazione con l'imposizione di precisi vincoli di non edificabilità dei terreni racchiusi fra i vari ampliamenti radiali. Essi costituiranno dei settori a verde che portano fino al cuore della città i vantaggi igienici della aperta campagna.

Lo schema descritto non si deve intendere realizzato con geometrica pedanteria, bensì con elastico adattamento alle condizioni del terreno: in ciò sta la maggiore garanzia di una sua reale rispondenza alle necessità della futura città. Esso cumula, come detto, i vantaggi dei due sistemi estremi dando una logica preferenza alla migliore risoluzione dei problemi di ordine igienico-sociale della città moderna.

Individuati in tal modo gli aspetti per così dire quantitativi della città attuale, occorre non perdere di vista quelli d'ordine qualitativo che si riassumono in due problemi principali pressochè ignorati dalla urbanistica antica: la zonizzazione e la distribuzione architettonica dei nuovi quartieri.

L A Z O N I Z Z A Z I O N E

La zonizzazione è un portato del tutto originale della moderna urbanistica, e trova la sua origine principalmente nel fatto, che con l'attrezzarsi della società moderna alla migliore risoluzione dei problemi attuali, si è venuto delineando con contorni sempre più precisi il fenomeno della suddivisione e del frazionamento specializzato delle varie classi lavorative della popolazione; ciò è avvenuto allo scopo di conseguire la massima produzione con il minimo dispendio intendendo la produzione nel senso più lato di frutto dell'attività umana e non nel ristretto significato manifatturiero. E', in brevi parole, l'affermazione del principio della organizzazione scientifica del lavoro, consistente fondamentalmente nella ordinata e logica ripartizione delle singole attribuzioni. Parallelamente poi alla migliore attrezzatura di lavoro, si verifica una continua tendenza ad elevare il tenore di vita dei vari strati sociali così da ridurre la deprecata differenziazione classista sul solo piano della capacità e dell'adattamento al lavoro, eliminando nei limiti del possibile una ingiusta ripartizione dei singoli beni.

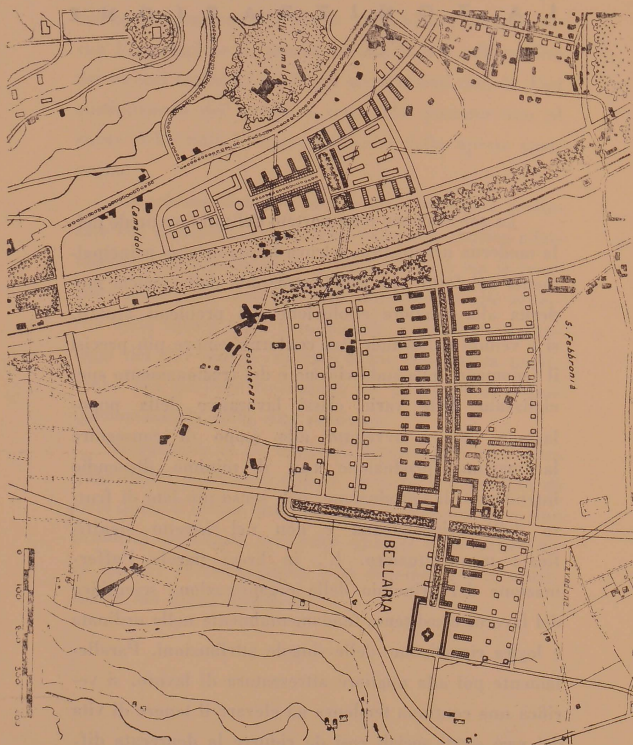


Fig. 20 - Nuovo quartiere residenziale a Bologna fra la Diretissima e il fiume Savena (Progetto del P. R. di Bologna cit. - Il quartiere sorge fra la Nazionale per Firenze e la nuova strada che lungo il Savena la collega con la Via Emilia. La Diretissima lo divide in due nuclei di cui il minore in località Camaldoli è sviluppato parallelamente alla ferrovia, mentre il maggiore in località Bellaria è imperniato su di un grande viale giardinato normale alla ferrovia. La composizione architettonica ed urbanistica è libera da vincoli preesistenti e la costruzione è completamente aperta. Per le notazioni vedi fig. 15).

Tale fenomeno, squisitamente sociale e politico, non poteva non riflettersi nell'urbanistica, che in ultima analisi fonda i suoi valori tecnici ed artistici su di un substrato economico e sociale; esso si è manifestato nel-

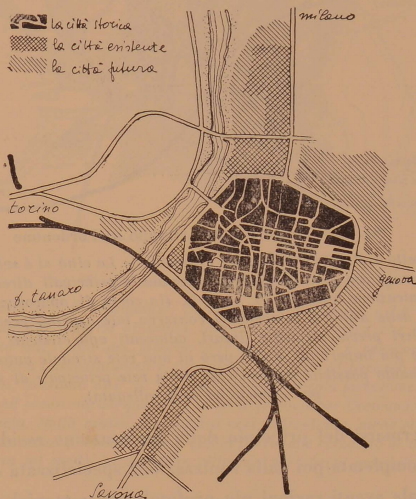


Fig. 21 - Schema dello sviluppo di Alessandria

(Progetto di P. R.: Della Rocca e Guidi. - La città esistente, adagiata in pianura, presenta tre nuclei a carattere fortemente differente. Il nucleo sulla strada di Milano è un quartiere semirurale; quello adiacente alla ferrovia (Rione Pista) e quello sulla strada di Savona (Rione Cristo) hanno invece un carattere residenziale ed operaio (vedi fig. 8) Il piano regolatore prevede piccoli ampliamenti parziali dei tre quartieri ed un nuovo quartiere fra le strade di Genova e Milano destinato ad ospitare prevalentemente i servizi urbanistici di carattere generale come: caserme, campi sportivi, ospedali, ecc.).

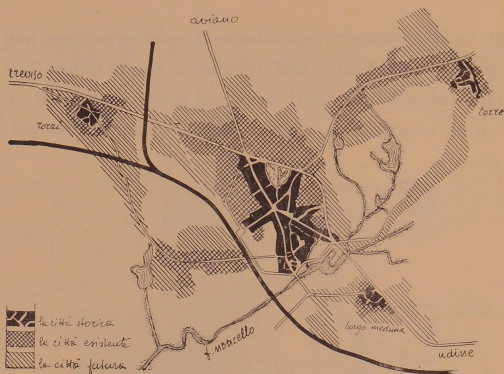


Fig. 22 - Schema dello sviluppo di Pordenone

(Progetto di P. R.: Della Rocca e Filippone. - La città si è sviluppata in pianura con carattere stellare secondo le principali direttrici di comunicazione (vedi fig. 7). Il P. R. (in corso di approvazione da parte delle Autorità competenti) conserva tale aspetto, prevedendo quartieri prevalentemente lineari, adiacenti agli esistenti ed alle strade più importanti, dotati però di una rete stradale autonoma e per quanto possibile indipendente dalla rete principale di traffico, pur essendo ad essa collegata).

l'affermarsi del principio della zonizzazione residenziale, completata poi dalla zonizzazione specializzata e funzionale aventi ragioni più profondamente tecniche.

