

URBANISTICA

Rivista Trimestrale
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
Anno XX - N. 6
Ottobre-Dicembre 1950

ESCLUSO DAL PRESTITO



Direttore Adriano Olivetti

Comitato direttivo

Domenico Andriello, Piero Bettoni, Eduardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cosensu, Salvatore Cosu, Luigi Dodi, Eugenio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Melis De Villa, Giovanni Micheli, Alberto Moeno, Saverio Muratori, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro.

Redattore capo

Giovanni Astengo

Segretaria di redazione

Maria Venetto

Redattori regionali

Piemonte: Nello Renacco, Arialdo Daverio.
Lombardia: Elio Cerutti, Vincenzo Colombo, Eugenio Gentili
Veneto: Giovanni Barbini
Liguria: Alessandro Christa, Mario Labò
Emilia: Renato Sennici, Viteccio Gandolfi
Toscana: Fernanda Clemente, Leonardo Servioli
Lazio: Federico Gario, Ludovico Quaroni
Campania: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Minichilli
Sardegna: Vito Mossa
Sicilia: Eduardo Caracciolo, Gianni Pivano

Legislazione urbanistica

Francesco Cuccia

Letteratura urbanistica

Irene Zevi

Corrispondenti esteri

Argentina: Gino Calceprina - Instituto de Arquitectura y Urbanismo - Tucuman
Belgio: Frans Lickens - 24, Rue du Fossé-aux-Loups - Bruxelles
Brasile: Carlos Lodi - R. Salvador Medeiros 100 - S. Paulo.
Bulgaria: Tzvetanoff K. Tzvetanoff - Rue Zar Samuil 34 - Sofia
Canada: E. G. Fahali - Secretary of "The Institute of Professional Town Planners" - 24 Bloor Street East - Toronto 5
Cile: Alfredo Johnson Villalino - Calle A. Amunátegui 75 Santiago
Colombia: Dr. Jorge Kibédi - Pontificia Universidad Católica Javeriana - Bogotá
Cuba: Silvia O'Bourque - Calle 18 n. 313, Abundancia Marianas - Habana
Francia: Robert Anzelle - 13, Place du Panthéon - Paris V^e
Inghilterra: Anthony Chitty - 20 Gower Street - London W.C.1.
Israele: Vito A. Volterra - 10, Sderot Ha-Carmel - Haifa
Messico: Maurice Gómez Mayuga - Esplanada 1345 Lomas México 16, D. F.
Olanda: J. B. Bakema - Westerkerke, 34 - Rotterdam
Perù: Mario Bionso - S. Martín, 595 - Lima Miraflores
Svezia: Mattias Toros Ferruzi - Italienska Legationen - Huskyl - Svecoslavia
Sud Africa: Mario Denis Buldoushi - 36, Paul Kruger Drive - Georgetown Tvl.
Ungheria: Emerich Balász - IV Bécsi, 41 - Budapest
U. S. A.: Miss Kraine Freeman - 211, Remson Street Brooklyn 2 - New York
Fredrick Guthrie - 230 West 41 st Street - New York, 18.

Presidente
dell'Istituto Nazionale
di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Ludovico Quaroni

Giunta Esecutiva

Domenico Andriello

Giovanni Astengo

Francesco Cuccia

Giuseppe Samonà

Tesoriere

Mario Fiorentino

Consiglio Direttivo
Nazionale dell'Istituto

Adriano Olivetti

Ludovico Quaroni

Domenico Andriello

Giovanni Astengo

L. Barbiano di Belgioioso

Salvatore Caronia

Leone Cattani

Gino Cipriani

Carlo Cocchia

Vincenzo Colombo

Francesco Cuccia

Luigi Carlo Daneri

Guido Ferro

Mario Fiorentino

Eugenio Fuselli

Alberto Legnani

Armando Melis De Villa

Saverio Muratori

Cesare Pascolutti

Ferdinando Poggi

Pasquale Prezioso

Nello Renacco

Paolo Rossi De Paoli

Giuseppe Samonà

Cesare Valle

Michele Valori

SOMMARIO

- Pag. 1** Migrazioni spontanee e ridistribuzione coordinata
" **9** Nuovi insediamenti in Sardegna
" **12** Pianificazione argentina ed emigrazione italiana
" **18** Comunità in un mondo senza stati
" **34** Palermo: la sua storia e i suoi problemi
" **47** Legislazione italiana
" **49** Notiziario estero
" **53** Biografia di Patrick Geddes
" **55** Cronache urbanistiche

di Giovanni Astengo

di Riccardo Nalli

di Cino Calceprina

di E. A. Gutkind

di Gianni Pirroni

di Lewis Mumford

Impaginazione e Copertina di
Ha curato l'elaborazione del grafico

Egidio Bonfante

Franco Fasana

Prezzo del presente fascicolo Lire 800

Direzione, Redazione e Amministrazione: Torino (403) Corso Vittorio Emanuele, 75

Sede dell'Istituto:
Roma

Lungotevere Tordinona, 1



1841-1850



1871-1880



1901-1910



1931-1940

MIGRAZIONE SPONTANEA E RIDISTRIBUZIONE COORDINATA

Fig. 1 - Variazione della popolazione olandese dal 1840 al 1940.

Valori assoluti dell'incremento o decremento nei singoli comuni per gli intervalli decennali 1841-50; 1871-80; 1901-10; 1931-40. Da: "De Verspreiding van de Bevolking in Nederland" pubblicazione del servizio statale del piano nazionale olandese.

decrementi	incrementi
•	• 100 ab.
•	• 1000
•	• 10.000
•	• 50.000



Migrazione spontanea e ridistribuzione coordinata

di Giovanni Astengo

Uno dei problemi fondamentali, e forse il fondamentale, dell'urbanistica regionale si può compendiare in questo enunciato: è socialmente utile e tecnicamente attuabile il controllo della distribuzione geografica della popolazione su di un territorio, in vista del raggiungimento di un maggiore benessere generale? In altri termini si pone il quesito della determinazione teorica e pratica dell'*optimum* della popolazione distribuita su di un territorio, e successivamente lo studio degli interventi necessari e sufficienti per adeguare e mantenere la dimensione della popolazione al volume ritenuto *optimum*.

L'importanza del problema non può sfuggire ad alcuno. Anzitutto la sua soluzione, in sede teorica e pratica, appare una premessa di enorme utilità per la compilazione e l'attuazione di ogni piano urbanistico di dettaglio. È infatti evidente che senza questa preliminare precisazione in sede regionale continuano a restare indeterminati tutti gli elementi quantitativi dei piani regolatori comunali, sfugge cioè la possibilità di dimensionare i centri urbani e rurali e di calibrarne le adeguate opere pubbliche.

Inoltre vi sono ragioni politiche e pratiche estremamente importanti che reclamano la discussione del problema. Basti infatti ricordare che l'art. 1 della vigente legge urbanistica 1942, attualmente all'esame per la riforma, esponendo le finalità della legge precisa che scopo dell'attività urbanistica è di « favorire il disurbanamento e di frenare la tendenza all'urbanesimo », afferma cioè la necessità di un preciso intervento in questo campo e fissa un indirizzo politico: intervento ed indirizzo che attendono evidentemente di essere ora riesaminati e rimessi a fuoco.

Si tenga presente inoltre l'avvio dato recentemente dal Ministero dei Lavori Pubblici ai piani regionali mediante la circolare 713 del 20 febbraio 1950 e quindi la necessità impellente di regolamentarne l'applicazione, in modo da rendere omogenea su tutto il territorio questa incipiente attività urbanistica.

Si pensi infine all'urgenza di intervento nelle zone depresse e notoriamente sovrappopolate della nostra Penisola, là dove la scarsità delle risorse locali comprime vasti strati della popolazione al di sotto di un minimo vitale, per cui nessuna altra soluzione può essere prospettata se non l'esodo di una parte della popolazione stessa.

Non occorre esemplificare oltre per dimostrare l'opportunità della ricerca proposta, per impostare correttamente la quale occorrerà anzitutto analizzare i dati del problema, richiamando alcuni fondamentali aspetti dei due termini, oggetto di studio: popolazione e territorio.

1. Distribuzione, struttura e movimento della popolazione.

È noto che la popolazione residente su di un territorio non si presenta mai uniformemente distribuita, bensì maggiormente addensata in alcuni epicentri e maggiormente diradata in altre plaghe.

Ciò non dipende soltanto da pure ragioni altimetriche, come a prima vista potrebbe immaginarsi, specie per i paesi orograficamente accidentati quale l'Italia, in quanto il fenomeno è appariscente anche in zone assolutamente piane, come l'Olanda, ma anche da complesse e multiple ragioni di carattere economico come produttività delle terre, localizzazioni di industrie o facilità di comunicazioni, e talvolta anche dalla sopravvivenza dei residui di antiche situazioni storiche, politiche o militari, ormai del tutto tramontate. Un carattere peculiare dell'attuale distribuzione della popolazione sul territorio è la sua dinamicità: essa varia continuamente e spesso con incredibile velocità (v. fig. 1).

Prima però di approfondire l'esame del fenomeno distributivo, che interessa particolarmente la nostra ricerca, occorre tuttavia un preliminare cenno di quegli

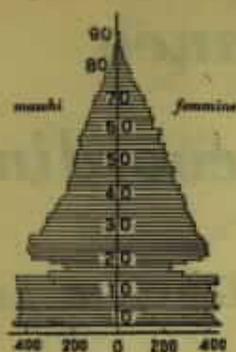


Fig. 2 - Italia 1936. Struttura della popolazione. Esempio di popolazione crescente. La contrazione della piramide nelle classi intorno ai vent'anni (1936) è dovuta alla bassissima natalità nel periodo bellico 1915-18.

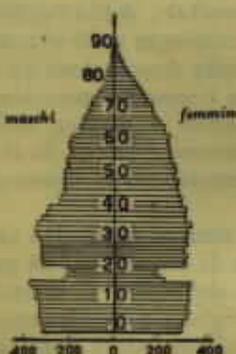


Fig. 3 - Francia 1936. Struttura della popolazione. Esempio di popolazione decrescente.

aspetti demografici che permettono di caratterizzare e di individuare la popolazione di un dato territorio, in una data epoca (1). Anzitutto la *struttura* stessa della popolazione, cioè la sua composizione quantitativa e qualitativa, per età, sesso, stato civile. Questi elementi servono in effetti non solo all'esame dello *stato* della popolazione, ma forniscono pure indizi sullo sviluppo naturale della popolazione: il futuro essendo, in questo caso, stretto figlio del presente, è infatti possibile riconoscere dall'esame delle «piramidi» o rappresentazioni grafiche della struttura, se la popolazione è, e sarà nell'immediato futuro, crescente, decrescente, stazionaria (figg. 2 e 3).

Ma la struttura della popolazione muta nel tempo, per effetto non solo delle variazioni del saldo fra nascite e morti, cioè del *movimento naturale* che modifica continuamente il volume o valore assoluto della popolazione nativa di un dato territorio, ma anche dei *movimenti migratori* interni ed esterni, che alterano via via la composizione della popolazione nativa dando luogo alle concentrazioni urbane (v. fig. 4) e a spostamenti di popolazione, cosicché varia in definitiva volume e struttura della popolazione e conseguentemente la sua distribuzione sul territorio. Si noti bene che anche i caratteri fisiologici della popolazione sono destinati a variare assai rapidamente nel tempo per effetto del ricambio demografico. In un lontano studio del 1912 il Gini (2) dimostrava infatti che in quasi tutti i paesi nel passaggio da una generazione all'altra, «la generazione che sopravvive non deriva da tutta la generazione che scompare, ma solo da una frazione di essa, che va da un massimo di 1/2 a un minimo di 2/9» e che, per di più, «la metà della generazione che sopravvive discende da una frazione piccolissima, che sta fra 1/7 e 1/15 della generazione che scompare».

Struttura, movimenti naturali, migrazioni e ricambio demografico sono dunque gli aspetti morfologici generali attraverso i quali una determinata popolazione di un determinato territorio può essere configurata. Essi forniscono elementi descrittivi delle sue caratteristiche, ma sono in sé insufficienti a spiegarne le sue variazioni e la sua distribuzione, così come l'anatomia descrittiva è insufficiente a spiegare i fenomeni biologici.

2. Gli aspetti economici del volume e della distribuzione della popolazione: varie interpretazioni.

La ricerca delle cause e delle conseguenze dei fenomeni demografici può essere condotta soltanto se essi vengono posti in relazione alla complessità dei fattori sociali ed economici, che giocano nella vita spirituale e materiale dei popoli. Limitando per ora l'indagine ai soli fattori economici, converrà dunque porre la popolazione ed i suoi fenomeni demografici in rapporto con le risorse economiche del territorio, col grado di sviluppo della tecnica, col livello di civiltà e di vita raggiunti, fattori questi che condizionano la popolazione, o sono da essa condizionati. Le ricerche condotte in tale campo da numerosi studiosi sono state chiaramente puntualizzate di recente da Pierre Froment (3) con un'ampiezza ed una complessità di aspetti e di osservazioni, che difficilmente possono essere compendiate negli angusti limiti di un articolo. Alla sua esposizione e alle sue conclusioni ci appoggeremo pertanto nel delineare i contorni del nostro specifico problema.

Ecco intanto le principali tesi storiche.

Fra i primi il Cantillon, che nel *Saggio sulla natura del commercio* (1755) dopo aver riaffermato il principio, generalmente ammesso dai fisiocrati, che il numero della popolazione dipende strettamente dalla quantità delle sussistenze disponibili, aggiungeva, a mitigarne l'eccessivo semplicismo, doversi tener anche conto del «modo di vivere» dei popoli, dell'abbondanza e qualità degli alimenti. E calcolava la quantità di terra necessaria per mantenere un individuo, fornendo i seguenti dati: in Cina, dove il vitto è sobrio e spesso misero, ettari 0,04, in Francia ettari 0,06, in certe contee inglesi come nel Middlesex, dove si mangia molta carne e si beve molta birra, da 2 a 3 ettari (4).

All'ottimismo dei fisiocrati veniva a contrapporsi alla fine del XVIII Secolo la tesi pessimistica di Malthus. Essa si compendia nelle famose proposizioni poste all'inizio del *Saggio sul principio della popolazione* (1798): la prima afferma che «la popolazione, quando non è arrestata da alcun ostacolo, si raddoppia ad ogni periodo di 25 anni, crescendo così in progressione geometrica»; la seconda che «i mezzi di sussistenza, nelle circostanze più propizie della umana industria, non possono crescere che in ragione aritmetica». Ma l'affermata ipotesi della progressione aritmetica delle sussistenze non riposa su alcuna osservazione precisa ed obiettiva, ed i fatti stessi l'hanno ampiamente smentita.

Ad opposti risultati giungeva, circa un secolo dopo, il sociologo Durkheim nella sua tesi di laurea presentata nel 1893 con titolo: «*Della divisione del lavoro sociale*». La sua tesi è che lo sviluppo numerico della popolazione e la tendenza alla condensazione e alla concentrazione generano una più grande divisione del

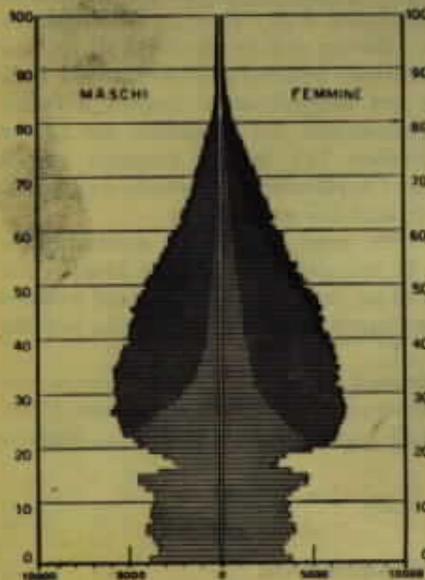


Fig. 4 - Torino 1936. Esempio della struttura della popolazione di una grande città a incremento naturale stazionario o negativo e forte incremento sociale nell'età adulta. I vari tipi di gradi distinguono rispettivamente dal basso in alto celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.

NOTE

(1) Per chi desiderasse approfondir l'argomento si consiglia: A. LANDRY, *Traité de Démographie*, Payot ed. Paris, 1949.

(2) CORRADO GINI, *I fattori demografici dell'evoluzione nelle nazioni*, Bocca, ed. Torino, 1912.

(3) PIERRE FROMENT, *Démographie économique*, Payot ed. Paris, 1947.

(4) Per una corretta comprensione delle cifre bisogna tener presente che la produttività agricola è molto aumentata in questi due ultimi secoli sull'introduzione della rotazione agraria: la coltivazione del grano in terra buona, ad esempio, è passata nell'ultimo secolo da 14 a 28 q.li per ha.

lavoro sociale, e che la divisione del lavoro sociale è punto di partenza di tutta una serie di perfezionamenti in tutti i campi della vita. Il passaggio dal nomadismo alla stabile agricoltura, e quindi la nascita delle città, ne sarebbero la prova. Le città formate essenzialmente per immigrazione « derivano sempre dal bisogno che spinge gli individui a tenersi in modo costante in contatto più intimo possibile gli uni con gli altri ». Il progresso delle vie di comunicazione permette il trasporto rapido delle persone e del pensiero. La condensazione sociale moltiplica le relazioni intra-sociali. La divisione del lavoro inoltre contribuisce, colla specializzazione, a rendere più complesse e più indipendenti le nature individuali e a liberarle dall'azione collettiva e dalle influenze ereditarie, che non possono invero esercitarsi che sulle cose semplici e generali.

Questo in sintesi il pensiero di Durckheim, per cui ogni aumento di popolazione risulterebbe quindi necessariamente benefico.

Sia la tesi pessimista di Malthus, che quella ottimista di Durckheim, hanno un punto di contatto, nel presupporre entrambe che non le sussistenze siano la causa determinante del numero della popolazione, ma siano al contrario una conseguenza di questa.

3. L'equilibrio fra popolazione ed economia.

I rapporti di equilibrio fra popolazione ed economia possono dunque esser schematizzati in due grandi categorie: o l'equilibrio si ha nell'adattamento della popolazione alla variazione delle risorse economiche, o nell'adattamento delle attività economiche alla variazione della popolazione. Nella prima categoria di equilibrio occorrerà ancora distinguere due ipotesi: del progresso e del regresso economico.

Qualora per aumento di risorse si produca un progresso economico, si avrà conseguentemente un aumento di reddito monetario in salari, profitti, interessi e rendite. Come viene impiegato questo sovrappiù? Secondo l'osservazione di Paul Leroy-Beaulieu (5) vi sono per gli individui quattro possibilità di scelta: 1° un aumento di popolazione; 2° un accrescimento di svaghi; 3° un accrescimento dei consumi individuali; 4° un nuovo aumento di produzione attraverso la capitalizzazione di tale eccedente. Le quattro utilizzazioni possibili del progresso economico sono simultanee ed in concorrenza fra loro, cosicchè un aumento di risorse non è seguito necessariamente da un aumento di popolazione. Basta infatti che gli individui modifichino i loro consumi, quantitativamente o qualitativamente, come nel passaggio dal regime vegetariano a quello carneo, che richiede una quantità assai superiore di terreno (un ettaro di grano fornisce il decuplo di calorie di quante ne fornisce la carne bovina alimentata dallo stesso ettaro coltivato a foraggio); o allentino lo sforzo produttivo per dedicarsi anche al riposo, agli svaghi, allo sport o alla cultura; o infine, mediante il risparmio e la capitalizzazione, aumentino gli investimenti in beni strumentali (impianti, bonifiche, abitazioni, attrezzature ecc.).

La scelta fra le quattro possibilità differisce da popolo a popolo: sempre secondo Leroy-Beaulieu (1910) i tedeschi e gli italiani si servono di gran parte dell'accrescimento della loro forza produttiva per aumentare la loro popolazione; gli inglesi invece ripartiscono tali accrescimenti assai saggiamente fra i quattro usi possibili; gli spagnoli li spendono in gran parte nell'aumento di svaghi; i francesi non aumentano la popolazione, bensì i consumi ed i risparmi. Secondo il Fromont russi e cinesi risparmiano poco, non aumentano nè consumi nè svaghi e dedicano tutto allo sviluppo della popolazione; e così via. Queste indicazioni sono del tutto grossolane: esse variano in realtà nell'interno del territorio da regione a regione e nella regione stessa a seconda degli abitanti, se di città o di campagna, con tutte le possibili sfumature.

Nell'ipotesi sfavorevole, invece, di un regresso economico, dovuto ad un impoverimento di risorse, l'individuo può ancora scegliere fra le quattro possibilità, naturalmente in senso inverso. È possibile cioè ridurre la popolazione, e ciò in senso assoluto, sotto forma di accresciuta mortalità o di emigrazione (come nell'esempio memorabile della malattia che nel 1844 distrusse quasi totalmente il raccolto di patate in Irlanda, mietendo un milione di morti e spingendo due milioni di persone all'emigrazione); oppure relativamente, con un abbassamento di nuzialità e di natalità. Oppure la diminuzione di popolazione è evitata con l'aumento di sforzo nel lavoro produttivo; o ancora con la compressione quantitativa dei consumi o con adattamenti qualitativi, adottando per esempio il regime alimentare vegetariano e per di più scegliendo derrate ad alta produttività di calorie per ettaro, come avviene in Cina col riso, che possiede un rendimento alimentare per ettaro assai superiore al frumento e ad ogni altra derrata (6). Infine ancora diminuendo il risparmio fino ad annullarlo ed a intaccare i capitali: in tal caso il rendimento va sempre più abbassandosi con nuove diminuzioni di risorse e con disastrose conseguenze.

L'osservazione dimostra che la diminuzione di risorse trascina generalmente

(5) PAUL LEROY-BEAULIEU, *Traité d'Economie Politique*, 1910, t. IV p. 249.

(6) BENEDETTO BARBERI, *Il rendimento alimentare delle principali coltivazioni arboree*, L.C.S., Roma, 1942.

ad adottare la prima soluzione, sia nei paesi poveri che nei paesi ricchi. Infatti nei paesi poveri, essendo il livello di vita poco elevato, è difficile abbassarlo senza andare al di sotto del minimo vitale; il poco risparmio è presto vaporizzato e allora non è neppure possibile maggiorare utilmente lo sforzo produttivo, sia perchè già spinto, sia perchè in condizioni di modesti rendimenti, cosicchè non resta altra scelta che la diminuzione della popolazione. Per contro anche nei paesi ricchi le soluzioni tendenti ad abbassare l'alto tenore di vita comportano sacrifici psicologici difficilmente accettati, cosicchè anche per essi non resta altra alternativa che la diminuzione di popolazione. Si può dunque concludere che il regresso economico impone all'uomo impossibilità materiali o psicologiche, che sono più forti di lui, mentre invece l'accrescimento delle risorse gli offre varie possibilità di scelta, fra cui l'incremento demografico.

Per la seconda categoria di equilibri, derivanti dal presupposto che il volume della popolazione sia causa dei fenomeni economici, occorre distinguere due ipotesi: popolazione crescente, e popolazione stazionaria o decrescente. Rispondono alla prima ipotesi le due opposte correnti che fanno capo a Malthus e a Durckheim. Fra le posizioni estreme, e come correttore della tesi ottimistica si pone Otto Effertz, col principio della limitata trasformabilità delle produzioni. I prodotti sono raggruppati in due grandi classi: l'una comprendente i beni « d'alimentazione » che derivano dalla terra; l'altra i beni di « coltura » (di comfort e di lusso), che derivano soprattutto dal lavoro. Nell'interno di ciascuna classe vi è possibilità di trasformare la produzione, giammai però di ottenere i prodotti dell'una con i fattori di produzione dell'altra. Cosicchè una popolazione crescente potrà essere sempre più fornita di beni di comfort e di lusso, ma disporrà sempre meno di beni d'alimentazione. In realtà si hanno esempi che confortano sia la tesi ottimista, sia la tesi pessimista nelle conseguenze economiche dell'accrescimento della popolazione: esse non sono dunque nè identiche, nè ripetibili ovunque.

Anche nell'ipotesi di popolazione stazionaria o decrescente si hanno le due correnti, ottimista e pessimista: è facile infatti sostenere che riducendosi la popolazione gli aumenti di rendimento andranno tutti assorbiti nell'aumento di svaghi o di consumo o di risparmio, con conseguente elevazione del tenore di vita. Sostengono gli oppositori che una popolazione decrescente, componendosi sempre più di vecchi, andrà perdendo di slancio e d'iniziativa e che l'aumento, inoltre, di produttori genera la disoccupazione strutturale e la sovrapproduzione.

In realtà, nell'ipotesi di popolazione stazionaria, si avrà una domanda necessariamente costante nei beni alimentari, e diminuiranno conseguentemente il reddito agricolo, il costo dei terreni e le rendite; potrà invece aumentare la domanda dei beni industriali di comfort e di lusso; fenomeni di disoccupazione saranno possibili se, per una eventuale sovrapproduzione agricola, si renderanno necessari trasferimenti di mano d'opera agricola nel campo industriale, con conseguenti assestamenti tra mano d'opera non qualificata e qualificata.

Infine nel caso di popolazione decrescente si possono avere conseguenze morali e politiche in genere assai più gravi che non le conseguenze puramente economiche.

4. La ricerca dell'optimum di popolazione.

Il diverso comportamento dei fatti nelle relazioni di causa ed effetto fra aumento di popolazione ed economia ha spinto i più recenti studiosi dell'argomento a porre l'ipotesi dell'optimum di popolazione: ogni paese, in ogni epoca, avrebbe un livello optimum di popolazione, cosicchè gli aumenti prodotti nel paese che non ha ancora raggiunto tale livello sarebbero favorevoli (sottopopolazione); sfavorevoli invece gli incrementi nei paesi che avessero superato tale livello (sovrappopolazione).

Il concetto di optimum non deve essere confuso con quello di livello maximum di popolazione, che corrisponde al minimo vitale e si verifica « là dove la mancanza di mezzi di sussistenza costituisce un ostacolo assoluto ad ogni aumento di popolazione » (7). Il livello maximum può essere raggiunto per esempio in una comunità isolata a popolazione crescente, in cui la produzione aumenta in un primo tempo proporzionalmente alla popolazione (fase dei rendimenti crescenti) e poi declina (fase dei rendimenti non proporzionali) fino ad abbassare talmente il livello di vita da far aumentare la mortalità: il maximum è raggiunto (v. fig. 5).

Molte specie di animali vivono al maximum. Anche la popolazione dell'Estremo Oriente pare molto vicina al maximum, sebbene ogni anno vi si constatino ancora eccedenze di nascite.

Il livello optimum è invece relativo ad un dato criterio di valutazione. Che questo criterio coincida col benessere generale della popolazione non può esservi dubbio. Le incertezze sorgono quando si cerchi di definire tale benessere in termini universalmente accettabili e commensurabili (8).

I moderni sociologi sono generalmente propensi a misurare il benessere dalla

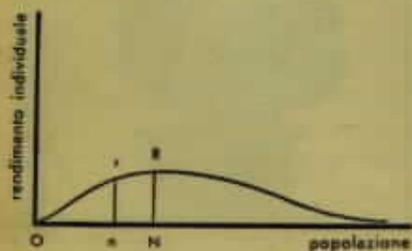


Fig. 5 - Diagramma schematico dell'andamento del rendimento individuale r in funzione del volume della popolazione. (Dal Suvy, *Richesse et population*, Payot, Paris).

NOTE

(7) Secondo la definizione di Malthus. Vedi FROSTER, op. cit., pag. 151.

(8) FROSTER, op. cit., pagg. 152 e segg. LANDRY, op. cit., pagg. 567 e segg.

durata media della vita (9), o speranza di vita alla nascita che varierebbe da un massimo di 60-65 anni (Inghilterra, U.S.A. e nord Europa) a un minimo controllato di 25 anni (India, Cina). Lo stesso criterio è stato sostenuto nella *World population conference* tenuta a Ginevra nel 1927.

Gli economisti si basano invece sul reddito, ma qui le opinioni divergono: reddito pro-capite o reddito globale? Il primo non è immune da inconvenienti: esso infatti considera unicamente il punto di vista individuale, senza tener conto del numero di individui. Ne possono risultare conseguenze inammissibili, quale la estinazione di gran parte di popolazione per un lieve aumento nel livello di vita di un piccolo numero di individui. Al limite si ha l'assurdo, come argomentava il Sismondi, quando portava l'esempio del re d'Inghilterra rimasto solo a comandare un esercito di automi e di macchine, ed a godere quindi di un ipotetico immenso benessere. Nonostante queste riserve, il reddito pro-capite è tuttavia generalmente adottato, perchè permette applicazioni semplici e pratiche.

Vale quindi la pena di esaminare un po' più in dettaglio questo concetto (10).

Sia data una popolazione ad un dato livello della tecnica in una economia comunitaria chiusa e di pieno impiego.

Il rendimento individuale r dipende dal numero della popolazione n , cioè: $r = f(n)$. Per una popolazione molto piccola il rendimento è quello di un Robinson; cresce col crescere della popolazione, per effetto della divisione del lavoro e per la diminuita incidenza delle spese generali della collettività; fino ad un massimo, quindi decresce indefinitamente coll'infinito crescere degli individui (v. fig. 5).

La curva dei «rendimenti» individuali è pure, più correttamente, denominata dei «rendimenti marginali» cioè della produzione supplementare realizzata grazie all'apporto di un produttore, o ancora «velocità di accrescimento della produzione».

La produzione totale P è data da $P = \int f(n) dn$, cioè dalla superficie $O n r$ nella fig. 5.

Il rendimento medio (benessere) è $b = P/n = \frac{\int f(n) dn}{n}$

Esso è massimo quando $b' = 0$, cioè quando: $n f(n) = \int f(n) dn$.

Questo punto indica la popolazione optimum.

Esso coincide col punto di incrocio delle due curve del rendimento medio b e del rendimento marginale r (o velocità di accrescimento della produzione); infatti il punto di incrocio è determinato dall'equazione $r = f(n) = \frac{\int f(n) dn}{n} = b$.

Inoltre, letto nella curva della produzione P , questo punto coincide con il punto in cui la tangente alla curva passa per l'origine.

Nella fig. 7 sono rappresentate le 3 curve r , b , P : l'optimum di popolazione è N_0 che corrisponde al punto M_0 , incrocio di b ed r ed a P_0 sulla P . Da notare che esso è maggiore del massimo M della curva dei rendimenti marginali.

Ad ogni stadio della tecnica si avranno varie curve dei rendimenti medi e quindi vari punti optimum corrispondenti ai massimi di ogni curva. Si avrà così il massimo dei massimi (maximum optimum), corrispondente al più elevato numero di una popolazione, che, nel corso della sua evoluzione tecnica, sapesse mantenersi costantemente dimensionata in modo da avere sempre il massimo di benessere permesso dalla sua tecnica (11).

La ricerca analitica dell'optimum inteso come rendimento medio massimo si basa su ipotesi necessariamente semplificatrici.

In realtà il problema si complica sia perchè queste ipotesi semplificate non sussistono, sia perchè non vi è necessariamente un automatico aumento di rendimento medio quando viene introdotto un progresso tecnico, che può favorire taluno e sfavorire nel contempo gli esclusi; sia perchè bisogna tener conto dei costi di nuove attrezzature e dell'adattamento richiesto quando un progresso tecnico fa spostare la mano d'opera da un campo ad un altro della produzione (12).

Particolarmente questo continuo spostamento di capitali e di persone da branche che restano stazionarie a quelle che si sviluppano costituisce il lato estremamente doloroso di ogni progresso tecnico e dell'avvicinamento verso l'optimum. Questo carattere è talvolta attutito, o addirittura eliminato, in una popolazione crescente, perchè, anche se il progresso tecnico permette di ottenere uguali rendimenti con minore mano d'opera, molti impianti non sono obbligati a smobilitare dovendo far fronte alla maggiorata domanda. Questo non è però sempre verificabile. «Essendovi antagonismo tra accrescimento di popolazione e formazione di capitali, un paese che aumenta rapidamente il numero di abitanti proverà in principio grandissime difficoltà a creare capitali con ugual ritmo.

È il caso dell'Italia e della Cina, che conoscono la pesantezza di questo problema che non riescono a risolvere: le eccedenze di nascite le allontanano dall'optimum invece di avvicinarle (13)».

È così che gli effetti della popolazione crescente hanno più probabilità di esser favorevoli nei paesi giovani, che dispongono di terre libere, dove cioè il fattore «terra» può aumentare colla stessa velocità del fattore «lavoro», senza costringere allo sfruttamento dei terreni di pessima qualità, come avviene nei paesi vecchi.

Unica risorsa per questi ultimi, quando il fattore «terra» ed il fattore «capitale» non possono seguire il fattore «lavoro», è lo sviluppo del progresso tecnico.

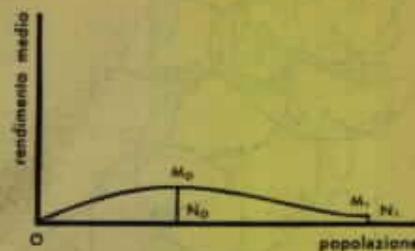


Fig. 6 - Andamento del rendimento medio, o benessere b , in funzione del volume della popolazione. Il punto M_0 indica la posizione optimum. (Savvy, op. cit.).

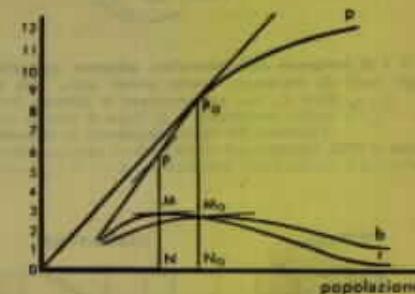


Fig. 7 - Le tre curve: P produzione totale, b rendimento medio e benessere, r velocità di accrescimento della produzione. La posizione optimum corrisponde al punto M_0 , massimo di b , e punto d'incrocio della curva b con la curva r ; esso corrisponde pure a P_0 . (Savvy, op. cit.).

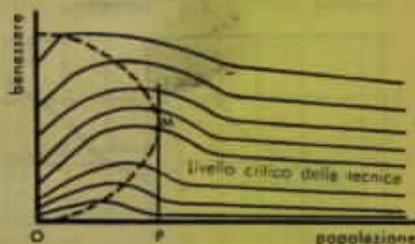


Fig. 8 - La variazione delle curve del benessere b in rapporto al livello della tecnica. Per ogni curva esiste un punto massimo, cioè un optimum di popolazione; le posteggiolate indicano tutti i massimi M e rappresenta il massimo dei massimi e determina il livello critico della tecnica, al di sotto del quale il volume della popolazione optimum incomincia a decrescere. (Savvy, op. cit.).

NOTE

(9) Gaston BOURNOU, *Traité de sociologie*. Fayot ed. Paris, 1946, p. 500.

(10) ALBERT SAVVY, *Richesse et Population*. Fayot, ed. Paris 1944.

(11) È da notare che l'andamento delle curve dei rendimenti e della produzione totale sono conseguenti alla legge dei rendimenti decrescenti.

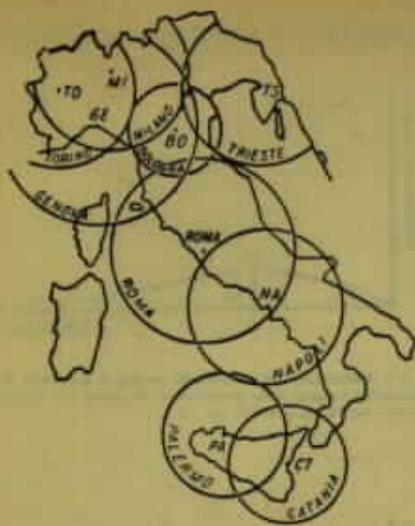
Stato a rendimento decrescente, secondo la teoria di Ricardo, tutte le attività colligate allo sfruttamento delle risorse naturali per esse il rendimento decresce con l'aumentare degli addetti a tale attività. Ciò si verifica sia nelle colture estensive sulla massa a cultura di terre via via più povere, sia nelle colture intensive, dove un eccesso di cura non ricompenza più; così pure per le miniere, la serra e la pesca. La causa del fenomeno risiede nella ineguale distribuzione dei beni naturali.

