

LO SVILUPPO URBANISTICO NEI PRIMI ANNI DEL '900

Gianni Lamedica

Gli avvenimenti urbanistici di inizio secolo sono stati raccontati, nel corso degli ultimi decenni, da personalità più qualificate di me, per cui il mio intervento avrà, per così dire, un "taglio" non esattamente storico, perché credo risenta fortemente di annotazioni cariche di passione troppo riferite alla cultura contemporanea.

Tuttavia anche questo tipo di analisi sembra avere una sua validità perché l'esperienza degli avvenimenti che ci hanno preceduto possano essere, non solo occasione conoscitiva, ma esperienza fondamentale per capire ed orientarsi oggi nelle vicende urbanistiche della nostra città. Mi riferirò sinteticamente a quanto è avvenuto agli inizi del Novecento tentando di confrontare questi avvenimenti con il pensiero dominante nella cultura europea di quel periodo.

Pertanto sembra importante, anche in modo sommario, fare riferimento alla riflessione che la città nuova ha alimentato fra tanti intellettuali del nostro secolo che in essa hanno individuato in modo costante alcune caratteristiche della modernità quali la complessità, il dinamismo, l'inquietudine, la frantumazione di un ordine, e comunque sempre una cesura forte con il passato. Walter Benjamin quando in *Angelus Novus* parla di Parigi fra la fine dell'Ottocento ed i primi decenni di questo secolo ne parla come di una realtà che si muove, le cui frontiere si sono espanse, le cui forme sono inquiete, eccitate, segnate dal dinamismo produttivo. Simmel esprime un concetto analogo quando asserisce che la città nuova è una forma uscita dalla sua stessa forma, che ha valicato i suoi stessi confini, caratterizzata da un dinamismo nervoso. Anche Weber sottolinea il fatto che la città vive un costante trascendimento dei propri limiti, nella frantumazione di un ordine per sempre perduto. La capacità di vedere ciò che per gli altri era indecifrabile aveva già fatto dire a Baudelaire che il mondo era uscito oltre il proprio corpo.

La città va, dunque, oltre il disegno, oltre la fondazione, come se non riuscisse più a segnare un confine, un dentro ed un fuori; essa nasce senza centro, come segno dell'andare oltre, con il cuore inquieto.

La città non parla più attraverso i suoi monumenti, le sue piazze, le sue vie, le sue case ma parla nei luoghi di transito, senza identità, nei non luoghi (Marc Augée). Nei nuovi spazi l'identità transita,

ciò che sta fuori dalle mura, dalla linea della storia è frantumato.

Il dinamismo spezza la stabilità della città entro le mura, la città contemporanea rende fluida ogni determinazione, è una città senza città, senza forma di città (M. Cacciari). Questa somma confusa di citazioni dà in qualche modo la misura dello spessore culturale nel cui ambito corre l'obbligo di muoversi quando si parla di città contemporanea.

Ieri, forse come oggi, la mentalità e la capacità di realizzazione tende a scegliere la soluzione peggiore fra le varie alternative per lo sviluppo della città.

Quello che maggiormente colpisce è come la mentalità e la capacità di realizzazione tendesse a scegliere la soluzione peggiore, più povera culturalmente e, spesso, condizionata da interessi di parte, per la crescita e lo sviluppo della città.

Fano dentro le mura ha continuamente divorato se stessa nel corso dei secoli.

210

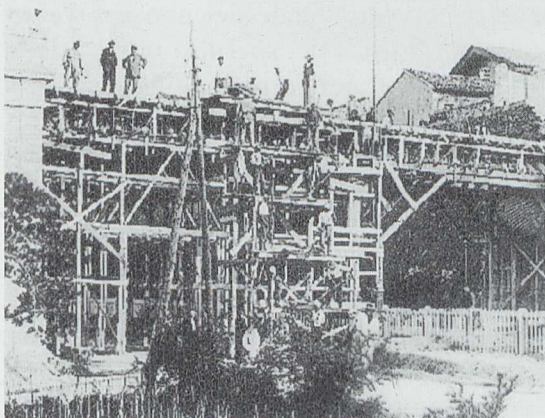
Demolizioni e nuove costruzioni hanno caratterizzato l'avvicinarsi dell'architettura e dell'urbanistica dei vari secoli.