La zonizzazione residenziale ha dato forma nel vasto quadro cittadino alla edilizia fortemente differenziata che è la caratteristica predominante della costruzione del nostro tempo. Nella città antica non esistevano fondamentalmente che due tipi di costruzione: il lussuoso palazzo dell'aristocratico o del ricco, e la misera casa

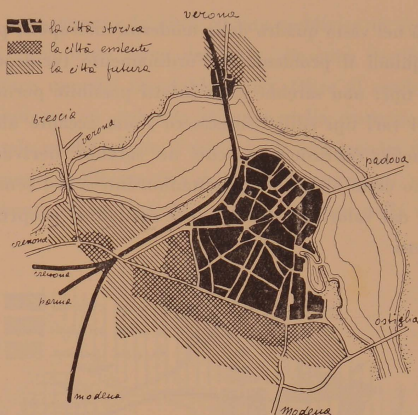


Fig. 23 - Schema dello sviluppo di Mantova

(Progetto di P. R.: Benadusi, Della Rocca e Filippone. - La città si è sviluppata intorno all'unico lato del nucleo storico che non sia lambito dai laghi del Mincio. Per tale ragione e per l'orografia della zona immediatamente circostante, soggetta al pericolo di inondazioni, lo studio di P. R. prevede un ampliamento forzatamente isotropo ad eccezione del quartiere oltre la ferrovia per Cremona ed oltre il Mincio. Nella massa urbanistica così individuata, viene alternata la zonizzazione residenziale a quella funzionale cercando di ottenere in tal modo un carattere cittadino più aperto possibile).

del lavoratore, priva di ogni elementare conforto. Oggi invece la costruzione è frazionatissima nei vari tipi. E' quasi sparito il tipo del palazzo signorile che ha ceduto il posto al grosso casone da speculazione: sono sorti vari tipi edilizi, dalla palazzina, al villino signorile, al villino comune, alle case economiche di vario tipo destinate all'abitazione operaia. E tutti i tipi edilizi trovano ospi-

talità nel vasto quadro della moderna metropoli, ponendo quindi il problema dell'ordinamento reciproco dei vari tipi: non sarebbe stato infatti possibile permettere che i vari tipi edilizi sorgessero l'uno accanto all'altro in caotica confusione poichè ne sarebbe derivato un danno certo all'economia cittadina intesa nel senso più lato, dai valori artistici a quelli economici propriamente detti.

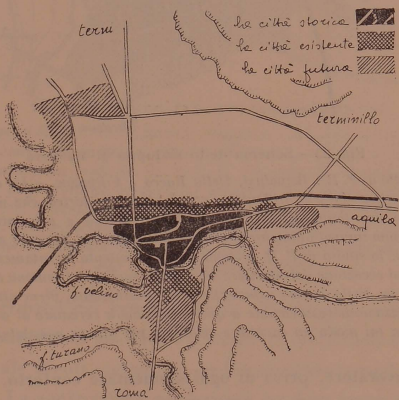


Fig. 24 - Schema dell'ampliamento di Rieti

(Progetto di P. R.: Della Rocca, Guidi e Lenti. - Seguendo una tendenza naturale in atto, il P. R. prevede la costruzione di tre nuovi quartieri a fianco delle principali arterie di accesso alla città. Uno a carattere residenziale estensivissimo e turistico nella strada di Aquila in vista del Terminillo; uno a carattere residenziale operaio a fianco della strada per Terni (fig. 16) ed un terzo a carattere residenziale estensivo e semintensivo nella strada per Roma (fig. 17).

In conseguenza la città è stata suddivisa in zone, distinte nettamente l'una dall'altra, ciascuna destinata ad ospitare uno dei tipi fabbricativi. Oltre al risultato di raggiungere un ordinato sviluppo della costruzione, si è in tale modo evitato il pericolo di una crescita mostruosamente indifferenziata della grande metropoli, monotonamente ripetentesi da un capo all'altro della sua

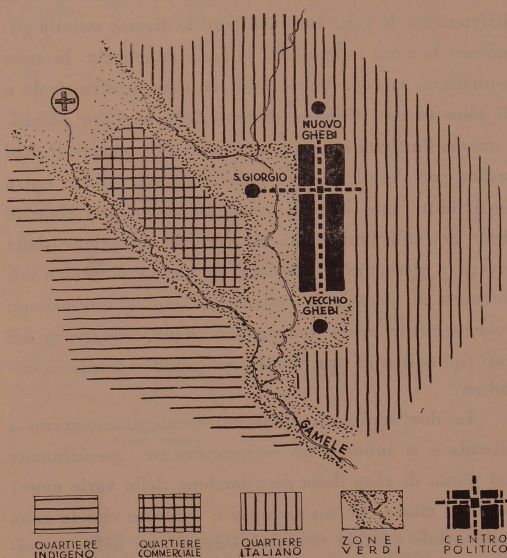


Fig. 25 - La zonizzazione residenziale ed etnica di Addis Abeba
(Studio di P. R. di massima: Guidi e Valle)

estensione, creando in pari tempo un nuovo modulo estetico delle città, modulo risultante dai differenti aspetti delle varie zone e quindi dei vari quartieri.

La zonizzazione funzionale che in un certo modo rappresenta il completamento della zonizzazione residenziale, ripete la sua ragione d'essere, dagli stessi principi di una ordinata disposizione dell'edilizia a seconda degli scopi e delle finalità cui è destinata. Così si sono differenziate le varie zone ospitanti le diverse attività cittadine: la zona industriale, la zona annonaria, la zona ospitaliera, la zona ferroviaria, la zona ortofrutticola e di rispetto ecc. Ognuna di esse deve ospitare esclusivamente l'attività indicata, con notevoli vantaggi di ogni ordine per l'esplicarsi dell'attività stessa: infatti, entro certi limiti, tale attività risulta svincolata dal rispetto delle notevoli limitazioni di esercizio a cagione della eccessiva vicinanza di impianti di natura diversa o addirittura di abitazioni, rimanendo solo la limitazione, evidentemente meno impegnativa, della coesistenza dei vari tipi edilizi di ogni natura nel grande complesso cittadino.

Le due zonizzazioni evidentemente si integrano a vicenda e si influenzano reciprocamente, specialmente dal punto di vista della distribuzione delle varie zone: per non citare che un esempio è evidente che la zona residenziale operaia non può sorgere che nella prossimità della zona industriale dalla quale dovrà invece essere distante e sopravento la zona ospedaliera. In ogni



Fig. 26 - Schema dello sviluppo di Addis Abeba
(Studio di P. R. di massima: Guidi e Valle)

modo la loro importanza nella configurazione d'una moderna metropoli è oramai tale che uno dei segreti della rispondenza di un piano regolatore ai suoi scopi, sta nella giusta determinazione quantitativa delle singole zone ed in una equilibrata disposizione reciproca che tenga presenti le rispettive esigenze in funzione delle necessità cittadine.

La zonizzazione assume un carattere singolare nei piani regolatori delle città coloniali, città, sempre o quasi, del tutto moderne in quanto di recente costituzione.

In esse la distribuzione qualitativa delle varie zone residenziali conserva integri gli aspetti che assume nelle città metropolitane, aspetti più sopra illustrati; si aggiungono però altri criteri discriminativi, a causa della diversa e svariata composizione della popolazione cittadina dal punto di vista etnico e religioso.

E' evidente infatti che non può consentirsi lo sviluppo delle zone destinate all'abitazione dei bianchi e degli indigeni senza una accurata separazione dei vari quartieri. Tale tendenza si fa ogni giorno più manifesta e si estrinseca con criteri sempre più restrittivi nell'urbanistica coloniale di ogni paese, abbandonando nettamente ogni compromesso, come poteva notarsi in alcuni aspetti dell'urbanistica coloniale francese della fine del secolo decorso.

La necessità di tale indirizzo, la netta individua-

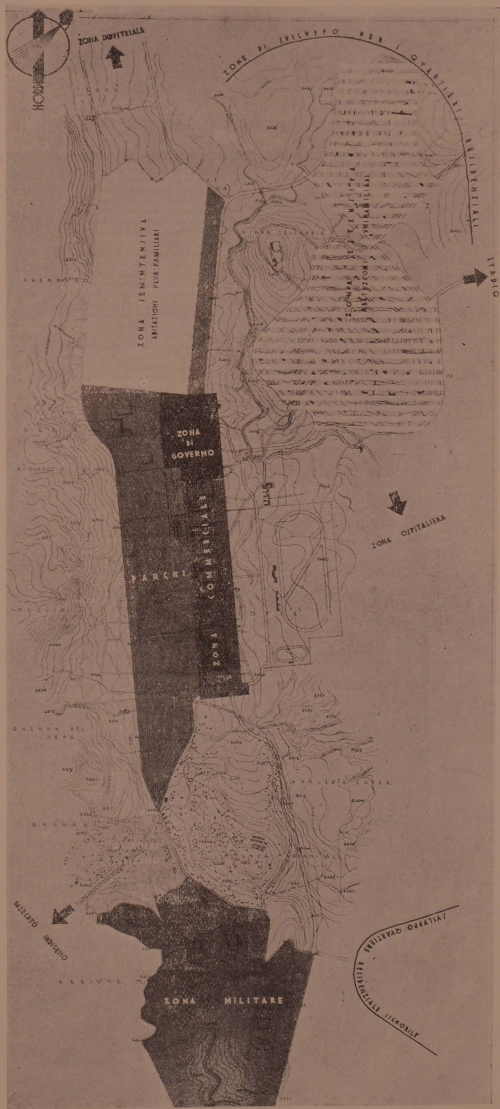


Fig. 27 - La zonizzazione del Piano Regolatore di Dessì

(Progetto di P. R. dell'Arch. Bosio. - È indicato il solo centro italiano essendo quello indigeno del tutto separato se pure nelle immediate adiacenze. Si distinguono tre zone fondamentali: quella residenziale, quella commerciale e quella militare. Queste ultime due sono particolarmente notevoli data l'ubicazione di Dessì, baricentro economico e geografico dell'Impero).

zione dei quartieri indigeno e nazionale risponde ad ovvii e ben noti criteri di prestigio e dignità razziale.