Sono invece a rendimento crescente le trasformazioni industriali fino ad un certo limite: la produzione media per individuo cresce più velocemente che il numero degli addetti, purché la materia prima affluisca regolarmente; ciò è dovuto al carattere di continuità ed eguaglianza dei lavori industriali ed alla distribuzione delle spese generali.

Oltre un certo limite, però, tutte le attività cadono sotto la legge dei rendimenti decrescenti. L'attività totale, risultante dalle attività a diverso tipo di rendimento, potrà essere a sua volta a crescente o decrescente.

(12) Il dott. Lösch valutava nel 1937 a 2.900 marchi annui il prodotto medio di un giovane operaio tedesco ed a 23.000 marchi il costo delle attrezzature occorrenti per ogni operaio.

(13) FROST, op. cit. pag. 187.



5. Gli equilibri per trasferimento.

Oltre che per aumento o contrazione del volume di popolazione, il necessario equilibrio fra economia e popolazione può essere ottenuto per mezzo delle migrazioni, cioè attraverso a trasferimenti di parte della popolazione e quindi ad una redistribuzione della popolazione stessa nello spazio. Il fenomeno prende origine soprattutto dalle campagne, dove più elevati sono i tassi di natalità e dove nei paesi a vecchio insediamento più facilmente si può formare una situazione di sovrappopolamento.

Nelle campagne infatti l'attività predominante e quasi esclusiva è quella agricola, necessariamente sottomessa a due vincoli insuperabili: la disponibilità di terra e la legge dei rendimenti decrescenti. Ben diversa è la disponibilità di terra da paese a paese: secondo recenti statistiche si avrebbe, ad esempio, per ogni 100 ettari di superficie messa a coltura una popolazione agricola di 11 persone nel Canada e 282 in Cina (14). Ma la disponibilità non dipende soltanto dall'« estensione » del suolo messo a coltura, bensì anche dalla sua produttività. E questa varia da regione a regione, da zona a zona, ed è legata alla formazione geologica del suolo, alle sue vicende e alla tecnica della coltura agraria, soprattutto, nè può essere facilmente e rapidamente modificata, quando si abbassa oltre un certo limite.

Lentissima è infatti la formazione dell'esiguo strato di humus attraverso una infinità di processi biochimici (15). Eppure questo preziosissimo strato può essere rapidamente esaurito e distrutto da una imprevedibile tecnica con coltura « di rapina » senza rotazione, o spazzato dai venti o dilavato dalle acque, in seguito allo spogliamento delle foreste o al pascolo indiscriminato, cosicchè zone già fertili possono, per male uso, in breve volgere di tempo avere il loro terreno degradato al punto da essere quasi del tutto sterile: Lucania e Sila insegnano.

Cosicchè, sia per troppo rapido accrescimento di popolazione rispetto alla disponibilità di terreno produttivo, sia per abbassamento di produttività, il terreno può ad un certo momento divenire scarso per la popolazione che vi risiede e che da esso trae lavoro ed alimento; il livello medio della vita si abbassa, per l'abbassarsi dei rendimenti individuali, avvicinandosi al minimo vitale. In queste condizioni occorre uno sbocco alle braccia troppo numerose: esso può essere rappresentato o da altro terreno in altre regioni vicine o lontane, dove l'abbondanza di terra libera in rapporto al lavoro si accompagna a salari elevati, o dall'impiego in altre attività, in particolar modo nell'industria. E se le zone a incipiente sovrappopolamento sono pure scarse di risorse di materie prime e di capitali, cosicchè in esse è difficile lo svilupparsi di attività industriali ad integrazione dell'attività agricola, non resta al troppo pieno umano altra via d'uscita che l'emigrazione: inizia allora il così detto *esodo rurale*. Meta dell'emigrazione o altre terre, in patria o all'estero, o la città, dove industrie, commercio e professioni, impieghi offrono nuove possibilità di lavoro: *colonizzazioni ed inurbamento*.

Quest'ultimo fenomeno è antico e risale forse, come propone il Durckheim, all'origine stessa delle « città », cioè all'origine del commercio, dell'industria, delle libere professioni e della divisione sociale del lavoro. L'inurbamento, esploso nella seconda metà del secolo scorso con intensità e velocità senza precedenti, conserva tuttora un apprezzabile volume, come lo confermano alcuni dati recenti, sull'incremento delle grandi città italiane. Del 1935 al 1950 si sono avute complessivamente le seguenti eccedenze di immigrati: Roma 309.037 persone, Milano 181.612, Torino 128.879 (16). In quindici anni mezzo milione di abitanti in tre soli centri, in un periodo in cui l'attività edilizia è stata letteralmente minima.

Veramente grandioso e complesso è il fenomeno della ricerca di equilibrio fra popolazione ed economia per mezzo dell'emigrazione interna ed esterna e richiederebbe esso solo un dettagliato studio a parte. Per ora ci limitiamo ad accennare ad alcuni dei suoi più importanti aspetti generali. Anzitutto il lato economico dell'emigrazione. Esso è stato riassunto dal Fromont in una legge, così enunciata: « quando il reddito reale del lavoro in due località presenta una differenza superiore al prezzo di trasporto del lavoratore, tende a prodursi una migrazione di mano d'opera dalla località dove il reddito è basso, alla località dove il reddito è più alto ». Più la differenza tra i redditi reali di lavoro è forte e più alto è l'incentivo all'emigrazione; più è basso il tenore di vita della zona sovrappopolata e più estesa è la richiesta di emigrazione.

Dal punto di vista demografico la emigrazione porta variazioni profonde nella struttura della popolazione. Infatti, se il paese di origine è a popolazione crescente, il trasferimento di soli adulti, che formano il grosso dell'emigrazione, lascerà in esso un aumento relativo di bambini e vecchi, cioè di improduttivi; inoltre, poiché partono generalmente gli elementi più dotati fisicamente ed intellettualmente, si avrà nel paese di origine un indebolimento di mentalità, di dinamismo e di razza, cosicchè si accumulano gli effetti svantaggiosi di una popolazione stazionaria dal punto di vista delle qualità mentali con gli effetti svantaggiosi di una popolazione crescente dal punto di vista della composizione per età. Se il paese d'immigrazione è a popolazione decrescente, aumenta la popolazione di adulti,

Fig. 9 - Il fenomeno dell'urbanesimo, misurato mediante i « raggi medi di attrazione » delle grandi città, cioè dai $D = \frac{\sum (d_i)}{N}$ dove d_i , d_p rappresentano le distanze fra il centro considerato e il luogo di nascita degli N abitanti. La figura rappresenta la situazione in Italia al 1931. (Bonifazio, Il raggio medio di attrazione dei centri urbani in Lucania-Foggia. « Statistica ». Utet, 1940, Torino).

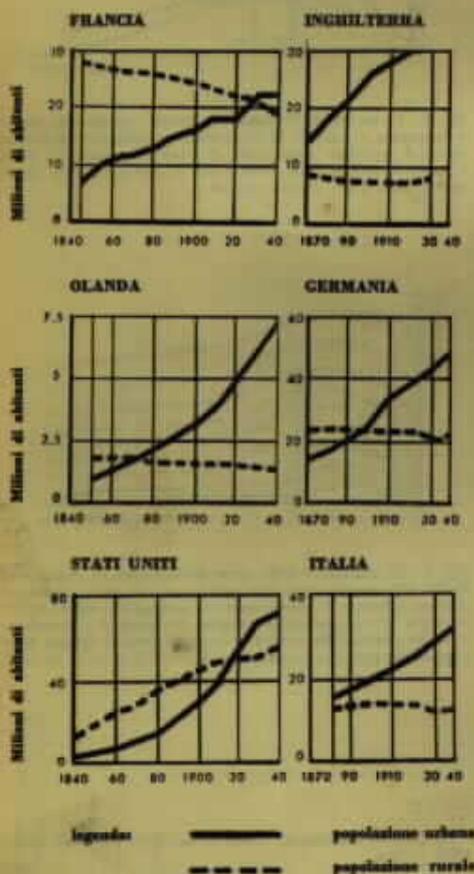


Fig. 10 - Il fenomeno dell'urbanesimo. La variazione della popolazione urbana e rurale in vari Paesi. (Landry, op. cit.).

NOTE

(14) Da Fromont, op. cit., p. 180. Non essendo nel testo citato specificata altrimenti la dicitura a popolazione agricola resta dubbio il dato di confronto con l'Italia: se si intendesse la popolazione esercitante la professione di agricoltore, tale dato sarebbe di 55 agricoltori ogni 100 ettari; se si intendesse comprendere anche i familiari degli esercitanti la professione agricola, tale dato salirebbe a 27; se si intendesse la popolazione residente in zone rurali (compresi i non esercitanti la professione agricola) il dato resterebbe indeterminato non essendo possibile estrarlo dai dati censiti in Italia.

(15) « Per quanto si può accertare, la natura, nelle migliori condizioni, compreso un buon rivestimento di alberi, d'erba e di altra vegetazione protettiva, impiega dai 300 ai 1000 e più anni per costruire due centimetri e mezzo di humus. Oudemans, Il pianeta sovrappopolato. Bompiani, 1950, p. 51.

(16) Dati ricavati dai Bollettini Mensili dell'Istituto Centrale di Statistica. Si noti che per Roma il dato è incompleto, non essendo stati rilevati i movimenti sociali negli anni 1945-44-45.

ma con l'immissione di elementi attivi, cosicchè vengono in esso ad accumularsi i vantaggi di una popolazione stazionaria e decrescente, dal punto di vista della composizione per età, ai vantaggi di una popolazione crescente, per quanto riguarda la mentalità.

6. L'equilibrio antropo-geo-economico nella pianificazione regionale.

Nella sommaria trattazione che precede abbiamo compendiato l'esame dei rapporti fra popolazione ed economia, che si possono porre in sede di studio generale. Competerà ai singoli piani regionali di esaminare la particolare situazione che si presenta nel territorio sottoposto a piano, studiandolo, nel complesso e nei dettagli, per riconoscere quale sia l'indirizzo urbanistico da dare al territorio, che sia adeguato a quella particolare fase di sviluppo economico e demografico e che tenda a favorire, per ogni elemento territoriale, il raggiungimento di un equilibrio antropo-geo-economico, basato sul livello optimum di popolazione. Il quale indirizzo urbanistico regionale varierà evidentemente da situazione a situazione, anche nell'interno della regione stessa, nè è possibile stabilire per esso norme assolute, così complessi e multiformi essendo gli aspetti che si possono presentare e numerose le combinazioni fra i molti elementi in gioco. Pare tuttavia necessario tentare una schematizzazione, anche se di prima approssimazione e con le implicite riserve che le semplificazioni sempre trascinano con sé, per cercare di inquadrare almeno gli aspetti qualitativi più importanti ed i limiti della pianificazione regionale. A tal fine formuleremo successivamente le ipotesi di popolazione crescente, stazionaria e decrescente, combinate al caso di risorse economiche crescenti e decrescenti.

a) Popolazione crescente. Risorse economiche crescenti.

È il caso dei paesi giovani a forte natalità, con disponibilità di terra e di risorse di materie prime. All'inizio del processo di popolamento e di sfruttamento delle risorse naturali si ha necessariamente sottopopolazione, caratterizzata da rendimenti medi bassi, ma crescenti, e quindi da un tenore di vita ancora basso. I primi insediamenti urbani e rurali sono improntati a precarietà ed a modestia di mezzi edilizi. Analoga situazione può anche verificarsi in paesi ad antico insediamento, qualora progressi tecnici aprano nuove possibilità di sfruttamento agricolo ed industriale: essa si è verificata in vario grado presso i popoli europei nel secolo scorso. In tale caso è inevitabile che la consistenza edilizia preesistente venga sfruttata al massimo, con conseguente sovraffollamento. Perché la situazione migliori bisogna attendere il formarsi di una sufficiente capitalizzazione attraverso il risparmio, bisogna cioè che l'equilibrio fra popolazione ed economia non avvenga solo col sistema 1° (aumento di popolazione) ma anche con il 3° e 4° (aumento di consumo e capitalizzazione). Se si verifica questa condizione e se il rendimento medio continua a crescere, la popolazione si avvia verso l'optimum. Soddisfatta la domanda dei beni strumentali più urgenti (bonifiche, impianti industriali, strade, ferrovie), la produzione si orienta sempre più verso quei beni di comfort e di lusso, che hanno maggiori quantità di lavoro incorporato. I capitali accumulati col risparmio possono ora essere impiegati per uno sviluppo edilizio con maggiore ampiezza di mezzi: si hanno ampliamenti, nuovi insediamenti, e la formazione di quartieri per classi agiate.

Questa è la fase evidentemente più propizia per un intervento urbanistico atto a coordinare nel tempo e nello spazio gli impianti e le attrezzature in modo da ottenere da essi il massimo rendimento; ma perchè l'intervento possa dare i frutti migliori, occorre non attendere che l'attuazione sia in fase avanzata, ma prevenirla e guidarla nelle sue linee generali in tutto lo sviluppo evolutivo. Condizione questa che, pur non essendosi purtroppo avverata nel periodo della rivoluzione industriale, può sempre ancora essere sollecitata per il futuro. Esempio grandioso in questo senso è lo sforzo verso la pianificazione territoriale inglese in questo dopo guerra.

Raggiunto l'optimum numerico e di benessere, la popolazione potrà conservare l'equilibrio, distribuendo saggiamente l'accrescimento di forza produttiva fra le quattro possibili scelte: il tenore di vita si manterrà elevato e l'urbanistica avrà compiti non solo di ampliamenti, ora moderati, ma soprattutto di assestamento e di riordino, col risanamento dei tuguri sopravvissuti dalle precedenti situazioni.

b) Popolazione crescente, risorse economiche decrescenti.

La popolazione ha sorpassato il livello optimum, il rendimento medio decresce, oppure, il che è lo stesso, diminuiscono le risorse economiche (carestie, esaurimento di miniere...). Si ha l'inizio di sovrappopolamento, il tenore di vita si abbassa. Sarebbe assurdo in tale caso continuare l'attività edilizia, i capitali disponibili sempre più scarsi devono essere impiegati per aumentare la produttività (modernizzazione delle attrezzature, nuovi impianti industriali).

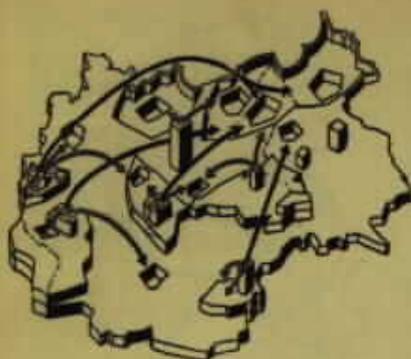


Fig. 11 - Il concetto di "entwässerung" secondo il Feder (1940). Il grafico rappresenta nelle grandi linee i trasferimenti di popolazione immaginati per una redistribuzione territoriale nel Reich. Il programma si basa unicamente su di un principio di livellamento di "densità", concetto evidentemente assai semplicistico. (Da *Wohnungsraum, Städtebau und Raumordnung* 1941 n. III).

Se il fenomeno continua, il rendimento e il tenore di vita continuano ad abbassarsi verso il minimo, il risparmio si riduce e si annulla, e si ha sovrappopolamento sempre più grave. Non si ha allora altra scelta: o autoregolazione delle nascite o progressi tecnici, o emigrazione. Un indirizzo urbanistico accorto non spingerà in tale caso ad impegnare capitali in opere improduttive o nella costruzione di nuove abitazioni nelle zone là dove la popolazione ha da emigrare. Si dovrà in tale caso computare anzitutto l'eccedenza di mano d'opera agricola rispetto ad un rendimento medio (17) in modo da valutare la entità e la direzione dei trasferimenti e facilitare il deflusso della popolazione eccedente verso zone di assorbimento sul territorio nazionale o all'estero. È questo il caso delle cosiddette « aree depresse », della Lucania e della Sila, ad esempio, ma anche di molte zone alpine ed appenniniche. Senza questo tentativo di riequilibrio della popolazione alle reali risorse economiche, diventa vano « sisifismo » ogni indiscriminato stanziamento di fondi per opere pubbliche e per abitazioni.

c) *Popolazione stazionaria o decrescente, risorse economiche crescenti.*

La popolazione si stabilizza, si stabilizza l'agricoltura, cresce l'attività industriale. L'equilibrio popolazione-economia è ottenuto scartando il sistema 1°, ma optando per i sistemi 2°, 3°, 4°. Si hanno benefici effetti in un primo tempo, perchè la struttura della popolazione varia per l'aumento di adulti produttivi. È stato il caso della Francia nelle prime tre decadi del XX secolo. La capacità di risparmio permette un'urbanistica di riordino e di miglioramento, non di espansione.

A lungo andare si ha però un invecchiamento della popolazione, che incomincia a decrescere. I capitali accumulati possono essere spesi all'estero, come prestiti, o essere impiegati in patria coll'introduzione di mano d'opera straniera. In questo secondo caso si ha un risveglio dei problemi urbanistici di sviluppo.

d) *Popolazione stazionaria o decrescente, risorse economiche decrescenti.*

È il caso delle civiltà in declino. La consistenza edilizia è eccedente ai sempre più ridotti bisogni. Si ha lo svuotamento dei centri urbani e rurali che cadono in rovina per mancanza di uso e di manutenzione. Senza ricorrere ad esempi illustri del passato, si hanno esempi di villaggi montani abbandonati e di grossi borghi anemizzanti. La situazione è senza rimedio (se non si possono incrementare le risorse economiche) e l'unica via è anche qui l'emigrazione.

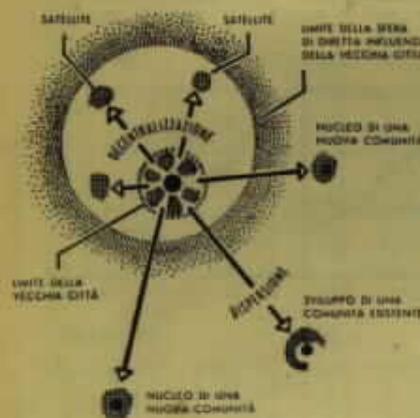


Fig. 12 - La redistribuzione territoriale secondo uno schema del Gutkind. La grande città è decongestionata mediante decentramenti vicini e lontani; i decentramenti vicini comprendono la formazione di satelliti, i decentramenti lontani comprendono la formazione di nuove comunità e lo sviluppo di comunità esistenti. (Da E. A. Gutkind, *Creative Demobilization*, Oxford University Press, 1944, New York).

In un paese a così varia configurazione come l'Italia si riscontrano quasi tutte le situazioni schematizzate: dalle zone a forte eccedenza di natalità e con scarse risorse economiche come la Sila, a zone a popolazione stazionaria con risorse crescenti come il Piemonte, a zone con forte eccedenza di natalità ed a risorse economiche elevate come le province di Bergamo e Brescia: vi sono « aree depresse » ed « aree di sviluppo ». Una compensazione interna di popolazione per un riequilibrio generale appare possibile, anche se è prevedibile che questa operazione non potrà assorbire totalmente l'eccesso di popolazione delle zone sovrappopolate e che si dovrà molto probabilmente sollecitare un ulteriore alleggerimento a mezzo di emigrazione in altri Paesi. Uno dei primi compiti dei piani regionali dovrà quindi essere la ricerca analitica, zona per zona, dell'eccedenza di popolazione agricola. È questo un problema che può essere praticamente risolto in modo spedito, abbastanza approssimato e facilmente controllabile sul posto.

Sarà così individuato in un primo tempo almeno questo aspetto dell'economia nazionale, ed il fenomeno del sovrappopolamento apparirà quantitativamente definito zona per zona. Solo allora sarà possibile predisporre un piano di intervento.

E sia ben chiaro che, fino a quando non si opererà con tutti gli sforzi per attuare l'equilibrio antropo-geo-economico in ogni elemento territoriale, l'economia nazionale continuerà a languire. L'intervento per sollevare il bassissimo tenore di vita delle popolazioni delle aree depresse è non soltanto un dovere di solidarietà della popolazione più favorita dalla sorte verso quella meno favorita, ma è anche una forma di consapevole conservazione del tenore di vita raggiunto dalla popolazione più favorita. L'economia opera infatti per vasi comunicanti e l'improduttività delle aree depresse è un peso per le aree in sviluppo: la popolazione povera del sud, finchè resta povera, non sa che farsene dei prodotti industriali del nord.

Ci si può domandare ora: con quale meccanismo si potrà ottenere l'equilibrio antropo-geo-economico per ogni elemento territoriale? Cioè con quali mezzi e con quali provvedimenti si potrà coordinare la redistribuzione della popolazione sul territorio nazionale ed estero?

L'argomento tecnico e politico richiede una sua particolare trattazione. Rispondono per intanto in modo concreto i due articoli che seguono, di Nalli e Calcabrina, collo studio sulle possibilità di popolamento in Sardegna e in Argentina.

NOTE

(17) Col metodo esposto, per l'aspetto analitico, in Azzurro e Bianchi, *Agricoltura e Urbanistica*, Viglongo ed. Torino, 1946, e sviluppato ed applicato in A. B. R. N., *Il piano regionale piemontese*, Sandron ed., Roma, 1947, pag. 46.

Nuovi insediamenti in Sardegna

di Riccardo Nalli

....."Perchè non dovremmo dirlo? L'Italia si sta tagliando fuori dalla modernità più vivace e scottante. Tarda o diffidente e ostile agli studi temerari, alle discussioni, alle ipotesi, alle esperienze, alle angosce, ai soprassalti e, sia pure, agli errori inevitabili di cui si nutre e si fa ogni giorno, sotto i nostri occhi, la mente moderna. Una mediocrità conformista e "spiritosa" guadagna ogni giorno terreno....."

Sandro De Feo



-  Province
-  Centri superiori a 8000 abitanti
-  Aree autonome

Fig. 1 - Schema approssimativo della distribuzione delle aree autosufficienti in base alla densità di 100 ab./Km² e delle cosiddetti aree libere.

L'attuale bassa densità di popolazione in Sardegna pone immediatamente il problema delle sue possibilità avvenire, possibilità che, se esistono effettivamente, debbono poter essere definite nei loro aspetti e valutate nella loro consistenza.

Uno sguardo rapido alle vicissitudini storiche dell'isola, può illuminarci esaurientemente e chiarire molti dei dubbi che, presentemente, tormentano coloro che scrivono sulla Sardegna e cercano di indovinare il suo avvenire.

Tralasciando di soffermarci sul periodo nuragico e sul periodo della colonizzazione greca e cartaginese, che pur avendo lasciato segni notevoli nello sviluppo della civiltà isolana, non hanno che valore essenzialmente storico e culturale, dobbiamo invece considerare e ben meditare quanto iniziarono e fecero i Romani dalla seconda metà del III sec. a. C. Essi si comportarono infatti in modo del tutto diverso da quello dei Cartaginesi prima e dei Pisani e Genovesi poi.

Cartaginesi, Genovesi e Pisani agirono soltanto come commercianti e, come tali, cercarono di mantenere in Sardegna basi che dovevano esistere unicamente in funzione dei loro interessi commerciali, quindi con considerazione minima e scarsi benefici per il territorio a cui queste basi appartenevano.

I Romani invece, conquistata ai Cartaginesi l'isola, agirono, fin dall'inizio, secondo direttive ben chiare. Superata la fase militare, curarono e risolsero il problema della colonizzazione impostandolo con acume e lungimiranza, con quella stessa solidità e chiarezza che erano peculiare caratteristica di tutte le opere romane, concepite e realizzate per durare nei secoli.

Fin dagli inizi della conquista dell'isola, i Romani procedettero ad un'opera completa di valorizzazione e civilizzazione: aiutarono l'agricoltura, fecero strade, aprirono miniere, favorirono e intensificarono i commerci col continente cosicché la Sardegna, dall'epoca romana in poi, non conobbe altro periodo migliore. La popolazione dell'isola arrivò ai 2.000.000 di abitanti. Vennero potenziate e riorganizzate le basi puniche, vennero creati nuovi centri nell'interno e sul litorale.

Tutto questo avveniva secondo norme e direttive ben chiare, ben sapendo i Romani che il loro dominio poteva durare soltanto se venivano soddisfatte, nel modo migliore possibile, le esigenze dei popoli soggetti. Tutta la consistenza urbanistica dell'isola toccò valori mai più raggiunti ed è questo il fatto sul quale dobbiamo di più fermare la nostra attenzione studiando le possibilità future dell'isola.

Sulla colonizzazione romana in Sardegna bisogna ancora dire che molte delle zone ora quasi disabitate o con valori di densità molto bassi erano invece, all'epoca romana, molto abitate e sedi di centri di produzione agricola che mandavano le eccedenze dei prodotti nel continente, così che l'isola venne anche chiamata la « Nutrice di Roma ».

Nel versante occidentale, infatti, tutta la piana di Sassari, nel nord, accoglieva i centri di Turris Libissonis, Tiliu, Nura, ad Herculem, Plubium, Hafa, Carbia, ...

Nell'Iglesiente, Bosa, Gurulis Nova, Cornus, Tharros, Othoca, Forum Traiani, Ad Medias, Neapolis, Uselis, ...

Nel Sulcis meridionale, Metalla, Pupulum, Sulcis Tegula, ...

Queste città, che arrivarono nei tempi più felici al numero di 50, sorgevano, per buona parte, in zone dove, dal decadimento del dominio romano ad oggi, la malaria fece il suo regno.

Per tutti i nuovi centri creati dai Romani, la organizzata distribuzione delle popolazioni in essi, non fu ottenuta decentrando e ridistribuendo la popolazione esistente nell'isola, ma trasferendo in essa numerosi gruppi di genti forestiere, schiavi e liberti che lavoravano nelle proprietà agricole, e da genti italiche.

Perché la malaria tornò nei luoghi dove sorgevano le fiorenti colonie romane?

Decaduta la potenza romana, la Sardegna passò successivamente sotto il dominio dei Pisani, dei Genovesi, degli Aragonesi; commercianti i primi, sfruttatori i secondi, seppero tanto bene amministrare il territorio che la popolazione, dai 2.000.000 nel 200 circa d. C., scese nel 1720 a 352.000 abitanti! Tasse, contributi, balzelli e cattiva amministrazione tanto poterono! A questo sono da aggiungere le incursioni barbaresche che facevano facile preda fra le popolazioni lasciate indifese dagli amministratori commercianti.

Fu così che in Sardegna, fino ai nostri giorni, si verificò fra terra e uomo un rapporto forzato, quasi contro natura; la paura delle scorrerie piratesche e la malaria invadente nelle pianure spinsero la popolazione residua e immiserita sui monti, alla ricerca di una difesa naturale.

Passata poi l'isola sotto il dominio della Casa Sabauda, in virtù del trattato di Londra del 1720, le condizioni cominciarono lentamente a migliorare e si ebbe, in quell'epoca, una nuova spinta delle popolazioni verso il mare con la creazione delle colonie di Carloforte nel 1738, Montresta nel 1750, Calasetta nel 1771, Gonnesa nel 1774, La Maddalena nel 1777, S. Teresa nel 1808, tutte colonie a contatto del mare.

Nel 1897 la Sardegna aveva già circa 690.000 abitanti.

Questi i precedenti storici cui era necessario accennare per avere un'idea esatta delle vicende dell'insediamento umano dell'isola e la spiegazione della disposizione, in certo senso antieconomica, dei centri urbani nel territorio: maggior numero di nuclei abitati fra i monti e minor numero in pianura.

Esaurita, sia pure in modo sommario, la descrizione dell'antefatto, bisogna ora rispondere alla domanda generica: che cosa si può fare ancora in Sardegna?

La Sardegna ha una superficie territoriale di Km² 24.450. Su questa superficie vive una popolazione di 1.216.000 abitanti, secondo la valutazione del dicembre 1947.

Il rapporto tra questa superficie ed il numero di abitanti dà una densità di 49,7 ab. per Km², cioè a dire la densità più bassa di qualsiasi altra regione italiana, eccettuato il Trentino Alto-Adige che, data la sua natura montagnosa, ha una densità di 49,2 ab./Km².

È da questo fatto essenziale che bisogna partire se si vuole fare un esame sulle possibilità ricettive ancora esistenti in Sardegna e sulla sua ancora attiva capacità di popolamento.

Dall'ultimo censimento del 1936 alla valutazione del 1947, si nota già un aumento di popolazione di circa 182.000 unità ed un aumento della densità da 42,9 a 49,7 abitanti per Km². Aumento notevole per un periodo di circa 10 anni.

Per quel fenomeno di redistribuzione della popolazione in atto che, al di fuori di ogni direttiva o disciplina (praticamente inesistenti) si svolge in tutto il territorio nazionale (1), è ovvio pensare e prevedere che la popolazione in Sardegna andrà continuamente aumentando che si sia prevista o no la sua sistemazione urbanistica.

Impostiamo ora alcuni concetti fondamentali che riteniamo possano divenire la base e l'asse direttivo di uno studio urbanistico della regione.

Fissiamo come punti di partenza del nostro esame due elementi principali: densità di popolazione ed altimetria del suolo.

Per la definizione dei valori di rapporto tra i due elementi, trattandosi, nel caso specifico di un territorio che è al disotto dello « stato saturo » della sua capacità di popolamento, dovremo tenere presente che questa saturazione dovrà essere prevista fino al limite massimo dell'« autosufficienza » alimentare del territorio stesso.

Un territorio che può bastare alla alimentazione dei suoi abitanti, garantisce, a priori, condizioni e livello di vita soddisfacenti e quell'equilibrio e stabilità che sono i fattori principali del benessere. Il raggiungimento poi, di questo benessere, dipende dalle qualità individuali degli abitanti stessi.

Per determinare in linea di massima questa autosufficienza alimentare, servirà ricordare che in Italia il fabbisogno alimentare è quasi sufficientemente fornito dall'agricoltura locale, sì che, per un primo inquadramento, potranno bastare i dati disponibili per il territorio nazionale.

Basandoci sulle notizie del 1949 abbiamo: Abitanti 46.110.000, ripartiti su un territorio di Km² 301.020; un'attribuzione, quindi, di circa 0,65 Ha per abitante, con una densità generica di 139,9 abitanti per Km².

È chiaro che questa area di 0,65 Ha per abitante nel patrimonio terriero nazionale, non è l'espressione esatta dell'area nutritiva unitaria, in quanto il computo riguarda tutto il territorio, compresi i terreni improduttivi, le montagne, i laghi, i fiumi e tutto il resto.

Nell'unica trattazione italiana sull'argomento, Astengo e Bianco (2), trovano che per la Regione Piemontese il valore medio dell'unità nutritiva effettiva è di Ha 0,25 e, per l'Italia in generale è di Ha 0,38.

Per mantenerci, in prima ipotesi, entro un margine di sicurezza più che certo, nei riguardi della Sardegna, superiamo anche il valore di Ha 0,65 e attribuiamo alla popolazione dell'isola un'area nutritiva generica di un ettaro per ciascun abitante. Il valore in ettari del territorio sardo sarà quindi uguale al numero degli abitanti, che l'isola, pur mantenendosi al disotto del 40% rispetto al territorio continentale, potrebbe accogliere.

Superficie della Sardegna Km² 24.450, quindi abitanti 2.445.500; più che raddoppiata risulterebbe la popolazione auspicabile o prevedibile.

Questo, evidentemente, è il risultato semplicistico di una operazione aritmetica, ma tale risultato viene convalidato dal precedente storico che all'epoca romana la Sardegna raggiunse i 2.000.000 di abitanti.

Resta per certo, quindi, che la popolazione attuale sarda può essere aumentata di 800.000-1.000.000 unità.

Come distribuire questa virtuale nuova popolazione?

È qui il punto essenziale, il problema attuale, la necessità urgente da soddisfare:

Bisogna in precedenza, prevedere e preorganizzare urbanisticamente l'insediamento umano, la sua distribuzione sul territorio sardo, i nuovi centri, la loro entità, le loro caratteristiche.

Abbiamo fin qui parlato di distribuzione della popolazione sul suolo e delle densità in rapporto alla superficie, ma risulta chiaro che, anche in uno studio di massima, questo concetto, esclusivamente planimetrico, non può essere sufficiente a dare una norma aderente alle reali condizioni del suolo.

Sia, infatti, per quanto riguarda la produttività del suolo, sia per quanto riguarda la possibilità di impianti su di esso, a meno di risorse naturali localizzate, la pianura è sempre preferita alla collina ed al monte, ed è sulle pianure che la densità di popolazione è sempre più elevata.

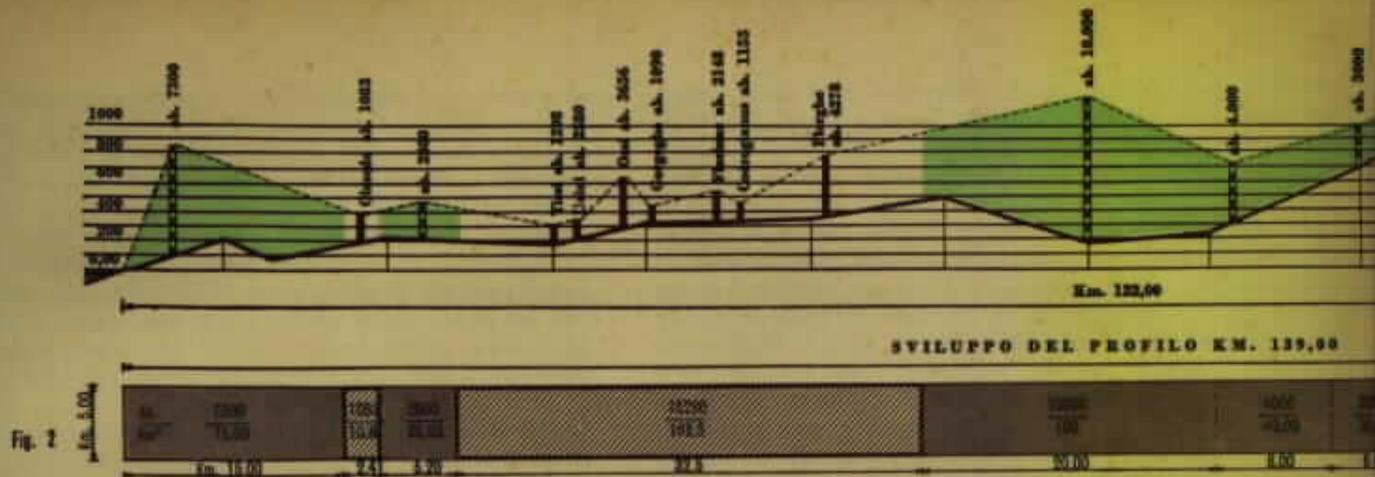


Fig. 2

DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE SUL TERRITORIO SARDO

Rappresentazione ipso-demografica delle densità territoriali

Fig. 2 - SEZIONE SUL 40° 40' LAT. NORD.

Area convenzionale della sezione Km². 695.

Popolazione esistente 19.259 abitanti.

Densità 27,7 ab/Km².

Per l'autosufficienza alimentare, con una densità di 100 ab./Km², risultano necessari Km². 192,59. La lunghezza della « Fascia saturata » risulta di Km. 33,8.

Restano disponibili 502,5 Km². per nuovi insediamenti. Con una densità saturata di 100 ab./Km². si avrebbe una popolazione totale di 69.500 abitanti.

Fig. 3 - SEZIONE SUL 39° 20' LAT. NORD.

Area convenzionale della sezione Km². 530.

Popolazione esistente 29.888 abitanti.

Densità 56,3 ab./Km².

Per l'autosufficienza alimentare, con una densità di 100 ab./Km², risultano necessari Km². 298,8. La lunghezza della « Fascia saturata » risulta di Km. 46,24. Restano disponibili per nuovi insediamenti 231,20 Km².

Con la nuova densità di 100 ab./Km². la popolazione complessiva assumerebbe a 53.000 abitanti.

Fig. 4 - SEZIONE SUL 39° 40' LAT. NORD.