In urbanistica non c'è stata un'idea di sviluppo urbano fuori le mura così come è accaduto in altre città, magari con diversa situazione politica ed amministrativa, dove si sono realizzati progetti di strade, viali, parchi, giardini, teatri, palazzi, strutture pubbliche che interpretassero la cultura urbanistica del momento; a Fano si può solo parlare di architettura e non di urbanistica, esclusa l'addizione malatestiana.

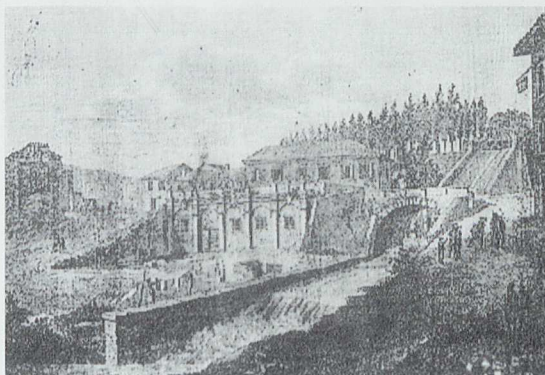
Solo alla fine dell'Ottocento è forte l'idea di uscire fuori dal perimetro delle mura ed iniziare così con il ventesimo secolo l'espansione che caratterizzerà la nuova città. La spinta demografica, le migliorate condizioni di vita, una maggiore attenzione all'igiene, rappresentano un dato di fatto oggettivo che sta alla base di questa uscita dalle mura, ma naturalmente non si tratta solo di questo perché fra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento si diffondono aspettative rispetto alle nuove tecnologie (elettricità, tecniche stradali, ponti di ferro, trasporti ferroviari, ecc.)

Sviluppo tecnologico e sviluppo urbanistico.

La fine dell'800 e l'inizio del '900 sono caratterizzati da una grande apertura verso la tecnologia ed i nuovi poli attrattori che stanno caratterizzando le città.



Come è giusto riferirsi alla tecnica che contraddistingue il processo di sviluppo di Fano fuori le mura, così occorre menzionare la spinta potente verso il nuovo da cui è attraversata tutta la cultura europea con il rifiuto della tradizione e, in generale, della cultura del passato. La nuova situazione derivante dal progresso tecnologico porta alla realizzazione di nuove strutture architettoniche, sociali ed infrastrutturali quali le stazioni e le linee ferroviarie, i ponti, i trasporti meccanizzati, gli opifici, le centrali elettriche, gli impianti tecnologici più disparati ecc. Con questa situazione, particolarmente attenta a specifici e nuovi interventi l'evoluzione urbanistica diviene campo dell'ingegneria.



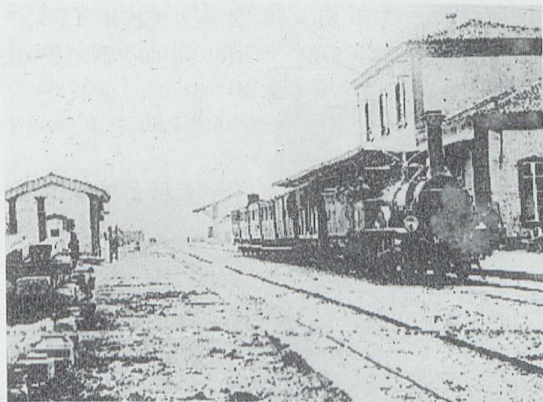
L'urbanistica tedesca fu la prima ad adottare lo zoning con un uso indiscriminato della linea retta. L'ossessione del traffico come le metropolitane, le monorotaie, i tapis roulants, assieme all'igiene pubblica è un portato ingegneresco che si inserisce nello sviluppo tecnologico di inizio secolo.