Nell'ambito dei quartieri indigeni, la zonizzazione è influenzata anche dal fattore religioso oltre che da quello di razza. Infatti negli ambienti indigeni delle grandi città coloniali, si verifica sempre l'agglomeramento di masse indigene, differenti sia per razza che per religione: si va quindi facendo strada il criterio di suddividere detti quartieri a seconda delle caratteristiche dei vari strati della popolazione, così da cercare di eliminare i noti inconvenienti provocati da reciproca intolleranza religiosa o razziale fra le varie categorie, inconvenienti che data la primitività delle masse assumono a volte aspetti molto dannosi sia per l'ordine pubblico che per una pacifica e sana convivenza.

Detti aspetti della zonizzazione dell'urbanistica coloniale, assumono caratteristiche singolari caso per caso, rimanendo sancito il principio di una differenziazione netta e precisa, principalmente dal punto di vista etnico, secondariamente da quello religioso.

Un piano regolatore redatto tenendo presenti le necessità di un moderno ordinamento della rete viaria e della zonizzazione secondo i concetti descritti, può senz'altro conferire uno spiccato carattere e un sufficiente ordine alla fisionomia cittadina, ma lascia ancora eccessiva libertà all'arbitrio individuale nelle singole costruzioni, arbitrio che può anche frustare gli scopi del piano.

L'ESTETICA CITTADINA

Lo studio della futura città con le direttive accennate, se ha dei grandi pregi che giustificano la speranza di raggiungere buoni risultati di ordine tecnico ed estetico, ha lo svantaggio di limitarsi allo studio delle due dimensioni piane lasciando completamente libera la terza dimensione, per la quale vigono solo delle norme limitative rispondenti esclusivamente a concetti estetici. In altre parole la norma urbanistica regola la rete viaria ed il carattere delle costruzioni, ma nell'interno del lotto fabbricativo non può imporre altri vincoli che la sola limitazione di altezza in funzione della larghezza stradale. E' questa, all'incirca, la situazione di fatto della maggior parte delle città italiane, anche provviste di piano regolatore, dato lo stato attuale della legislazione urbanistica.

Allo scopo di realizzare un sempre maggiore perfezionamento della estetica cittadina, da tempo si è manifestata una tendenza ad aumentare i vincoli imposti dai piani regolatori fino a giungere addirittura a stabilire la composizione volumetrica dei vari quartieri, ricercan-

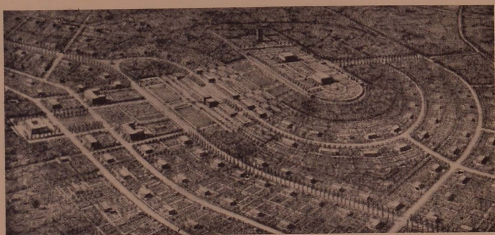


Fig. 28 - Città Giardino a Barbosan-les-Thermes
(Arch. Emile Chambet)

do anche in una nuova legislazione la possibilità legale d'imporli.

Ciò è indiscutibilmente difficile nelle zone interne od in quelle intensive, ove si urta contro la forte

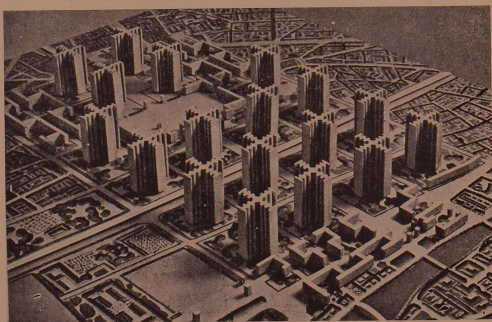


Fig. 29 - La Città in altezza di Le Corbusier
(Studio per l'adattamento del centro di Parigi)

resistenza del singolo proprietario, tanto più viva quanto maggiore è il valore delle aree e degl'interessi in giuoco, per i quali non è conveniente una stretta limitazione edilizia. E' però più facile nei quartieri di ampliamento

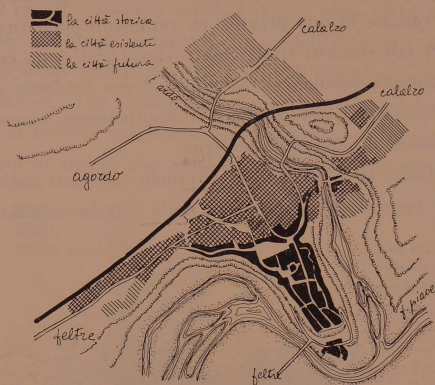


Fig. 30 - Schema dello sviluppo di Belluno

(Progetto di P. R.: Della Rocca e Filippone, - La città esistente ha completamente saturato i terreni racchiusi fra il promontorio su cui sorge la città storica e la ferrovia Feltre-Calalzo, oltre la quale i terreni non sono fra i più idonei alla fabbricazione. Lo studio di P. R. prevede quindi la costruzione di un nuovo quartiere oltre la ferrovia e sulla sponda sinistra dell'Ardo rapidamente collegato con il centro a mezzo di un nuovo ponte).

e particolarmente nei quartieri a carattere estensivo. In essi, secondo le attuali tendenze, non può più immaginarsi una composizione urbanistica limitata al tracciamento di una rete viaria o in cui si prescinda dalla

terza dimensione e da una stretta composizione volumetrica che, pur lasciando alla singola personalità artistica del costruttore la possibilità di estrinsecarsi nel settore ad essa riservato, garantisca la realizzazione di tutti i vantaggi sociali, igienici, politici conseguenti alla realizzazione di una urbanistica veramente moderna.

A tali concetti strettamente vincolativi della edificabilità corrispondono le attuali moderne tendenze nella progettazione dei quartieri di ampliamento, elementi fondamentali della città moderna.

Anche in tale campo si affermano concetti radicalmente opposti. Alla concezione della città in estensione,

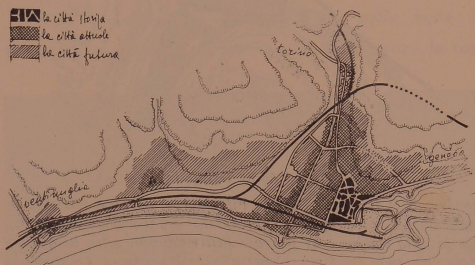


Fig. 31 - Schema dello sviluppo di Savona

(Progetto di P. R.: Della Rocca, Patrignani, Bongianini, Pierandrei e Benadusi. - La città, costretta fra il mare e la collina a ridosso, si è ampliata intorno al nucleo storico e parzialmente oltre il torrente Letimbro che l'attraversa. L'arretramento verso monte della ferrovia rende libere vaste aree idonee alla fabbricazione ed in cui si espanderà la città prevista dal P. R., in corso di approvazione presso la competente Autorità, unitamente alle aree oltre la ferrovia e sulle prime pendici collinose. Il carattere dello sviluppo è strettamente imposto dalle condizioni orografiche).

diffusa nella campagna con elementi edilizi volumetricamente minimi (quali si verificano per esempio nei borghi operai, nelle siedlungen tedesche) si contrappone quella della città in altezza composta da enormi grattacieli isolati, capaci di ospitare grandi masse di abitanti, e che sarebbero distanziati l'uno dall'altro con grandi spazi verdi solcati da veloci linee di trasporto e comunicazione. Alla utilizzazione in orizzontale del terreno che si verifica nel primo caso, si sostituisce lo sfruttamento in altezza che consente la massima concentrazione