Area convenzionale della sezione Km². 540.

Popolazione esistente 15.550 abitanti.

Densità 28,8 ab./Km².

Per l'autosufficienza alimentare, con una densità di 100 ab./Km², risultano necessari 155,56 Km². La lunghezza della « Fascia saturata » risulta di Km. 31. Restano disponibili Km². 384,44 per nuovi insediamenti. Con la densità di 100 ab./Km². la popolazione complessiva sarebbe di 54.000 abitanti.

Fig. 5 - RAPPRESENTAZIONE IPSO-DEMOGRAFICA PER UNA SEZIONE TIPICA SULL'ASSE VASTO VILLA S. MARIA (Abruzzi).

Area convenzionale della sezione Km². 218.

Popolazione esistente 30.009 abitanti.

Densità 141 ab./Km².

Per l'autosufficienza alimentare risultano attribuiti a ciascun abitante ha. 0,71 (valore medio area nutritiva generica per l'Italia ha. 0,634 per abitante, *Asiago e Bianco*).

Fig. 6 - SCHEMA NORMATIVO-TEORICO per l'attribuzione dei valori di popolamento, in relazione all'altimetria del suolo (la zona tratteggiata contiene i valori assegnabili come consistenza di popolazione nei nuovi insediamenti).

LEGENDA: Nei profili verticali il tratto pieno indica i nuclei esistenti, il tratto discontinuo gli insediamenti auspicabili, le macchie di colore le zone non saturate. Nelle proiezioni orizzontali sono indicate a tratteggio le zone saturate e a retine le zone che possono ospitare nuovi insediamenti.

SCALA DELLE GRANDEZZE: Profili e proiezioni orizzontali 1:500.000. Popolazione 1 cm. = 5000 abitanti.

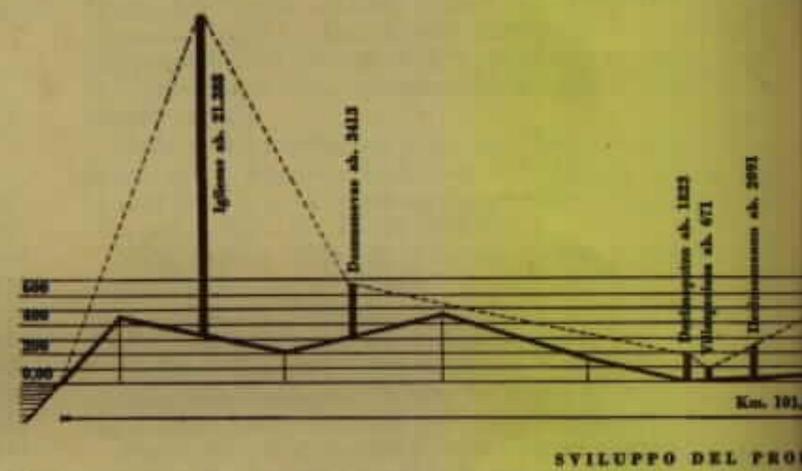


Fig. 3

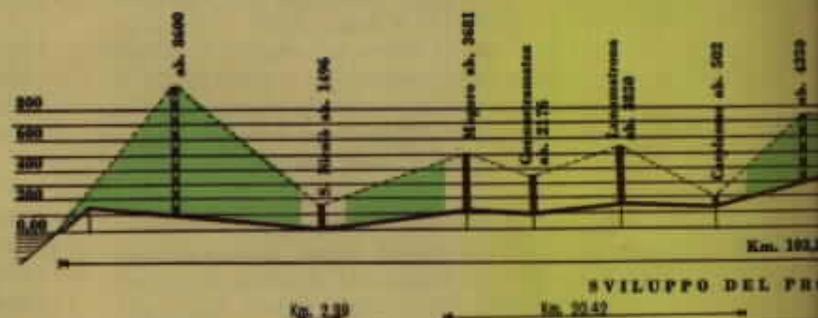


Fig. 4

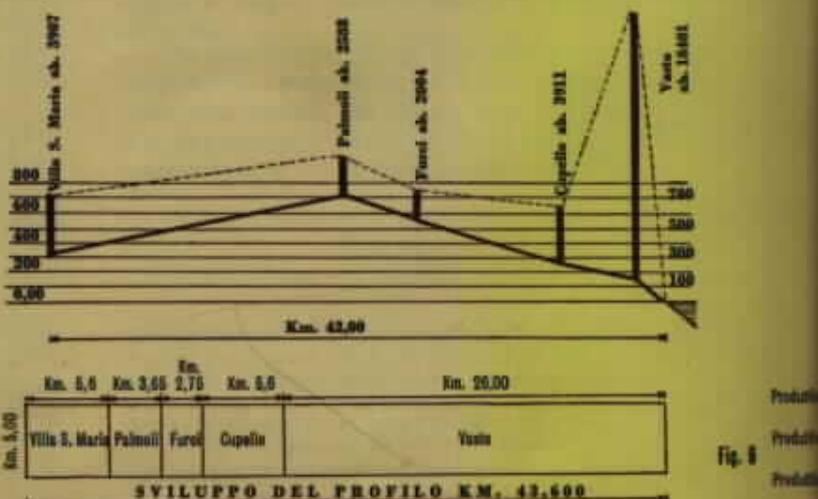
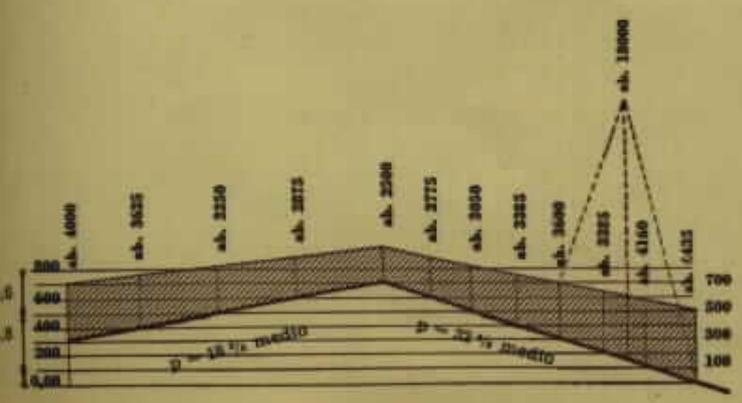
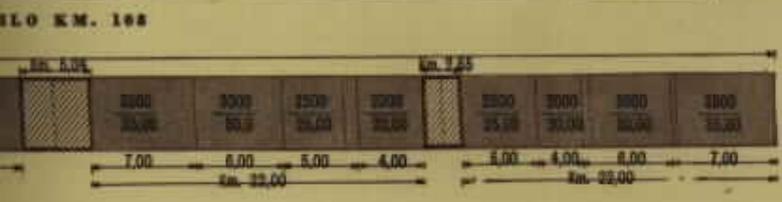
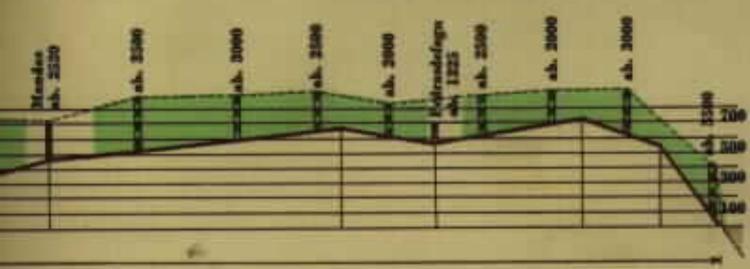
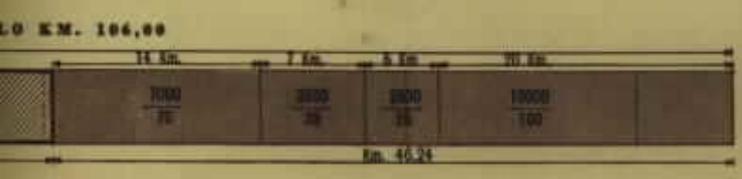
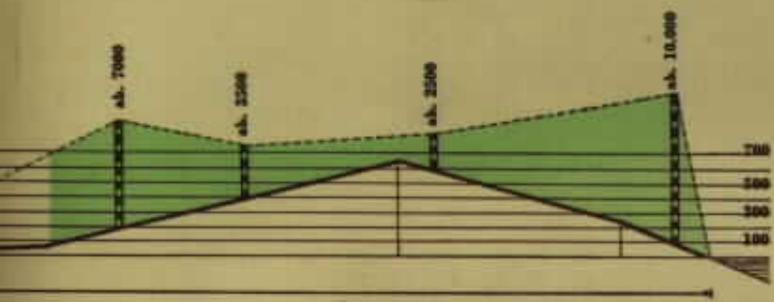
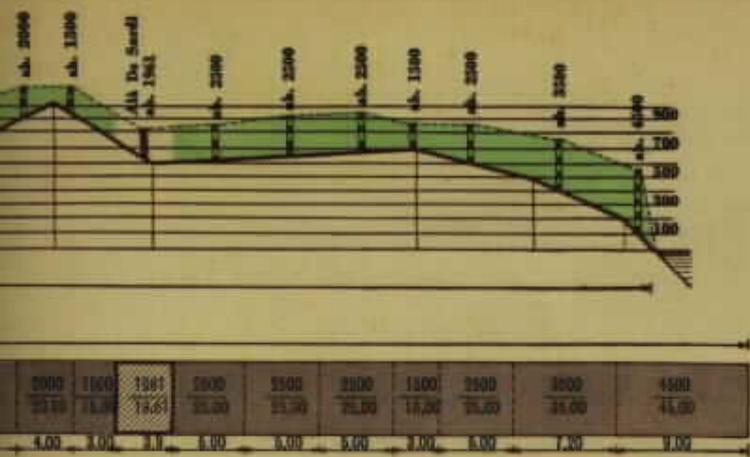


Fig. 5

Fig. 6



Questo rapporto esistente fra l'altimetria del suolo e la densità di popolazione, espresso dalla rappresentazione ipso-demografica da me adottata, ci dà in valori approssimati e tanto più vicini, quanto più lo studio è ripetuto per sezioni più numerose, una norma direttiva da tenere presente, nella determinazione delle densità in funzione, oltre che planimetrica, altimetrica.

Ammissa come auspicabile una densità di 100 ab./Kmq., prendiamo in esame una sezione fatta in una zona del territorio continentale, che abbia un andamento altimetrico simile a quello che dobbiamo considerare per il ripopolamento (fig. 5).

La sezione passante per Villa S. Maria, Palmoli, Furci, Cupello, Vasto, in provincia di Chieti, per altimetria simile nel suo andamento, ad una sezione generica fatta nel territorio sardo, per una lunghezza di 43 Km. ed una larghezza, convenzionale di 5, dà i seguenti valori:

Popolazione abitanti N. 30.809.

Superficie Km. $43 \times 5 =$ Kmq. 215.

Densità 141 ab./Kmq.

Dalla sezione della fig. 5 per i valori esistenti, possiamo ricavare uno schema (fig. 6) che ci esprime, in via teorica, il concetto normativo da tenere presente nella distribuzione delle densità territoriali e per la localizzazione dei nuovi centri nelle zone a densità aumentabile.

Da detto schema possiamo vedere che la densità è massima nelle quote basse 100-200 mt. sul livello del mare e sul versante verso di esso va gradatamente diminuendo quando si va verso le quote più alte, per risalire poi con intensità minore, quando si scende verso il fondovalle nel versante verso l'interno.

Una ricerca metodica ed un numero elevato di sezioni fatto sul territorio della Penisola, ci darebbe dei valori più attendibili ed una interpretazione più esatta, ma ritengo sufficiente, dato il carattere dimostrativo di queste note, limitarmi a questo solo schema. Cerco qui di indicare un metodo, più che esporre un'analisi definitiva.

Passando alla Sardegna, come fatto per lo schema della fig. 6, rilevate tre sezioni sulle latitudini $39^{\circ}20'$; 40° ; $40^{\circ}40'$, potremo ricavare i dati relativi alla situazione esistente ed a quella auspicabile. E questo ci basti per un primo esame.

Secondo l'asse nord-sud la Sardegna si sviluppa per una lunghezza di 265 Km. ca.: sarebbero quindi necessarie, come prima approssimazione, n. 53 sezioni della larghezza convenzionale di Km. 5, per individuare per tutto il territorio dell'isola le densità esistenti, le altimetrie e le densità assegnabili alle aree disponibili.

Naturalmente, questa rappresentazione ipso-demografica delle densità, non potrà ritenersi come l'unica determinante per il popolamento di una zona da urbanizzare, ma questa rappresentazione, nella pianificazione regionale particolarmente, stabilisce un criterio normativo nella distribuzione degli abitanti in rapporto all'altimetria del suolo, valendosi anche della rappresentazione planimetrica risultante dal valore della larghezza della fascia (5-10 Km.) che si intende considerare.

Osservando le sezioni delle figg. 2, 3, 4 e le rispettive convenzionali proiezioni planimetriche che ne sviluppano i profili, ci si renderà immediatamente conto, meglio che con qualunque discorso, del carattere e dell'importanza che le nuove sistemazioni urbanistiche potrebbero avere in Sardegna e, questo risulterà ancora più evidente considerando la fig. 1.

In ultima analisi, per il nostro Paese, date le sue dimensioni ridotte, il poco territorio a disposizione, la sua alta densità di popolazione, resta soltanto la Sardegna come l'unica zona dove, ad esser previdenti, si potrebbe realizzare un complesso urbanistico totale armonico ed efficiente, a tutto beneficio degli abitanti isolani vecchi e nuovi. E

questo deve esser ben presente alle Autorità regionali della Sardegna. Un complesso urbanistico armonico ed efficiente, significa livello di vita elevato, benessere sociale e tranquillità politica. Questo è quanto si potrebbe realizzare in Sardegna ed il problema è più di buona volontà e di saggia ed onesta organizzazione che problema finanziario.

Nella metodologia moderna della ricerca è generalmente usato il criterio che per la risoluzione di un problema complesso si cerca di ricavare in precedenza dei primi dati attendibili che, in prima grandezza, diano l'orientamento e le direttive per i successivi processi di affinamento e di analisi più precisa. E questo il criterio che ho qui seguito in questa mia prima ricerca che, fatta per le tre sezioni in esame, ci dà già risultati interessanti.

Nella sezione della fig. 3 su una fascia di territorio di Kmq. 530 risulta in base ai dati del '47 (*Dizionario dei Comuni*, Voghera), una densità attuale di 56,3 ab./Kmq. Supponendo una densità di 100 ab./Kmq. la stessa fascia di territorio potrebbe accogliere 53.000 abitanti invece dei 29.888 attuali.

Nella sezione della fig. 4 su una fascia di territorio di Kmq. 540 la densità attuale è di 28,8 abitanti. Con densità di 100 ab./Kmq. la stessa fascia potrebbe accogliere 54.000 abitanti, invece dei 15.556 attuali.

Nella sezione della fig. 2 su una fascia di territorio di Kmq. 695 la densità attuale è di 27,7 ab./Kmq., con densità di 100 ab./Kmq. la stessa fascia potrebbe accogliere 69.500 abitanti invece dei 19.259 esistenti.

La fig. 1 dimostra in modo chiaro le possibilità ricettive attuali della Sardegna; le zone in colore sono gli spazi che potrebbero venire utilizzati per i nuovi impianti urbanistici.

Un'analisi più dettagliata potrà portare a scegliere valori di densità più alti e, in alcuni casi, più bassi, ma questa analisi più dettagliata, necessaria per una sana impostazione delle sistemazioni urbanistiche nel territorio sardo, deve essere portata a termine, con mezzi e possibilità, in quanto essa non potrà limitarsi soltanto alle caratteristiche altimetriche o di superficie del territorio, ma dovrà essere portata più a fondo, fino a sviscerare e conoscere completamente la natura del suolo, le sue caratteristiche di produttività agricola o mineraria, la quantità di acqua disponibile, e tutti quegli elementi naturali necessari alla vita. Con questi elementi sotto mano si potrà pensare all'inizio dello studio urbanistico vero e proprio.

Tutta questa mole di lavoro necessario, però, non può assolutamente essere frutto dell'attività di un singolo o frutto di attività frazionate di singoli, ognuno dei quali, segue una strada diversa con obiettivi diversi.

Nel numero 4 di questa Rivista, Adriano Olivetti, presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica esprimendo i 5 punti per la vita dell'Istituto, precisa, al punto 5 la necessità di organi di studio permanenti nell'Istituto stesso; questi, dell'impostazione, sono i primi problemi che tali organi di studio debbono risolvere e non per la Sardegna soltanto.

L'Istituto Nazionale di Urbanistica deve trasformarsi, se vuole vivere realmente, ed è suo preciso compito creare, nella vita sociale del paese, una « componente » di politica urbanistica di tale entità da riuscire effettivamente a materializzare sul terreno concetti ed idee.

Riccardo Nalli

(1) Aumento di popolazione nelle provincie dell'Italia Centro-Settentrionale nel periodo 1906-1947 (Lucio Gambi, *Boll. Soc. Geografica Italiana*, fasc. 2-3, 1949): Parma 10-15%; Reggio E. 10-15%; Ferrara 10-15%; Bologna 15-20%; Spezia 10-15%; Forlì 15-20%; Massa Carrara 10-15%; Pistoia 5-10%; Prato 5-10%; Firenze 15-20%; Rimini 15-20%; Pesaro 15-20%; Livorno 10%; Arezzo 5-10%; Ancona 5-10%; Grosseto 20%; Macerata 10-15%; Perugia 10%; Trieste 10-15%; Terni 20%; Roma 20%...

(2) Astengo e Bianco, *Agriculture e Urbanisation*, Ed. Viglione, 1946.

Pianificazione argentina ed emigrazione italiana

di Cino Calcaprina

1. - Si può dire che in questi ultimi tempi l'emigrazione italiana in Argentina sia entrata in crisi. Due ne sono le cause principali, e forse a distanza sarà difficile valutarle per quel che valgono: la prima è la crisi degli alloggi, la seconda la difficoltà di inviare le rimesse familiari per mezzo delle quali gli emigranti dovrebbero poter aiutare le famiglie tuttora residenti in Italia. Le conclusioni che alcuni circoli bene informati traggono da questa situazione è che l'Argentina non è più il paese adatto alla nostra emigrazione. Per costoro ieri era il paese di bengodi oggi è l'inferno. Contro tale assoluta mancanza di serietà e raziocinio dobbiamo reagire, cercando le cause del male e proponendo i rimedi del caso.

A che vive in Argentina sono note le difficoltà in cui si dibatte l'emigrazione italiana qui. Siamo anche in grado di immaginare che cosa succederebbe se giungessero quote annuali di emigranti doppie o triple di quelle verificatesi ultimamente. Dove andrebbero ad abitare i nuovi giunti? Come potrebbero inserirsi, senza frizioni, e senza provocare contraccolpi, in una società organizzata che già sperimenta per suo conto, e per altre cause, un crescimento ponderabile?

La situazione di oggi, e non lo diciamo per la prima volta, è frutto inevitabile della mancata organizzazione razionale dell'emigrazione italiana in Argentina nella sua ripresa nel dopo guerra. L'errore consiste nell'aver pensato di poter organizzare una corrente di emigrazione risolvendo i problemi della partenza, con la fiducia che, in qualche modo, si sarebbero poi sistemati, bene o male, sull'altra sponda i nuovi giunti. Questa speranza è completamente vana, ormai, qualsiasi sia il territorio verso cui si dirige una siffatta emigrazione. Bisogna accettare la nuova realtà mondiale che sembra suggerire di sostituire una emigrazione organizzata tecnicamente, con l'appoggio di piani concreti, all'emigrazione dell'*homo sapiens* in *alpargatas* (1).

Se non avverrà nulla di nuovo in questo senso, perdurando le cose come stanno, sicuramente i prossimi anni registreranno una notevole diminuzione della nostra emigrazione verso queste sponde. Che ciò si verifichi per una diminuzione delle partenze o per un aumento dei rimpatrii poco importa per il nostro discorso. Certo è che il fenomeno, che sta in evidente contrasto con la nostra necessità di sistemare all'estero un certo numero di italiani, aumenterà il malessere interno e darà appiglio a diatribe cartacee e di speculazione politica.

2. - Se per un lato, perciò, sembra necessario pensare a una nuova e valida organizzazione di previdenze in appoggio all'emigrazione, sotto un altro aspetto si deve constatare che la crisi dell'emigrazione in Argentina non è poi così grave come può apparire a un primo esame. Le constatazioni seguenti mettono in evidenza la ineluttabile consequenzialità della fase che si sperimenta oggi.

Si considera che in questi ultimi tre anni siano entrati in Argentina più di trecentomila italiani, corrispondenti cioè a un quarto dell'incremento totale di popolazione registrato in Italia nello stesso tempo. La popolazione dell'Argentina si aggira oggi sui 17 milioni di abitanti; perciò la sola aliquota di emigranti italiani ha fatto regi-

strare un aumento del 2% alla popolazione totale della repubblica, e questo in solo tre anni, in cui è stato considerevole anche il flusso di altre correnti europee. Se si considera che questa massiccia emigrazione è avvenuta alla spicciolata — a *granel* dicono gli argentini — non c'è da stupirsi che la sensibile percentuale di illusi e di sbandati, che si trovano inevitabilmente nella massa, provochino malessere e incontrino difficoltà ad amalgamarsi. E anche indipendentemente dalla valutazione di questo dettaglio resta da considerare che queste ponderabili masse sono venute a gravitare quasi esclusivamente su grandi complessi urbani perfettamente organizzati.

L'emigrazione che giunge senza un orientamento, senza conoscere la lingua né il paese, tenta disperatamente di inserirsi nella vita argentina metropolitana, frammentandosi in iniziative più o meno fortunate, più o meno improvvisate tra errori di valutazione e di ubicazione. Può fare assegnamento solo sulle sue forze e perciò costituisce una serie di piccoli cunei che cercano di penetrare in una massa abbastanza resistente: per ogni cuneo che riesce ad aprirsi faticosamente la strada nuovi ne giungono a mettersi all'opera. Che questo sistema non sia efficace lo hanno dimostrato la terribile crisi degli alloggi nei grandi centri e la sensibile quota dei rimpatrii. L'errore evidentemente è nel metodo. Tanto è vero che neppure il criterio selettivo, o pseudo selettivo, che il governo argentino, dopo il 1930, ha tentato di sostituire al criterio di massa, sembra poter condurre a positivi risultati. Forse in un primo periodo è stato utile perchè, in una battuta di assestamento, ha giovato a integrare la emigrazione di massa che, affollandosi in determinate zone di nuovo insediamento, aveva creato nuove esigenze urbane. Ma oggi altro non fa che contribuire all'esasperazione del fenomeno di inurbamento, affatto conveniente all'Argentina, con l'inserzione di elementi non sempre idonei, poichè non è pensabile che l'Europa possa elargire, né sia disposta a lasciarsi sottrarre, alcune centinaia di migliaia di veri operai specializzati o tecnici per anno.

Il solo fatto che tutta l'emigrazione sbarchi nel porto di Buenos Aires è una delle non ultime cause dell'eccessivo crecimiento sperimentato da quella città. Molti emigranti partono con l'euforico proposito di cambiare mestiere, o senza propositi definiti: continente nuovo, vita nuova; non ci si deve quindi stupire se molti dei nuovi giunti trovino comodo fermarsi a Buenos Aires a fare uno qualsiasi dei mestieri assurdi che sono così numerosi nelle *megalopolis* odierne. Per una serie di considerazioni ricavate dall'esperienza e da informazioni assunte, posso pensare che per lo meno il 20% della nuova emigrazione, senza alcun motivo plausibile, e senza averlo previsto in partenza, scende dal bastimento, afferra una opportunità qualsiasi e non tenta neppure di mettere il naso fuori della Grande Buenos Aires.

Se fossimo fautori dell'emigrazione libera potremmo suggerire, come prima misura, che le navi cariche di emigranti vengano avviate ai porti di Bahia Blanca e Rosario invece che a quello della Capital Federal. Sarebbe già una misura di certa efficacia. Ma noi andiamo più in là e pensiamo che le nuove masse che affluiscono al paese dovrebbero essere insediate in nuove aree che per il

momento definiamo di « decentralizzazione nazionale organica ».

Ma prima di parlare dei piani possibili, resta da dimostrare che possa essere utile, non osiamo dire necessario, una nuova ondata di emigrazione. Sosterremo che questa immisione di nuove masse potrà imprimere al paese un ulteriore balzo in avanti e contribuirà a correggere alcune deviazioni che si sono verificate qui per l'affrettato processo dell'insediamento umano.

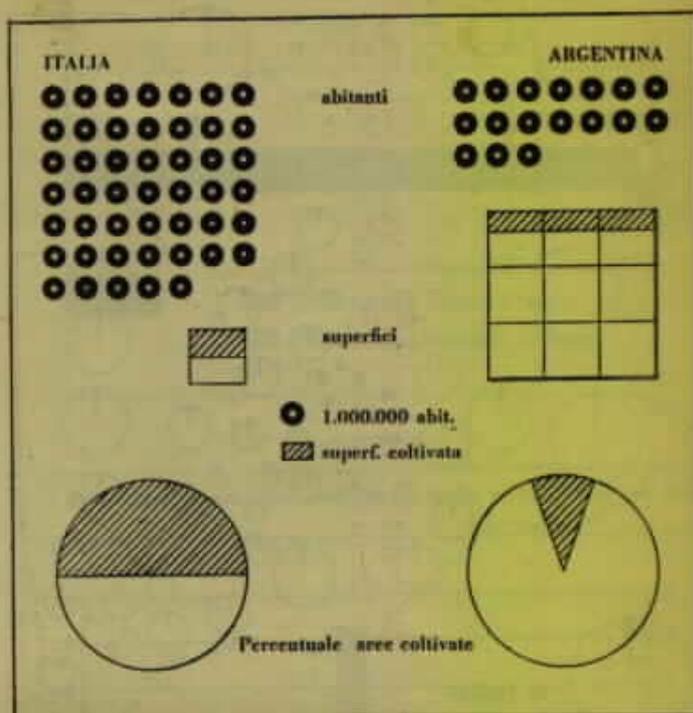
3. - Si può dire che in Argentina la concentrazione urbana è andata assai più in là di quanto il suo sviluppo industriale giustifichi. Il raffronto con altri paesi sud americani indica che la massima concentrazione urbana nel continente si verifica qui. Meglio ancora: il fenomeno dell'urbanesimo ha preceduto di molti anni l'inizio del processo, oggi avviato, di industrializzazione del paese. In uno studio di carattere demografico Casis e Davis (2) considerano causa di questo fenomeno l'eccessiva concentrazione della proprietà terriera in pochi mani, la riduzione della necessità di mano d'opera per il progresso tecnico-agricolo, la peculiarità delle istituzioni di origine spagnola e le condizioni ambientali del Sud-America.

Comunque sia, è certo che la concentrazione urbana in Argentina dà un indice molto vicino a quello degli Stati Uniti e maggiore, per esempio, di quello canadese in America e di quello francese in Europa, entrambe nazioni in cui si è sperimentato uno sviluppo industriale assai vasto. Inoltre va notato che questo crescimento delle agglomerazioni urbane ha raggiunto proporzionalmente la maggiore intensità nelle città più grandi. Nel 1914 il 24% della popolazione viveva nelle città con più di 100.000 abitanti e già nel 1943 questa cifra aveva raggiunto il 34%. Tra il 1914 e il 1943 la popolazione dell'Argentina aumentò in totale del 74,6% ma quella delle città censite con 100.000 abitanti nel 1914 aumentò del 106%. Tra le venti città con maggior numero di abitanti dell'America latina cinque sono argentine; Buenos Aires è in testa a tutte con una popolazione che sta tra 1/4 e 1/3 della popolazione totale della repubblica.

Esaminando l'aspetto rurale del problema, si rileva che nel 1869 il 67% della popolazione era composta di agricoltori. Non è improbabile che questa percentuale sia oggi ridotta a 1/3 se nel 1932 era scesa al 32% e nel 1938 al 26%.

Quello che ci interessa mettere in rilievo con questi dati (e molti altri se ne potrebbero apportare in appoggio a questa tesi) è che: primo, la concentrazione urbana non ha seguito proporzionalmente lo sviluppo industriale, né è stata provocata principalmente da questo fatto nuovo essendo incominciato il fenomeno anni prima; secondo, il fenomeno fondamentalmente va attribuito alle aliquote dell'emigrazione interna e dell'immigrazione d'oltre mare che non accettano le condizioni di vita precarie e disagiate e la mancanza di quella organizzazione fondamentale, indispensabile a garantire la persistenza di ogni insediamento umano, che si sperimentano nelle zone periferiche della repubblica.

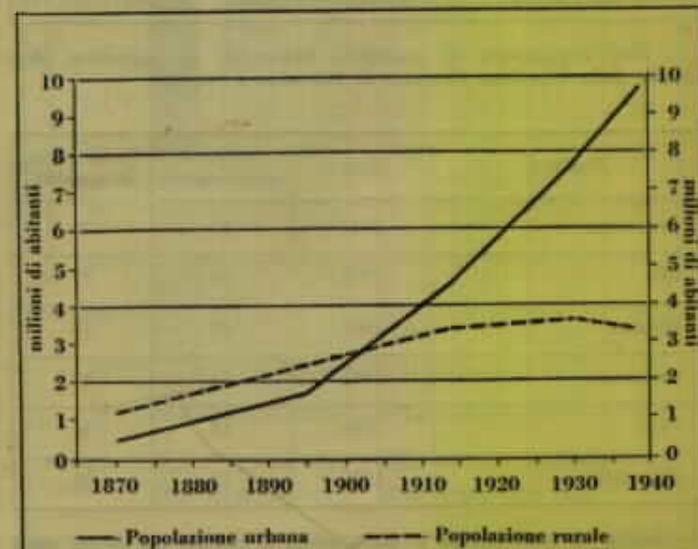
Se si vuol prendere in esame il fattore industrializzazione sarà utile notare, per inciso, che, di fronte a una ridottissima percentuale di piccole e medie industrie, si verifica il sorgere e prosperare della grande industria polarizzata nell'area della Capitale Federale; anche per le altre nazioni sud-americane generalmente si verifica questa tendenza a creare grandi complessi industriali attorno, o dentro, alle città maggiori (3). Prendere atto di questa realtà non significa affatto pensare che si debba guardare al fenomeno della industrializzazione in Argentina come a un dato negativo. Si considera, infatti, che il cammino di una grande nazione, ai nostri giorni, non può essere esclusivamente quello dell'agricoltura e della pastorizia, e perciò non si può non accettare lo sviluppo industriale



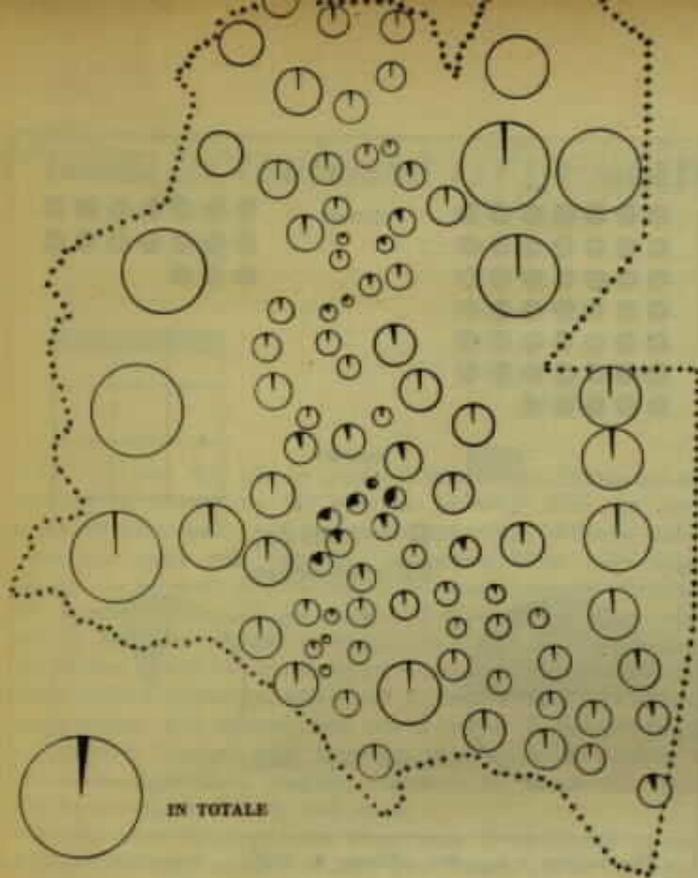
1. - Popolazione e superfici coltivate in Italia e Argentina.



2. - Densità di popolazione in Italia e in Argentina; in alto la Lucania, la regione meno popolata d'Italia, e il nord-ovest argentino, grande comprensorio d'influenza dell'« Universidad Nacional de Tucumán ».



3. - Variazioni demografiche in Argentina tra il 1870 e il 1940.



4. - Aree coltivate nella regione del nord-ovest argentino per « departamentos » (il « departamento » è una ripartizione che, grosso modo, assolve le funzioni del nostro comune). Il cerchio bianco alla base indica in scala convenzionale la superficie di tutta la regione (circa 558 mila Km².) di cui è coltivata nell'attualità 1/93 parte (6002 Km².)

Dati	1935	1937	1939	1941
Numero degli stabilimenti	40.606	49.375	53.927	57.940
Proprietari e dirett. gen.	51.384	55.718	59.527	64.976
Impiegati	64.069	74.486	81.222	95.257
Operai	474.420	582.934	622.064	733.968
Familiari dei padroni imp.	—	21.005	22.222	22.949
Motori principali HP	2.035.812	2.176.284	2.327.578	2.405.511
Motori azionati con corrente comprata HP	516.889	630.993	729.668	842.384
Motori azionati con corrente generata con impianti dell'azienda	197.043	241.017	313.140	354.546

5. - Dati comparativi di statistiche industriali in Argentina (dati ufficiali della Direzione Generale di Statistica e Censo).

Nazione	Data	Indice di inurbamento	Tasso medio di natalità
Argentina	1943	43	25
Cile	1943	30	37
Messico	1940	19	43
Venezuela	1941	17	43
Perù	1940	13	44
Colombia	1938	13	45

6. - Indice di inurbamento e tasso medio di natalità per alcuni paesi latino-americani. Anche qui risulta che il coefficiente di natalità si abbassa in relazione con l'inurbamento della popolazione.

in corso come determinante del suo progresso; si deve tutt'al più avvertire che l'avvenire di questo paese sarà tanto più florido quanto maggiore sarà l'equilibrio tra sviluppo agricolo-pastorizio e progresso industriale. Poichè la sua bilancia economica sarà tanto più stabile quanto meno dipenderà da importazioni massicce di prodotti base, e quanto più si manterrà in condizione di esportare. E i corrispondenti fondi che si liberebbero potrebbero essere impiegati con maggior profitto allo sviluppo delle industrie esistenti e alla creazione di nuove.

Sembra sensato però pensare che l'equilibrio agricolo-pastorizio e industriale potrà essere raggiunto appieno solo per mezzo di una decentralizzazione organica e di un saggio orientamento dell'industria verso le specializzazioni convenienti all'economia nazionale e continentale.

Il decentramento organico fin d'ora si può immaginare raggiungibile piuttosto per mezzo della ricostruzione di un equilibrio dinamico, nel quale coincidano la valorizzazione di grandi aree dell'interno con l'accettazione di nuovi flussi migratori, che per mezzo di misure coattive più complesse e di esito dubbio.

È difficile pensare che chi si è fatto cittadino ritorni ai campi, se non spinto da forze che esercitino una forte suggestione su di lui. E perciò la pianificazione delle zone periferiche quasi inabitate, e oggi poco ospitali, dovrà essere studiata con attenzione e realizzata facendo assegnamento sull'impeto delle masse pionieristiche di immigrazione. Il decentramento interno potrà ottenersi solo in un secondo tempo inserendolo gradualmente su quel primo essenziale movimento. Possiamo immaginare così i tempi: pianificazione con colonizzazione e insediamento umano di conquista e conseguente arresto del flusso migratorio interno; l'emigrazione in arrivo d'oltre mare filtra con maggior facilità attraverso le grandi città e le nuove comunità nelle zone riconquistate acquistano la forza per attirare l'emigrazione interna.