Un altro riferimento per la cultura di quegli anni è costituito dalla città post-liberale che abbandona la tesi liberale del non intervento dello stato e usa i metodi riformatori tipici dei socialisti utopici della prima metà del secolo, "come strumenti per controllare le trasformazioni in corso"... La borghesia vittoriosa post-liberale stabilisce un nuovo modello di città in cui gli interessi dei vari gruppi dominanti, imprenditori e proprietari sono parzialmente coordinati fra di loro e le contraddizioni prodotte dalla presenza delle classi subalterne sono parzialmente corrette. La libertà completa, concessa alle iniziative private, è limitata dall'intervento dell'amministrazione, che stabilisce i regolamenti ed esegue le opere pubbliche, ma garantita chiaramente in questi limiti più ristretti." (L. Benevolo).

I caratteri del modello di sviluppo della città post-liberale, che possono essere confrontati con l'ambiente della città contemporanea, in sintesi possono essere così elencati:

1. L'amministrazione pubblica e la proprietà immobiliare trovano un accordo. L'amministrazione pubblica fa funzionare l'insieme della città (tutte le infrastrutture), la proprietà tutto il resto; i terreni sono resi costruibili dalle reti infrastrutturali.
2. L'utilizzazione dei terreni urbanizzati dipende dai proprietari singoli. Su questi l'amministrazione influisce solo indirettamente coi regolamenti che limitano le misure degli edifici: nasce la rendita fondiaria urbana.
3. Le linee di confine fra lo spazio pubblico e lo spazio privato sembrano dover bastare a formare il disegno della città (fronti stradali).
4. I costi degli alloggi in questo contesto sono in costante aumento.
5. Si produce alta densità di insediamento al centro, mentre la qualità delle periferie peggiora.
6. La città nuova si sovrappone alla città antica.

Anche a Fano lo sviluppo della città è legato alla costruzione di organismi pubblici fuori delle mura: la caserma di fanteria, il nuovo ospedale, la stazione ferroviaria, il rione bagni per il nascente turismo, la sistemazione del porto, i due calcaferrovie e la conseguente apertura delle mura di Sangallo, le demolizioni all'interno del centro per esigenze di igiene pubblica ecc.; si pongono con questi interventi le basi della città trasformata.



La città si trasforma, tuttavia, nel peggiore dei modi: senza una nuova idea di città con un disegno elementare di piccole strade ortogonali per disimpegnare piccoli lotti edificabili secondo il nascente concetto di tipologia edilizia di casa unifamiliare isolata (villetta). Nasce la "non città".

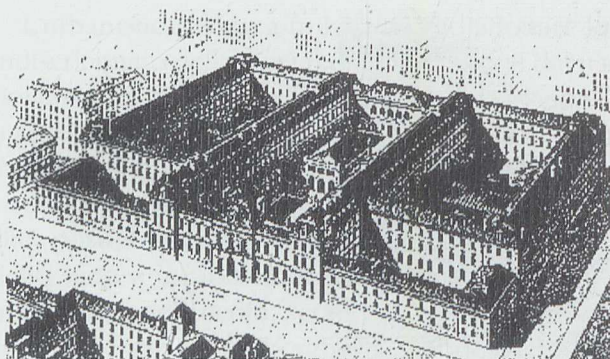
Si perde il contatto con l'urbanistica dal contenuto multidisciplinare e le trasformazioni che via via si operano avvengono con soluzioni che rappresentano la peggiore delle alternative.

213



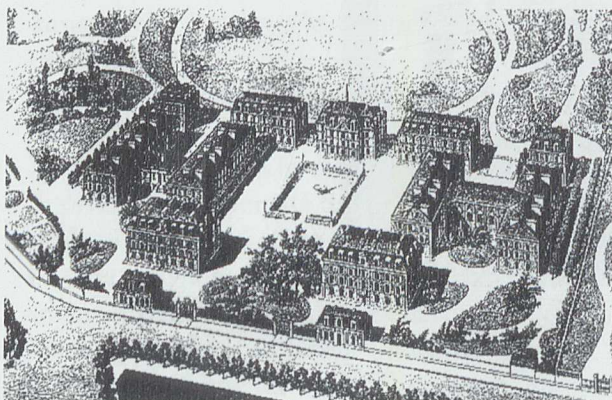
Nasce l'idea di costruire con "l'effetto città"

Si pensa che costruendo a filo strada (strada-corridoio) si possano riproporre le condizioni della città antica



Nasce l'idea della città giardino (1902, Ebenezer Howard). Questa teoria sostiene che occorre creare un nuovo tipo di città che unisca i vantaggi del vivere in campagna con la vivacità tipica dei centri urbani.