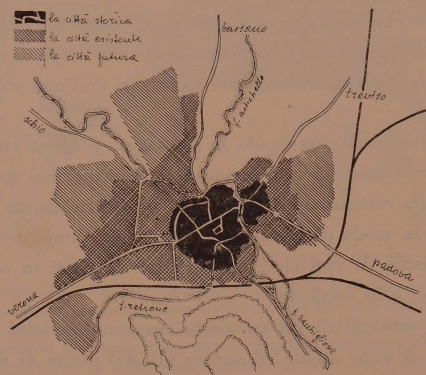


Fig. 32 - Schema dello sviluppo di Vicenza

(Progetto di P. R.: Della Rocca, Guidi e Lenti. - La città attuale si è sviluppata nella pianura sottostante i Monti Berici e solcata dai fiumi Bacchiglione, Astichello e Retrone, in corrispondenza delle principali direttrici di traffico. Il P. R. conserva tale aspetto ampliando la città con carattere stellare, indirizzando l'ampliamento nelle zone libere a fianco di tali direttrici).

ne di popolazione, alla quale però viene sempre offerta una igienica possibilità di abitazione dato l'isolamento degli elementi edilizi.

Le due concezioni estreme, hanno trovato espressione teorica con l'inglese Unwin, con Le Corbusier, con Hilberseimer ecc....; esse nonostante una enorme differenza formale, rivelano ad un attento esame una sensibile identità di scopi, conseguita per vie diverse. In ambedue i casi invero, è raggiunta la finalità fondamentale dell'urbanistica di offrire l'ambiente migliore per la vita individuale e sociale. Pertanto in tale caso più facilmente che negli altri casi esaminati, è naturale la tendenza al compromesso fra le due teorie allo scopo di raggiungere contemporaneamente i vantaggi dell'una e dell'altra.

Si va così affermando la tendenza, per ora rimasta prevalentemente nel campo delle affermazioni teoriche, alla costruzione di quartieri volumetricamente disposti in modo da permettere una vasta composizione urbanistica di vari elementi edilizi, sviluppati in orizzontale o in verticale.

I vantaggi di un tale indirizzo sono evidenti dal punto di vista sociale ed ancora più dal punto di vista estetico.

Dal primo punto di vista è logico che il quartiere risultante dalla combinazione di elementi edilizi estensivi ed intensivi presenta un più spiccato carattere di autonomia, una maggiore completezza nel rispondere al-

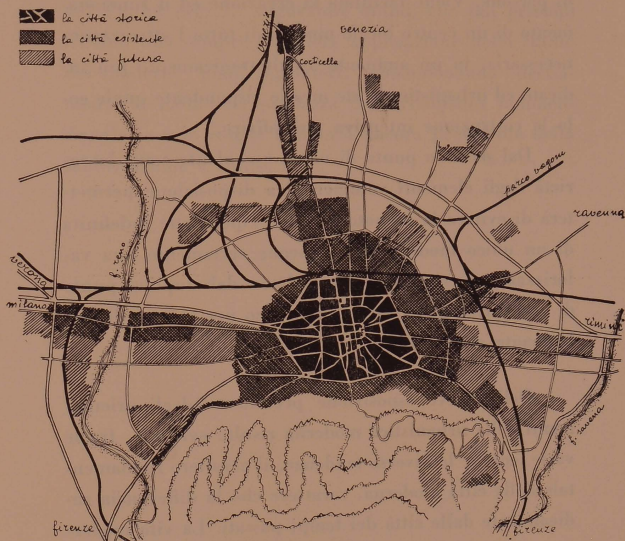


Fig. 33 - Schema dello sviluppo di Bologna

(Progetto di P. R. cit. - La città esistente si è formata in maniera pressoché continua intorno alla città murata. Invece lo sviluppo previsto dallo studio, risponde al principio basilare di indirizzare l'ampliamento nelle zone libere da fabbricazione, racchiuse fra le arterie fondamentali di traffico che debbono rimanere libere dalla fabbricazione fino quasi all'entrata del nucleo centrale. A tale criterio risponde anche il completamento dei quartieri esistenti. Il nuovo complesso urbanistico è integrato con la progettazione di alcuni nuclei satelliti a carattere prevalentemente semirurale).

le necessità della vita collettiva di un grande numero di persone. Viene facilitata la creazione ed il funzionamento di un centro locale munito di tutta l'attrezzatura necessaria, in un ambiente architettonicamente più indicato ed urbanisticamente meglio rispondente quale solo la costruzione intensiva può offrire.

Dal secondo punto di vista, è evidente come la varietà degli elementi volumetrici a disposizione permetterà di evitare la monotonia della ripetizione indefinita di un unico modulo: ne consegue certamente una valorizzazione estetica del complesso dal duplice punto di vista urbanistico ed architettonico per ragioni di una lampante evidenza.

Della breve esposizione precedente degli orientamenti della urbanistica moderna risulta evidente, fra le varie teorie e le diverse tendenze, il carattere fondamentale della città moderna, carattere che la differenzia radicalmente dalle città dei tempi passati. La vita moderna va affermando l'ambiente edilizio ed urbanistico ad essa più idoneo, in quello concepito come un organismo prevalentemente estensivo, dalla costruzione diffusa nella campagna, qualunque ne sia il tipo o le caratteristiche tecniche.

Da breve tempo tale carattere fondamentale va trovando applicazioni pratiche, mentre da parecchio ha trovato i suoi teorici nel Eberstad, nel Brise, nel Geuzmer, nel Peterson, nel Mohring, e nei vari schemi disegnati

oltre che dai precedenti autori, dal Mawson, dal Wolf, dal Pepler ecc. E' augurabile quindi che tali principi trovino una sempre maggiore applicazione nello studio dei moderni piani regolatori, abbandonando decisamente la monotona piattezza dell'urbanistica bidimensionale in uno con la tendenza ancora prevalente della fabbricazione « chiusa ».

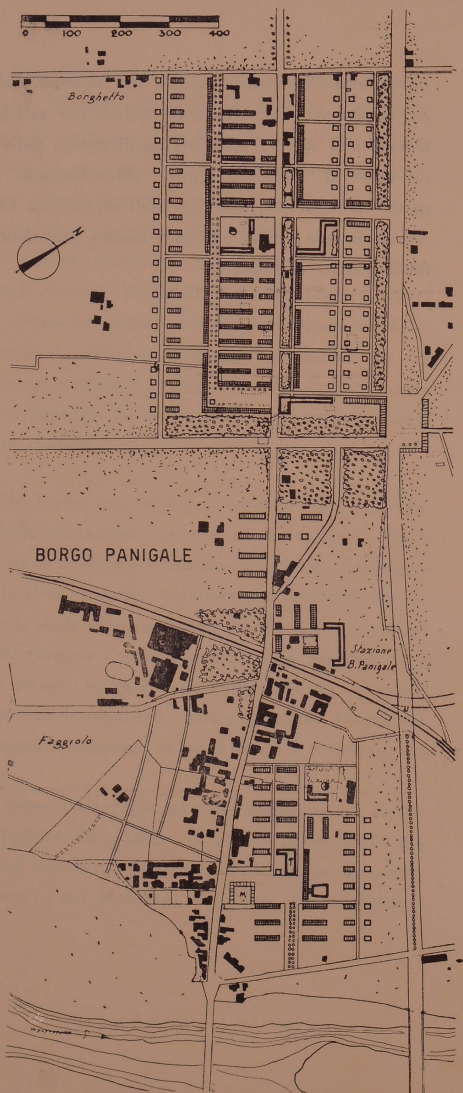


Fig. 34 - Quartiere operaio in ampliamento di Borgo Panigale a Bologna

(Progetto di P. R. cit. - Oltre a completare il nucleo esistente fra la ferrovia Porrettana ed il Reno, è stato progettato un nuovo quartiere operaio a cavallo della attuale Via Emilia e immediatamente adiacente alla sicurezza prevista a N dell'Emilia stessa. Con carattere aperto è studiato in gisa tale da realizzare la più semplice ed economica rete stradale, valorizzando gli elementi volumetrici delle costruzioni di cui sono adottati i tre tipi fondamentali previsti dal P. R.: costruzione alta, media e bassa. (Per le notazioni vedi fig. 13).