Questo panorama ottimistico è reso possibile solo dalla capacità dell'Argentina a sopportare un notevole incremento demografico. Privilegio incalcolabile, che può costituire il fattore determinante di un assetto economico sociale più stabile e, insieme, dell'equilibrio decisivo delle funzioni della comunità argentina nel mondo moderno.

4. - Nel 1935 un comitato argentino alla conferenza mondiale dell'energia ha fornito i seguenti dati sulle fonti di produzione argentina:

prodotti del petrolio	36,2 %
carbone fossile e coke	23,2 %
legna e carbone vegetale	20,9 %
energia idroelettrica	0,3 %

Withe, nell'opera citata, considera che la possibilità di produzione di energia idroelettrica, oggi sfruttata in 50.000 HP, sarebbe di 5.000.000 HP.

Se si considera che l'Argentina per il momento scarseggia di carbone e lo deve in gran parte importare, si comprende quanto grande sia l'interesse di approfittare di quella enorme sorgente di energia che possono dare le sue cascate e le sue correnti d'acqua e perchè il *Plan quinquenal* dell'attuale governo preveda numerose opere idroelettriche alcune delle quali sono già in corso di realizzazione. La ragione del mancato sfruttamento fino a ieri di questa energia potenziale è facilmente spiegabile. In primo luogo le fonti di energia, sparse alla periferia, distano molto dagli attuali centri di consumo; in secondo luogo fino a pochi anni fa molto grande era la pressione economica inglese, e gli inglesi evidentemente avevano interesse a stimolare l'esportazione del loro carbone per importare carne.

Certo è che noi restiamo stupiti di fronte agli enormi cumuli di legna nei parchi ferroviari, o quando ci passa

sotto il naso una locomotiva a vapore con il *tender* ripieno di grossi ceppi di magnifico legno. Tutte cose molto logiche se si legge il grafico di fig. 6 dal quale appare quanto bassa sia la produzione di energia elettrica (3348 miliardi Kwh) e si aggiunge che, fino a poco tempo fa, solo il 5% dell'energia elettrica prodotta nel paese proveniva da impianti idroelettrici, essendo il 95% prodotto con impianti a vapore (82%) o a combustione interna (13%).

Se il fatto di impiegare legna per produrre energia contribuisce a giustificare l'alta percentuale di consumo di questa materia, giustifica altresì la preoccupazione dimostrata dal governo per il depauperamento del patrimonio forestale. Alimentare i generatori di energia destinati ad uso sia industriale sia domestico con nafta, carbone e legna, in un paese che ha tanto grandi capacità di produzione di energia elettrica significa in definitiva ritardarne sensibilmente il processo evolutivo industriale. Infatti saldare le esportazioni importando materie prime di immediato consumo, come nel caso di combustibili, significa dover rinunciare all'acquisto di una forte aliquota di quei beni strumentali che costituiscono gli elementi propulsori del progresso.

Mettiamo insieme questo dato con quelli precedenti e facciamo un passo avanti: un piano organico per la valorizzazione di aree non sfruttate dell'interno di questo paese non deve essere inteso semplicemente come un piano per la valorizzazione di aree agricole, ma dovrà considerare le indispensabili opere idrauliche per la bonifica e l'irrigazione insieme con quelle per la produzione di energia. Metodo elementare e razionale per poter avviare il paese a godere i frutti del progresso tecnico ed elevare il livello medio di vita.

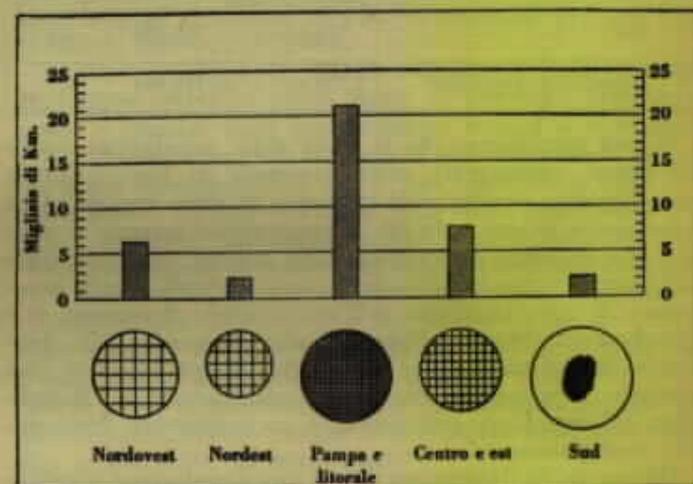
Ma prima di estrarre le conclusioni vediamo qualche dato più generale.

5. - L'Argentina occupa una superficie che, non essendosi realizzata una triangolazione geodetica completa, varia leggermente a ogni calcolo; possiamo pigliare come buona quella recente dell'Istituto Geografico Militare che l'ha stabilita in 2.798.627 Km², sulla base della carta al 500.000. La sua dimensione massima (nel senso della longitudine) è di trentatré gradi e rotti, circa 37.000 Km. La maggior larghezza è di circa 1.350 Km. Nel Sud America solo il Brasile ha superficie maggiore dell'Argentina che occupa il terzo posto per popolazione, dopo Brasile e Messico, con il privilegio di un assoluto predominio di popolazione bianca (meno del tre per cento di razze di colore). In una graduatoria che abbraccia le due Americhe, per la sua superficie l'Argentina occupa il quarto posto; ma se si considerassero solo le aree veramente favorevoli all'insediamento umano forse potrebbe occupare il secondo. Per la sua privilegiata posizione include tutti i climi, escluso l'equatoriale; partendo a Nord dal tropicale fino al subantartico, con un predominio di zone temperate; presenta grandi riserve potenziali per lo sviluppo dell'agricoltura essendo attualmente coltivata solo una superficie pari all'11% dell'intero territorio; nelle sue pianure, e specialmente nelle *pampas*, il bestiame si è moltiplicato rapidamente ed è ancora in aumento. L'industria mineraria non è stata sviluppata su larga scala per le difficoltà di accesso delle zone di probabili giacimenti. Le industrie in genere, che sono sorte principalmente attorno alla Capitale, hanno sperimentato in questi ultimi anni un considerevole incremento. Inoltre la Repubblica Argentina è l'unico paese sud americano compreso nell'elenco dei dieci paesi commerciali più importanti del mondo.

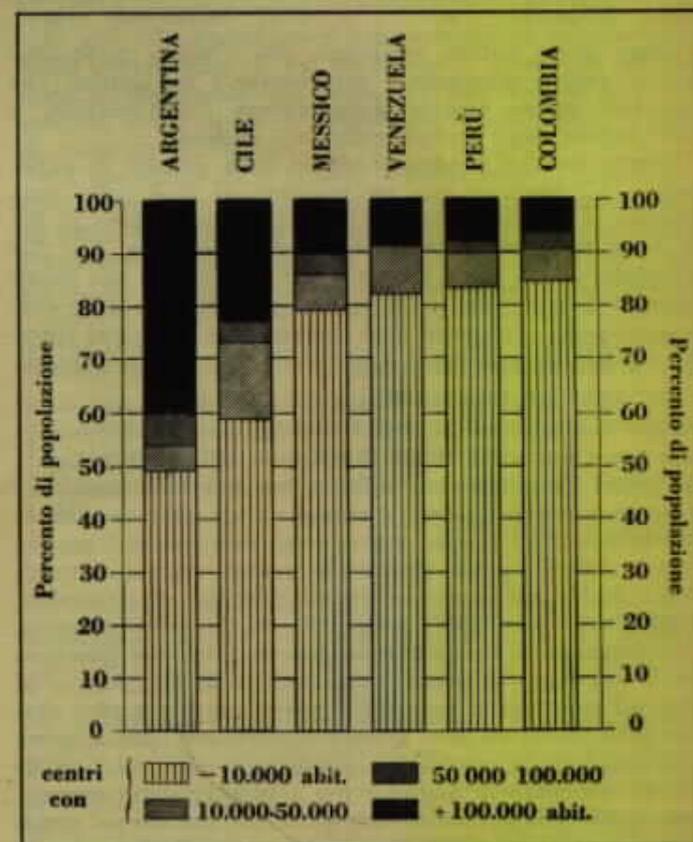
L'ostacolo maggiore che gli stessi argentini incontrano per conoscere e per sfruttare tutte le risorse naturali del loro paese è la vastità dello spazio che esso occupa e la facilità di insediamento nelle zone centrali nelle quali si verifica la concentrazione della popolazione. Pur disponendo della rete ferroviaria più estesa del continente sud



7. - Produzione di energia elettrica in Italia e Argentina nel 1948.



8. - Sviluppo delle linee ferroviarie argentine per regioni. I cerchi in basso rappresentano in scala le superfici dei corrispondenti territori e i quadricolati esprimono la densità di popolazione.



9. - Grado di inurbamento della popolaz. in alcune nazioni Sud-americane.

Pianificazione argentina ed emigrazione italiana (segue)

americano (47.000 Km) le comunicazioni sono ancora difficili in molte zone poichè le linee ferrate, dapprima amministrate da diverse compagnie private, si sono sviluppate nelle grandi pianure delle *pampas* intersecandosi in una rete abbastanza fitta, che poco si è spinta in profondità.

Nella tabella che segue sono indicate le superfici, numero di abitanti e densità di popolazione dell'Argentina in totale e suddivisa in cinque grandi ripartizioni geografiche (regioni):

N°	Regione	Superficie in Km ²	Abit. N°	Densità abit./Km ²
1	Nordovest	557.913	1.900.000	3,4
2	Nordest	337.100	1.330.000	3,8
3	B. Aires, Pampa e Litorale	634.558	10.050.000	15,8
4	Centro e ovest	482.500	2.480.000	5,1
5	Sud	786.556	350.000	0,4
6	Repubblica Argentina	2.796.627	16.110.000	5,7

Si può considerare che la metà della popolazione totale del paese, concentrata nella provincia di Buenos Aires, non dimostra desiderio di spingersi in altre regioni, dato il benessere di cui gode (4). L'emigrazione interna si verifica con assoluta prevalenza dalle regioni più trascurate dell'interno verso la capitale e verso i grandi centri, assumendo le caratteristiche dell'incontenibile fenomeno dell'inurbamento metropolitano. Tipico l'esempio della provincia di Catamarca che in epoche recenti registrò una sensibile diminuzione di popolazione mentre la Repubblica in complesso sperimentava un incremento demografico vertiginoso.

Un secolo fa l'Argentina aveva una popolazione inferiore alla metà di quella che oggi ha la sola città di Buenos Aires.

Ecco i dati dei censimenti esistenti:

1869: 1.830.214 abitanti	1914: 7.885.237 abitanti
1895: 3.954.911 »	1947: 16.108.573 »

Come si sia potuto verificare, più o meno tranquillamente, questo crecimiento eccezionale è un mistero che può solo essere svelato dalla natura dell'Argentina, e dalle legioni degli audaci emigranti anonimi.

Questo dato, e il corrispondente della densità di popolazione 5,7 ab/kmq con un massimo di 15,8 nella zona centrale (1/5 della superficie totale) e un minimo di 0,4 ab/kmq nel Sud, insieme ai raffronti delle fig. 1 e 2 e della tab. di cui sopra, possono fare pensare che una immigrazione di massa sia tra le cose auspicabili e di facile realizzazione. La cosa non è però così semplice come può apparire a prima vista: bisogna guardarsi da eccessivi ottimismo.

6. - Ai nostri giorni l'assimilazione di grandi masse etniche non organizzate non è più una cosa semplice neppure per i paesi più ricchi di spazio e di risorse naturali. La prima fase dell'emigrazione, lanciata alla conquista di nuovi territori ospitali, è chiusa da un pezzo e resta la caratteristica del secolo scorso e del principio del nostro. Oggi è difficile poter pensare a grandi regioni naturalmente floride, non ancora sfruttate e facilmente sfruttabili, di cui l'uomo non abbia in qualche modo preso possesso.

La leggenda di ricche regioni dove l'agricoltore giungeva con il suo sacco di grano, gettava il seme e si sedeva in terra ad aspettare il raccolto, e poi la terra era sua, oggi vale assai meno di ieri. Questa e altre cose più o meno verosimili che si potrebbero enumerare, non sono passibili di realizzazione neppure per i territori semi-organizzati, quelli più periferici, dei quali già da tempo ormai l'uomo in qualche modo ha preso possesso. E d'altra parte dove l'uomo oggi non si è ancora insediato non si possono

mandare allo sbaraglio uomini ignari e disorganizzati che sarebbero destinati a soccombere, a desistere o a sopravvivere in una ridottissima percentuale, a costo di enormi sacrifici. Poichè è verità, accettabile a priori nella generalità dei casi, che le aree ancora disponibili, o siano difficilmente accessibili o necessitino di grandi opere che solo i mezzi tecnici più progrediti sono in grado di realizzare, e non possano quindi essere recuperate per mezzo della azione di emigranti disorganizzati inesperti e inermi.

La figura del pioniere di ieri, quella che conoscemmo sui libri di scuola, resta perfettamente inquadrata nel suo periodo storico.

Il pioniere di oggi, se esiste, marcia su trattori a cingoli e lavora con quei martelli pneumatici che il torinese Sommeiller si preoccupava di elargirci appunto quando i pionieri di ieri avanzavano nelle grandi pianure americane sulle carrette trainate da buoi e lavoravano con attrezzi primitivi.

7. - La mancanza di originalità della seguente osservazione sarà bilanciata dal suo grado di attendibilità: l'Argentina ha interesse a incrementare il popolamento e lo sviluppo organizzato di grandi aree dell'interno, poichè è ovvio che il suo progresso economico è legato all'incremento dalla quota media di immigrazione per abitante e all'aumento della popolazione, mentre l'Italia ha interesse ad aumentare numericamente il flusso della sua emigrazione piuttosto che sopportare esclusivamente la sottrazione di una esigua minoranza di elementi tecnicamente preparati.

Questa coincidenza di interessi potrà essere sfruttata prendendo in considerazione due postulati fondamentali:

1) Una emigrazione di massa, che possa contribuire alla soluzione del problema italiano, non può scaturire da quei normali trattati e convegni, che in genere si elaborano a tavolino sulla base della prassi diplomatica. Né può essere realizzata, con opere di paziente astuzia, sparpagliando alla chetichella i nostri emigranti ai quattro venti. Troppo poche sono le porte aperte, troppi i requisiti richiesti per le piccole quote e troppi, in fine, i luoghi disponibili inospitali.

2) Un'emigrazione di massa, che non sia organizzata e pianificata in armonia con la nuova realtà mondiale, oggi non può più dare reali benefici né alla nazione che fornisce gli emigranti, né alla nazione disposta ad accettarli. Perciò va considerata come impossibile o per lo meno non conveniente.

Considerando le prospettive della pianificazione organica in Argentina, e la conseguente necessità di flusso migratorio che richiede la realizzazione di quei piani, è facile giungere a quella coincidenza degli interessi concreti delle due nazioni che costituisce tuttavia il miglior cemento di ogni azione di cooperazione internazionale. Coincidenza rafforzata dai seguenti dati positivi, per cui l'Argentina può pensare agli italiani come colonizzatori di grandi comprensori dell'interno del paese:

1) L'emigrazione che può organizzare più facilmente l'Italia si compone di masse agricole e braccianti, con una percentuale, che si dovrebbe dosare convenientemente, di tecnici, di operai specializzati, di professionisti.

2) L'emigrazione italiana ha dati buoni risultati nel passato. E sopra tutto i cittadini italiani che hanno trapiantato la loro famiglia qui hanno dato e seguitano a dare prova di lealtà e di fedeltà al nuovo paese di adozione. Nessuna emigrazione europea si è inserita con tanta adattabilità e buona volontà nella vita argentina. Il figlio dell'italiano emigrato già si sente argentino e chiama il padre *tano*, non così gli anglosassoni e neppure gli spagnoli che continuano a esaltare *el espíritu hispanico*. Non possono perciò esistere questioni pregiudiziali politiche a una emigrazione italiana anche se concepita come emigrazione di massa.

3) L'emigrante italiano è generalmente adatto, per atavica inclinazione, a svolgere attività pionieristica.

Da parte sua l'Italia avrebbe interesse a dar preferenza all'Argentina perchè sa che i suoi figli incontrano qui una tradizionale ospitalità, molta comprensione e climi temperati che, anche nelle regioni dell'interno, sono ben tollerabili. Oggi però le zone per il nuovo insediamento non sono preparate: bisogna perciò studiare piani organici che tengano il dovuto conto del fattore umano e del fattore economico; che contribuiscano a individuare, delimitare e organizzare lo spazio e a classificare, discriminare e dosare l'emigrazione.

L'Argentina, per il fatto di disporre di grandi risorse naturali, per la sua ubicazione geografica, e, sopra tutto, per la forma e il periodo in cui sperimentò il maggior sviluppo si è limitata a sfruttare, in forma modernamente organizzata, la parte centrale del suo territorio. Queste cause, estranee alla miglior distribuzione della popolazione, hanno avuto per effetto l'addensamento della popolazione in Buenos Aires, nella provincia omonima e nelle zone limitrofe del *litoral*, e hanno fatto passare in secondo piano lo sfruttamento di altre possibilità potenziali. Queste possibilità dimenticate sono più difficili a conquistarsi, è ovvio, ma non potranno essere a lungo dimenticate. Ad esse si deve mirare oggi: sulle prospettive che possono offrire si dovrebbe far leva con piani la cui chiave di volta sia costituita dal binomio *agricoltura-energia elettrica*. La messa a cultura di nuove aree e la produzione di energia elettrica per il paese sono le due esigenze che richiederanno immissione di mano d'opera agricola, specializzata e di tecnici.

Considerare questi problemi significa proporre l'apertura della seconda fase, tecnicamente organizzata, della emigrazione, quella che può condurre, rapidamente, l'Argentina ad essere il primo paese del Sud-America anche numericamente.

8. - Provata la convenienza che avrebbero Argentina e Italia a concretare un primo esperimento di collaborazione per la valorizzazione di un comprensorio dell'interno dell'Argentina con il fine di dar vita al primo piano organico di emigrazione, resta a vedere come potrebbe essere sostenuta l'iniziativa.

L'appoggio dell'Italia a questo piano si giustifica solamente per l'interesse di decongestionare la penisola e sarà scevro di qualsiasi mira espansionistica. Per questo stesso fatto non si può pensare a un suo preponderante contributo finanziario diretto. Per iniziare, l'Italia dovrebbe fornire i tecnici per lo studio del piano e sostenere le spese dell'elaborazione completa del progetto tecnico e finanziario. Cosa perfettamente fattibile con meno del 5% delle cifre di credito congelato qui, che il nostro governo ha recentemente stabilito di erogare completamente a beneficio dell'emigrazione. Nella fase di realizzazione fornirebbe mano d'opera specializzata, tecnici (5), agricoltori, e apporterebbe quei fondi che fosse in grado di ottenere dagli organismi e consessi mondiali che tanto stanno parlando di aiuti finanziari all'emigrazione e allo sviluppo delle terre non completamente valorizzate. Non entriamo in merito alla questione dell'intervento di capitali italiani privati, nè all'apporto di complessi tecnici (macchinari, centrali elettriche, ecc.), poichè questi e altri numerosi punti, formano materia propria degli accordi che solo in sede ufficiale possono essere trattati in dettaglio. L'ICLE e altri organismi statali e parastatali dovrebbero mettersi all'opera seriamente.

L'Argentina anzitutto dovrebbe finanziare, nella misura delle sue possibilità e attraverso i bilanci dei ministeri competenti, le opere pubbliche più urgenti, mettere a disposizione aree demaniali e espropriare quelle necessarie alla colonizzazione. In un secondo tempo accorderebbe un parziale appoggio del normale credito ipotecario a quegli

emigranti che si trasferiscono con le famiglie nelle nuove zone di colonizzazione.

9. - Appare logico che il primo passo sia mosso dal governo italiano offrendo a quello argentino un programma di massima e nominando una commissione di tecnici che, con l'appoggio e l'intesa con le autorità argentine, siano in grado di scegliere la zona e studiare e sviluppare rapidamente il progetto tecnico ed economico di valorizzazione e bonifica del grande comprensorio agricolo-industriale.

Si può prevedere fin d'ora che la scelta cadrà su alcune aree già individuate, toccate dalle acque di grandi fiumi dell'interno, per poter predisporre convenientemente un programma di opere idrauliche, dighe e canali. I tecnici italiani hanno larga esperienza in opere di questo genere e hanno dimostrato nel passato prossimo di saper organizzare opere di bonifica. Perciò le preoccupazioni non riguardano l'aspetto tecnico del piano, sempre che il governo italiano sappia scegliere bene i suoi uomini e fornisca loro gli strumenti ed i mezzi necessari per una serie di rilievi, memorie e grafici.

Anche i problemi più difficili a risolversi quelli di ordine finanziario potranno essere risolti se affrontati seriamente e con i principi della pianificazione tecnica e economica.

Nel presente caso non si tratta di una sola forza in giuoco, sul piano internazionale, ma di tre concorrenti come si è detto sopra. La concomitanza delle forze argentine e italiane, integrate dall'appoggio del credito internazionale, dovrebbero essere sufficienti per sormontare i primi ostacoli. E d'altro canto la stessa scala dell'impresa suggerirà di imprimere alla realizzazione del piano quella flessibilità, nello spazio e nel tempo, che permettono la articolazione e realizzazione di qualsiasi piano in tappe successive. Superate le prime si incominceranno a sperimentare benefici che direttamente contribuiranno allo sviluppo delle successive, fino a diventare autosufficienti.

10. - Forti interessi concreti, immediati e mediati, sembrano quindi additare questa strada. Si è accennato, sia pur rapidamente agli uni e agli altri: ciascuno può trarre le sue conclusioni.

Si può solo aggiungere il nostro meditato convincimento della convenienza di un esperimento unico che sia nella scala del continente sud americano, ben diversa dalla scala europea, e che abbia le proporzioni che la nostra esigenza di emigrare richiedono.

La inefficacia delle timide e frammentarie iniziative in tono minore che si sono tentate e si tentano per sostenere un flusso migratorio italiano è già stato provato a sufficienza. Persistere in esse significa semplicemente dare partita vinta al costume burocratico abitudinario e inefficace.

Certo è che, se argentini e italiani si sapessero intendere per un'impresa di sì grande portata, la loro collaborazione pacifica fruttificherebbe la più valida lezione che si possa impartire nel campo della pianificazione organica, per la restaurazione di un equilibrio tra uomo e natura, tra spazio e popolazione, tra industria e agricoltura.

Esempio pacifico e costruttivo in un mondo martoriato e disorientato.

Cino Calcabrina

(1) *Alpargatas* si chiamano le scarpe di cotone a nera con suola di canapa, che sono prodotte in serie da grandi fabbriche di Buenos Aires, usate in tutto il paese, reperibili in qualunque situazione dove si possa comprare un chilo di pane o un pezzo di stoffa; costano oggi circa cento lire. Vantaggi dell'unificazione e della produzione in serie!

(2) ANA CARO e KENNEDY DAVIS, Princeton University, *Concentration and decentralization in Latin America*, *Journal of Economic Studies*, dicembre 1947, Mexico.

(3) C. WERTZ, *La industria latino-americana*, Ed. e Fondo Cultura de Mexico, 1946.

(4) Per comprendere il significato della concentrazione della popolazione nelle provincie di Buenos Aires, si consideri che in essa si conta una densità di 15,8 abitanti per Kmq mentre che la Lomazina, regione meno popolata d'Italia, ha una densità di 54 abitanti per Kmq. Di vera concentrazione si può parlare solamente riferendosi alla Capitale Federale che sta per raggiungere i 5 milioni di abitanti; come si è detto questa metropoli raggruppa più di 1/4 dell'intera popolazione della repubblica.

(5) Il contributo del lavoro italiano alla realizzazione di determinate fasi tecniche del piano si potrebbe concretare con furti aliquoti di emigranti temporanei, i quali, compiuto il lavoro relativo al loro contratto, tornerebbero in Italia. Si tratterebbe cioè di una occupazione temporanea di elementi specializzati per predisporre l'insediamento dell'emigrazione permanente delle masse agricole.

Comunità in un mondo senza stati

di E. A. Gutkind

In questo scritto intendo esporre una teoria dell'insediamento che potrà non sembrare così nuova com'è effettivamente, ma che, in realtà, comporta cambiamenti fondamentali in campo sociale, culturale ed economico. È una teoria che, spero, diverrà presto realtà poiché cerca di trarre certe conclusioni da fatti ovvi, benchè, lo ammetto, solo raramente riconosciuti come tali. Comunque, questa è un'altra storia, la storia del declino dei cosiddetti realisti, e dell'ascesa di coloro che vengono con una certa imprecisione chiamati idealisti. È la storia dell'eterno antagonismo fra le forze del passato e quelle del futuro. Poichè coloro che parteggiano per ciò ch'essi, eufemisticamente ed erroneamente, chiamano «realismo», sono gli uomini di ieri, attaccati allo *status quo*, a tendenze non coordinate, e ad un atteggiamento analitico verso l'unicità della vita, mentre coloro che vengono considerati, con un certo compatimento, idealisti, sono quelli che si ispirano al futuro e cercano di coordinare le tendenze che man mano si manifestano in un solo grande schema, creando così una nuova e più alta realtà dalle materie grezze dell'esistenza.

Io temo che molti di coloro che hanno a che fare con i problemi di pianificazione territoriale e di ricostruzione, non si rendano conto del fatto che noi ancora lavoriamo secondo idee e tendenze che sorsero circa due generazioni fa, e che è la nostra mancanza di audacia e la nostra indolenza a farci accettare questa eredità quale base conveniente per ogni ulteriore sviluppo. Parliamo di decentramento, di costruire nuove città, di miglioramento di quelle esistenti, ma ci rifiutiamo di abbracciare nuove idee sul come un nuovo assetto sociale, culturale e politico possa essere realizzato in forma concreta e come le nuove tendenze che via via si manifestano possano essere integrate in una nuova struttura dell'insediamento.

Stato e Comunità.

Fintanto che l'unità dello Stato, e così dicasi di una tribù, una città-stato, o una città, era piccola come dimensioni e densa come struttura, fintanto che lo Stato e la Comunità erano una cosa sola, l'architettura, il piano e la costruzione delle città scaturivano con spontanea sicurezza dall'unità culturale della vita quotidiana. Ma non appena lo Stato e la Comunità cominciarono a sepa-

rarsi, la spontaneità creativa è andata declinando fino a scomparire quasi completamente sotto l'urto delle forze di uno Stato che ormai non può più essere sentito direttamente. Esso è cresciuto ad un tal grado, per dimensioni e complessità, da divenire una pura finzione — ma una finzione nella quale la maggioranza crede pressochè incondizionatamente, e perciò tanto più sinceramente. Ciò è vero in tutti i casi in cui lo Stato ha soppiantato la piccola comunità, e dove la forza del simbolismo assume il ruolo di fattore di conformismo sociale. La piccola comunità con il suo complesso sociale e la sua struttura economica è scomparsa. Lo Stato l'ha ingoiata. Le sue libere associazioni e la sua omogeneità biologica sono state dissolte. I suoi singoli componenti sono stati portati via da nuovi lealismi. Affinità elettive sostituiscono sempre più una unità predeterminata. Di questo sviluppo non ci si deve lamentare, benchè esso significhi la scomparsa di un'entità sociale che era una delle maggiori forze formative in tutti i campi dell'arte. Non possiamo ripristinarla, o almeno, nelle sue vecchie dimensioni e struttura, e, soprattutto, nella sua primitiva ideologia. Lo Stato non vi ha sostituito nulla. In principio, quando lo Stato era ancora in ascesa, esso esercitava una certa influenza sull'arte, ma anche questa cessò non appena la classe dominante cominciò a perdere la sua posizione di predominio e con essa la sua coerenza come gruppo che aveva ritenuto qualcosa del vecchio spirito comunitario, sia pure in forma grandemente distorta. Ciò che teneva insieme questo strato della società era più il comune interesse dei suoi componenti, come classe, e il desiderio di mantenere la loro posizione, con ostentazioni e opportunismi, anzichè un autentico senso di responsabilità sociale. Oggi lo Stato come fonte di ispirazione architettonica ha raggiunto il suo nadir.

Lo Stato attuale ha tutti gli svantaggi di un regime tribale senza la fertile integrazione di una vera tribù. I vecchi tabù che garantivano la coerenza sociale e la razionalità economica in accordo con un particolare stadio di sviluppo esistono ancor oggi. Noi ce li trasciniamo dietro come catene che intralciano la nostra spontaneità e ritardano un rinnovamento culturale. Lo Stato attuale usa questi vecchi tabù come artifici per tenere insieme gli strati della società — e dividerli nello stesso tempo. Essi sono accettati a occhi chiusi, come comandamenti sociali. L'enorme maggioranza non sa nemmeno di essere stata intrappolata dietro le sbarre del confor-

mismo e dei divertimenti a buon mercato. La sopravvivenza di questi vecchi tabù è una delle principali cause per cui la nostra vita è così priva di scopo, per cui noi siamo così irritabili, e per cui la nascita di una nuova era viene così a lungo ritardata. La nostra civiltà tecnica sfortunatamente è riuscita a rafforzare queste tendenze che operano verso la centralizzazione. Ha scoraggiato il decentramento, e di conseguenza il formarsi di piccole comunità differenziate. Lo Stato tribale necessita l'accentramento. L'essenza di una società non tribale è il decentramento e la dispersione.

Lo Stato moderno è divenuto enormemente complesso. È idolatrato dai suoi cittadini, e, quanto meno essi lo comprendono, tanto più incrollabile è la loro fede nell'indispensabilità della sua esistenza. Il patriottismo è la nuova fede e il nazionalismo l'estatico esibizionismo dei fanatici. Ma, nonostante, o forse a causa di questo sviluppo, lo Stato ha mantenuto il vecchio parrocchialismo, che ben si adattava alle piccole dimensioni di una municipalità o di una città-stato con più strette relazioni personali tra i loro componenti. Oggi a noi si chiede di fare l'impossibile: di credere in un idolo come se fossimo ancora uniti da legami di reciproco interesse personale, e dalla concretezza di uno scopo comune. Ma, come dice Toynbee in *A Study of History*: «Gli stati parrocchiali, come sapevano i nostri antenati del medioevo, sono istituzioni artificiali che, in quanto utili e necessarie, meritano da parte nostra lo stesso coscienzioso ma non entusiastico lealismo, che nel nostro tempo dedichiamo all'adempimento dei minori doveri sociali verso le nostre municipalità e i nostri consigli comunali. Idolizzare questi pezzi di macchinario sociale è aspirare al disastro». Lo Stato parrocchiale è, per sua stessa natura, inadatto ad esistere in un mondo che si restringe, che spazza le frontiere e l'indipendenza individuale come fili di paglia. Esso è minacciato non soltanto dalla pressione esterna ma anche da forze che operano nel suo stesso seno contro la sua sovranità. *Trade-unions* e cartelli industriali, in combinazione con la macchina dei loro rispettivi partiti si arrogano una posizione che è per molti rispetti identica a quella dello Stato, ma senza la sua responsabilità.

Dai suoi primi e rudimentali inizi lo Stato creativo ha percorso molta strada. Essa porta dai regni d'Egitto e Babilonia, simili a domini reali, alle città-stato greche, con la loro dimensione deliberatamente limitata, alle entità chiaramente definite delle città e cittadine nell'ambito dell'impero romano, ai comuni del medioevo, al ristretto e pur denso mondo dei borghigiani. Conduce nel Rinascimento ai piccoli principati in competizione tra loro per un primato culturale, e nell'età barocca al sorgere degli Stati nazionali con la loro identificazione di Re e Stato, alla dottrina de *l'Etat c'est moi*, fino allo Stato non creativo dei tempi moderni, con la sua debole ostentazione e il suo inconcludente confusionarismo in ogni campo dell'arte. L'attuale stadio di sviluppo coincide col sorgere della tecnologia, il diffondersi dell'urbanizzazione e soprattutto col declino della sensibilità per l'arte. Noi stiamo ora vivendo in un periodo di crescente professionalismo. La scoperta di una quantità di processi singoli e isolati da parte della tecnologia supera la nostra capacità di adattamento. Non esiste una integrale e creativa coordinazione fra l'uomo e il suo ambiente. L'intelletto specializzato è incapace di afferrare l'unicità degli elementi e dei valori. Di conseguenza esso si dedica con maggior sollecitudine al lato funzionale della vita — sia degli individui che delle comunità — che non ad un comune indirizzo, a un superiore coordinamento. Questo spiega forse, almeno fino a un certo punto, il pericoloso pasticcio della politica: la politica e l'arte di governo essendo di natura più generale che non i compiti funzionali, come per esempio i trasporti. I problemi

generali sono eclissati da una moltitudine di particolari.

Lo « Stato » del futuro sarà limitato ad un'azione funzionale che costituisca un'elastica cornice entro la quale tutti i bisogni pratici della comunità possano essere soddisfatti. Quando l'elemento del timore sarà stato eliminato, scompariranno con esso le cause principali della nostra idolatria tribale, l'uomo potrà allora dedicare la propria devozione a idee più alte, e invece dell'odio e dell'aggressione, il reciproco aiuto e la comprensione domineranno le sue azioni e i suoi pensieri. Un'utopia? No! Niente affatto! È la più formidabile, la più realistica meta verso la quale fatalmente avizzeremo nel nostro cammino dal mondo dei sogni, nel quale ancora viviamo, verso la realtà.

Il passaggio da una società disorganizzata a comunità organiche entro lo « Stato funzionale » comporterà profondi cambiamenti. Sarà qualcosa di simile ad una rivoluzione umana che stritolerà la crosta, già in via di sgretolamento, delle idee convenzionali e che penetrerà nei più profondi meandri della nostra personalità. Libererà le forze creative ancor oggi sepolte sotto cumuli di insuccessi e di repressioni. Sarà una rivoluzione di infinitamente maggior conseguenza di qualsiasi altra precedente, nel campo religioso, politico, industriale e perfino sociale. L'uomo imparerà che fare assegnamento su se stesso, e reggersi senza il livellatore e mortificante legame della schiavitù di gruppo, che va sotto i nomi di patriottismo, nazionalismo, interessi professionali e simili, non significa isolamento, ma una nuova coesione col mondo che lo circonda, un mondo ch'egli non ha mai conosciuto prima. Fintanto ch'egli si sente al sicuro soltanto entro un gruppo, sarà oppresso dal timore di perdere questo sostegno. Sarà atterrito dalla prospettiva che la sua propria responsabilità possa aumentare e gli si presenterà sotto un aspetto del tutto insolito, se egli cesserà dal suo completo conformismo. Non è la solitudine che lo aspetta. È semplicemente un cambiamento del terreno sul quale poggia i piedi e su cui si è sviluppato. È una nuova visione, un'acuita sensibilità per valori e cose, che l'uomo non ha mai neanche sognato. È un'atomizzazione umana, che svilupperà forze rinnovatrici e una realtà creativa. Soltanto allora l'uomo sarà pronto per nuove relazioni e nuovi sentimenti.

Perché la gente vive in città?