Dalla premessa: "in realtà, non vi sono solo due alternative, come sempre si suppone - vita urbana e vita rurale - , ma una terza ancora, nella quale tutti i vantaggi della vita cittadina più esuberante ed attiva e tutte le gioie e le bellezze della campagna, si ritrovano in una perfetta combinazione... la città è il simbolo della società, dell'aiuto reciproco, della cooperazione amichevole, ... ma la campagna è il simbolo dell'amore e delle premure di Dio per l'uomo ... la città e la campagna si devono sposare. Scopo di questo libro è di mostrare come si possa compiere il primo passo in questo senso, costruendo una calamita città-campagna; ed io spero di convincere il lettore che la cosa è fattibile, e secondo i principi più validi ..."



Nelle realizzazioni ben pochi sono gli esempi di città giardino; in realtà, questa idea, estesa e banalizzata nei suoi contenuti, ha portato al proliferare di suburbi e periferie, quelle oggi definite "villettropoli".

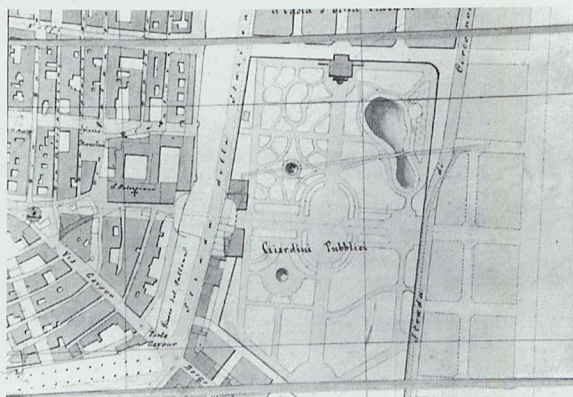
Lo sviluppo di Fano agli inizi del '900 si realizza attraverso la banalizzazione della teoria della città giardino. Nascono nuove tipologie di case che riproducono la grande villa padronale con annesso parco, in piccola scala trasformata in villetta unifamiliare con giardinetto.



La nascita del concetto moderno di verde urbano

Camillo Sitte (1889) propone dei modelli di sviluppo per la città moderna che recuperano quelli antichi non nelle forme, che necessariamente debbono rinnovarsi, ma nella concezione estetica: anche le città moderne devono essere belle e salubri. Egli afferma che "la banalità dei nostri quartieri moderni porta molte conseguenze importanti: l'uomo non prova alcun godimento a viverci, non vi si adatta e non vi conquista alcun attaccamento ...", pertanto teorizza lo studio della qualità urbana come fattore essenziale della pianificazione e l'uso estensivo del verde come servizio alle zone residenziali: occorre "situare i giardini a uguali distanze gli uni dagli altri e il più possibile appartati dalle vie rumorose. Ciascuno di questi spazi verdi dovrebbe essere attorniato da case che ne acquisterebbero un gran valore"; bisogna inoltre che in ogni città si facciano piazze.

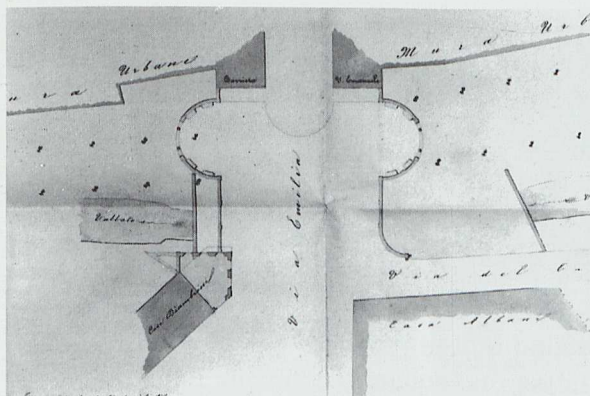
In assonanza con la cultura europea di fine secolo il PRG di De Poveda per Fano prevede un parco urbano ed un ring verde lungo le mura urbane.