IL PROBLEMA ECONOMICO

I vantaggi dell'adozione dello schema estensivo sono di chiara evidenza da molti punti di vista. Dal punto di vista sociale per la dimostrata aderenza di un tale schema alle moderne condizioni di vita delle varie categorie delle popolazioni urbane; dal punto di vista igienico per il ravvicinamento dell'uomo alla natura conseguente al verificarsi di condizioni di vita più libera, senza la costrizione dell'eccessivo agglomeramento di costruzioni; dal punto di vista del traffico, per la possibilità di realizzare negli ampi spazi liberi dalla costruzione, una logica rete viaria chiaramente differenziata a seconda degli scopi a cui è destinata, con conseguente maggiore capacità di smaltimento e più facile deflusso della circolazione così ordinata.

A tali vantaggi, che bastano da soli a realizzare l'ambiente migliore di vita delle collettività, scopo ultimo dell'urbanistica, si contrappongono, come è nell'ordine delle cose, alcuni svantaggi, fondamentale quello di ordine economico consistente nella spesa occorrente per la costruzione in tutta la grande estensione cittadina.

del complesso di pubblici servizi urbanistici necessari alla vita della città e cioè delle strade, fogne, canalizzazioni di ogni tipo, rete dei trasporti collettivi ecc...: la spesa conseguente, è certamente superiore in una città a carattere estensivo che non in una città più accentrata ed agglomerata, per il minore sviluppo complessivo di tutti gli impianti che, a parità di abitanti, si verifica nel secondo caso.

In proposito è però da considerare che l'urbanistica non deve essere interpretata dal punto di vista economico con la sola considerazione di fredde leggi aritmetiche, in quanto per la complessità dei fenomeni che si considerano, per il loro aspetto a volte imponderabile, non può istituirsi una semplice contabilità di dare ed avere, tale quale può farsi in un'industria od in un'impresa sull'esito della quale influiscono fattori di assoluta oggettività, aridamente positivi.

Infatti, osservando uno dei servizi urbanistici di carattere generale su cui si concentra la critica del sistema estensivo a causa del maggior costo conseguente dei servizi, e cioè il sistema dei trasporti collettivi, si può notare che è quasi sempre impossibile, nell'epoca del più grande progresso scientifico, prevedere le risorse tecniche ed economiche che nel lungo periodo di attuazione del piano potranno manifestarsi nel campo della costruzione e dell'esercizio dei pubblici trasporti. Inoltre si noti ancora che il complesso della rete dei pubbli-

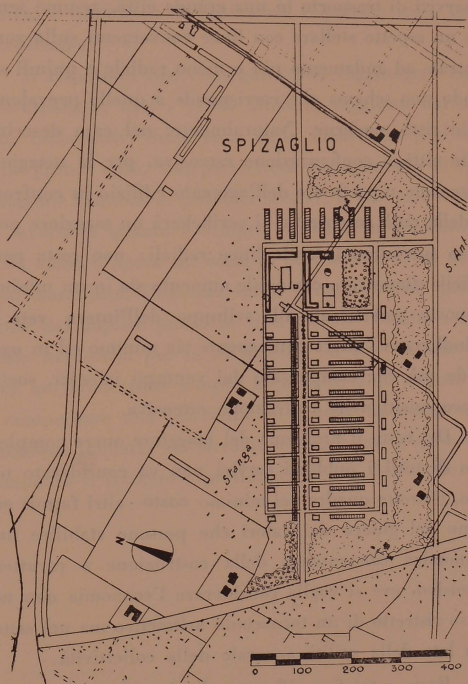


Fig. 35 - Nuovo quartiere residenziale semirurale a Bologna
(Progetto di P. R. cit. - Il quartiere progettato è concepito come piccola unità urbanistica completa ed autonoma sia negli edifici pubblici che in quelli privati: è ubicato nella pianura che a fianco del nuovo scalo merci e parco vagoni si stende verso Ravenna ed è collegato con il centro dalla esistente rete stradale secondaria, senza gravare quindi il traffico delle arterie fondamentali).

ci servizi di trasporto in una grande città, assume sempre un aspetto stellare con linee convergenti sulla zona centrale ad andamento più o meno radiale e quindi secondo uno schema che corrisponde a quello prevalente nelle città moderne. Naturalmente, nel caso descritto nelle città a configurazione estensiva, per la maggiore estensione superficiale dell'agregato edilizio in confronto della città accentrata, si verificherà un maggiore percorso specialmente sulle linee radiali: non resta però difficile dimostrare come tale aumento sia in un minimo rapporto percentuale allo sviluppo dell'intera rete, e quindi come l'onere conseguente sia minimo ed in ogni modo più che compensato dai vantaggi igienici, sociali ecc. insiti nella costruzione estensiva.

Del resto il problema del maggiore onere complessivo di tutti i pubblici servizi non va considerato nel solo, ristretto quadro del minimo costo: altri fattori entrano nel giuoco dei valori che possono stabilire una economica convenienza della costruzione a carattere estensivo, ove si voglia considerare l'economia non nel senso ristretto di un tornaconto aritmetico ma nel senso più lato della utilità generale della collettività.

Basta a tal fine riflettere che la costruzione estensiva in una città convenientemente diffusa nella campagna circostante, si realizza quasi ovunque su terreni di basso costo: ciò provocherà una diminuzione dell'aliquota di costo-area incidente sul valore della fabbrica

finita, e quindi in definitiva un risparmio sulla spesa complessiva.

Il risparmio così conseguito può raggiungere cifre notevolissime, dati i valori altissimi raggiunti dai terreni fabbricativi delle zone della immediata periferia delle grandi città. Ciò permetterà il pagamento di una maggiore aliquota di pubblici servizi, il che vale a dire di lavoro in quanto è sempre altissima la percentuale della mano d'opera sul costo di produzione di un qualsiasi manufatto. Una cosa simile è naturalmente preferibile dal duplice punto di vista morale e sociale: alla spesa necessaria per la costruzione su aree di alto valore unitario, spesa sempre improduttiva in quanto va a compensare una infeconda ed a volte immorale speculazione fondaria sui terreni, si sostituisce la spesa che compensa il fecondo e produttivo lavoro dell'uomo.

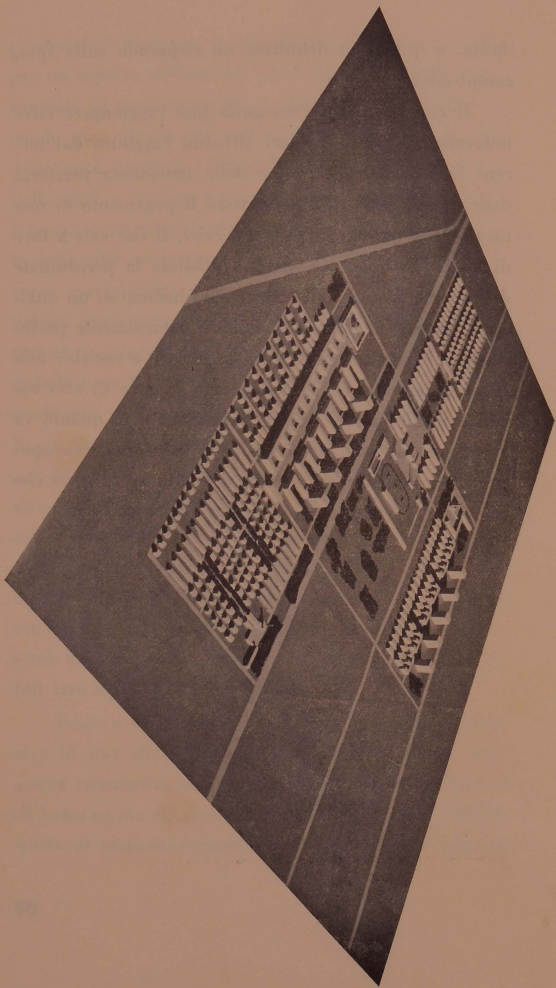


Fig. 36 - Veduta del plastico dei nuovi quartieri residenziali a Bologna, a fianco della Via Emilia

(Progetto di P. R. cit. - È evidente con molta chiarezza la composizione volumetrica del quartiere ottenuta con l'impiego contemporaneo di tipi edilizi di varia altezza, dimensione ed orientamento, realizzanti un complesso modernamente disposto ed organizzato).