Sono queste forse le stesse ragioni, o ragioni analoghe a queste, che fin dai tempi antichi hanno attirato la gente nelle città, ed hanno creato, nei nostri tempi, vasti insediamenti e intere contrade urbanizzate? I modi del vivere urbano, o almeno i suoi surrogati, e un'insoddisfatta aspirazione per i divertimenti e le distrazioni della vita cittadina hanno divorato più gente di quanta realmente viva nelle città. Circa la metà della popolazione mondiale è occupata in lavori agricoli, ma un numero considerevole di questi campagnoli ha adottato abitudini e idee di abitanti di città, o in potenza sono dei cittadini. Questo sviluppo non è soltanto il risultato del diffondersi di valori superficiali. È piuttosto una profonda infiltrazione di idee e di forze materiali che trasforma l'intera visione della vita, e attira i pensieri e il lavoro dei campagnoli nel vortice dei cambiamenti rivoluzionari originati nelle città. Sembra esserci una certa analogia con la diffusione della civiltà occidentale. L'Europa, principale fucina e centro delle forze che abbracciano ora il mondo intero, disintegrando le vecchie culture e creando nuove civiltà, sta perdendo il suo slancio e la sua importanza. Non possiamo dire con certezza se ciò sia dovuto ad esaurimento o allo spostamento del centro di gravità.

verso altre parti del mondo, ma non dovremmo essere troppo lontani dal vero presumendo che si stia verificando un generale livellamento, una sorta di mutuo adattamento, il cui risultato sarà la fine della preponderanza di una regione del mondo e un equilibrio dinamico tra tutte le sue parti, diverse per carattere, ma complementari per le loro mete, e tutte convergenti verso un'unità mondiale. Un tale indirizzo può essere osservato nel rapporto tra unità urbane e rurali. Dalle città, che diventano sempre più amorfe dal punto di vista economico e sociale, si sprigionano forze che esercitano una pressione sempre crescente nelle zone rurali, disintegrando vecchi sistemi di vita e creando un nuovo atteggiamento nei riguardi dell'esistenza, esattamente come sul piano mondiale si sta verificando un mutuo adattamento, che, per quanto riguarda le città, è ancora nascosto dietro la farragine e il trambusto della vita cittadina e, per quanto riguarda la campagna, è ancora intessuto nel ritmo della natura. In entrambi i casi è latente, ma ciò nonostante procede verso lo stesso fine, verso un'integrazione di tutte le parti di grandi regioni. Crescerà d'intensità e condurrà ad un'unità nella diversità, abbracciando interi paesi.

Perché la gente vive in città? Questa domanda non implica una tacita anticipazione d'una risposta unilaterale o negativa. Piuttosto essa richiama un'altra domanda: perché la gente vive nelle campagne? Le due domande sono interdipendenti, e le risposte che la nostra indagine darà ad esse mostreranno che il dualismo tra città e campagna, e la distinzione tra di esse, nel vecchio senso, sono ormai privi di significato. Entrambe, città e campagna, saranno sostituite da una nuova integrazione creatrice di comunità basate sulla vita, invece di unità amministrative basate sul lavoro, sostituenti all'espansione disordinata coordinamento e unificazione, e aggiungendo mobilità e nuovi obiettivi all'avventura della vita su una nuova scala ed entro un nuovo ambiente. La meta ultima è la conquista della quarta dimensione, dell'unione dello spazio e del tempo.

È un'illusione, e molto pericolosa, considerare le nostre città come qualcosa che non può essere radicalmente cambiato, come qualcosa che può essere soltanto trasformato alla superficie e riformato nei particolari. Non riusciamo a capire che le città sono esse stesse semplici particolari, che le vere unità dell'ambiente umano sono le regioni e i paesi, i continenti e il mondo. L'attuale struttura delle nostre città si è formata nel corso delle ultime cinque o sei generazioni. Le forze che avevano formato le città prima di quest'epoca, e avevano conferito ad esse il loro aspetto fisico sono ormai morte. Le città di oggi sono semplici veicoli per certe funzioni operanti attraverso una quantità di istituzioni che possiedono tutte le caratteristiche di un'organizzazione senza vita che provvede ai bisogni economici, ma nessuna caratteristica di un organismo vitale e maturo, che si curi delle aspirazioni e dei valori sociali. La maggior parte delle nostre istituzioni son simili al letto asciutto di un fiume che abbia mutato il suo corso, o sia completamente scomparso. Un solo esempio potrà riassumerne molti altri.

Perché gli uomini d'affari, specialmente quelli delle più alte categorie, i cosiddetti capitani d'industria e di banca, ritengono che i loro uffici debbano essere vicini? Evidentemente, considerazioni pratiche non possono averci una parte decisiva, poiché in realtà la maggior parte di essi se ne sta tutto il giorno rinserrata nei rispettivi uffici, senza vedere mai i propri concorrenti degli altri uffici. Quest'idea della necessità della vicinanza, è rimasta dai tempi del medioevo, quando la vita procedeva con più agio, e maggiormente attraverso contatti personali e la gente andava a piedi. Oggi tutto questo

è cambiato: il tempo è denaro, e poiché il denaro è il dio di ogni devoto uomo d'affari, egli deve adorarlo senza perder troppo tempo. La vita è divenuta inquieta e impersonale. La gente non va più a piedi, oggi c'è l'automobile, il telefono e la posta. Lo spirito delle corporazioni con le loro relazioni personali ha fatto luogo al razionalismo delle organizzazioni su vasta scala. Le fabbriche che producono le merci amministrative nei grappoli di uffici sono lontane. Il denaro accumulato nelle città e redistribuito da esse scorre attraverso i più sottili canali in tutte le parti del paese. Un piccolo numero di imprese hanno capito questo sviluppo e si sono trasferite dagli affollati centri urbani senza che ciò portasse alcuno svantaggio per la condotta degli affari. Questa tendenza sta lentamente sviluppandosi, ma è ancora non sistematica e dipendente da decisioni individuali, che possono produrre effetti sfavorevoli nei luoghi nuovi nei quali le imprese si sono trasferite, a causa della mancanza di un superiore indirizzo coordinatore. Senza una pianificazione su scala nazionale non ci si può aspettare un sano equilibrio tra individuo e comunità, nè può risultare alcuna integrazione sociale. La forza motrice di questi trasferimenti è puramente economica. Anche se lo Stato cerca di regolare la redistribuzione dell'industria e degli uffici commerciali, esso lo fa soltanto in un senso negativo, stabilendo che in certi distretti e città non si possono trasferire fabbriche o uffici. In ogni caso, considerazioni sociali non vi hanno alcuna parte; l'integrazione sociale non può esser creata su ordine, e nemmeno la coerenza economica.

L'antica concezione della città come una sorta di calderone in cui tutte le principali attività economiche vengono scaldate fino al punto di ebollizione che le faccia traboccare nelle campagne non può servire come misura campione. Dobbiamo considerare la situazione nel corso di tre generazioni da oggi. Per quell'epoca si sarà verificata una più equa distribuzione della popolazione e dell'industria. Le città, le cittadine e i villaggi saranno divenuti comunità integrate, le quali differiranno per dimensioni e numero di abitanti, ma non altrettanto per carattere. L'intera regione offrirà ovunque una buona dimora e le città, nel vecchio senso della parola, come centri dominanti che attiravano gente, industrie, uffici e attività culturali dalle città più piccole e dalle campagne, saranno scomparse. La vita e il lavoro in tutte le comunità di una regione procederanno su un piano di uguaglianza. Come innumerevoli vasi comunicanti il tenore generale in ogni campo dell'esistenza sarà lo stesso, e il fatto che in alcuni luoghi vi saranno più abitanti non costituirà una maggiore attrattiva e, ancor meno, una preponderanza dominante. La presenza delle industrie non determinerà il carattere d'una comunità. Esse non saranno come un tumore che causi una patologica escrescenza nel corpo della comunità. Finora tutte le piccole città e le zone rurali hanno sofferto per l'aggressiva azione di assorbimento delle grandi città. Erano come dimenticati e negletti parenti poveri la cui presenza era tollerata, ma che dovevano rimanere al loro posto. Ed esattamente come questi parenti poveri si creano una sorta di difesa sopravvalutando la propria importanza e ritirandosi in un'angusta ammirazione di sé, così le piccole città e le comunità rurali ricorrono ad un meschino parrocchialismo, che nel suo più profondo significato non è altro che il compenso di un complesso collettivo d'inferiorità causato dall'arrogante e condiscendente atteggiamento delle grandi città nei loro riguardi. La mobilità dell'industria è andata aumentando dal tempo dell'introduzione dell'energia elettrica come forza motrice, e sicuramente questa tendenza acquisterà ben maggiore impulso quando si potrà usufruire dell'energia atomica.

Circa 170 generazioni ci separano dal sorgere delle prime città. Un'ininterrotta linea di sviluppo urbano si è andata svolgendo dalle primissime città dei Sumeri e della Valle dell'Indo, fino ai giorni nostri. Gli scopi, le dimensioni e la struttura delle città sono cambiati, in questi cinquemila anni, ma i caratteri distintivi che hanno formato la vita cittadina hanno creato un tipo di essere umano, il cui atteggiamento fu, fin dall'inizio, di opposizione alla circostante campagna. L'intima solidarietà con la natura era stata interrotta e volta verso nuove forme di vita. Un nuovo tipo d'uomo era sorto. Possiamo comprendere questo sviluppo soltanto in relazione ai mutamenti economici e sociali che ebbero luogo nel corso del lungo periodo dall'inizio della vita cittadina ad oggi. Pertanto, una compendiosa rassegna dello sviluppo cittadino è d'importanza essenziale, se non altro per dimostrare che tutte le cause operanti in passato per la creazione delle città sono praticamente scomparse, o il loro significato in rapporto all'esistenza delle città è mutato, o esercitano ormai un'influenza che non è limitata alle città soltanto.

Non è improbabile che le prime città siano sorte nell'Impero Sumerico e che qualcosa di simile ad un'economia industriale urbana basata su una sufficiente fornitura di materie prime fosse concentrata in questi luoghi verso la fine del quarto millennio a. C. Un altro fattore che contribuì allo sviluppo urbano fu il commercio. Esso si estendeva sino alla valle dell'Indo da una parte e alla Siria dall'altra. Più tardi le città della Mesopotamia devono essere state il tramite del commercio con l'Asia. Qui convergevano le carovaniere che portavano a Merv, Bokara, Samarkanda, Kashgar, e alla Cina, e da Merv, probabilmente, verso sud a Baktra, Kabul e attraverso il passo del Kaiber, all'India. Le città della valle dell'Indo, Mohenjo-Daro e Harappa risalgono anch'esse al quarto e terzo millennio a. C. Gli scavi hanno rivelato una civiltà altamente sviluppata e l'esistenza di «una società organizzata in città, la cui ricchezza derivava principalmente dall'agricoltura e dal commercio, che a quanto pare deve essersi esteso ampiamente in tutte le direzioni». Con queste parole I. Marshall, il grande archeologo delle città della valle dell'Indo, descrive la loro struttura economica. L'agricoltura deve aver raggiunto un considerevole grado di sviluppo. Anche se si ammette che una parte della popolazione urbana fosse occupata nell'agricoltura, un notevole numero di artigiani e di commercianti devono esser dipesi, per il loro rifornimento alimentare, dal lavoro degli agricoltori.

Una comunità urbana come quelle delle città europee del medioevo non si sviluppò in India, perchè le divisioni di casta impedirono tal genere di integrazione. Le città primitive sorsero come luoghi fortificati e residenze di principi. In seguito il commercio assunse una parte importante, cosicchè la piazza e il palazzo del mercato divennero le caratteristiche dominanti insieme col tempio. Nel piano regolatore di molte città veniva fatta una netta distinzione tra il bazar, il luogo del mercato e i quartieri degli artigiani. In senso generale possiamo dire che i tipi originari di città erano residenze di principi, luoghi di pellegrinaggio e cittadine rurali, tutte dipendenti dall'agricoltura del territorio circostante e dedite al commercio e all'industria.

In Egitto, l'urbanizzazione e il commercio furono, nel complesso, meno pronunciati che in Mesopotamia. Le abitazioni si sviluppavano intorno ai templi, ai palazzi e alle tombe. Il commercio e l'industria erano di secondaria importanza, benchè la qualità della produzione fosse estremamente alta. La principale occupazione era l'agricoltura. Non è improbabile che verso la metà del quarto millennio a. C. alcuni villaggi diventassero «luoghi centrali», come le capitali dei *nomes*, le divisioni

del clan, esercitando nello stesso tempo una certa funzione protettiva per il loro territorio. Qui i feudatari locali dovettero erigere un tempio e altri edifici pubblici e cercarono di promuovere l'artigianato e assicurare un regolare rifornimento di prodotti agricoli. Questi luoghi funzionavano probabilmente come una sorta di mercato per il distretto circostante e possedevano granai.

La *polis* è, secondo Aristotele, «la più alta di tutte le forme di associazione e comprende tutte le altre». La sua struttura e la sua forma sono limitate. La popolazione, dice Aristotele, non deve superare un numero «che sia sufficiente alla sua vita e possa essere abbracciata con una sola occhiata». Se la popolazione cresce oltre questo numero, deve essere fondata una nuova città. La gente si recava nelle città perchè voleva vivere una vita migliore. Anche la sicurezza vi contribuiva in parte. La *polis* inizia una divisione di lavoro tra i cittadini e i campagnaoli e anche una classificazione sociale. È una comunità di consumatori e produttori, la cui industria non è espansiva in quanto lavora quasi esclusivamente per il mercato locale. L'espansione non aveva luogo con un'estensione della città madre, ma con la fondazione di una nuova città. Le nuove città-stato erano principalmente basate sull'agricoltura, ma si occupavano anche di commercio.

Questo principio fu applicato circa mille anni dopo, quando gli Spagnoli conquistarono il loro Impero Americano. Da un punto di vista funzionale, le città della Nuova Spagna erano centri commerciali, minerari, amministrativi e militari.

L'organizzazione amministrativa dell'Impero Romano si basava non soltanto su unità regionali, ma anche, e probabilmente in grado ancora maggiore, sulle numerose città e cittadine il cui sviluppo era favorito da misure sociali ed economiche. La tendenza all'urbanizzazione era forte in tutte le parti dell'Impero Romano. Le città romane non erano comunità come la *polis*, erano piuttosto agglomerati organizzati in cui le masse amorfe, dominate dall'aristocrazia locale, costituivano il principale elemento. Le città provinciali debbono la loro origine, soprattutto, alla conquista militare e non alla sovrappopolazione dell'Italia. Da centri agricoli e amministrativi, esse divennero, col progressivo decentramento del commercio e dell'industria, centri locali di commercio e di industria.

Le città dell'Impero Cinese erano simili a quelle del Commonwealth Romano, punti cruciali dell'amministrazione centrale. L'industria e il commercio erano altamente sviluppati nelle città più importanti, tanto più sviluppati quanto più queste potevano contare su un'ampia disponibilità alimentare fornita dal territorio circostante.

Lo sviluppo delle città della Russia non ridusse l'industria domestica rurale. Come in Cina esse erano centri di commercio locale. Lo scambio tra le città di mercato era irrilevante a causa delle grandi difficoltà di trasporto. Le grandi e piccole città della Russia erano il prodotto di una deliberata politica di governo. Praticamente tutti i luoghi a sud dell'Oka ebbero origine come centri militari-amministrativi. Prima che lo Stato promuovesse attivamente lo sviluppo industriale, nel quale le città ebbero naturalmente una parte importante, la separazione tra la produzione di materie prime e la loro lavorazione si sviluppò assai lentamente. Ma anche allora la parte del villaggio in questa iniziale industrializzazione fu molto considerevole.

Le cittadine del medioevo europeo crebbero in opposizione alla campagna. Esse costituivano luoghi di libertà, per la soppressione della signoria feudale. Con il loro immediato retroterra esse formavano, almeno in principio, unità autosufficienti sulla base di uno scambio di

prodotti agricoli e manufatti. Il commercio tra i vari territori urbani si sviluppò lentamente, ma, verso la fine del medioevo, esso aveva raggiunto un alto grado d'intensità. Le città non erano soltanto centri commerciali, ma anche luoghi fortificati, che proteggevano il loro territorio e offrivano asilo ai campagnoli in tempi di disordine. Ma a differenza della polis e delle città cinesi, esse crebbero in proporzione allo sviluppo delle loro industrie.

Questo sviluppo divenne importante durante la Rinascenza e l'età del Barocco. Le corporazioni stavano gradualmente decadendo, le rigide limitazioni della famiglia, delle fraternitates, e delle mura delle città, che avevano compresso la vita dei borghigiani stavano crollando; e lo slancio rivoluzionario della gente delle città stava affievolendosi in cambio di un improduttivo lealismo verso lo Stato nascente. Sempre di più l'industria diventa il demone onnivoro, e il commercio il suo servo obbediente.

Le città di oggi sono il prodotto di una direzione sbagliata e malintesa di forze economiche che esercitano una dittatura totalitaria sulle nostre vite. L'accrescimento delle città è paragonabile a un movimento auto-propulsore. Le cosiddette considerazioni pratiche che si suole addurre a favore del collocamento delle industrie nelle città, sottoposte ad un esame obiettivo, si dimostrano in quasi tutti i casi irrilevanti. Comunque, in una società travagliata dalla concorrenza, agli industriali e agli uomini d'affari non rimane praticamente altra scelta che seguire la tendenza generale: non conformismo vuol dire disastro. Noi oggi ci troviamo ad un punto cruciale. Le possibilità d'espansione delle città, come dello Stato, e la generale espansione dello spazio vitale dell'uomo, sono ormai giunti al termine. Essi hanno raggiunto l'invisibile frontiera della completa disintegrazione. Occorre fare uno sforzo supremo per arrestare questo sviluppo. L'espansione quantitativa deve far luogo all'integrazione qualitativa. L'insensata accettazione di consuetudini che sono fondamentalmente superficiali, l'ammirazione per tutto ciò che è vecchio, soltanto perchè è tale, la paralizzante diffidenza, devono essere annullate da una nuova fiducia in noi stessi, dalla determinazione di affidarci alla nostra forza creativa invece che ad una facile ripetizione del passato.

Che questa insensata concentrazione della popolazione e dell'industria ci condurrà al disastro è stato riconosciuto da alcuni benintenzionati, i quali intendevano porvi rimedio con riforme esterne e interne. Le prime si concretarono nella fondazione di nuove città entro la sfera d'influenza delle metropoli, e le seconde nella « scoperta di una terza dimensione ». Il primo è un rimedio un po' sul tipo della fecondazione artificiale, che fa nascere un bambino con tutti gli svantaggi di un parentado semianonimo, ma senza l'interesse che questa avventura nell'ignoto può suscitare. Ne risultarono le Città Giardino, ora ribattezzate in Città Nuove. Il secondo rimedio è un'operazione chirurgica che si realizza con l'abbattimento dei quartieri poveri e la costruzione di falansteri circondati da spazi aperti. L'idea delle Città Giardino è un prodotto del romanticismo dei tardi Vittoriani. Insieme con la fecondazione artificiale, è una cura omeopatica per cui, secondo l'esatta definizione di questa teoria « la malattia viene curata con frequenti piccole dosi di una medicina che normalmente produce gli stessi sintomi della malattia da curare ». Questo è più vero di quanto possa sembrare di prim'acchito. La Città Giardino è la realizzazione dell'eterno ideale di cittadina. Essa soffre della stessa mancanza di respiro, della stessa dipendenza dalle grandi città, della stessa mancanza di programma sociale. Una Città Giardino, e a questo proposito qualunque Città Nuova, nasce con due malattie congenite. Se è una cittadina più o meno

autosufficiente, con una bastevole diversità di industrie in modo che almeno una porzione considerevole della popolazione locale può trovarvi lavoro, essa svilupperà inevitabilmente quella ristrettezza mentale e quel senso d'impotenza che sono i prodotti inevitabili della vita provinciale fino a tanto che il decentramento fisico non sia accompagnato dal decentramento culturale e sociale. Se non può esservi attirato un numero sufficiente di industrie, la cittadina diventerà una di quelle numerose città-dormitorio, interamente dipendenti dalla metropoli per la quale è destinata a servire da serbatoio di scarico. Il viaggio per andare a lavorare, che la maggior parte degli abitanti dovrà fare ogni giorno, renderà l'idea di restituire il popolo alla terra alquanto illusoria, mentre le massaie diventeranno escluse da ogni forma di vita che non sia quella di macchine domestiche. La Città Giardino non può costituire una soluzione per mali che sono alla radice dei problemi sociali ed economici. L'idea della Città Giardino fu concepita in un'epoca in cui la fede in una società statica era ancora incrollabile e la concezione d'una nuova era dinamica non era ancora sorta nemmeno negli spiriti più illuminati.

L'operazione interna consiste nello sventramento di aree densamente costruite, e nell'erezione di falansteri. Questa è stata chiamata « la scoperta della terza dimensione », cioè l'altezza, come mezzo efficace per introdurre la massima quantità di aria, luce, sole e verza in quartieri precedentemente sovrappopolati. Ad ogni città il suo elegante Manhattan! Grattacieli anche di moderata altezza possono alloggiare facilmente diverse centinaia di famiglie. A questo non si può obiettare; ma è forse una soluzione che può contribuire in qualche misura a quella del vitale problema di come si possa creare una nuova struttura dell'abitazione, una nuova relazione umana tra l'abitazione e il lavoro, e un nuovo equilibrio tra la nostra vita personale e la nostra vita funzionale? Rimanere in questa concezione così limitata porta a un vicolo cieco e rende impossibile una rivoluzione dell'ambiente profonda e di vasta portata. Può darsi tuttavia che noi stiamo dirigendoci verso un anti-Stato e una completa atomizzazione della personalità. Ogni cittadino obbediente compirebbe allora, con la massima perfezione, una funzione particolare e quest'unica funzione significherebbe per lui l'intera vita. In uno stato di questo genere, alte prigioni con innumerevoli celle, una sopra l'altra, e numerosi attrezzi per risparmiare tempo per un'illusione di riposo, potranno essere un adeguato asilo per gli esseri umani funzionalizzati. Per altro dubbio che questi edifici contribuirebbero ad un rinnovamento della coscienza sociale e culturale. Questi grattacieli rappresentano una coraggiosa rivolta contro il disordine e la bruttura e un incoraggiante documento di chiarezza funzionale, ma tuttavia essi sono una fine, non il preludio di una nuova era.

La generale tendenza all'urbanizzazione è espressa in modo evidentissimo nell'istinto di aggregazione che spinge l'uomo ad abbandonare l'isolamento e la monotonia della campagna. È rafforzata dal bisogno dell'organizzazione politica e dal desiderio di una diretta partecipazione alle attività comunali o almeno ad una maggior vicinanza ad esse. In certi periodi una maggior libertà e una vita migliore sono potenti calamite per la migrazione nelle città. Lo stimolo che rende irrequieto il campagnolo e lo induce ad abbandonare il suo ambiente è forte quasi quanto la spinta che la vita cittadina esercita sui sentimenti inespressi di coloro per i quali la campagna cessa di essere l'intero mondo. Tutti questi motivi diventano operanti solo quando l'agricoltura abbia raggiunto uno stadio di sviluppo tale da poter sostentare un numero sufficiente di persone occupate in lavori diversi da quelli agricoli.



Fig. 1, 2 - Due esempi di città coloniali spagnole fondate nel Perù nel primo periodo dopo la conquista: sopra, Huamanga a circa 2.200 metri sul livello del mare. Sotto, la città di Ayacucho. In entrambe notate la rigida composizione a scacchiera completamente indipendente dall'ambiente naturale e dalle accidentalità topografiche. Sempre al centro la piazza e la chiesa. (Per gentile concessione del Servizio Aerofotografico Nazionale).

Two examples of Spanish Colonial towns, founded in Peru on the first period after its conquest: above, Huamanga, at about 6,400 feet above sea level. Below the town of Ayacucho. Remark in both towns the strict checkerboard composition which is entirely independent from its physical environment and its topographic irregularities. The plaza and Church are always at their center. (By courtesy of the Servizio Aerofotografico Nazionale).

Deux exemples de villes coloniales espagnoles, fondées au Pérou dans la première période après la conquête: en haut Huamanga, environ 2.200 mètres sur le niveau de la mer, en bas la ville de Ayacucho. Remarque en ces deux exemples la rigide composition en échiquier, complètement indépendante du milieu naturel et des accidentités topographiques. Toujours au centre, la Place et l'Église. (Dû à l'amabilité du Servizio Aerofotografico Nazionale).





Fig. 3 - *Sopra*: Villeneuve-Madeleine, Hérault, Circondario di Montpellier. Piccola e compatta unità comunitaria, centro d'una regione vinicola.

Villeneuve-Madeleine, Hérault, Arrondissement of Montpellier, France. Small and compact community unit, center of a wine-growing region.

Villeneuve-Madeleine, Hérault, Arrondissement de Montpellier, France. Petite unité compacte, centre d'une région de vignobles.

Fig. 4 - *Sotto*: Carcassonne, Francia. Unità compatta. Entità culturale. Centro fortificato e religioso insieme. (Per gentile concessione del Ministère des Travaux Publics et des Transports).

Carcassonne, France. Compact unit. Cultural entity, Fortress and Church-centred in one. (By courtesy of the Ministère des Travaux Publics et des Transports).

Carcassonne, France. Unité compacte. Entité culturelle. Forteresse et église en un seul centre. (Ministère des Travaux Publics et des Transports).



Le altre tendenze verso la vita cittadina sono originate da varie cause, che vanno dalle attività comunali a quelle individuali e che possono essere raggruppate come segue:

- a) protezione dalle intemperie e dagli uomini (città d'oasi e luoghi fortificati);
- b) religione (città-santuario e cattedrali);
- c) monarchia (luoghi di residenza dei sovrani);
- d) politica (centri amministrativi);
- e) commercio (centri commerciali e nodi di comunicazione);
- f) industria (città industriali e artigiane);
- g) espansione (città coloniali, satelliti, città nuove);
- h) riforme (miglioramento di abitazione).

Non una di queste ragioni può essere considerata come esclusivamente pertinente alle città, se diamo un'occhiata al passato come guida e al futuro per ispirazione. In realtà la maggior parte di questi motivi sono completamente scomparsi e altri hanno perduto il loro parziale significato. L'accrescimento delle città e lo sviluppo delle civiltà sono proceduti simultaneamente fino ad oggi. Ma questo sviluppo è giunto al termine. Le città sono uno dei più complessi prodotti di ogni civiltà, ma non sono l'intera e unica espressione dello spirito che crea un'entità culturale. La città ha costituito il principale centro d'origine di cambiamenti e di espansione in tutto il mondo. Oggigiorno un'ulteriore espansione d'una civiltà a spese delle altre è impossibile. Le frontiere materiali e ideali, per quanto riguarda le singole unità politiche, sono state raggiunte. Questo significa anche la fine della nostra vecchia concezione della Città. Praticamente tutte le ragioni della concentrazione urbana operanti in passato stanno scomparendo. Stanno dissolvendosi sotto l'urto di nuove forze che, per quanto ancora fluide, sono tuttavia abbastanza potenti da disintegrare la vecchia struttura. Ciò è divenuto particolarmente evidente dopo la guerra. Non v'è alcuna singola parte del mondo che non stia subendo una violenta trasformazione. La vittoria è una disgrazia per una società che non abbia nuovi obiettivi sociali chiaramente definiti, la grava della pesante responsabilità di mantenere le speranze che vennero retoricamente suscitate durante la guerra e che oggi, se non altro, hanno perduto d'attualità. La guerra ha distrutto qualcosa che non esisteva in realtà. La fine delle città non si deve basarla sul meschino, anche se magari non inesatto, argomento che nella guerra futura le città non potranno esser difese, che anzi esse sono gli obiettivi più vulnerabili e che per questa ragione debbono essere decentrate. La struttura materiale e, assai più, la struttura ideale delle città, stanno sfaldandosi. Un'era durata migliaia di anni sta avvicinandosi alla fine, un'era che ha visto la lenta ma irresistibile carbonizzazione di civiltà e la sempre crescente concentrazione del potere, della ricchezza e della scienza, nelle città. Esse sono come giganteschi caravanserragli nei quali si incontrano l'impoverito proletariato di tutte le classi, i nomadi specializzati e frazionati, gli schiavi della tecnologia, e tutti coloro che sono ossessionati dal timore di non essere « all'altezza dei tempi », di perdere le loro immaginarie « relazioni sociali » e tutte le lusinghe di una vita senza scopo e senza una più profonda responsabilità. La società urbana è parrocchiale, concentrata in se stessa, e non si rende conto che la maggior parte delle sue attività possono essere svolte altrove. È mobile fisicamente, ma non funzionalmente né intellettualmente. Può idealmente collegarsi attraverso oceani, con altri paesi, ma non riesce a concepire un'unità regionale col suo immediato territorio. Le

città come centri onnivivaci sono ormai in declino. Il loro destino decade parallelamente a quello dello Stato sovrano. In un « mondo senza Stati » possono esistere soltanto « Stati funzionali », ed entro uno « Stato funzionale » non c'è posto per « città sovrane ». Un generale e mutuo adattamento, una dispersione eguagliatrice, e un'integrazione diversificata su scala nazionale e regionale sostituiranno quelli ch'erano chiamati distretti urbani e rurali. La regione senza centro è la meta finale di questo sviluppo.

Perchè la gente vive nelle campagne?

La previsione di quella che è stata chiamata la « fine delle città » non è una difesa della vita e del lavoro in campagna, quali oggi conosciamo. Circa una metà della popolazione del mondo è formata da contadini e da gente che vive in campagna. Il loro tenore di vita varia grandemente, ma è comune in essi un atteggiamento di antagonismo nei riguardi delle città e un desiderio di godere dei vantaggi di una civiltà tecnica. Fino a che punto essi desiderino beneficiare anche del lato intellettualmente progressivo della vita cittadina è difficile dirlo, a meno che il cinema e le letture dozzinali non siano considerati come mezzi di diffusione culturale particolarmente efficienti. Non soltanto il ritmo della natura, di cui sono inseparabilmente intessuti la vita e il lavoro del campagnolo, ma anche la sua visione del mondo fenomenico, erigono una barriera tra lui e il cittadino.

Che cos'è che trattiene la gente alla terra? Il fattore più potente è l'attaccamento psicologico ad un ambiente conosciuto, nel quale il campagnolo è nato, e dove il suo lavoro può fornirgli almeno il minimo necessario per il suo sostentamento e proteggerlo dalla completa disoccupazione. Per questo, peraltro, occorre una notevole qualificazione: innumerevoli contadini senza terra e braccianti agricoli rimangono per molti mesi dell'anno in una situazione che non può certo dirsi migliore di quella dei disoccupati delle città. In Estremo Oriente, il culto degli antenati è un potente fattore che trattiene il contadino alla terra, anche se ciò non deve essere sopravvalutato, visto che in Cina non ha impedito a centinaia di migliaia di famiglie contadine di abbandonare la loro terra e migrare verso regioni nelle quali speravano di trovare condizioni migliori. Inoltre, l'unità della famiglia e del clan sta sfaldandosi.

Una riemigrazione dalla città alla campagna è estremamente rara e, anche se fosse tentata, incontrerebbe le maggiori difficoltà in molti paesi. La sovrappopolazione rurale è il problema cruciale della Cina e del Giappone e di tutto il sud-est asiatico. Lo stesso dicasi, anche se in grado minore, per il sud-est europeo, per diverse parti dell'Africa, specialmente l'Egitto, e per alcuni altri territori. In tutte queste zone l'introduzione dell'industria contribuirà a ridurre la pressione sulla terra. Ma, se si continuerà nella vecchia politica di concentrare le industrie nei distretti urbani, provocherà una crescente migrazione verso le città. In altri parti del mondo la situazione è differente. In regioni del Nord e del Sud-America, dell'Africa, e ultimamente nell'Europa Orientale, v'è ancora spazio per un incremento della popolazione rurale, cioè di gente attivamente impegnata nell'agricoltura propriamente detta, mentre in un certo numero di paesi soltanto alcune regioni soffrono di una certa scarsità di manodopera agricola. In generale, una volontaria riemigrazione verso la terra non esiste. Soltanto una coraggiosa ed energica politica sostenuta con sovvenzioni governative, con l'organizzazione di fattorie collettive, con la meccanizzazione e altre misure progressive, può avere una speranza di successo.

I campagnoli di tutto il mondo sono in moto. La guerra e il periodo postbellico li ha resi irrequieti, mostrando loro con cruda evidenza la loro primaria importanza per il sopravvivere dell'umanità. Ma il suolo, officina del contadino, è anch'esso in moto. L'eccessivo abuso della terra ha causato la perdita di centinaia di migliaia di ettari di terreno un tempo fertile. L'erosione sta progredendo con un ritmo che non può essere compensato dalla messa a cultura di nuove terre. Il timore della carestia può incoraggiare la cooperazione internazionale, l'apertura di nuove terre, un'intensificata produzione di derrate e i maggiori sforzi per trarre nuove sostanze alimentari da materie in precedenza considerate inadatte a tale scopo. Possiamo perfino presumere che si verificherà un ampio cambiamento di dieta e molte altre possibilità. Ma è difficile credere che l'umanità nel suo complesso avrà tanto buonsenso da realizzare tutte queste possibilità fino al loro pieno sviluppo, nello stesso tempo e in tutte le parti del mondo. È molto più probabile che il contadino diventerà una specie di bambino vezzeggiato, a cui si dice quanto egli sia indispensabile, quanto si farebbe volentieri questo o quello per lui, se producesse più derrate, se le risorse finanziarie permettessero maggiori spese di pubblica utilità nelle zone rurali, e se questo... e se quello... La riforma agraria diventerà l'argomento di moda, e si parlerà di controllo delle nascite perfino nei pollai. Ma che genere di riforma agraria? Riforma agraria come sfogo sentimentale o riforma agraria come proposito razionale? Spezzettamento di grandi tenute, come motoria politica durante la breve vita di governi privi d'immaginazione, o mantenendo grandi tenute o addirittura creandone di nuove, come centri di un'agricoltura meccanizzata? E il controllo delle nascite — come farlo intendere ai contadini della Cina, dell'India, dell'Indonesia? Questo è il vero problema che non si potrà risolvere con benevoli discorsetti o con giornaletti semi-scientifici.

Il pericolo, come io lo vedo, non è tanto nel decrescente rapporto tra produzione alimentare e riproduzione umana. I gridi d'allarme che oggi si levano nei diversi paesi sono certamente giustificati in rapporto all'attuale visione del mondo. Se essi lo saranno altrettanto tra un paio di generazioni, o saranno invece diventati interessanti documenti storici, questa è un'altra cosa. Benchè manchino dettagliate statistiche del tasso di natalità delle aree rurali di tutti i paesi più importanti, è logico supporre ch'esso sia più alto che nelle aree urbane e che sia decisamente più alto in paesi con popolazione prevalentemente rurale in confronto di quelli con una struttura più industrializzata. Perché questo? Darne una spiegazione dettagliata esorbiterebbe dallo scopo di questo articolo. Peraltro, se ne può suggerire qualche causa. Un alto tasso di natalità sembra caratteristico di civiltà in cui l'uomo tende a considerare se stesso come parte integrante della moltitudine dei fenomeni della vita e sente che la sua esistenza si riflette negli animali e nelle piante e perfino negli oggetti inanimati. Per una simile mentalità la continuità della famiglia è di primaria importanza. L'uomo è meno portato a riflettere sulle difficoltà economiche che numerosi figli comportano. Esso segue i suoi impulsi emotivi con minor freno che non i suoi simili dotati d'un atteggiamento più astratto verso la vita e l'ambiente. I figli per lui fanno parte dell'ordine naturale delle cose. Essi sono la prova vivente che la sua propria esistenza non è altro che uno stadio fuggevole nella lunga sequela delle generazioni. Per lui ha più significato perpetuarsi attraverso i suoi figli che attraverso le sue opere. Quest'atteggiamento non esclude la sua valutazione pratica dei figli come beni economici, specialmente nei casi — e sono la maggioranza — in cui la coltivazione dei campi è un'attività autosufficiente, che produce il necessario per la famiglia coltivatrice. In queste condizioni le braccia in più

significano migliore e maggior cibo, e lo svantaggio di dover nutrire un maggior numero di persone ne viene più che compensato. A parte queste considerazioni, più alti tassi di natalità si riscontrano in luoghi dove il tenore medio di vita è basso. Essi vanno diminuendo con l'elevarsi del tenore di vita e, come risultato, le generazioni anziane tendono ad aumentare. Il rapporto tra tasso di natalità e tenore di vita è semplicemente un altro aspetto dell'interdipendenza tra pensiero astratto e tasso di natalità decrescente. In generale possiamo dire che i figli sono meno importanti come singoli esseri che come anelli nella catena delle generazioni o come personificazioni di una vita ove ogni evento ha una realtà concreta e dove le spiegazioni astratte non hanno distrutto il desiderio di semplificazione e di un'esistenza non-problematica. Tutti questi fattori hanno una parte importante in civiltà prevalentemente rurali e, in generale, benchè in un grado minore, in tutte le comunità rurali.