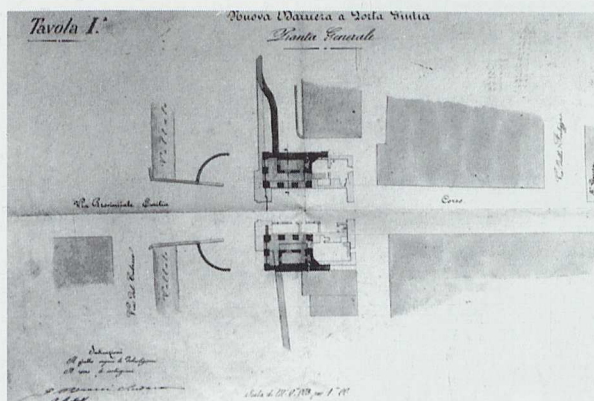
Comunque si realizza tutt'altro: il mercato edilizio predomina sulle scelte urbanistiche.



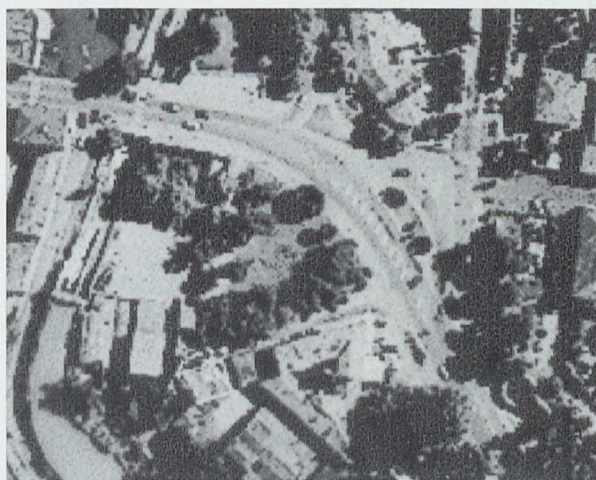
Anche a Porta Giulia un garbato progetto conservava l'antica barriera daziale sistemando a verde lo spazio antistante le mura romane.

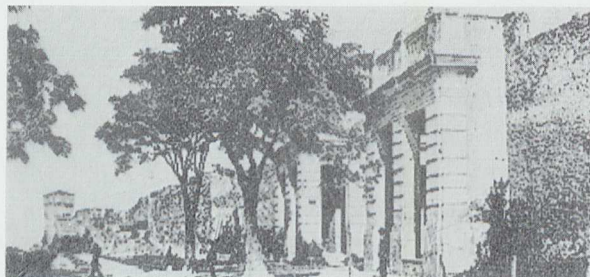


Ancora una proposta di analoga impostazione:



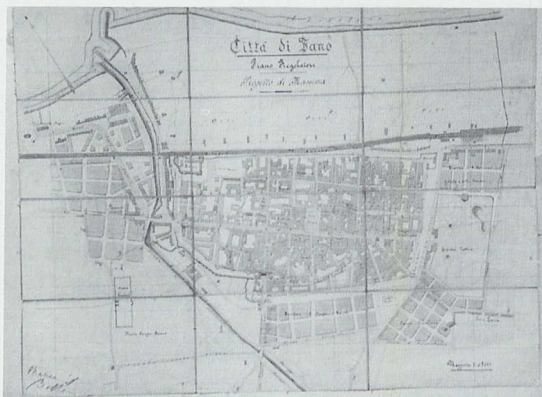
217





In realtà non si realizzano queste proposte progettuali e più tardi verrà demolita la barriera per uno squarcio nelle mura romane: Lo spazio antistante diviene un susseguirsi di svincoli stradali.

Il PRG di De Poveda prevede un'espansione calibrata separata dal vecchio impianto con una fascia verde antistante le antiche mura.