I L P R O B L E M A M I L I T A R E

La città che risulta dall'adozione dei principi esposti ha quindi in se delle notevoli possibilità economiche, che compensano i vantaggi vari di ordine urbanistico, ampiamente illustrati. Essa è inoltre anche quella che meglio riflette l'importanza del fattore bellico sulla formazione degli agglomerati urbani.

E' questo un aspetto dell'urbanistica, caratteristico di ogni epoca: la guerra, e più precisamente i metodi di guerra, trovano imperitura documentazione nella forma delle città, che ne trasmette ai posteri i più peculiari aspetti.

Così la città romana denuncia nella sua forma, derivata dalla pietrificazione dell'accampamento militare, la natura delle lunghe guerre dell'epoca, sviluppantesi per decenni e che nel mondo in formazione costituivano il germe vitale dell'incivilimento e del popolamento d'interregioni. Molte città, in Italia, in Francia, in Germania, in Spagna, sono sorte per tale ragione ed ancora oggi rivelano i concetti militari, sia logistici che tattici o strategici, a cui debbono la loro nascita ed il loro sviluppo.

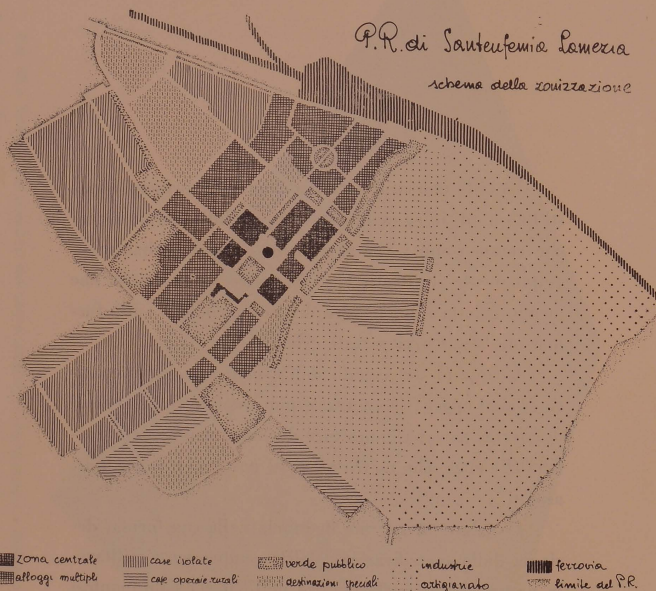


Fig. 37 - La distribuzione delle zone edilizie nel P. R.
a Santeufemia Lamezia dell'Ing. Aldo Della Rocca

(Il P. R. prevede una cittadina di circa 10.000 abitanti, nella bonifica della piana di Santeufemia sulla ferrovia Napoli - Reggio ed avrà quindi un carattere semirurale ed operaio a causa dello sviluppo industriale previsto nella zona. La conformazione della città è aperta, con fabbricazione estensiva ed estensivissima, strettamente vincolata dal punto di vista volumetrico, specialmente nel nucleo centrale sede dei pubblici edifici)."

La città medioevale, costituita da un inverosimile asserragliamento di costruzioni intorno alle torri dei signorotti locali, ci rivela l'epoca dell'agguato, della guerriglia, dell'episodio bellico isolato; mentre la città dal rinascimento con il maggiore ordine delle sue vie e la forte bastionatura della cinta esterna denuncia l'influenza dell'arma da fuoco dalle limitate possibilità, l'impiego di grandi masse combattenti in più ordinato sistema bellico per il sorgere degli eserciti nazionali.

Nell'ottocento invece, e particolarmente nel suo scorcio, sorge la città moderna, espressione di un'epoca edonistica, caratterizzata dal grande progresso scientifico, dispensatore di facile benessere. Città dallo schema aperto ma banale, che con maggiore o minore fortuna permane fino ai nostri giorni, fin quando l'apparire dell'arma aerea non pone il problema di realizzare una urbanistica che tenga conto della potenziale minaccia da essa manifestata. Si afferma quindi la necessità di costruire le moderne città in guisa tale da tenere presente questa caratteristica nuovissima della guerra moderna: ciò impone nel modo più assoluto l'abbandono dei vecchi concetti accentratori, diluendo al massimo il bersaglio offerto all'arma aerea; e ciò è necessario se si vuole realizzare una città che fin dal tempo di pace tenga conto delle esigenze del tempo di guerra, secondo l'insegnamento della vecchia saggezza romana. Tale concetto di diluire la città, di estenderla, si trova realiz-

zato nei principi esposti sulla costituzione della città moderna a carattere estensivo, principi che trovano quindi un ulteriore incoraggiamento alla loro realizzazione pratica.



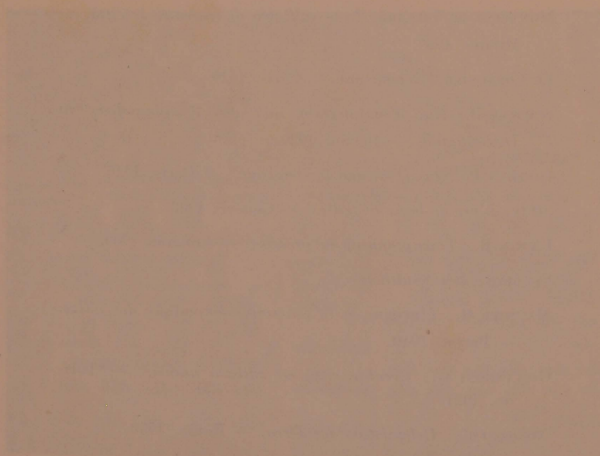
Fig. 38 - Vista della zona centrale del nuovo centro di Santeufemia Lamezia (Ing. A. Della Rocca).

BIBLIOGRAFIA

- CHIODI C.: *La città moderna*. — Milano, 1935.
- MUZIO G.: *Forme nuove di città moderne* (Atti del Sindacato Prov. Fasc. Ingegneri di Milano). — Milano, 1930.
- DIKANSKY: *La ville moderne*. — Paris, 1928.
- Atti del Congresso internazionale dell'abitazione e dell'urbanistica*. — Roma, 1929.
- HUGHARD: *Garden cities of to-morrow*. — London, 1902.
- MONNERET DE VILLARD: *Note sull'arte di costruire le città*. — Milano, 1907.
- LE CORBUSIER: *Urbanisme*. — Paris, 1929.
- SCHWAN B.: *Die Wohnungsnot und das Wohnungswesen in Deutschland*. — Berlin, 1929.
- LAVEDAN P.: *Qu'est-ce que l'urbanisme?* — Paris, 1926.
- SITTE: *L'art de bâtir les villes*. — Gêneve, 1902.
- UNWIN R.: *Townplanning in practice*. — London, 1909.
- STÜBBEN: *Der Stadtbau*.
- MAUNIER R.: *L'origine et la fonction économique des villes*. — Parigi, 1910.
- GIOVANNONI G.: *Vecchie città ed edilizia nuova*. — Torino, 1931.
- NICOLOSI G.: *Urbanistica antiaerea*. — Roma, 1938.

BIBLIOGRAPHY

1. The first of these is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 100-102.
2. The second is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 103-105.
3. The third is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 106-108.
4. The fourth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 109-111.
5. The fifth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 112-114.
6. The sixth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 115-117.
7. The seventh is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 118-120.
8. The eighth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 121-123.
9. The ninth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 124-126.
10. The tenth is a paper by the author, published in the *Journal of the Royal Society of Medicine*, 1954, 47, 127-129.