D'altro canto, nelle società urbane e industrializzate il tasso di natalità tende a decrescere. Il tenore medio di vita è generalmente più alto di quello delle popolazioni rurali. Si può obiettare che subito dopo la rivoluzione industriale il tasso di natalità aumentò. Di rivolute alle masse sembravano aprirsi illimitate possibilità. Perché esse non dovevano partecipare alla tendenza generale, all'avventura dell'espansione? I figli, come per i contadini autosufficienti, erano beni economici. Portavano a casa denaro. Trasformavano i genitori in una sorta di piccoli imprenditori. Ciò che accadde in seguito poco importa. I figli furono oggetto di sfruttamento, di irresponsabile *laissez-faire*. Queste condizioni sono totalmente diverse da quelle di certi paesi agricoli, oggi, come la Cina, l'India e l'Indonesia. Nella popolazione agricola di questi paesi c'è una quasi inesauribile riserva di manodopera agricola. Non si potrà attuare una razionalizzazione dell'agricoltura fintanto che l'uomo ha nelle sue sole braccia il suo proprio strumento di lavoro e, cioè, fintanto che si debbano mantenere primitivi metodi di coltivazione allo scopo d'impiegare nell'agricoltura quanta più manodopera è possibile. L'industrializzazione e la meccanizzazione dell'agricoltura vanno di pari passo. L'industria assorbirà un numero considerevole di contadini, ma solo gradualmente e lentamente. Potrà contribuire a originare un equilibrato decentramento di popolazione, se le nuove industrie non saranno concentrate nelle città, ma sparse nella campagna. Se ciò sarà realizzato con sistematicità e lungimiranza, porterà certamente a un più alto tenore di vita.

Un più alto tenore di vita, benchè possa essere soltanto il primo passo verso un'esistenza realmente soddisfacente, e in particolare verso un ambiente non esclusivamente rurale, segna un punto cruciale nell'esistenza. Non è tanto il miglioramento delle condizioni di vita come tali, ma l'affrancamento dai vincoli dell'ambiente naturale, dall'essere intessuti nell'immediatezza dell'ordine naturale delle cose, che crea un atteggiamento verso la vita più astratto e più problematico ad un tempo. Il germe della personalità è nato, e con esso si attribuisce ai figli una diversa valutazione. Come esseri dotati di una personalità essi acquistano d'importanza, ma ne perdono come beni economici. Al contrario, essi diventano una responsabilità economica. Per i primi quattordici anni della loro vita, o giù di lì, essi dipendono dai guadagni dei loro genitori. E i genitori, dal canto loro, vogliono partecipare alle cose buone della vita. Per quanto modeste possano essere le loro ambizioni, l'appagamento di esse costa denaro, riducendo l'ammontare che può essere speso per i figli. La nascita di un figlio è meno uno spontaneo risultato sessuale di quanto non sia una calcolata decisione. Il pensiero precede l'azione in quasi tutte le attività, benchè possa sembrare un modo di ragionare alquanto confuso.



Fig. 5 - Sopra: Calgary, Alberta, Canada. Centro d'una regione cerealicola e di allevamento del bestiame. Fondata nel 1883. Esempio di città a espansione irregolare. La rigidità del piano si dissolve nell'aperta campagna, senza chiara delimitazione. (Per gentile concessione del Trans. Canadian Air Lines).

Calgary, Alberta, Canada. Centre of wheat-growing and stock-raising region. Founded in 1883. The sprawling town. The rigidity of the layout dissolves into the open country without clear limitation. (By courtesy of Trans. Canadian Air Lines).

Calgary, Alberta, Canada. Centre d'une région de cultures de blés et d'élevage de bétail. Fondée en 1883. La ville qui s'étend. La rigidité du tracé se dissout dans la campagne sans aucune délimitation. (Dû à l'amabilité des Trans. Canadian Airlines).

Fig. 6 - Sotto, a sinistra: Città di Andenes, Norvegia. Isolamento, e disposizione interna ai luoghi di lavoro. (Per gentile concessione della Royal Norwegian Legation, London).

Town of Andenes, Norway. Isolation and work-centred layout. (By courtesy of the Royal Norwegian Legation, London).

Ville de Andenes, Norvège. Isolement et disposition autour des centres de travail. (Dû à l'amabilité de la Royal Norwegian Legation, London).

Fig. 7 - Sotto, a destra: Case per profughi a Nova Kakkinia, presso il Pireo: una parodia della pianificazione cittadina e della dignità umana.

Houses for Displaced Persons at New Kakkinia, near Piræus: a Mockery of Town Planning and a Travesty of Human Dignity.

Maisons pour déplacés persons à Nova Kakkinia près de Pirée: une caricature de l'Urbanisme et un dégoisement de la Nature Humaine.





Fig. 8 - Sopra: Il paesaggio-minutatura inglese. (Per gentile concessione del Ministry of Town and Country Planning. Diritti di riproduzione riservati alla Corvina).
 The Small-Scale Landscape of England. - Le paysage d'Angleterre sur petite échelle.

Fig. 9 - Sotto: Un simbolo dell'unificazione moderna — ma unificazione a quale scopo creativo? La vita centralizzata dal traffico dei moderni nomadi cittadini è la "raison d'être" di questo centro nevralgico del Movimento! Movimento! Movimento!
 A symbol of Modern Unification - but unification for what creative purpose? The traffic-centred life of the modern city nomads is the raison d'être of this nerve-center of Movement! Movement! Movement!
 Un symbole dell'unification moderne. Mais unification pour quel but créatif? La vie des nomades de la ville moderne, dont le trafic vise au centre est la raison, d'être de ce centre nerveux du Mouvement! Mouvement! Mouvement!



Concludendo, i punti principali risultanti da questa trattazione necessariamente molto condensata, sono:

- a) Una rivoluzione dell'ambiente è inevitabile.
 - b) Un'integrazione della vita rurale e di quella urbana è di importanza essenziale.
 - c) Un nuovo sistema di vita comporterà una nuova fase nell'illuminazione delle coscienze.
 - d) Ammessa la realtà di questi obbiettivi, un più alto tenore di vita ne sarà il risultato.
 - e) In conseguenza di questa trasformazione il tasso di natalità diminuirà e aumenterà la produzione del cibo.
 - f) Il tasso di natalità dipenderà in maggior misura da deliberata decisione anziché da stimoli spontanei e fatalistici.
 - g) Non v'è necessità più urgente di una pacifica rivoluzione dell'ambiente.
- A) E sarà questa l'unica via per ridurre le frizioni esterne, liberando in tal modo l'umanità dal timore di guerre e di carestie.

La nuova concezione dello spazio e del tempo.

Da quando l'uomo ha cominciato a considerare il suo posto nell'universo, il campo cui si riferivano le sue osservazioni e il suo concetto di spazio si sono ampliati e, da allora, in un modo o nell'altro, la sua esistenza e le sue idee sono state considerate in relazione a punti fissi nel tempo e nello spazio. La nostra generazione si trova ad un punto cruciale di questa lunga linea di sviluppo, un punto cruciale che fu anticipato da Giordano Bruno con la sua visione di un universo infinito nello spazio e nel tempo. Soltanto la presente generazione ha perfezionato i mezzi che danno la finale conferma scientifica alle sue speculazioni filosofiche. La sua concezione era così grande e così audace che non cessò mai di afferrare la fantasia degli uomini, una concezione che ha influenzato quasi tutti, e che ha sconvolto la mente innocente di ogni bambino quando la vecchia e puerile idea della volta celeste che copriva il mondo come una coppa andò in pezzi, e quando sorse in noi l'inconscia e ancora confusa visione di uno spazio infinito. Ora noi dobbiamo riconciliare due opposti: l'infinitamente grande e l'infinitamente piccolo. Dobbiamo trovare la nostra via attraverso una massa di fenomeni e di idee apparentemente non sistematica e incoerente. La nuova concezione significa, perciò, non soltanto un'estensione, ma nello stesso tempo anche una limitazione nello spazio e nel tempo. Fino a che punto questa dualità influisce sul nostro concetto della struttura fisica dell'ambiente? Quando ci poniamo questa domanda, dobbiamo ricordare che in tutti i tempi le idee di spazio e di proporzione erano le stesse sia che venissero applicate all'universo che alle opere terrestri.

L'unità più piccola è la comunità. Le sue dimensioni sono limitate dalla coesione sociale. La sua collocazione è determinata dal concorso di tutti i fattori essenziali che garantiscano il massimo effetto del programma sociale. Né le dimensioni né la collocazione debbono dipendere primariamente da considerazioni economiche. Soltanto in condizioni assolutamente inevitabili i fattori economici possono prendere il primo posto. In tutti gli altri casi essi debbono essere subordinati alla più ampia espressione delle forze sociali. A questo punto la maggior parte dei cosiddetti realisti mi diranno che queste esigenze non sono altro che follia allo stato puro, che l'uomo economico dev'essere sovrano e che l'uomo sociale è

tutt'al più un desiderabile sottoprodotto. Io non nego loro il diritto alle loro opinioni, ma vorrei ricordare loro che stiamo vivendo in un'epoca di rivoluzione sociale e che finora i nostri destini, ahimè, sono stati nelle mani dei realisti e dei loro seguaci economisti. I risultati non sono troppo incoraggianti, a giudicare dall'ultimo massacro generale. Chiariamo bene questo punto. L'unico «centro» che abbia un reale e creativo significato è l'uomo come essere umano, e non come animale da lavoro. Come essere umano egli può stare dovunque e dovunque la sua vita personale può esercitare una influenza creativa e consolidatrice senza essere fissata nel tempo o nello spazio. Egli è, in realtà, un centro mobile, ed è intorno a questo centro che dovrà ruotare la nuova concezione dello spazio. Le unità sociali, di cui questi centri umani sono le parti costituenti, sono le nuove unità abitate distribuite sistematicamente, benché non necessariamente in modo regolare, nel paese e formano un complesso integrato in cui ciascuna unità sta in relazione funzionale con le altre, ma senza conferire preponderanza a «poche fortunate» sia per dimensioni che per importanza, a spese delle altre. Sia ben chiaro: a prima vista quest'idea può sembrare non essenzialmente diversa dalla struttura dell'insediamento attualmente esistente, una volta che sia stata allargata in un certo grado, e migliorata per mezzo di riforme. In realtà è qualcosa di completamente diverso, sia nella sua essenza che nel suo aspetto.

In essenza è paragonabile ad un sistema galassico di stelle tutte più o meno dello stesso ordine e disperse nel paese a intervalli che sono determinati dalle reciproche relazioni funzionali tra le unità comunitarie, ma non dalla loro distanza dalla città centrale. In passato gli intervalli tra le unità abitate crescevano in proporzione alla loro distanza dal centro urbano: quanto più grande era la forza d'attrazione del centro tanto più numerosi e vicini tra loro erano le piccole unità abitate. Invece di un solo sistema galassico per l'intero paese ve n'erano numerosi, ciascuno, per così dire, col suo proprio pianeta, e ciascun pianeta con tutte le stelle minori ruotanti intorno al sole, la capitale. Se questo paragone con i corpi celesti non è gradito a gente più terrena direi che il nuovo sistema sembra una moltitudine di confetti sparsi sul terreno da un visionario piuttosto ordinato e metodico. Tutti i pezzi sarebbero delle stesse dimensioni, di differenti colori indicanti le differenti funzioni, spiccherebbero chiaramente sul verde tappeto del paesaggio, l'elemento principale e onnipresente. Anche l'aspetto di queste piccole unità sociali differisce grandemente dalle vecchie metropoli, città e villaggi.

Se la famiglia-tipo vive in un posto a due ore di treno da dove un tempo sorgeva la grande metropoli, essa non sarà più oppressa dal problema se «andare in città» o no, ma troverà che tutto quello che un tempo attirava i nonni verso la città è adesso a portata di mano. I beni culturali e gli svaghi sociali, per non parlare delle possibilità economiche, son divenuti mobili o sono stati distribuiti in modo tale che ogni comunità ne ha la sua parte. I pensieri della famiglia non hanno più come unica direzione la grande città, allettante come un paradiso perduto e dominatrice come un parente ricco, essi si volgono ora in tutte le direzioni poichè ogni comunità è divenuta il «centro» di attività culturali e sociali di un ordine più elevato. Essi si saranno liberati del complesso d'inferiorità provinciale e tuttavia saranno modesti abbastanza da sapere che la loro comunità è soltanto una tra eguali. E questo è forse il cambiamento principale: che ciascuno, in ogni comunità, abbia la stessa esperienza, e non soltanto alcuni abitanti in alcuni luoghi meglio situati e che possono spendere più denaro e più tempo per recarsi in città, poichè la nuova concezione

dello spazio e del tempo è il risultato di due processi eterogenei: di un rimpicciolirsi delle metropoli, delle città, fino a diventare piccole unità di comunità organiche, e di un'espansione del loro spazio vitale. È uno sparpagliamento generale senza particolari centri di attrazione.

In termini di pianificazione territoriale tutto questo significa che le numerose piccole comunità debbono essere entità organiche entro l'ampio quadro dell'unità regionale. Come componenti formativi di questo schema spaziale le unità comunitarie esercitano una duplice influenza; esse sono come piloni che sostengono i collegamenti regionali di integrazione culturale e funzionale e nello stesso tempo costituiscono l'intelaiatura sociale sulla quale si svolge il dramma sociale in continuo divenire. Quanto più i nostri interessi materiali e culturali si intensificano, tanto più le unità regionali si espandono e le unità comunitarie si restringono. Quest'apparente contraddizione è naturalmente solo l'espressione del fatto che ogni cambiamento è relativo e le limitazioni regionali non esistono. Una regione — sfortunatamente non vi è termine il cui uso non implichi un significato limitante — è infinita. Il fitto tessuto delle unità comunitarie non può essere tagliato nel « corpo » della regione. Ogni corpo cresce, se è sano. Contenerne la crescita con una stabilità organizzata è un reliquato della mentalità frazionalistica dei riformatori dell'Ottocento. Costoro obbietterebbero che non c'è niente di nuovo, che è quanto mai desiderabile rafforzare lo spirito regionale, questo sentimentale attaccamento ad una gonfia prosopopea parrocchiale; che le province sono sempre esistite — e la regione è per essi un altro capriccio elegante e alla moda; che ci sono sempre stati confini amministrativi e, dopo tutto, come si può vivere senza un'adeguata amministrazione, senza le linee punteggiate sulle carte geografiche, che sezionano nettamente l'unità del paese in « storici » truogoli riempiti di detriti tradizionali e della polvere dell'aridità intellettuale? *In un « mondo senza Stati » possono esistere soltanto Stati funzionali.* Questa struttura si esprime nella reciproca relazione di ciò che è stata chiamata regione e delle unità comunitarie. Il « mondo senza Stati » corrisponderebbe alla regione senza città accentratrici, e lo « Stato » funzionale alle unità comunitarie che sono collegate tra loro dalle diverse rispettive funzioni. *Non può esservi alcun « sub-Stato », cioè la regione, ma soltanto una flessibile cornice d'estensione indefinita riempita e vivificata da limitate unità comunitarie.* Bisogna evitare qualsiasi rigidità ed eliminare ogni idea di permanenza. Crescita e trasformazione sono sempre accompagnate da schemi e strutture caratteristiche. La reciproca azione tra unità finite e la regione infinita è appunto un tale processo di crescita e trasformazione ed ha la sua propria particolare scala ed equilibrio esattamente come l'unità in via di sviluppo del mondo comporterà una nuova interdipendenza tra le singole unità nazionali e una nuova struttura internazionale. In entrambi i casi le dimensioni dell'insieme si allargano e quelle delle parti componenti impiccioliscono. È una sorta di scomposizione atomica dell'ambiente che libera nuove energie e nello stesso tempo estende il suo raggio d'azione su un campo più vasto.

La nuova regione è un aggregato funzionale tenuto insieme dalla cooperazione dei suoi componenti, le comunità. La competizione con i grandi centri, ciascuno coi propri satelliti, è scomparsa. È un aggregato col massimo grado di omogeneità e coesione in tutte le questioni sociali e culturali proprio perchè non è costretta nella camicia di forza delle cosiddette unità geografiche, o dalle necessità economiche. I fattori umani hanno un'importanza predominante e tutto sarà subordinato ad essi. La pianificazione territoriale è un processo indivisibile che com-

prende tutte le attività e le persone allo stesso modo. Concepirlo in termini di industria, agricoltura, città, villaggio, ecc., o anche in quelli di operai, contadini, impiegati, ecc., è una anomalia, un relitto del recente passato con la sua fede nei dettagli istituzionali. Dobbiamo ragionare in termini di processi, anzichè di istituzioni, per concepire lo sviluppo potenziale dell'aggregato regionale e considerare ogni obbiettivo individuale in rapporto al quadro nel suo complesso.

Tutte le delimitazioni regionali sono artificiali e, per conseguenza, tutti gli schemi regionali, che siano stati tracciati entro confini definiti, sono ormai sorpassati. È difficile concepire come possa essere limitato un qualcosa che non ha centro, esattamente come è impossibile che in uno spazio non finito possa esservi un centro, o che possa esservi qualcosa di esterno allo spazio stesso. Le singole unità, in queste condizioni, possono avere soltanto certe relazioni tra loro o con frontiere scelte arbitrariamente. Ciò vale per le piccole unità comunitarie nel loro rapporto con la regione come pure per la concezione di un universo infinito. Concepire e realizzare una trasformazione dell'ambiente su scala così vasta, e in tutte le sue implicazioni, richiede un grande sforzo da parte nostra. È il processo inverso della concentrazione nelle città delle disperse abitazioni rurali che cominciò oltre cinquemila anni fa e che si è concluso ora nei vasti agglomerati urbani. È una disseminazione di nuovi semi in tutta l'estensione del paese ed è totalmente differente da qualunque forma e struttura d'insediamento nota in passato. La distinzione tra città e campagna scomparirà. Le arretrate condizioni delle campagne e la superficialità cittadina saranno assorbite in una stimolante diversificazione e comunione di propositi. La piccolezza delle unità sociali sarà bilanciata e resa veramente possibile dall'espansione dell'aggregato regionale in tutte le direzioni e senza limiti fissi.

La nuova mobilità.

L'unione del tempo e dello spazio nella quarta dimensione crea una nuova mobilità. Anche se non possiamo concepire la quarta dimensione con la stessa chiarezza della terza, o con la mente particolarmente disciplinata dei fisici e degli astronomi, è per noi comuni mortali una rivelazione nella quale possiamo credere tanto più spontaneamente in quanto risponde alla nostra crescente esperienza del fatto che le distanze sono relative e che la mobilità del corpo e della mente è essenziale per la nostra esistenza quanto la circolazione del sangue.

La quarta dimensione è il risultato di un nuovo atteggiamento mentale, del risveglio alle immense possibilità offerteci da una vita senza confini ideali e materiali e senza predominante attrazione dei grandi centri urbani. Questo significa la mobilità degli uomini come dei beni materiali e immateriali. Ma è una mobilità di un genere particolare, o piuttosto un atteggiamento mentale per il quale alla reale ubicazione del luogo di abitazione, o del luogo d'origine dei beni, si attribuisce meno importanza che al tempo necessario a coprire la distanza tra i luoghi in cui le attività sociali e culturali operano col maggior grado di immediatezza e di perfezione. O ancora possiamo dire che la rete delle distanze copre l'intera area entro la quale tutti i diversi beni della cultura e del contatto sociale possono essere consumati e creati con il massimo grado di efficienza. Essa contiene tutti gli elementi occorrenti perchè l'uomo senta che egli fa irrevocabilmente parte dello schema generale delle cose, come individuo

e come essere sociale. L'intero «spazio culturale» è la sua sede, e soltanto l'intricata combinazione di tutte le funzioni, soltanto il complesso di tutti i contributi di tutte le unità comunitarie può creare quell'unità nella diversità e quella sensibilità ai valori che sollevano la vita dal livello dell'essere a quello del divenire. È un cambiamento simile alla differenza del pensare per concetti statici e il pensare per processi.

L'impulso del nuovo processo di dispersione diffonde la vita su uno spazio più vasto, e per questa «frammentazione» libera forze che non potrebbero maturare entro l'angusto ambito dell'esistenza urbana. La Nuova Mobilità è l'opposto diametrico dell'atteggiamento «la mia casa è la mia reggia» dei filistei; ed è anche ben lontana dalla vita del medioevo, quando l'abitazione e il luogo di lavoro, l'ufficio e il negozio erano generalmente sotto lo stesso tetto, quando gli eventi sociali erano limitati quasi completamente alla propria città, e quando le fiere erano ancora i luoghi d'incontro tra gli uomini e le merci.

La nostra mobilità è cresciuta in proporzione diretta all'aumento di velocità nei mezzi di locomozione, col il passaggio dall'epoca in cui l'uomo viaggiava soltanto a piedi, all'epoca del carro, quindi a quella della ferrovia, dell'automobile, e infine all'epoca dell'aeroplano e del traffico veloce delle strade di grande comunicazione. L'effetto dell'accresciuta velocità delle comunicazioni è ancora molto sporadico. Di tutte le opere umane l'ambiente artificiale è di solito l'ultimo a risentire delle innovazioni, anche le più profonde. Perciò non è da sorprendersi se ci immaginiamo la struttura dell'insediamento come formata di innumerevoli punti fissi. Non la consideriamo come una rete di distanze, e ancor meno prendiamo come unità di misura l'unità di distanza.

La distanza è relativa. Il viaggio medio che si compie tra casa e lavoro o qualunque posto di attività culturale o sociale, in una delle grandi metropoli, è oggi di circa un'ora. Se tutti gli ostacoli causati dalla concentrazione urbana non esistessero e il nuovo spazio abitato coprisse un'ampia area di opportunità culturali e sociali disperse tra numerose unità comunitarie, ci renderemmo semplicemente conto che in un'ora possiamo coprire circa quaranta miglia. Un'area con un raggio di questa lunghezza è sufficiente per un numero considerevole di unità comunitarie. Ciò che è avvenuto realmente è che noi applichiamo adesso un diverso metro di paragone.

Se consideriamo ogni luogo esistente nell'ambito della nostra residenza abituale come parte integrante del dramma culturale e sociale in cui noi stessi siamo gli attori, la stratificazione delle comunità e delle funzioni scompare. Qualunque posto può dare un notevole contributo in qualsiasi campo particolare, ma nessuno eserciterà un'influenza dominante che lo renda un nuovo centro di concentrazione. La vecchia classificazione delle comunità urbane come industriali, commerciali, minerarie, portuali, ecc., diviene non soltanto priva di significato ma dovrebbe essere abbandonata, poichè i centri urbani nel vecchio senso hanno cessato di esistere. Le loro funzioni sono state divise tra le nuove unità comunitarie e le unità industriali che sono disseminate a determinati intervalli tra loro.

La Nuova Mobilità crea «disordine» rivelando inattesi aspetti e possibilità e producendo una simultaneità nel tempo e nello spazio alla quale non eravamo abituati. In generale noi siamo più inclini ad accettare cambiamenti se essi vertono soltanto su particolari della nostra vita, ma ci opponiamo strenuamente se essi minacciano di demolire, con una decisiva interferenza, abitudini favorite. Nuova Mobilità, Quarta Dimensione, o Spazio-Tempo, sono tutti termini che esprimono il «pensare

per processi», tenendo presente il rapporto tra i particolari e l'intero, e agendo in conformità. Significa spezzettare conglomerati urbani in piccole unità e integrarle con la struttura sociale ed economica in tutte le sue manifestazioni. E significa anche l'attivazione delle facoltà che ci permetteranno di afferrare il significato di simultanei eventi in differenti configurazioni, o in altre parole, la reciproca azione della struttura interna e delle forme e funzioni esterne. È una sorta di «mentalità radar» che farà affiorare alla valutazione cosciente la vera realtà delle forze che foggiano la nostra vita e ne presiedono l'organica crescita. È la vita vissuta da ogni angolo invece della vita concentrata nello stretto ambito della casa o del lavoro o di una passione o di ciò che chiamiamo comunemente divertimento. È la stessa differenza che esiste tra un dipinto del Rinascimento, con la sua prospettiva fissa, e un quadro di Picasso, con le sue molteplici prospettive che rendono gli oggetti rappresentati mobili e trasparenti.

La Nuova meta.

Le piccole unità comunitarie, sia nelle società primitive, o nelle cittadine del medioevo, derivano la loro forza e la loro struttura dal reciproco aiuto. La loro organizzazione sociale era un fitto tessuto di religione, di tradizione e di sentimento comunitario. Le loro piccole dimensioni e la loro vicinanza, costituivano l'essenza della loro coesione e dell'istintiva sicurezza che caratterizzava la loro vita. È un sintomo della nostra incapacità a comprendere le vere conseguenze di questo sviluppo se l'idea di piccole unità organiche viene oggi scartata come «poco realistica». Alcuni anni fa venne accolta con entusiasmo, benchè, evidentemente, in modo molto superficiale. Da allora essa è divenuta uno slogan che viene applicato — a sproposito — per grandi distretti del tutto privi di coerenza sociale, o viene tollerata come comoda etichetta per fini puramente utilitari come la considerazione che il traffico fluirebbe intorno a una piccola unità e non attraverso di essa. L'idea come tale è giusta, ma è stata distorta dai pianificatori opportunisti, i quali ritengono di non essere all'altezza dei tempi se non giocano con qualche termine alla moda. Che la vita nei comuni medioevali ci appaia oggi parrocchiale, non ha importanza. Il fatto importante è che in essi era stata raggiunta una perfetta integrazione tra l'individuo e il gruppo. Naturalmente sarebbe sciocco auspicare una rinascita di queste comunità. Esse appartengono al passato. Ma da una diagnosi delle forme e dei problemi dell'assetamento sociale si possono apprendere certi insegnamenti. Erano stati raggiunti tre requisiti: lo spazio culturale era stato limitato in ampiezza e, pertanto, era un campo particolarmente fertile per una cultura di elevato livello; l'integrazione dell'individuo col gruppo aveva raggiunto un'alta perfezione; la mutua cooperazione aveva prodotto un *optimum* di coesione sociale e di consapevolezza culturale.

Non so se in senso assoluto i nostri problemi si siano moltiplicati. Sono incline piuttosto a pensare che il cambiamento sia relativo. Comunque sia, noi abbiamo oggi un'altra serie di tre problemi che sono gli opposti dei precedenti. L'espansione della civiltà è illimitata e offre pertanto tutti i presupposti dell'appagamento quantitativo dei piaceri che la nostra civiltà considera desiderabili. L'individuo e il gruppo sono collegati per mezzo dell'organizzazione. La concorrenza ha prodotto disunione sociale e insensibilità intellettuale. La nuova meta necessita per la sua realizzazione di un ambiente appropriato, ma il carattere e la qualità di tale ambiente sono

determinati dalla forza formativa della stessa. Le piccole unità comunitarie del futuro esigono una cornice elastica ed ampia entro la quale la diversità e l'immediatezza della loro vita possa maturare ed essere diretta verso un comune proposito, verso uno stato in cui le aspirazioni dell'individuo e del gruppo siano in armonia senza essere ridotte ad una monotona uniformità, e dove l'elemento del tempo sia coscientemente assorbito dall'esperienza personale e collettiva. Ciò differirà completamente dalle attuali condizioni in cui grandi unità, i grandi centri urbani, sono irrimediabilmente irrette nella rigida e sterile organizzazione di uno Stato privo di forza creativa. Una Nuova Meta significa un'esperienza comune, obiettivi comuni, comuni opere d'arte e di pubblica utilità. Questo non può essere realizzato isolatamente, ma soltanto per mezzo di un preordinato coordinamento su tutti i piani della vita funzionale, mentre la vita personale, o in altre parole l'Uomo, deve essere del tutto esente da qualunque genere di interferenza che sappia anche lontanamente di « pianificazione umana ». La complessità del carattere umano non può essere valutata in pochi semplici termini. L'uomo è sempre di più di ciò che appare all'osservatore casuale. Esso è un'amalgama delle qualità più diverse e, in momenti differenti e in differenti condizioni, egli manifesterà caratteri del tutto inaspettati. Niente dev'essere fatto per limitare il campo della sua autoespressione, ma bisogna fare tutto ciò che è umanamente possibile per rimuovere gli ostacoli che per millenni si sono accumulati fino a formare montagne di impossibilità e di repressione. Esattamente come ciascun individuo possiede una quantità di caratteri apparentemente inconciliabili, così vi sono innumerevoli tipi di gruppi, diversi fra loro, verso i quali l'individuo deve reagire in modo differente. È questa varietà di gruppi in rapporto all'individuo che dev'essere resa creativa e liberata dal pericolo di degenerare in una rigidità istituzionalizzata, o in una *routine* professionale. La Nuova Meta crea, in realtà, una sintesi attraverso una scissione di caratteri: coopera a far affiorare alla coscienza tratti psicologici che in precedenza erano sommersi nell'accavallarsi degli impulsi emotivi e realizza un'unità d'indirizzo e un equilibrio tra loro.

L'ambiente in via d'espansione.

Fin dall'inizio della rivoluzione industriale si è compiuta una trasformazione dell'ambiente che sul principio sarebbe riuscita incredibile. Questa trasformazione è andata sviluppandosi con un ritmo senza precedenti, fino a coinvolgere, oggi, il mondo intero. Essa ha creato una unità, in tutto il pianeta, che è in realtà un'unità di valori superficiali, e un'uniformità nel disordine. È stata una rivoluzione enormemente più grande di qualsiasi rivoluzione politica, ma che non è riuscita a costruire gli scivoli sui quali il senso di responsabilità sociale possa raggiungere il mare aperto dell'avventura creativa. Questa rivoluzione ha raggiunto il massimo dello sviluppo tecnico negli Stati Uniti. Ma la glorificazione d'una classe dirigente e l'idolatria del conformismo e della specializzazione non sono gli araldi di una nuova era. Essi sono un finale, non un principio. Questa affermazione non è un grido disperato; la nostra situazione è unica, poiché ha messo in chiara evidenza le nostre prospettive, sia quelle negative che quelle positive. È risultato spaventosamente chiaro che non potremo sopravvivere senza una determinata rottura col passato; che i valori umani devono avere un'importanza preponderante e che tutto deve essere subordinato ad essi.

Anche i peggiori filistei oggi ammettono che il mondo si va restringendo. Però non è abbastanza chiaro se essi deplorino o si rallegriano di questo fatto. Comunque, consideriamo questo riconoscimento come un buon segno, anche se la vera comprensione di ciò che si sta verificando sia piuttosto vaga. Oggi la nostra unità di misura per il pensiero e per l'azione è il mondo intero. È una considerazione che accende l'immaginazione, quante altre mai, quella che niente possa avvenire isolatamente e che una rivoluzione dell'ambiente in un paese ha ripercussioni sulla struttura fisica e sociale di tutti gli altri. Il ritmo si va facendo sempre più rapido. La rivoluzione industriale fu compiuta nel corso di cinque generazioni per concludersi infine nella fallimentare civiltà d'oggi. Non v'è ragione di dubitare che la rivoluzione sociale, compensazione così a lungo ritardata della rivoluzione industriale, non possa essere realizzata nel corso delle prossime tre generazioni. Ai primi dell'Ottocento la popolazione della maggior parte degli Stati era ampiamente distribuita nel territorio dei vari paesi. Le prime tendenze verso la concentrazione urbana su larga scala cominciarono appena allora a delinearsi. La tecnologia era ancora in fasce. Oggi l'ambiente fisico è totalmente differente da quello di centocinquanta anni fa. Oggigiorno le forze dell'integrazione sociale sono ancora in fasce, mentre abbiamo a nostra disposizione i mezzi tecnici per assicurare il loro vantaggioso funzionamento, se li usiamo con buonsenso, come mezzi e non come fine a se stessi. L'ambiente creato dall'uomo e il mutuo adattamento dell'Uomo e della Natura sono oggi del tutto inadeguati alla loro funzione. Noi non ci rendiamo sufficientemente conto di questa inadeguatezza poiché ci siamo talmente abituati al nostro ambiente che lo diamo per ammesso, e consideriamo dei cambiamenti irrisori e casuali come considerevoli miglioramenti anziché come pericolosi segni indicatori dell'inadeguatezza della struttura nel suo complesso.

La vita non è un treno vicinale tra la cuccetta per dormire, in un deserto centro-suburbano, e il posto di lavoro in una fabbrica o in un ufficio. La rassegnazione con la quale innumerevoli persone tollerano che la loro vita sia ridotta a questa miserevole e ingrata monotonia è patetica, ma scusabile. La nostra civiltà non è riuscita a liberare gli impulsi creativi e la spontaneità creativa nell'uomo medio, ma li ha lasciati isterilire. Più di qualsiasi altra cosa essa ha coltivato una superficiale familiarità con le cose e la ristretta competenza degli specialisti. La nostra ambizione favorita è risparmiare tempo. Ma quando l'abbiamo risparmiato non abbiamo una chiara idea di che cosa farne. La docile accettazione del trenino vicinale tra casa e lavoro, come fattore dominante della vita è un'altra forma di evasione per evitare la responsabilità di pensare con la nostra testa e di sperimentare sempre da capo che cosa possa essere la vita nella sua pienezza spirituale e intellettuale, nella sua molteplicità e nella sua sconfinata marcia di rinnovamento. La maledizione dell'umanità è il conservatorismo. Quale catastrofe occorrerà per imporre una radicale rottura col passato? A quanto pare soltanto un quasi completo annientamento riuscirà a far sì che l'uomo si renda conto delle immense possibilità ed energie di cui viene dotato alla sua nascita. Nessun progetto è irrealizzabile — se mai riuscissimo a dimenticare abbastanza, e soprattutto, le cose giuste. Ciò che s'è dimostrato valido affonderà nel fertile terreno del subcosciente e arricchirà l'essenza creativa del nostro essere. Ciò che è risultato falso scomparirà e cesserà di ostruire la nostra visione del futuro.