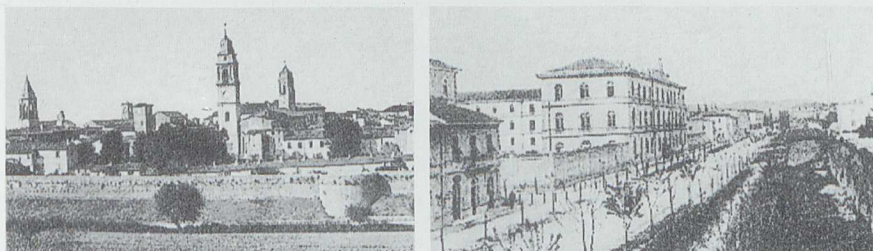


218

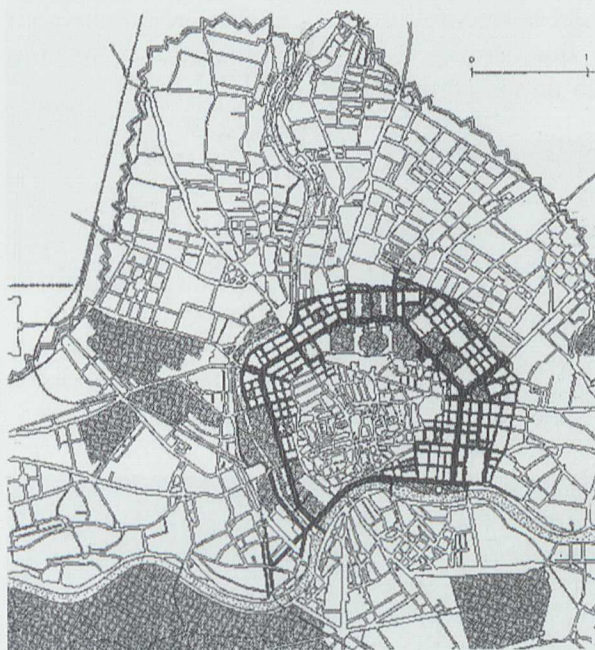
Si realizza tutt'altro.



Le mura vengono abbattute, il ring verde non viene realizzato, la strada di circonvallazione è a ridosso del vecchio impianto urbano, nell'illusione che il nuovo si ponga in continuità con il vecchio.



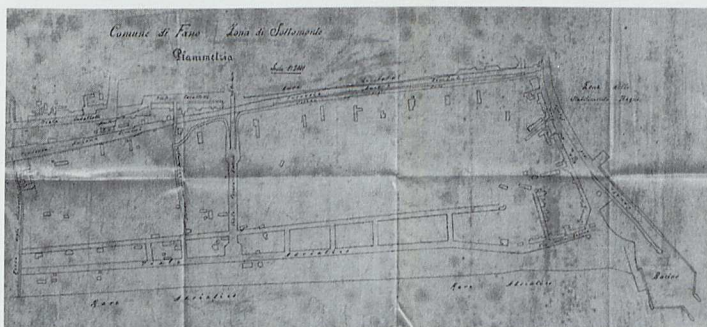
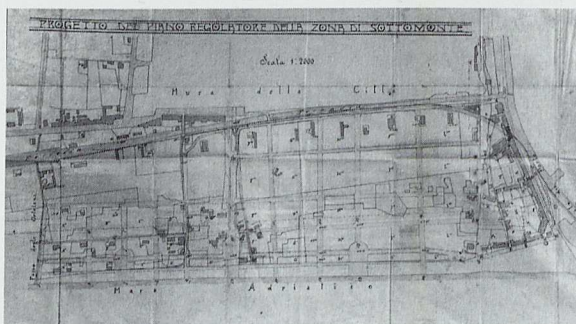
Sull'area delle antiche mura si costruiscono villette (oggi tutelate come architettura di fine secolo). In Europa le grandi città si ampliano con questi concetti. A Vienna, ad esempio, lo sviluppo fuori del nucleo storico nella seconda metà dell'800 si realizza come viene mostrato nella planimetria.



Questa impostazione culturale arriva a Fano agli inizi del '900 con riferimenti abbastanza espliciti. Tuttavia appare semplificata e senza gli opportuni adattamenti che le diverse circostanze avrebbero richiesto.



Gli spazi “vuoti” attorno alla città storica sono oggetto di interesse per l'espansione. Anche il piano di lottizzazione in Sassonia viene proposto con la logica del momento, tuttavia vengono realizzate solo il cavalcaferrovia e le due strade vicine al mare; gli orti restano nell'ambiguità di un'area né residenziale né agricola.