INDICE

1. La prima guerra mondiale	1
2. La seconda guerra mondiale	2
3. La terza guerra mondiale	3
4. La quarta guerra mondiale	4
5. La quinta guerra mondiale	5
6. La sesta guerra mondiale	6
7. La settima guerra mondiale	7
8. L'ottava guerra mondiale	8
9. La nona guerra mondiale	9
10. La decima guerra mondiale	10

INDICI

INDICE ALFABETICO

1. A	1
2. B	2
3. C	3
4. D	4
5. E	5
6. F	6
7. G	7
8. H	8
9. I	9
10. L	10
11. M	11
12. N	12
13. O	13
14. P	14
15. Q	15
16. R	16
17. S	17
18. T	18
19. U	19
20. V	20
21. W	21
22. X	22
23. Y	23
24. Z	24

12101

INDICE DEI CAPITOLI

	<i>pag.</i>
1 - Caratteri della città antica	5
2 - La città dell'ottocento	13
3 - La città moderna	27
4 - La zonizzazione	37
5 - L'estetica cittadina	49
6 - Il problema economico	59
7 - Il problema militare	65
Bibliografia	69

INDICE DELLE FIGURE

1 - Planimetria di Aosta	6
2 - Planimetria di Cortona	7
3 - Palmanova	8
4 - Savona nel 1500	9
5 - Alessandria nel 1600	10
6 - Vicenza nel 1600	11
7 - Schema dello sviluppo di Pordenone	15
8 - Completam. dei quartieri Pista e Cristo in Alessandria	17
9 - Schema dello sviluppo cittadino a «macchia d'olio»	19
10 - Schema dello sviluppo cittadino a nuclei satelliti .	20
11 - Schema dello sviluppo cittadino per elementi radiali e nuclei periferici	21
12 - Schema dello sviluppo cittadino secondo il Wolf .	22
13 - Schema dello sviluppo cittadino secondo Brix e Pepler	23
14 - Nuova piazza a Bologna	25
15 - Quartiere residenziale a Corticella	29
16 - Nuovo quartiere operaio a Rieti	30
17 - Nuovo quartiere residenziale a Rieti	31
18 - Nuovi quartieri residenziali a Bologna	33
19 - Quartiere resid. a Bologna fra la Certosa e V. Emilia	34
20 - Nuovo quartiere residenziale a Bologna	38
21 - Schema dello sviluppo di Alessandria	39
22 - Schema dello sviluppo di Pordenone	40

	<i>pag.</i>
23 - Schema dello sviluppo di Mantova	41
24 - Schema dell'ampliamento di Rieti	42
25 - La zonizzazione residenziale ed etnica di Addis Abeba	43
26 - Schema dello sviluppo di Addis Abeba	45
27 - La zonizzazione del P. R. di Dessiè	47
28 - Città giardino a Barbosan-les-Thermes	50
29 - La città in altezza di Le Corbusier	50
30 - Schema dello sviluppo di Belluno	51
31 - Schema dello sviluppo di Savona	52
32 - Schema dello sviluppo di Vicenza	53
33 - Schema dello sviluppo di Bologna	55
34 - Quartiere operaio a Borgo Panicale	58
35 - Quartiere semirurale a Bologna	61
36 - Plastico dei nuovi quartieri residenziali a Bologna	64
37 - Zone edilizie nel P. R. di Santeufemia Lamezia	66
38 - Nuovo centro di Santeufemia Lamezia	68

TAVOLE FUORI TESTO

- 1 - Vicenza: Progetto di Piano Regolatore.
- 2 - Pordenone: Progetto di P. R.
- 3 - Agro Romano: Progetto di Centro Rurale.
- 4 - Santeufemia Lamezia: Progetto di P. R.
- 5 - Bologna: Progetto di P. R.
- 6 - Dire Daua: Stato attuale della città.
- 7 - Aprilia: Progetto di P. R.
- 8 - Savona: Progetto di P. R.
- 9 - Addis Abeba: Progetto di P. R.
- 10 - Carbonia: Progetto di P. R.
- 11 - Alessandria: la zonizzazione nel Progetto del P. R.



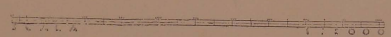


COMUNE DI PORDENONE
PIANO REGOLATORE DELLA CITTA'
PLANIMETRIA GENERALE ZONIZZAZIONE

IL PODESTA'

I PROGETTISTI

ING. DELLA ROCCA ALDO, ARCH. FILIPPONE GIOVANNI, ROMA XV

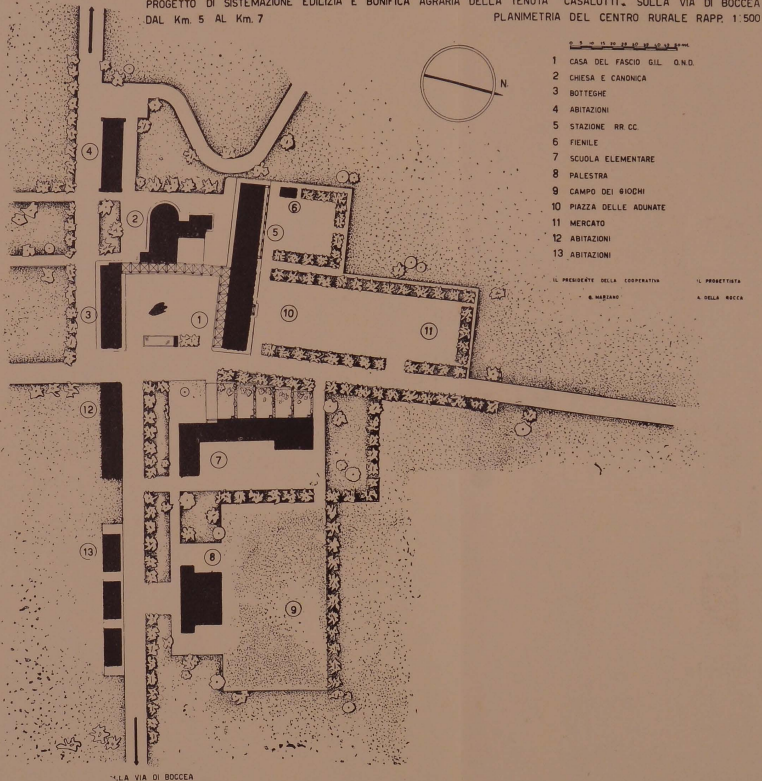


ALLA VIA AURELIA

SOCIETÀ ANONIMA COOPERATIVA AGRICOLA "LA VITTORIA"

PROGETTO DI SISTEMAZIONE EDILIZIA E BONIFICA AGRARIA DELLA TENUTA "CASALOTTI", SULLA VIA DI BOCCIA
DAL Km. 5 AL Km. 7

PLANIMETRIA DEL CENTRO RURALE RAPP. 1:500



- 1 CASA DEL FASCIO GIL O.N.D.
- 2 CHIESA E CANONICA
- 3 BOTTEGHE
- 4 ABITAZIONI
- 5 STAZIONE RR CC.
- 6 FIENILE
- 7 SCUOLA ELEMENTARE
- 8 PALESTRA
- 9 CAMPO DEI GIOCHI
- 10 PIAZZA DELLE ADUNATE
- 11 MERCATO
- 12 ABITAZIONI
- 13 ABITAZIONI

IL PROGETTO DELLA COOPERATIVA

A. MARIANI

IL PROGETTO

A. DELLA ROCCA

VIA DI BOCCIA

PROGETTO DI PIANO REGOLATORE DI MASSIMA EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI S. EUFEMIA LAMEZIA





ZONA PUBBLICA

- VERDE #2
- SPORTIVA
- ANNONARIA
- OSPITALIERA
- EDIFICI SCOLASTICI
- MERCATI RIONALI
- EDIFICI DI PUBBLICA UTILITA'