E. A. Gutkind

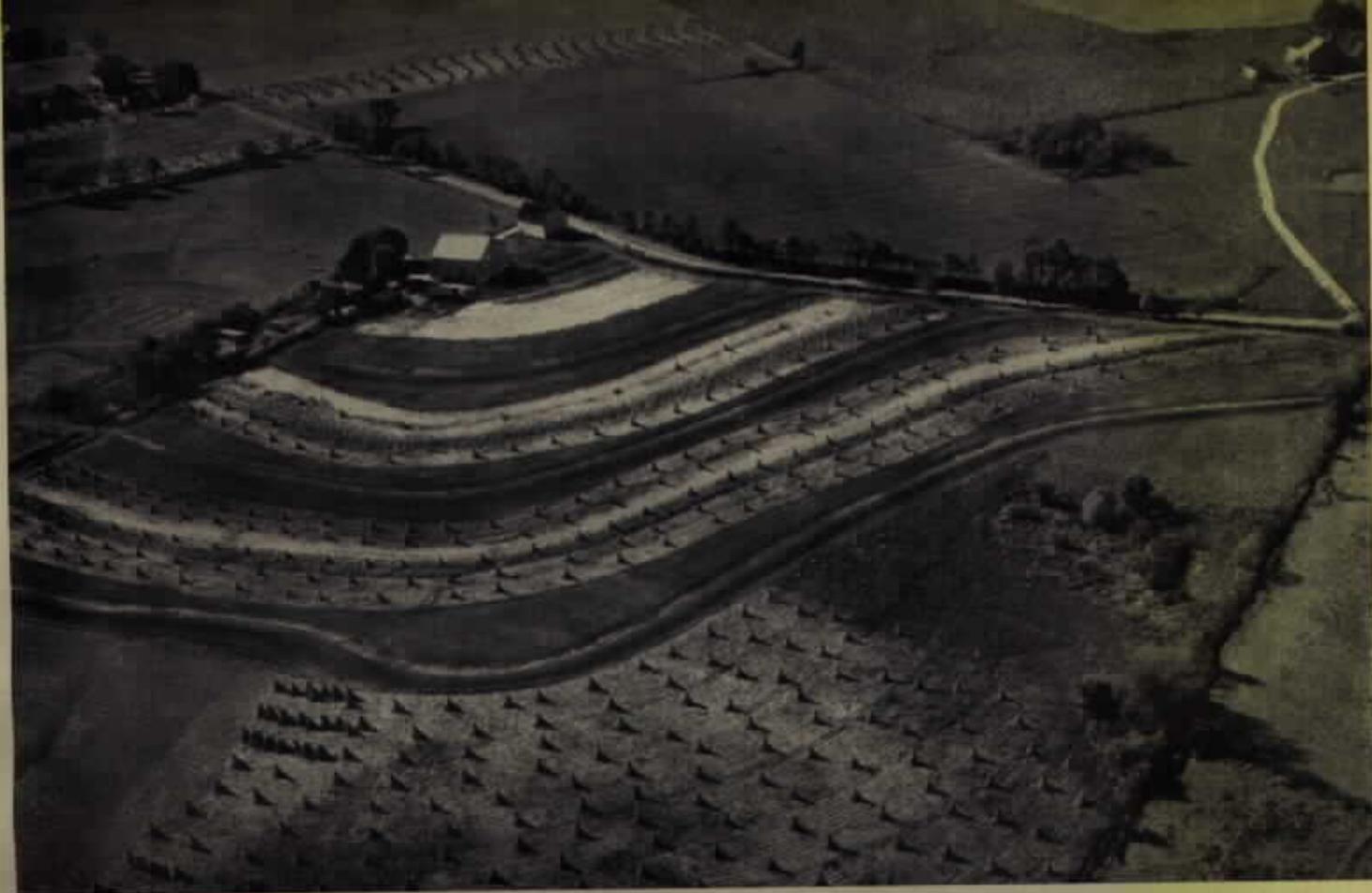


Fig. 10 - Sopra: Il romanticismo dell'isolamento. (Per gentile concessione del Soil Conservation Service of the U.S.A.)
The Romanticism of Isolation. (By courtesy of the Soil Conservation Service of the U.S.A.)
Le romantisme de l'isolation. (Soil Conservation Service of the U.S.A.)

Fig. 11 - Sotto: Fattorie isolate lungo strade di grande comunicazione.
Isolated Farms strung out along Roads.
Fermes isolées jalonnant les grand routes.



Palermo

la sua storia e i suoi problemi

di Gianni Pirrone

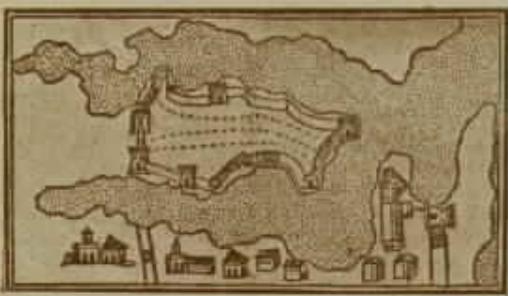


Fig. 1 - Schema indicativo della città primitiva (dagli "Annali di Palermo arabe" di Agostino Inveges).

Nel dicembre del 1184 capitava a Palermo Ibn-Jobayr, un musulmano di Spagna. Abbiamo dal suo diario: «... città metropoli di queste isole, riunisce in sé due pregi, prosperità e splendore. Ha quanto puoi desiderare di bellezza reale ed apparente, e di soddisfazioni della vita matura e fresca. Antica e bella, splendida e ammirevole, sta alla porta con sembiante seduttore, insuperisce tra le piazze e le pianure che son tutte un giardino. Larga di piazze e di vie diritte, abbaglia le viste con la rara beltà del suo aspetto...».

Nel 1950, dopo settecentosessantacinque anni, leggiamo da Alberto Moravia (*Il Mondo*, 27 maggio 1950, pag. 7): «La città è splendida, regale, investita dalle brezze marine e dalla luce forte del cielo meridionale. Grandi giardini, deliziosi, festosi, pieni di alberi rari e di statue bianche. La palma è presente dovunque, nei giardinetti recintati delle ville moderne, negli orti monastici, nei chiostri delle chiese, sulle passeggiate. Presso la Cattedrale c'è una piazza tutta piantata a grandi palme fitte, strana, meravigliosa oasi africana nel cuore della città... Ai piedi della palma spesso, fratello d'Oriente, il gelsomino d'Arabia».

Evidentemente nulla è mutato.

E se aggiungiamo che fin dal IV secolo a.C. la pianura di Palermo era detta, per esplicita testimonianza degli storici, *Giardino di Sicilia*, in quanto coperta di alberi «sino alle porte della città», a tanta coerenza di letterati turisti o viceversa, non dovrebbe stupirci l'eventuale comparsa ai giorni nostri, di turisti in cerca di odalische e minareti in piena Piazza Massimo.

Intanto è su questa coerenza di allori turistici che attualmente ci si riposa; allori di una natura esuberante e magnifica, dura a morire, anche se costretta da tempo a cedere il passo ad una elefantiasi di edilizie arbitrarie e di accademismi architettonici di ogni epoca.

C'è evidentemente ancora tempo per accorgersi di bellezze paesaggistiche e architettoniche irrimediabilmente perdute, di zone irrimediabilmente compromesse, di un problema cittadino urbanistico-sociale urgente e non ulteriormente dilazionabile.

È utile uno sguardo allo svolgersi urbanistico della città per accorgersi come tale problema si trascini insoluto da tempo, sempre urgente e non ulteriormente dilazionabile, ogni qualvolta capiti di parlarne. È evidentemente un secondo caso di coerenza con quello turistico; casi di coerenza letteraria.

Lo sviluppo storico

Delle antiche vicende urbanistiche della città di Palermo, per un periodo di circa un millennio, ci interessano soltanto alcuni elementi a carattere embrionale per gli sviluppi e gli aspetti che la città assumerà poi nel tempo.

Le prime vere e proprie descrizioni di Palermo e della sua Conca ci riportano al III secolo a.C. allorché la città entra a far parte col resto dell'isola del giuoco d'interessi egemonici fra Roma e Cartagine. Antecedentemente a questa data, risalendo all'VIII-VII secolo, Tucidide ci dà solo notizie di Fenici $\sigma\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu$; $\epsilon\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu\nu$, coabitanti cioè, nelle città di Panormo, Solunto e Mozia al sopravvivere delle grandi emigrazioni elleniche (1).

Più che di insediamenti con sovranità territoriale, pare si tratti quindi di semplici nuclei di commercianti venutisi ad insediare in un preesistente ambiente locale.

La voce Panormos (tutto porto) ci viene evidentemente dai Greci, benché pare che questo non sia stato il primo ed il solo nome della città; comunque Panormos, più che della città stessa, pare sia stato in origine il nome della regione (2). Abbiamo quindi da aggiungere alla feracità del luogo, la facilità di rifugio offerta, lungo l'arco del golfo, alle navi in corsa da Drepanum e Lilibeum alle coste italiane; e ancora la possibilità di dominare tale arco di mare e tutto il retroterra da una stretta lingua collinosa protesa su di un vasto porto naturale e fiancheggiata da due bassure paludose costituenti gli alvei del Kemonia e del Papireto.

Queste dunque le determinanti urbanistiche per il sorgere di un primo nucleo edilizio.

Ciò che rimane di esso, circoscritto in un primo tempo alla parte più alta della collina (zona dell'attuale piazza Vittoria e Palazzo Reale), è un impianto viario costituito dalla «strada del Cassero» (attuale via V. Emanuele) e da altre due strade costeggianti l'antico tracciato delle mura; schema a fuso nato da un continuo traffico fra le *palaeapolis* e il porto. A questo schema, in fase di saturazione, ad assicurare il traffico trasversale, se ne sovrapponeva ben presto un altro a spina di pesce, costituito dallo stesso Cassero e da stradelle (o *senule*) ad esso perpendicolari, di cui ancora oggi abbiamo tracce d'impianto (3).

Benché non da tutti attribuita ad una saturazione del vecchio nucleo, ben presto ebbe inizio l'espansione della città al di là dei due fiumi (4). Ritenuta antichissima, tale espansione dovette avere, se non l'inizio, sicuramente il primo forte incremento sotto gli Arabi.

È dell'831 la conquista di Palermo e nell'878 il monaco Teodosio scrive di aver visto la città fiorente e ridondante di cittadini e stranieri espandersi fuori l'antica cerchia delle mura non bastando più al numero dei suoi abitatori.

I primi sobborghi, pur con carattere frammentario nell'impianto, presentarono però fin da principio caratteristiche etniche e di mestieri perfettamente differenziate, come in tutte le città arabe.

È nei sobborghi, e precisamente nella penisola sul porto, che Kalil nell'ottobre del 937, comincia a costruire tutto un nuovo quartiere.

E la nuova cittadella, El-Khalesa (l'Eletta), contornata dal mare da tre lati e a sud chiusa con muro, diviene una più sicura sede dell'Emiro col Palazzo del Governo, la moschea, le prigioni e l'arsenale (5).

Nata pertanto più per ragioni di isolamento che di antagonismo, la Khalesa non sminuisce l'importanza del vecchio nucleo, che, attraverso le descrizioni degli scrittori, dal XII al XV secolo, ci traspare immutato nella sua imponenza e nobiltà rispetto ai quartieri limitrofi.

Nel 972, stando alle descrizioni d'Ibn-Haukal, mercante di Bagdad, i cinque quartieri di cui è composta la città non sono molto lontani l'uno dall'altro, ma ben circoscritti, tanto da potersi distinguere nettamente i loro limiti, due dei quali con muro e fossato (6). Nel 1154 risultano invece, secondo le descrizioni di Edrisi, già chiusi tutti da muro e riparo. E poiché ancora nel 1071 i quartieri di libeccio, mezzogiorno e scirocchio venivano abbandonati all'appressarsi degli armati di Roberto e Ruggiero i Normanni, dobbiamo attribuire tale opera di recinzione a Ruggiero, poco dopo la conquista, o al figlio di lui; comunque non oltre il 1140. La cinta muraria conchiude e sanziona definitivamente il primo espandersi della città *extra moenia*. L'Edrisi distingue ormai Palermo in città (Kasr) e Borgo (Khalesa e altri quartieri) e più tardi, nel 1190, Ugone Falcando in città di mezzo, destra e sinistra, essendo le divisioni ancora segnate dai due fiumi Kemonia e Papireto.

Evidentemente cominciò presto, subito dopo la costruzione della cinta muraria, tutto un processo di amalgama e di sutura fra i quartieri ancora «ben circoscritti» al tempo d'Ibn-Haukal (7).

Rimanevano al di fuori delle mura ancora dei sobborghi fatti di edilizia diffusa e, dalla loro individuazione, ci è dato conoscere la zona d'immediata influenza della città nel X e XI secolo. Aveva un raggio di tre chilometri e andava da oltre la Favara fino a Monreale e a Baida, appena oltre cioè l'estendersi del parco di delizie normanno (Favara, Altofonte, le due Cube, l'Uscibeni, la Zisa). È il periodo più florido, che porge a poeti e narratori facile estro per esaltare «i meravigliosi edifici della città, la soavità delle fonti che qua e là rampollano, l'amenità dei giardini...» (8).

Nel 1267 Carlo d'Angiò ottiene l'investitura del reame dal romano pontefice; nel 1282 è il Vespro. E nel 1317 e 1325 due successivi vani assalti angioini alla città causano per rappresaglia la completa distruzione di stupendi palazzi esistenti lungo l'Oreto e la devastazione dei bei giardini della Cuba, di Mareddice, della Zisa, del Gabriele e dell'Uscibeni. In tali date è il definitivo spegnersi di un'epoca e di una concezione di vita urbana. È il rinserrarsi entro le mura di ogni attività cittadina; e la popolazione da circa 350.000 abitanti del X secolo scende nel XIV a meno di un terzo. È la crisi



Fig. 2 - Fotografia aerea: pianimetria della città di Palermo e della zona d'immediata influenza nel 1938.



Fig. 3 - La Villa Bonanno "meravigliosa oasi africana nel cuore della città".

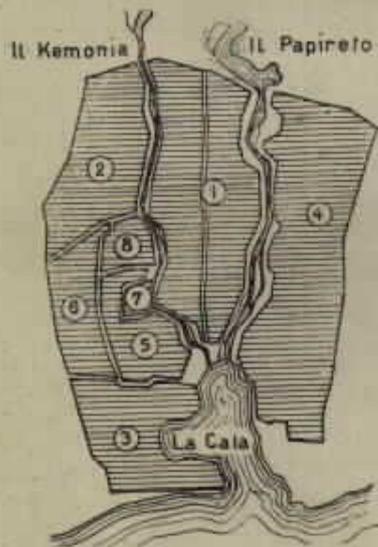


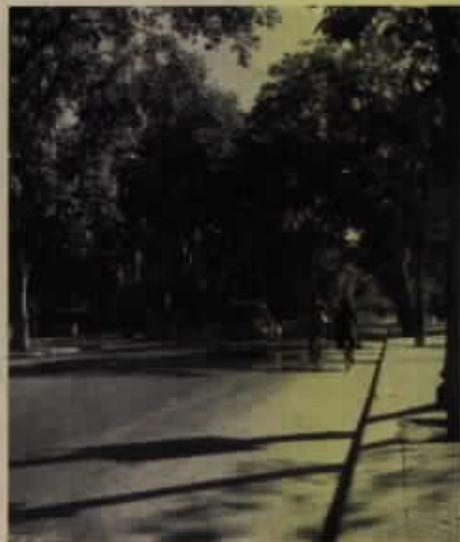
Fig. 4 - Sopra: La città con i suoi quartieri nei secoli X e XI. 1) Il Kasr, o Casaro, vecchio nucleo primigenio, con la Sema al Balat (fila di marmo). 2) Il Kemonia o quartiere dell'Albergheria. 3) Al-Khalisa, residenza del Sultano. 4) Harat as Saqalibah (quartiere degli Schiavoni). 5) Harat al Magid, quartiere della Moschea d'Ibn-Siqalab. 6) Harat Gadigali o quartiere Nuova, sede dei mercanti e delle arti. 7) Harat Al Yahud, quartiere dei Giudei. 8) Harat Abu-Himam.



Fig. 5 - Sopra: Veduta parziale di una pianta geometrica di Palermo tracciata nel 1777 "secondo lo stato presente e coll'antica Palermo giacente in essa". Sono evidenti gli assi del Kemonia e del Papireto che isolano il vecchio centro dagli altri quartieri.

Fig. 6 - Sotto, a sinistra: La città nella seconda metà del secolo XVI (da una incisione del senese Matteo Florini), di poco anteriore al prolungamento a mare della via del Casaro e del tracciamento della via Maqueda.

Fig. 7 - Sotto, a destra: Una veduta della via Libertà nel suo stato attuale.



fino alla metà del secolo XV, in cui ha inizio il grande mutamento nelle strade, nelle piazze e nelle fabbriche della città.

Per il suo rinnovamento il Senato Palermitano ottiene, nel 1482, da Ferdinando il Cattolico la ratifica di quanto sino allora si era fatto al riguardo e la facoltà di « putiri libere et impune de cetero fari dirupari, rovinari, desolari, et deguastari, casi, pottighi, magaseni, orti e giardini, chi a voi megliu parirà per addrizzari quelli strati et terreni chi eligiriti per ornamenti et decorazioni di la dicta felichi chitati... et comandamu chi li patruni a li quali si causirà lu danni per lu dirupari et desolari et deguastari di li ditti casi, pottighi, magaseni, orti e jardini, digiati fari risarciri et pagari lo justo prezzo » (9).

Un precedente notevole era costituito dall'ampliamento di piazza Ballarò (1467) cui segue nel 1503 un'opera fondamentale nello sviluppo della nuova urbanistica rinascimentale. Il progetto prevedeva « due vii seo strati pubblici in cruchi, l'una la quali fusi bella, larga e dritta, l'altra andassi dritta giardino, giardino... ». Il Vicerè, riconoscendo l'opera « multo proficua, utili et necessaria... », concesse il diritto di espropria per pubblica utilità.

Le due nuove strade furono la Discesa dei Giudici e la via Lattarini (10). È il primo timido accenno, dall'ordinanza del 1482, a quello che in seguito sarà l'atto di volontà più determinante per l'urbanistica della città.

Dal 1564 al 1581 si lavora per il prolungamento in rettilineo e l'allargamento della Via del Casero (Via Toledo, dal Vicerè in carica) fino alla Cala ed ancora fino al mare. Viene così completamente collegata da un estremo all'altro tutta la linea centrale della città facendo convergere ad essa tutte le contrade laterali con nuovi sbocchi (11). Nel 1595 si prolunga in rettilineo la via Toledo oltre Porta Nuova con il tracciamento della strada di Mezzo Monreale.

Tale lavoro di inconscia preparazione porta finalmente il 4 novembre 1597 alla decisione, in seno al Consiglio Civico, di aprire una strada nuova che tagliasse il Casero ad angolo retto. Il concetto delle « due strati in cruchio » trova la sua più geniale e più valida espressione; e la sua ultima. Fino all'impianto viario più recente, da allora una manualistica da geometria ricalca le stesse orme di una ortogonalità cui si sono financo attribuite equisolarità inesistenti (12).

La nuova strada viene a sanare un problema di traffico trasversale non indifferente nella città che, da nettamente longitudinale, aveva man mano assunto nell'espandersi un andamento quasi circolare. La città viene così ad essere suddivisa in quattro nuovi quartieri entro i quali avviene la completa sutura fra i vecchi quartieri medievali.

All'accavallarsi di tutta una architettura della Controciforma, nel '700, oltre che per impellenti problemi d'espansione, forse per un più sereno spirito di arcadia, si contrappone tutto un distendersi nelle campagne vicine con un più sentito e più vasto movimento centrifugo. È l'epoca della nuova espansione; è quella che deciderà in maniera definitiva della direzione di tale espansione.

Gli estremi del nuovo rettilineo seicentesco suggeriscono ben presto nuovi prolungamenti rettilinei oltre le mura.

L'Oreto, con le sue bassure malsane, vieta uno sviluppo decisivo (13) che trova invece facile sfogo verso nord e che porta nel novembre del 1778 al prolungamento della via Maqueda oltre la porta omonima fino alla villa del principe di Villafranca e subito dopo al tracciamento di un asse ortogonale a tale prolungamento (rispettivamente via Ruggiero Settimo e via Mariano Stabile).

Per quello che era stato il trionfo della linea retta comincia l'equivoco. Infatti è proprio verso questo apparente doppiopiede dei Quattro Canti di città, denominato Quattro Canti di Campagna, che si sposta sempre più rapidamente il centro cittadino. Con la rivoluzione

del 1848 l'ampliamento a nord della città sarà definitivamente sanzionato col tracciamento del primo tratto del magnifico viale della Libertà al termine del quale, fra il 1853 e il 1855, si sistemerà il Giardino Inglese.

Il resto è disordine e vuota accademia.

La crisi e il Piano Giarrusso

L'800 porta, con la caduta di antichi ordini politici e giudiziari, ad un accentramento della pubblica amministrazione e ad un mostruoso moltiplicarsi della classe impiegatizia a scapito di quella artigianale e rurale. Dal 1801 al 1881 la popolazione è più che raddoppiata; è l'elegantissima burocratica che, da sola, farà di Palermo una città economicamente passiva. La creazione di nuovi vincoli amministrativi indebolisce pertanto i poteri del Pretore e del Senato proprio nel momento in cui il vertiginoso inurbamento avrebbe richiesto seri provvedimenti (14).

La rivoluzione del 1860 lascia la città in uno stato disastroso per l'accavallarsi d'incendi e di saccheggi all'incirca di più di mezzo secolo. Il colera ha già per ben due volte nel cinquantennio decimato la città; si presenta dunque indilazionabile il porre in termini concreti il problema del risanamento. Ne segue, dietro iniziativa del generale Garibaldi, un progetto di riforme che prescrive la creazione di strade « che a guisa di grandi arterie si insinuassero nei quattro quartieri interni », vasti ampliamenti con nuovi quartieri verso i sobborghi, la demolizione dei baluardi che cingono la città, onde renderla più aerata e più salubre, l'impianto di mercati, macelli, bagni pubblici, case per gli operai e le classi misere, ecc. « in modo da mettere Palermo al livello delle migliori città d'Europa ». Ed è il mito di Londra e di Parigi che ai fini sociali sostituirà ben presto la retorica della strada larga e della squadra, cattive digestioni d'oltralpe di ben più alti valori urbanistici rinascimentali e della stessa tradizione umanistica palermitana, spentasi, forse definitivamente, nel settecento.

I sei architetti incaricati dal Consiglio Civico (15) presentarono tre progetti: nel primo, per criteri di economia, si procedeva ad un cauto sistema di tagli, demolizioni e rettifiche « profittando di tutte le facilitazioni accidentali e locali ». Il secondo si proponeva invece la creazione di un ordine nuovo e simmetrico di vie ampie, facili e comode, mercè la creazione di quattro nuove arterie, larghe 20 metri, che, incrociandosi ad angolo retto, e con le due vie principali, avrebbero « simmetricamente » divisa la città in 16 quartieri (16). Il terzo progetto, di ordine misto, univa alla grandiosità del secondo, l'economia del primo.

Tale insieme di studi, non attuato praticamente per mancanza di mezzi, e benché gravido di lacune e di abbondanti indulgenze, specie nel secondo progetto, a pericolose ricerche dell'ordine nuovo e simmetrico, è lo schema su cui si baserà l'ulteriore studio di piano regolatore generale presentato nel 1886 dall'Ufficio tecnico del Comune, già costituito nel '63.

Presentato al Consiglio, tale progetto non viene discusso perché mancante di piani particolareggiati e si riduce a degli studi parziali su cui si baserà, come vedremo più avanti, l'amorfa e povera edilizia dei nuovi quartieri d'ampliamento suburbani.

Il 1º agosto del 1884 scoppia a Napoli il colera che dovrà in 91 giorni falciare 7152 persone. Già per ben tre volte, nel '37, nel '55 e nel '66, da Napoli le epidemie si erano estese alle città isolate; e il timore di una ripetersi ancora una volta del contagio, ripropone urgentemente il problema del risanamento. Il 25 novembre 1884, su proposta degli assessori Paternostro e Scichilone, la Giunta deliberava di incaricare dello studio l'Ufficio tecnico del Comune. Dopo appena un mese veniva presentato il Piano compilato dall'ing. Castiglia.

L'avvenuta promulgazione della legge per il Risanamento di Napoli (in seguito all'ultima

epidemia di colera), fa intanto presentare al governo alcuni stralci delle opere più urgenti; il che servì se non altro ad acquisire al Comune di Palermo il diritto di valersi delle disposizioni speciali della legge stessa (17).

Approvato in seguito, perché completante le proposte di Castiglia e più rispondente allo scopo, un piano di massima dell'ing. Felice Giarrusso, questi, incaricato dal Collegio, presenta nel maggio del 1885 il progetto generale del Piano regolatore e di Bonifica, comprendente opere di risanamento urgenti e secondarie, opere di piano regolatore, opere di bonifica dell'Oreto e del canale Basso di Rigano, opere di fognatura, ecc. per l'importo complessivo al netto, dedotti materiali utili e aree di risulta, di L. 43.894.000.

In tale progetto è il maturarsi di tutte le esperienze precedenti; ma ad esso, benché con le limitazioni che tali esperienze gli hanno apportato, spetta il grande merito di avere intuito e individuato gli orientamenti della nuova espansione urbana. « Dal piano regolatore — dice infatti la relazione — si vede essersi seguito l'ampliamento iniziato verso la contrada dei Colli al Nord, nella quale l'aria è più salubre e più battuta dai venti di mare, e dove la campagna presenta un andamento più piano; e a proposito del nuovo Palazzo di Città, prosegue: « ... il nuovo centro della città verrà a spostarsi, e sarà formato ai Quattro Canti nella via Stabile, cosicché sarebbe opportuno, a parere unanime della Commissione, di trar profitto dalla vendita per un prezzo relativamente mite del palazzo Villarosa nella via Ruggiero Settimo, e del contiguo ampio giardino che si estende fino alla via Pignatelli, per formarvi un nuovo palazzo Municipale, essendoché insufficiente ai servizi pubblici è divenuto l'attuale Palazzo di Città... ».

Gli assessori Paternostro e Scichilone fanno accompagnare il progetto da una loro relazione sul bonificamento della città. I dati in essa riscontrati ci parlano di una situazione igienica molto precaria. Il censimento del 1881 dà per 18.426 il numero dei « catodi » (18); in essi vivono, in 27.802 vani, 91.638 (3,3 ab/vani) dei 205.712 abitanti la città, la cui densità di 949,20 abitanti per ettaro tocca, nel mandamento Castellammare, la punta di 1120,30. Di fronte a tali dati per i risanatori non possono sussistere dilazioni di carattere sentimentale né storico né romantico rispetto alla vecchia edilizia; ma passando al problema delle ricostruzioni nella relazione ci si chiede: « ... come si vorrà risolvere la questione delle abitazioni operaie? Colla casa isolata, possibile lontana dal centro, nei sobborghi, impossibile in città pel costo del terreno? O si ricorrerà ai grandi casamenti operai sul tipo di quelli patrocinati in Inghilterra dal Principe Alberto o proposti in Italia dal professore Calderini dell'Università di Pisa credendo sul serio che, colle sue abitudini, i suoi costumi, la nostra indole isolana, l'operaio di Palermo si adatterà alle necessarie comunanze di questo genere di abitazioni? (19). La suprema esigenza quanto ad abitazioni per il nostro popolo, è che spariscano i catodi, che si rispetti la legge e il regolamento sulla sanità pubblica perché l'avidità di alcuni proprietari non possa più dare in fitto, ed a caro prezzo, antri senza luce, senza aria, senza cessi e senz'acqua ».

Queste le vedute programmatiche; si può discutere l'impostazione, ma potrebbero, da sole, indicare l'abisso fra la iniziale fede sociale dei risanatori e la fede nell'ornato e nelle più bolse teorie monumentali dei realizzatori. E non ultimi da considerarsi coloro che per fede sociale avevano sbandierato la paura del contagio; le mentalità dell'alto borghese disgustato e del tecnico sventratore non possono quindi tardare ad allearsi in un odio senza quartiere verso la vecchia pietra.

Da un periodo di crisi sociale e di degenerazione della mentalità urbanistico-architettonica non ci sarebbe stato altro da attendersi se nello stesso periodo simili atteggiamenti ricorrono, e forse in forme più gravi, in altre città d'Italia,



Fig. 8 - Rovine della via Toledo il 2 giugno 1866, dopo i bombardamenti. (Da una litografia dell'epoca).



Fig. 9 - Sopra: Il progetto dell'ing. F. Giarrusso per il Piano regolatore e di Risanamento della città di Palermo.

Fig. 10 - Sotto: Un compendio di architetture fine secolo (e anche oltre): la via Roma.



dove non è certo il colera a giustificare insensate smanie demolitrici.

È il caso quindi di ricercare solo in queste determinanti la mancanza in Palermo di una sana e coordinata politica urbanistica e il conseguente trascinarsi fino ai nostri giorni dei problemi di piano regolatore. Si era infatti partiti con l'equivoco, già in sede di Piano Giarrusso, prevedendo prima le opere di risanamento e poi quelle di piano regolatore (20). In seguito alla legge del 14 luglio 1887 con la quale veniva accordato un mutuo di L. 26.500.000 circa, la Amministrazione invitava l'Ufficio tecnico a rifare il piano di risanamento isolandolo inoltre, per essere nei limiti del mutuo, dal piano regolatore e di ampliamento. Il piano regolatore rimane un problema di dettaglio, addirittura un'opera di lusso, e se ne riparlerà fra quarant'anni; non ci rimane quindi che seguire la china degli errori lungo cui si scivolerà in nome del piccone demolitore.

In attesa dell'approvazione mediante legge del Piano di risanamento, fra il 1887 e il 1893, si prelevavano dal piano generale alcuni rioni dove particolarmente aveva inferito il colera. La pubblica utilità richiesta veniva accordata con successivi decreti legge 2 luglio 1890, 19 luglio 1892, 3 marzo 1893. L'approvazione di tutto il Piano, mediante legge del 19 luglio 1894, assegnava 25 anni per l'esecuzione di tutte le opere, termine in seguito prorogato fino al 19 luglio 1931 con R.D. 30 gennaio 1919.

Si iniziavano e si attuavano quindi le opere del rione S. Antonino e in seguito quelle relative a S. Vito e S. Giuliano, che dovevano portare alla realizzazione di Piazza G. Verdi e del Teatro Massimo dell'arch. G. B. Filippo Basile. Opere di accademia, ed essenzialmente poco opportune da un punto di vista sociale, dato il momento in cui sorsero (21), ebbero però il valore indiscusso di orientare decisamente lo spostamento del baricentro cittadino, già notevolmente sentito.

All'interno si attaccavano i rioni di S. Antonio e della Concieria dando luogo alla costruzione di un primo tratto della via Roma compreso fra il corso V. Emanuele e la piazza S. Domenico. Si dava così inizio a quella che dovette restare, per la viabilità interna principale, la unica opera del Piano Giarrusso realizzata nella sua quasi totalità. Nata per i collegamenti locali con la stazione ferroviaria, nuovo centro d'attività ottocentesco, la via Roma serve ora anche al traffico automobilistico urbano, intercomunale e interprovinciale, che in essa è sfociato nel modo più disordinato e meno selezionato: il tutto a prescindere dalle mirabili opere di « pubblico ornato » degne delle più qualificate architetture umbertine di Roma e di Milano.

La suddetta edilizia inoltre, elevatasi secondo il regolamento, in rapporto alla larghezza della via Roma, venne ad assumere sui retrospetti altezze vertiginose rispetto ai vicoli esistenti. E quella che in progetto era la auspicata « regolare prospettiva dei fabbricati », in realtà divenne la cortina salvafaccia, il massiccio velario dietro al quale nascondere le brutture dei quartieri sopravvissuti al piccone demolitore; quasi un inconscio rifiorire in falso, nel centro cittadino, di quei bastioni, autentici e nobili eredi di monumentalità, che dall'800 ad oggi ci sono giunti a monconi, additati al pubblico disprezzo come causa prima di insalubrità e di conseguenti notevoli calamità. La stessa sorte subisce naturalmente l'edilizia dei quartieri risanati.

I limiti venticinquennali e le successive proroghe, che diluiscono fino a tutto il 1930 l'opera di demolizione e ricostruzione, portano a delle varianti estetiche, diciamo meglio esteriori, dovute ai nuovi verbi novecentisti. Si sente come non possa attuarsi il piano del 1888 senza opportune modifiche e adattamenti ai nuovi bisogni.

Già nel 1905, con l'inizio della seconda fase del risanamento, che doveva poi dar luogo al completamento della via Roma in tutta la sua lunghezza, la viabilità e l'edilizia

cominciano a prendere nettamente il sopravvento sul risanamento.

Al 1927 le condizioni igieniche dei rioni da risanare si presentano più gravi del 1881 per il completo abbandono, da parte dei proprietari, di ogni manutenzione nei fabbricati sottoposti a vincolo di esproprio e per l'aumentata densità di abitanti dovuta alle demolizioni oltre che al naturale incremento demografico. Si contano ancora 7092 catodi, di cui 5576 dichiarati non risanabili, con 90.203 abitanti in un complesso di 10.349 vani (22).

Si ha la sensazione precisa che, ove si continuassero le demolizioni dei catodi, si andrebbe ben presto incontro all'inconveniente di doversi fermare per mancanza di alloggi ultrapolari (23).

Ma quello che potrebbe sembrare l'auspicio per una più coordinata politica urbanistica, sfocia invece negli sventramenti totali e nel perseverare dell'errore.

Per avere ampi lotti di risulta, ove ricostruire per gli sfrattati, si attacca il rione Albergheria definito « zona da spazzare ».

E con la solerzia che distingue l'attuazione di simili piani, si abbatte dove si può tutta quella edilizia che, non avendo il pregio di essere edificata nei manuali di storia dell'arte, non ha il diritto di sopravvivere perchè malata.

Ma la ricostruzione dovrà per l'Albergheria, come per parecchi piani fulmine, cari alla politica del tempo, aspettare il dopoguerra.

E al resto mancano fattori qualitativi oltre che quantitativi.

La speculazione privata non può tenere presenti i fattori anche sociali del piano di risanamento (ammesso che abbia tenuto presenti almeno quelli igienici); e si ricostruisce per i professionisti e la classe impiegatizia, trascurando completamente gli sfrattati che, quali esponenti in prevalenza di un fenomeno secolare di pauperismo, non raggiungono con le loro possibilità economiche addirittura nulle, i livelli d'affitto dei nuovi appartamenti (24). E sulle aree di risulta dalle demolizioni del rione Conceria si costituiscono lotti più estesi in quanto « non v'ha dubbio che il primo elemento per una composizione architettonica imponente, consiste nella estensione del fronte di cui si dispone »; dopo di che si provvede alla sistemazione edilizia « con criteri moderni » (25).

Sono gli stessi criteri moderni con cui si è risolto l'ingresso monumentale della via Roma. L'avvio al paludamento romano era già stato dato dall'arch. Mazzoni col monumento alle poste e ai telegrafi.

Dopo i primi disastri seguiti alle incursioni aeree del '43, Pagano commentava: « ... i danni dei bombardamenti passati e futuri non saranno mai equivalenti ai guasti provocati dagli scompigli accademici perpetrati in questi ultimi anni nel centro di tante nostre pazienti città, duramente provate dalla speciosa mania degli sventramenti edilizi, dei rifacimenti urbanistici e delle famigerate zone monumentali » (26).

E avremmo gradito, almeno per la nostra città, non condividere questo ossequio a tutti i « polpettoni accademici » d'Italia, come amava definirli.

Ma la triste eredità ottocentesca degli equivoci urbanistici non si ferma al risanamento del vecchio centro. L'aver nel 1887 posposto il piano regolatore e di ampliamento a quello di risanamento non è che il chiaro indice dell'importanza secondaria attribuita non soltanto al piano regolatore in sé, ma anche ai problemi della nuova espansione; posizione in ogni caso affatto giustificata dalle contingenze che, dati i risultati constatati, se grave era il problema del vecchio centro, altrettanto doveva esserlo, già nella stessa epoca, quello dei nuovi quartieri. Dal 1860 in poi parecchi dei nuovi quartieri sorti nei sobborghi costituiscono il perdurare dell'antro senza luce, senz'acqua, senza cesso.

« Sebbene, per l'ubicazione come per l'ampiezza delle vie e l'aerazione, questi nuovi rioni costituissero dal punto di vista igienico, qualche cosa di notevolmente superiore al centro



Fig. 11 - Le condizioni della vecchia edilizia prima degli ultimi sventramenti in un antico rione della città.



Fig. 12 - Sopra: Foto aerea con il Rione Conceria (in colore) durante i lavori di ricostruzione. In tale rione come in quelli del Massimo (in alto a destra) sono visibili le rigidità geometriche dei nuovi schemi viari rispetto alla fluida irregolarità della vecchia edilizia. In basso la via Roma, a sinistra la via Vittorio Emanuele con i 4 Canti di Città.

Fig. 13 - Sotto: Altre esempi di case in disfacimento in un antico rione della città.





Fig. 14 - A sinistra: Veduta aerea del rione Albergheria a sventramento ultimato, prima delle ricostruzioni.



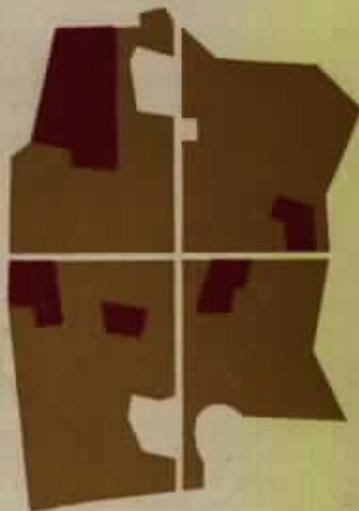
Fig. 15 - Sopra: Il rione Albergheria in un rilievo catastale, prima degli sventramenti.