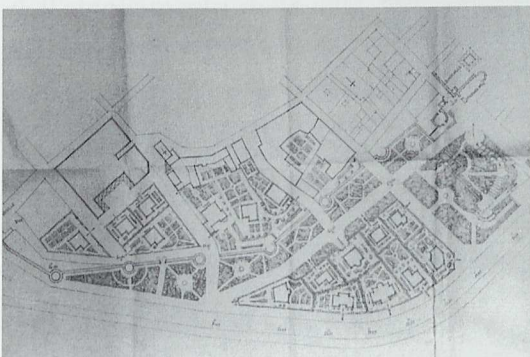
Ai giorni nostri l'ambiguità è scomparsa, ma si è realizzato un insediamento non armonico senza un'idea progettuale.



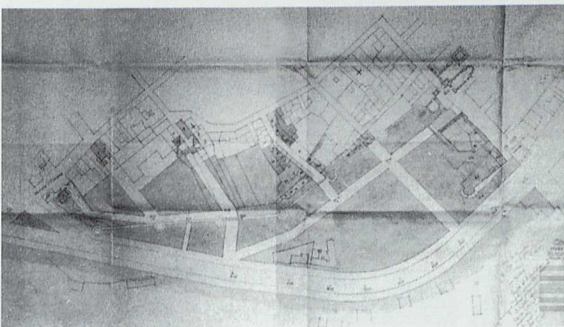
Ancora la soluzione peggiore.

La soluzione peggiore:

- No al verde pubblico previsto nel piano regolatore di De Poveda e invece:



- sì alle demolizioni delle mura per realizzare il progetto di lottizzazione proposto dall'arch. Calzabini di Roma che permetterà la costruzione di alcune ville unifamiliari a ridosso delle mura romane:



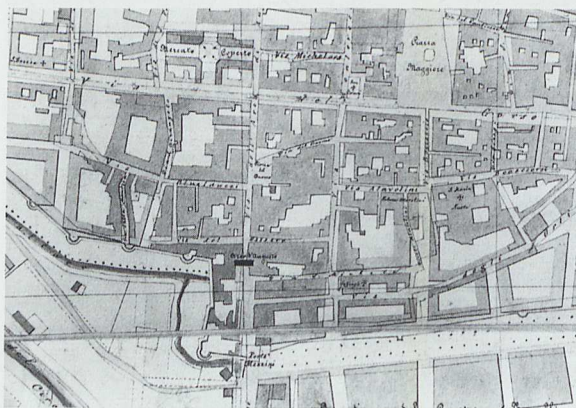
In questa proposta progettuale le mura romane vengono più volte squarciate per un'improbabile continuità delle sedi stradali che dal centro storico conducono verso le aree edificabili. Il progetto non si è realizzato completamente, ma si sono costruite solo le residenze perdendo l'occasione di conservare la visione delle mura da un ampio spazio verde.

Rione bagni



222

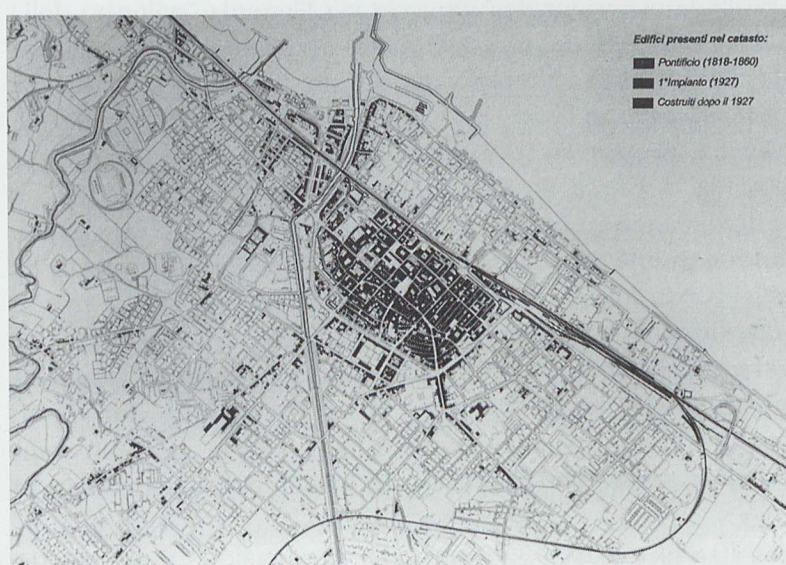
Anche le proposte formulate nel PRG di De Poveda di allargamenti stradali all'interno del vecchio nucleo di Fano sono in linea con la cultura europea del momento.