ZONE RESIDENZIALI

- CITTADINE
- RURALI
- OPERE
- ALTE
- MEDIE
- BASSE

COMUNE DI
CASALECCHIO

ZONA A PARCO PRIVATO

- ZONA DI RISPETTO
- ZONA ORTOFRUTTICOLA
- ZONA INDUSTRIALE
- ZONA FERROVIARIA
- ZONE SPECIALI

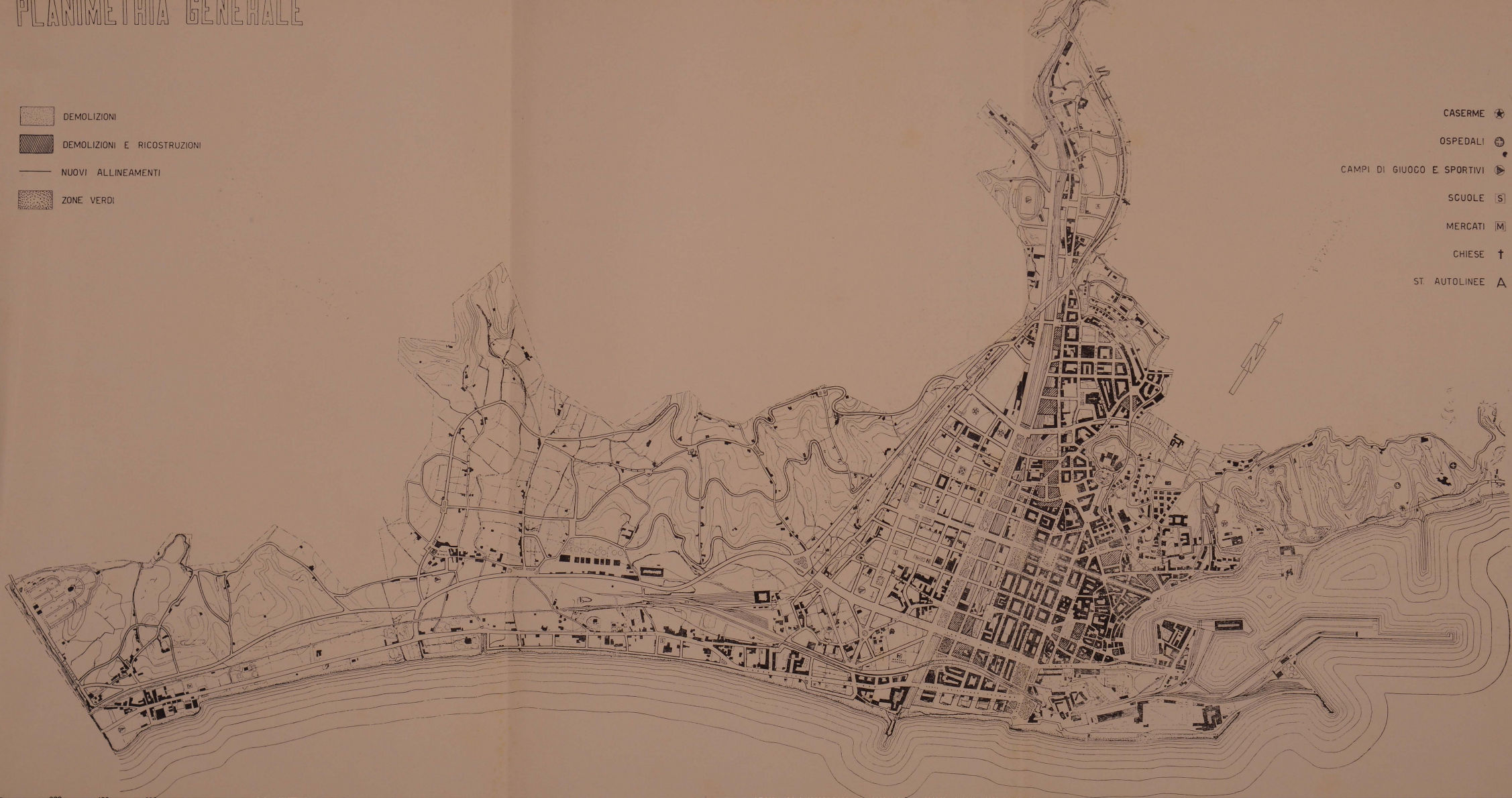


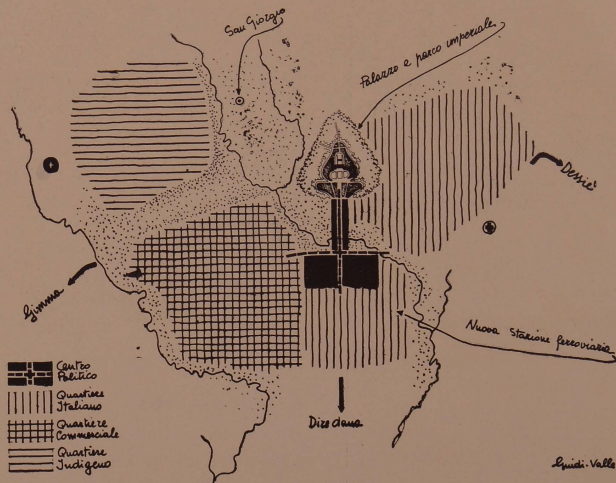
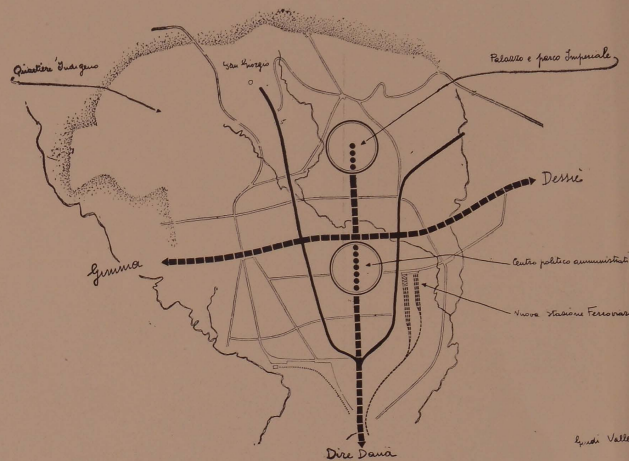
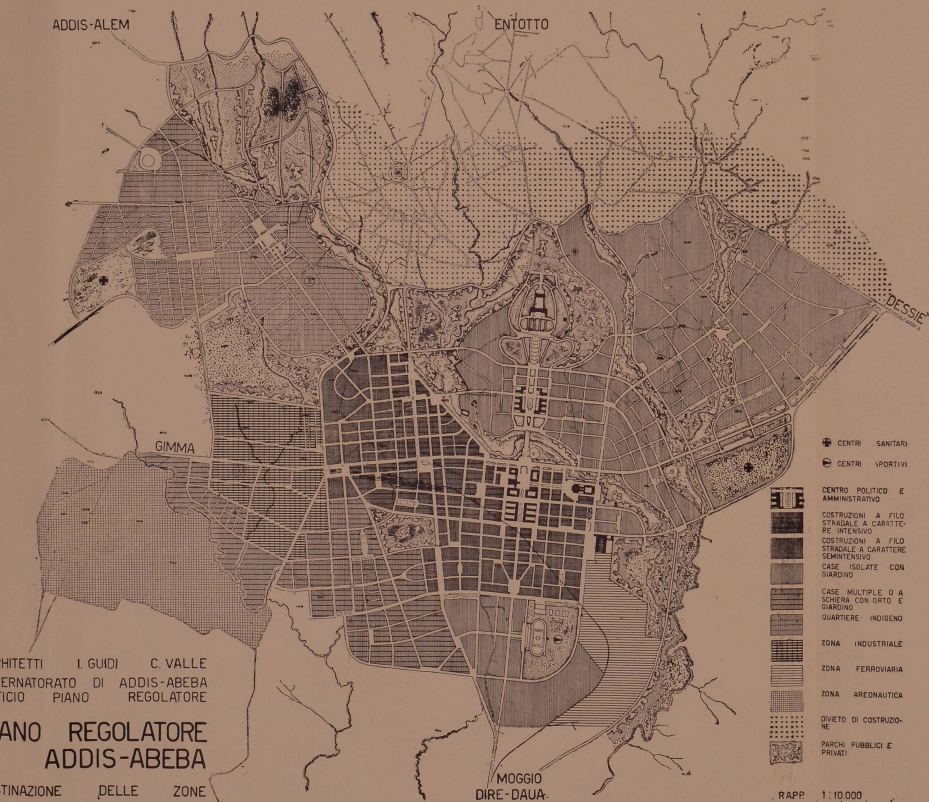


PLANIMETRIA GENERALE

- DEMOLIZIONI
- DEMOLIZIONI E RICOSTRUZIONI
- NUOVI ALLINEAMENTI
- ZONE VERDI

- CASERME
- OSPEDALI
- CAMPI DI GIUOCO E SPORTIVI
- SCUOLE
- MERCATI
- CHIESE
- ST. AUTOLINEE





DISTRIBUZIONE DELLE ZONE