Infatti Parigi con gli interventi di Haussmann, anche se in modi più radicali, per tendenza, viene presa come lezione positiva da seguire.



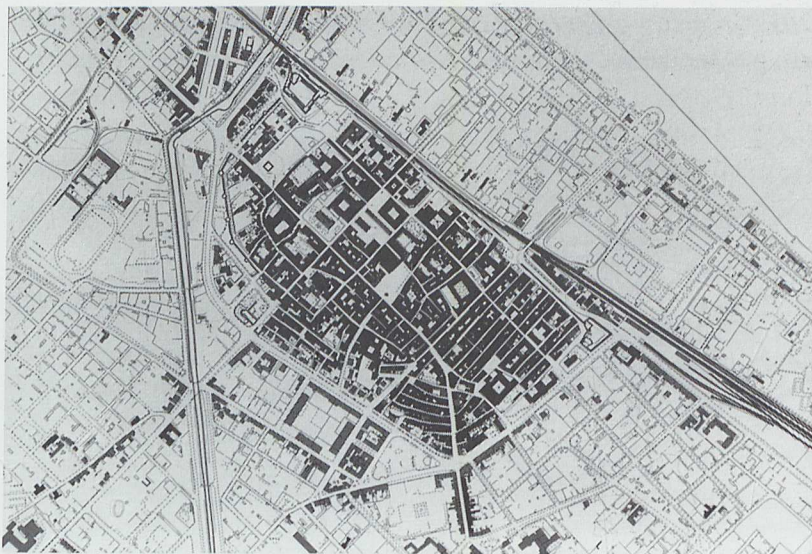
Schema riassuntivo dello sviluppo di Fano nel primo ventennio del XX secolo. In questa planimetria è facilmente rilevabile lo sviluppo dell'ampliamento della città con le premesse della costruzione della città contemporanea.



La città contemporanea si realizzerà con la stessa impostazione delle infrastrutture di inizio secolo.

Ecco un dettaglio della precedente immagine.

(fonte S.I.T. Comune di Fano)



Nel dettaglio è possibile riconoscere le principali realizzazioni che hanno caratterizzato la città nei primi anni del '900: espansione verso la stazione ferroviaria con disseminazione di piccoli nuclei oltre via Cavour; propaggini residenziali lungo la via Flaminia; sviluppo della Marina balneare a nord del porto; il centro cittadino è sempre piazza Maggiore; nel secondo decennio del secolo continua l'espansione della città nelle zone indicate, con la formazione in aggiunta di una nuova *Marina* (Sassonia); disseminazione residenziale intorno al nuovo ospedale S. Croce; il centro della vita cittadina si porta nell'ex Convento di S. Francesco (nuova residenza municipale); piazza Amiani.

Negli anni seguenti lo sviluppo di Fano continuerà determinato da fatti attrattivi con la "disseminazione nel paesaggio della *non città* con nucleoli che finiranno poi per congiungersi fra loro ..." (Bonasera).

Credo che sia possibile far risalire al periodo "giolittiano" la nascita della Fano contemporanea. È proprio in questo periodo che hanno inizio tutti i processi di natura amministrativa, economica, imprenditoriale, sociale, che hanno condizionato lo sviluppo della città fuori le mura.

È di questo periodo la premessa della occupazione del territorio dell'intera bassa valle del Metauro (che sarà compiuta soprattutto negli ultimi decenni del nostro secolo) per trovare spazi per costruzioni, estranee al tessuto storico, e che a loro volta determinano una nuova città (la non-città) legata alla dinamica dello spostamento piuttosto che all'armonia dei rapporti fra la gente e l'architettura.