Fig. 16 - I quattro quartieri, o mandamenti, della città vecchia, per i quali sono state calcolate le densità rispetto all'area totale di ogni quartiere nel 1881 e nel 1930.

1. QUARTIERE DELL'ALBERGHERIA - MANDAMENTO PALAZZO REALE
1881 - mq. 16,76/ah.
1930 - mq. 17,29/ah.
2. QUARTIERE DEL CAPO - MANDAMENTO MONTE DI PIETÀ
1881 - mq. 11,90/ah.
1930 - mq. 16,70/ah.
3. QUARTIERE DELLA KALSA - MANDAMENTO TRIBUNALI
1881 - mq. 16,76/ah.
1930 - mq. 17,29/ah.
4. QUARTIERE DELLA LOGGIA - MANDAMENTO CASTELLAMMARE
1881 - mq. 11,90/ah.
1930 - mq. 16,70/ah.

L'esecuzione del piano di risanamento ha diminuito la densità del Mandamenti Palazzo Reale e Castellammare, aumentandola però nel mandamento Monte di Pietà, essendo mancata una adeguata ricostruzione. In totale la densità è diminuita da 14,5 a 16,1 mq/ah.

A destra: I quattro rilievi con sovrastampate in colore le zone di risanamento.



antico della città, pure per quest'ultimo le statistiche hanno dato una percentuale di malattie infettive molto minore di quella presentata dai nuovi rioni...». Questa addirittura la situazione al 1930 per ammissione dell'ing. Falcone, capo sezione dell'Ufficio tecnico del Comune.

«... e la ragione — prosegue lo scritto — evidentemente è da ricercarsi sia nella mancanza della fognatura, come nel sistema di pavimentazione stradale, perfettamente permeabile e polveroso» (27).

Ma non basta ammettere come le finanze del Comune non abbiano permesso di seguire con le opere indispensabili l'estendersi della città. La crisi non è solo finanziaria, come non lo è, dal lato tecnico, solo di fognature e di pavimentazioni stradali; è una crisi morale, una crisi di cultura, e, come conseguenza diretta, una crisi legislativa.

La lotta secolare fra il verde e la pietra, e la conseguente scomparsa dei cortili pieni di verde e di sole, hanno sempre più portato la vita dell'uomo sulla strada; e si raccoglie quest'ultima eredità per l'equivoco della strada larga, sinonimo d'igiene (28). E non è da sperare che l'interesse privato dei proprietari di aree possa permettere ritorni di sorta se gli amministratori stessi, espressione politica di tali categorie, ripugnano dal porre vincoli al guadagno privato.

Incoraggiata da particolari franchigie fondiarie, la nuova edilizia nasce senza piani regolatori regolarmente approvati (Borgo Nuovo) per arbitraria iniziativa di privati e, nel più felice dei casi, dagli studi parziali del 1866 e oltre.

Ma anche in questo caso, la eccessiva frammentarietà della proprietà terriera, resa ancora più precaria da tracciati stradali irrazionali e indiscriminatamente ortogonali, le limitate possibilità finanziarie dei proprietari e la completa assenza della grande industria edilizia, portano ad una edilizia caotica e disumana (rioni Olivuzza e Perez, per citare i più grossi e non i più desolanti) che non arriviamo spesso a classificare neanche nella monotonia e nell'anonimato tale e tanta la povertà nell'impianto e nei materiali edilizi, la disarmonia dei volumi, spesso incompiuti, l'oppressività degli ambienti in cui oggi il sovrapporsi di ancora più disordinate sopraelevazioni e di facciate moderne non è che l'ultimo abito alla moda di un individuo costituzionalmente tifico; un atto di decoro tardivo, e spesso scadente, che non procede in profondità lasciando accanto al palazzo pressoché liberty, con ascensore, acqua corrente e portiere gallonato, i miseri due o tre piani, di m. 4 di fronte per 10 di profondità, con regolare «basso», senza servizi igienici, senz'acqua, anche se con rubinetti, e con luce (e aria e sole quando ci sono) solo nelle stanze che si affacciano su strada.

Quando apprendiamo che, ancora nel primo Ottocento, l'Olivuzza era «vaga, ridente campagna piena di elette signorili dimore e di ville» fra cui «le splendide dimore e gli orti fioriti del Duca di Serradifalco e della principessa famiglia di Butera» e che in quest'ultima «faceva soggiorno al 1846 la sofferente imperatrice di Russia, che, risanata, fu per Palermo piena d'amore» (29), non ci rimane che guardare, come gloriosi cimeli, gli ultimi alberi sopravvissuti a tanta rovina.

Il Piano regolatore generale e il Piano di ricostruzione

Con il Decreto Legge 26 maggio 1926 n. 886 il Governo stanziava L. 270.000.000, per la città di Palermo, di cui 105 di lordo destinati al risanamento.

Il decreto diceva inoltre all'art. V: «Il Comune di Palermo ha facoltà di presentare un Piano regolatore di risanamento e di ampliamento, collocandovi i piani generali o parziali già approvati, integrandoli e modificandoli secondo le nuove esigenze, ferme rimanendo, per la esecuzione di detto piano, le concessioni fatte da leggi precedenti e dal presente decreto».

L'argomento risanamento e piano regolatore viene ancora discusso in seno ad una commissione plenaria di autorità e di tecnici, convocata appositamente dal Prefetto il 21 aprile 1927; il delegato ai LL.PP. dalla Podesteria di Palermo, rivendicando l'organica priorità delle opere di piano regolatore su quelle di risanamento, ma deve praticamente riconoscere la necessità burocratica di proseguire i lavori di risanamento in corso.

Una occasione d'oro per accordare un altro decennio di credito all'infaticabile piccone e per continuare nei riguardi del piano regolatore con la tecnica commerciale dell'oggi non si fa credito, domani sì. Sarà solo nel 1939, dopo undici anni, che il Comune pubblicherà alcuni dati analitici, come premessa al Concorso nazionale per il Piano regolatore, bandito poi il 26 aprile 1939.

Riuniti il 5 luglio del '41, la Commissione esaminatrice, sulla scelta dei quattro progetti premiati (Airoldi, Caracciolo, Filippone e Susini rispettivi capigruppo) ritiene sostanzialmente validi i seguenti concetti:

1° - Necessità di un asse di penetrazione che distaccandosi dal corso Calatafimi (per Monreale), tangenzialmente al vecchio nucleo, immetta nel nuovo baricentro urbano (ritenuto allora piazza Massimo).

2° - Necessità di una tangenziale di fluido percorso che, partendo dalla litoranea di Messina, fino a raggiungere la strada per Serracavallo-Trapani, convogli il traffico pesante, raccolga il traffico prevalentemente agricolo della Conca d'Oro smistando quelli di adduzione al centro.

3° - Opportunità di prolungare la via Libertà in rettilineo fin quasi a Pallavicino per farla quindi divergere verso Mondello e Serracavallo.

4° - Opportunità di creare una succursale a monte della via Maqueda operando, per questa come per tutti i miglioramenti della viabilità interna, necessari risanamenti, senza compromettere il carattere ambientale, valorizzando le opere di pregio artistico e collegandosi, per quanto possibile, alle opere di risanamento già attuate.

5° - Necessità di sistemare, nelle zone marginali d'ampliamento, i lotti per abitazioni operaie e di non trascurare i centri di case minime, prevalentemente del tipo diradato per gli sfrattati delle zone di risanamento.

6° - Opportunità, da un punto di vista igienico, data la scarsità di verde, di sistemare nei vari rioni spazi verdi nei lotti di risulta dei risanamenti con qualche campo ricreazionale (30).

I riferimenti ad un maggiore ordine generale e a più sani criteri di diradamento e di bonifica edilizia sono evidenti: e la presenza del prof. Giovannoni nella Commissione ne fa indiscutibilmente fede.

Lo scoppio della guerra aveva però anticipato il voto della Commissione precludendo in seguito al piano ogni realizzazione. Redatto in seguito, ma non firmato, dall'Ufficio tecnico del Comune, anche con la collaborazione di alcuni concorrenti, non ebbe mai validità legale. Le soluzioni proposte servirono però se non altro a creare i nuovi orientamenti urbanistici coi quali affrontare la difficile situazione venutasi a creare dopo la guerra. I bombardamenti avevano aperto squarci incolmabili nei quali erano scomparsi monumenti e ambienti urbanistici notevoli; e con essi tutto un patrimonio edilizio purtroppo non di soli catodi.

S'intuiva che il pericolo non si sarebbe esaurito con l'esaurirsi delle cause distruttrici e che la ricostruzione, in mano alla iniziativa e alla speculazione dei privati, avrebbe potuto costituire un secondo e forse maggiore pericolo per il caratteristico aspetto della città vecchia e per una organica espansione urbana.

In considerazione delle grandi demolizioni subite da Palermo in seguito a incursioni aeree, il Ministero dei LL.PP. imponeva pertanto l'obbligo della compilazione di un Piano di ricostruzione.

Redatto dall'ing. Mastrogiacomo dell'Ufficio tecnico comunale, dall'ing. Nicoletti, capo della sezione urbanistica, dall'ing. Lojacono della stessa sezione, con la collaborazione degli architetti Susini e Spatrisano, veniva definitivamente approvato con decreto del Presidente della Regione l'8 luglio 1947, costituendo per Palermo una più moderna carta urbanistica.

Il piano, oltre a ripigliare i più importanti problemi di viabilità interna (nella maggior parte però ancora non attuati per le solite pastoie burocratico-amministrative) credo che abbia più che altro portato, e sarebbe ancora un bene, ad un crearsi, più che ad un rinnovarsi, di coscienze urbanistiche; se non altro per avere reso il discorso più fluido e più aperto, oserei dire, con una punta di ottimismo, quasi corale. Si è giunti bene o male ai diversi concorsi banditi (e altri da bandire) da cui sono scaturite soluzioni, spesso interessanti, di problemi di rilievo quali per esempio le sistemazioni viarie ed edilizie lungo il teatro marittimo (31), sempre facendo le debite eccezioni per le indulgenze al solito «nobile ingresso».

Per la realizzazione invece che ci è data di seguire giorno per giorno, dobbiamo dissentire ampiamente da chi ha dato per «brillantemente e felicemente concluso» il Concorso per la sistemazione del rione Villarosa (32). Conclusosi con la corsa al massimo sfruttamento, completato da un concorso del Banco di Sicilia a scopo di «pubblico ornato», proprio in una zona chiamata a svolgere notevoli funzioni livellatrici fra i due centri di vita moderna del Massimo e del Politeama, il passaggio dalle due dimensioni del progetto alle tre della realizzazione sta dando per risultato una amorfa (per non dire peggio) espressione di un monumentalismo defunto, malamente sposato a funzionalismi da casa popolare e a timidi compromessi razionalisti messi a sproposito.

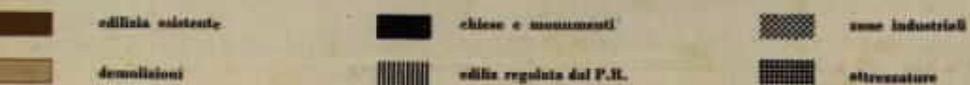
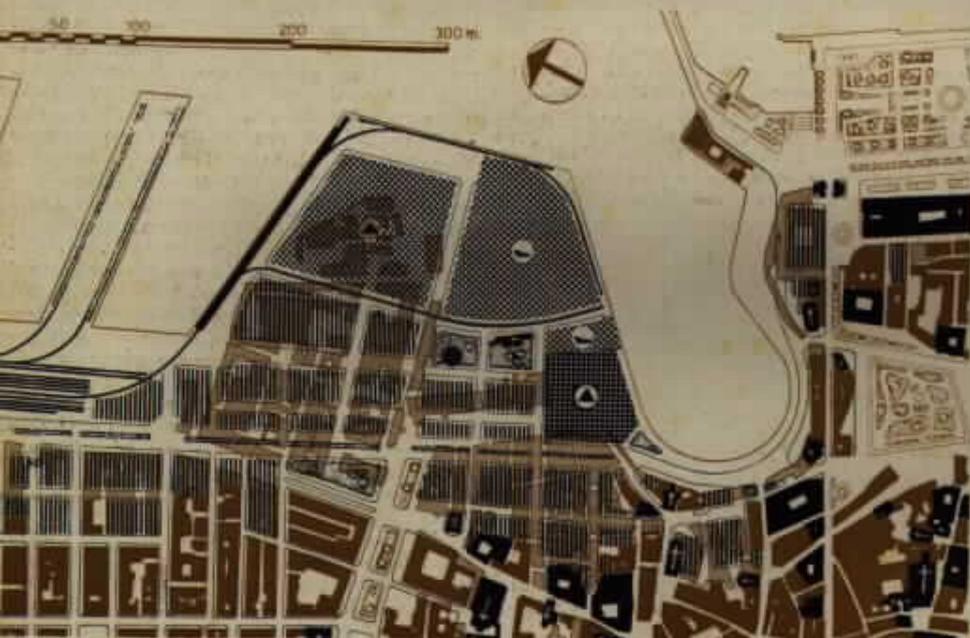
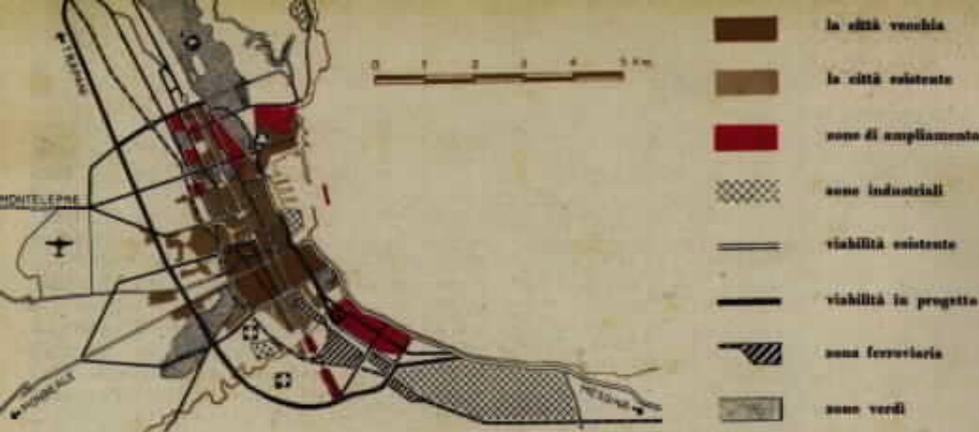
Della quarta dimensione, la dimensione tempo, nessuna traccia; è meglio non parlarne per non incorrere sin da adesso nel turpiloquio di eventuali pronipoti.

Piuttosto l'infelice conclusione di questa ennesima occasione mancata non può che metterci in guardia; chi ci può infatti garantire dai facili giochi di prestigio quando, per esempio, in via del Porto si passerà dal progetto alla realizzazione?

L'iniziativa privata ci ha da tempo abituati al gioco della carta nella manica. È la linea di condotta di tutta la nuova edilizia che con continue sopraelevazioni compromette ogni giorno di più i volumi edilizi dei vecchi e dei nuovi quartieri, che ha divorato e continua a divorare inesorabilmente preziosi ettari di verde (33), portando la città all'espansione caotica e alla macchia d'olio. E non si può certo pretendere dall'interesse privato, anche quando rappresentato da professionisti di seria competenza, una coscienza urbanistica o, peggio, una visione generale del problema urbanistico locale, quando le Ferrovie dello Stato, agendo in sede autonoma ed in perfetto isolamento, mandano per conoscenza i progetti all'Ufficio tecnico comunale, come se i 500.000 abitanti del Comune svolgessero ogni loro attività esclusivamente in vagone letto-ristorante (34); quando gli stessi piani d'incremento operaio, occupandosi di un determinato problema di alloggi (senza nemmeno sfiorare quello delle case *pauperorum*), proseguono in un indifferenziato disseminamento edilizio.

Si è insomma ingenerato tutto un disordine nel problema edilizio: disordine che, già immediatamente preesistente al Piano di ricostruzione, non è stato interamente disciplinato, dando luogo adesso ad una assurda crisi di appartamenti vuoti in una crisi di alloggi.

Dopo la guerra la crisi di alloggi si acuisce al confluire di tre fattori: gli sfrattati degli sventurati, i senza-tetto dei bombardamenti, la popolazione in esubero per incremento naturale.



Non poteva certo risolvere il problema che in parte e male il susseguirsi dei casermaggi novecento all'Albergheria, legittima conseguenza di una affrettata e disordinata politica di alloggi più o meno minimi, sfociata alla ricerca del progetto più economico, nella deleteria istituzione degli appalti concorso (e sarebbe ora di smetterla, oltre che con gli appalti concorso, anche con quelle case che rispecchiano tutta una inesistente percentuale di persone sole o di giovani sposi con garanzie di sterilità).

Ai miliardi, spesso inutilmente spesi per le ricostruzioni più o meno integrali di bolsi monumentoni a tre e più navate, e per una ragione economica, che diventa ragione sociale e di giusto rispetto del denaro pubblico» (35), ci sarebbe stato da contrapporre tutto un nuovo programma nel campo dell'edilizia collettiva e dell'abitazione per tutti.

Dall'iniziativa privata non c'era da aspettarsi che la solita infilata di appartamenti di lusso con sette vani, accessori e doppi servizi, col conseguente aggravarsi dei termini del problema; e che questo sia più urgente di prima ce lo dimostra il continuo sorgere di capanne e attendamenti nelle aree di risulta e fra le macerie di grandi complessi monastici e di palazzi sei e settecenteschi (Chiesa del Cancelliere, Palazzo Bonagia, Palazzo Geraci), divenuti ricettacolo di tutta quella insospettata secolare miseria, anche morale, venuta fuori nel periodo di occupazione, incontrollatamente con tutti i vizi e le prostituzioni, fino allora latenti, come liquame di fogna ai primi rigurgiti.

I rioni Villarosa, i «nobili ingressi», le ricostruzioni integrali di cupole e tarsie di marmo, le fontane luminose, i semafori e i vigili a cavallo sono anche belle cose, che la prima guerra avvenire però spazzerebbe inesorabilmente riversandoci nuovamente per le strade il liquame di un pauperismo sociale, attualmente alimentato da vane beneficenze, e per nulla scomparso; vive ancora, anche se dietro la facciata. Ed è forse per questo che chi guarda in superficie non se ne è ancora accorto.

E adesso?

In questo disordine qualitativo e quantitativo di saturazioni edilizie, si delineano evidenti le limitazioni insite nel Piano di ricostruzione, specie tenendo conto che parecchia nuova edilizia ha disertato le aree di ampliamento assegnate dal piano stesso eludendone quindi i regolamenti.

In questa situazione insostenibile si ritorna a parlare di piano regolatore; e se ne parla come del solito problema urgente e non ulteriormente dilazionabile.

A ritornare sui nostri passi, dal 1860 ad oggi, abbiamo avuto modo parecchie volte di occuparci di questo frasario. Ma se in tanti anni l'abulia tecnica e l'insensibilità sociale hanno dato via libera agli am-

dall'alto in basso:

Fig. 17 - Schema generale della viabilità e sistemazione secondo i piani Regolatore e di ricostruzione.

Fig. 18 - La sistemazione di via del Porto secondo il progetto vincitore del concorso.

Fig. 19 - Piano di ricostruzioni del 1947 con la sistemazione del molo trapezoidale e delle zone contigue.

Fig. 20 - Una veduta aerea del rione Perra. Dietro la strada larga si ammassa l'edilizia caotica di una proprietà frammentatissima e indifferenziata, nel suo impianto particolare, rispetto alla vecchia edilizia dell'Albergheria di cui alle figure 14 e 15.



Fig. 21 - La ricostruzione in marcia fra gli sventramenti dell'Albergheria; dovrebbe servire da chiaro ammonimento per le eventuali demolizioni future.



22

Fig. 22-23 - I nuovi edifici dell'Albergheria sorti per iniziative arbitraria e spesso speculativa sulle aree di risulta. Nella figura 23 i edifici fra le rovine del cortile di Palazzo Geraci.



23



24



25

Fig. 24-25 - Panni al sole fra le architetture della città vecchia.



27

Fig. 26 - I vecchi edifici ancora esistenti, la pulizia e il sole sono lontani miraggi.

Fig. 27 - Il bastione di Palazzo Reale, uno dei pochi superstiti della antica cinta muraria.

Palermo, la sua storia e i suoi problemi (segue)

pollosi istinti urbanistici e ai paramenti politici degli amministratori, noi, da buoni miscredenti, per gridare al miracolo, aspettiamo adesso che avvenga.

Dopo tanto tempo, non vorremmo, grattando appena un poco, ritrovare l'equivoco; e per la nostra buona pace, ci guardiamo in ogni caso dal farlo.

Occorrerà in ogni caso però tutta la ferma volontà dei tecnici per evitare che la loro buona fede venga travolta da eventuali desiderate scopiazzature parigine e londinesi. «Mettere Palermo al livello delle migliori città d'Europa» può essere la risultante di buone intenzioni come il compendio di sentimentalismi e di ricordi turistici. È per non cadere in equivoci del genere che noi ci guardiamo bene dal disertare di anatomia o di diritto amministrativo. Ma gli altri non hanno la nostra modestia e purtroppo non sanno che per entrare con definitiva serietà nel discorso del piano regolatore sarebbe bene lasciare definitivamente in anticamera ogni ampollosità e velleità elettorale, ogni desiderio più o meno ufficiale di grattacieli, metropolitane, piazzali e opere monumentali che tramandino ai posteri la volontà e il «geniale intuito» di uno o più uomini politici. Il piano regolatore è fondamentalmente una opera politica; ma di vasta politica sociale più che di politica contingente; primo presupposto questo perché il piano, nel suo impianto fondamentale, non segua le oscillazioni maggioritarie che trascineranno il discorso per un altro secolo. E se pensiamo che dall'85 ad oggi ci sarebbe stato tempo per la realizzazione di ben due piani consecutivi, la considerazione è certamente umoristica ma non tale da indurci a ricalcare tale esperienza per il futuro.

È questa l'occasione per rivendicare ogni errore al passato e ricominciare su nuove basi: piano regolatore è libertà dal disordine e noi ci troviamo nel più completo disordine dell'uomo e della macchina.

Per un nuovo piano i concetti affermati attraverso il Concorso nazionale del 1940 non potrebbero servire che da orientamento, benché tali concetti si siano venuti ulteriormente chiarificando ed evolvendo. In quest'ultimo de-

cenio, fattori di portata notevole, fra cui non ultima la guerra, hanno sensibilmente alterati, e spesso addirittura sconvolti, i dati raccolti nel '39.

Tale orientamento quindi non può assolutamente non essere subordinato ad ulteriori controlli in sede di studio. E tali controlli, pregiudiziali a qualunque determinazione di zonizzazione e di traffico, che diversamente potrebbero peccare d'avventatezza, possono esclusivamente scaturire da tutta una nuova, anche più minuziosa e più precisa, serie di dati analitici che in atto mancano di coordinamento, se non del tutto. E per questi bisognerebbe fra l'altro che si andasse oltre i soliti sistemi d'indagine; contare un determinato numero di veicoli attraversanti una determinata sezione stradale in un tempo unitario può anche significare avere individuato un problema di traffico, ma raggruppare solo in una cifra o in un simbolo gli individui di un isolato o di un quartiere significa aver trascurato il lato umano del problema sopprimendo d'un sol colpo l'individualità della persona umana. E ricordiamo a tal proposito i nuovi metodi di analisi e di sintesi esposti dal Bardet (36), e addirittura la tecnica dell'indagine sociale dello Chapman (37), con la quale si perviene financo a sottili indagini di carattere psicologico.

Una tale serietà di ricerca, ed essa soltanto, potrebbe portare alla esatta determinazione della vastità del problema generale e dei problemi particolari che ne derivano.

Si può comunque fin da adesso precisare lo schema di tali problemi e gli orientamenti verso cui indirizzare le indagini.

1° - Necessità anzitutto di cambiare indirizzo negli studi, partendo una buona volta dall'esterno verso l'interno della città. La sua zona d'influenza si è estesa ad un raggio di più di 15 km. e un piano regolatore entro i limiti del Comune si rivelerebbe completamente insufficiente, proprio adesso che si sente addirittura la necessità di pianificazioni regionali.

I vecchi nuclei della Conca d'Oro (38) da anni ormai rivestono funzioni di centri satel-

liti di cui molti con carattere residenziale permanente, alcuni con sempre più spiccati caratteri turistici e di stagione, e di cui si dovrebbe in tempo preordinare lo sviluppo prima che interessi costituiti lo compromettano definitivamente (e valga per tutti la triste esperienza di Mondello). E forse, prima ancora di pensare in astratto a città giardino e quartieri autosufficienti (39), una chiara regolamentazione e una adeguata attrezzatura collettiva in tali nuclei, con una più efficiente attrezzatura dei trasporti, potrebbe liberare la città dal pericolo dell'elefantiasi caotica.

Una conferma dunque della necessità di lavorare in periferia piuttosto che al centro, con un piano intercomunale, frutto di un lavoro armonico fra le diverse amministrazioni.

È solo una volta analizzate le attuali condizioni residenziali della zona di influenza che si può passare ai problemi di zonizzazione funzionale ed edilizia e ad una più chiara impostazione del problema residenziale e viario del vecchio centro, molto spesso sottoposto ad affrettate soluzioni contingenti.

2° - Solo dopo avere esaurito questi problemi rimarrebbero da sistemare quelli del traffico relativo e della rete viaria necessaria (non credo infatti che, almeno in questo caso, esistano possibili reversibilità dei termini nell'equazione residenza, traffico).

Infatti solo con una esatta valutazione dei traffici intercorrenti fra il centro e i nuclei satelliti, si potrebbero precisare i compiti di una circoscrizione (40) e di eventuali assi di arroccamento e di penetrazione a una o più piste, con o senza incroci selezionati. Tale rete di viabilità principale servente la zona d'influenza della città, dovrebbe costituire poi tutto un fluido collegamento con le parallele all'asse di via Maqueda (asse di maggiore espansione), attraversanti il vecchio nucleo, quali la via Roma e la strada (in progetto) a monte della via Maqueda stessa, previste fin dal 1885 con più ristretti criteri di risanamento e di viabilità interna.

3° - Quando dalla periferia passiamo allo studio del vecchio centro il discorso si fa evidentemente più lungo e complesso. Si tratta di tutta una materia in genere compromessa dal tempo, ma più spesso, e più gravemente, compromessa dagli uomini in maniera più o meno diretta. Abbiamo visto come dal 1885 ad oggi la fallimentare politica sventratrice ci abbia lasciato vuoti desolanti in parte colmati da edilizie false ed ampollose e da casermaggi novecento; ed è ormai opinione diffusa come tale indirizzo abbia lasciato insoluto il problema igienico sociale, generando invece tutto un aggravarsi di problemi di estetica urbanistica. La suddetta deprecata edilizia si è forzosamente inserita in ambienti del tutto estranei, che da una coerenza primitiva sono passati ad una eterogeneità stomachevole che neanche il tempo potrà forse uniformare.

D'altro canto a Palermo interi vecchi rioni, e basta per questo consultare una pianta monumentale della città, sono un continuo snodarsi di ambienti urbanistici preziosi; e se attualmente ci appaiono in una opprimente atmosfera di miseria e di sudiciume, basterebbe riandare ai giorni tremendi delle incursioni aeree e dell'armistizio per ricordare quanta nobiltà e bellezza ritrovammo in questi ambienti, privi della tumultuante miseria dei catodi.

«Nessuna strada di Siena e di Perugia ci sembrò più bella di alcune nostre...» dice Carracciolo in una sua recente memoria sul vecchio centro (41); e la nota è tuttora valida per alcune strade vicine al cosiddetto Cassero morto, quali la via Butera, dove le distruzioni belliche hanno portato ad un naturale progressivo diradamento. È proprio quindi con criteri di diradamento che si dovrebbe adesso procedere, per un risanamento edilizio dei nuclei malsani, e con veri e propri sistemi di restauro dei monumenti. Il sovraffollamento, la miseria e la guerra ci hanno tramandati in condizioni deplorevoli mirabili opere di urbanistica cinque-

Fig. 28 - Edilizia recente in un quartiere periferico.





Fig. 29 - Sopra: PIANO REGOLATORE D'INIZIATIVA PRIVATA PER IL FONDO RESUTTANA IN PALERMO - QUARTIERE DELLA ROSA".

Progetto degli architetti Giuseppe Caronia e Vittorio Zilma.

È delimitata in colore la zona del Piano Tappini di cui viene pubblicata la planimetria alla fig. 20. Sono inoltre indicati: 1, Chiesa (da progettarsi); 2, mercato; 3, edifici ed attrezzature culturali e ricreative.

Il Piano si inserisce nelle grandi maglie stradali in progetto. Esso però per la maggior parte, per adattare il regolamento, dai limiti territoriali del Piano di Ricostruzione.

A questo punto c'è da chiedersi: può continuare l'iniziativa privata a costruire all'infinito per tutto il territorio del Comune ed oltre, anche rispettando la rete stradale in progetto e il regolamento del Piano di Ricostruzione?

Quelli che si definiscono quartieri autosufficienti non potrebbero in seguito sfociare in una chilometrica edilizia più o meno rada a stretta contatto di goniti?

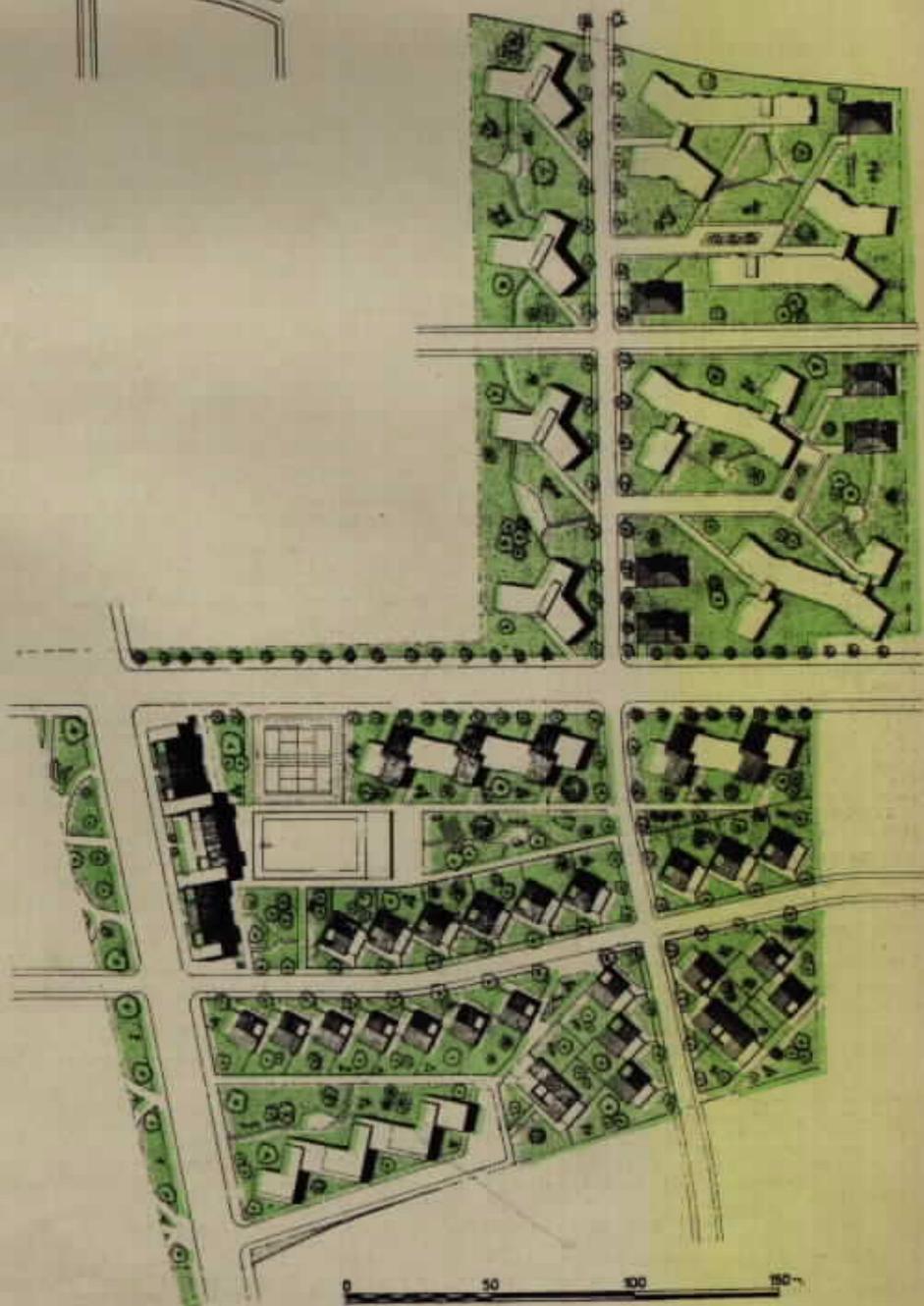


Fig. 20 - Piano particolareggiato della zona prescelta dal Piano Tappini inserita nel piano generale "Quartiere della Rosa". Progettista architetto De Maria.

centesca, quali ad esempio piazza Bologni e piazza del Cancelliere. Parecchie di queste sono compromesse in maniera quasi irreparabile, ma altre attendono da tempo quei provvedimenti che invece hanno spesso trovato sollecita soluzione nella restituzione di monumenti singoli, non sempre meritevoli di tanta premura.

È il caso di accorgersi finalmente di tutta una architettura minore che tanta funzione corale ha sempre assunto nella valorizzazione del pezzo monumentale classificato.

Ripartire gli ambienti alla loro primitiva nobile dignità ed eliminare le caotiche superfazioni per dare nuovamente luogo, nell'interno degli isolati, a tutta una tradizione di verde e di pace, significa mettersi agli antipodi della politica sventratrice.

Fallito in essa un programma di risanamento igienico, bisogna adesso ritorcere i provvedimenti d'igiene non solo contro gli ambienti vecchi, ma contro parecchi dei nuovi, nei quali il marcio si è propagato; e non soltanto per l'assoluto dispregio delle leggi di sanità pubblica e dei regolamenti edilizi, ma anche per una carenza di tali provvedimenti legislativi che si trascina fin dal 1860.

4° - La suddetta carenza legislativa ha avuto sempre seguito, oltre che da deficienze tecniche specifiche, dalla prolungata vana attesa di una buona regolamentazione, allegata alla stesura di un piano regolatore. Ma il piano regolatore, ancora dopo sessantacinque anni, non è venuto in forma completa ed ufficiale, benché fosse, come già osservato, sempre urgente, ecc. ecc.

Lo schema di regolamento edilizio, pubblicato col Piano di ricostruzione, non ha migliorato notevolmente la situazione: oltre ad avere solo funzioni di schema, è legato ai limiti del piano stesso per cui al di fuori di questo si costruisce ancora nell'ambito di una legalità da tram a cavalli.

Un piano regolatore che possa chiamarsi tale, non si monta su in un giorno né in un mese, né fors'anche in un anno; fin da adesso è bene che si valuti esattamente la grandezza, l'estensione, le difficoltà del compito che attende tecnici ed amministratori. Nessuna leggerezza o sommarietà è compatibile e qualsiasi manifestata premura non può giustificare una ulteriore dilazione nella pubblicazione di un nuovo regolamento edilizio; dilazione che potrebbe sus-

nare all'opinione pubblica come pigrizia mentale più che come interprete di tradizioni, d'interessi e di abitudini.

Le imprecisioni, le confusioni e le limitazioni della regolamentazione attuale sono lacune che portano ai dubbi e alle esitazioni, quindi all'irreparabile e, in ogni caso, all'arbitrio o da parte del privato o da parte dell'amministratore della cosa pubblica.

E l'equivoco è all'ordine del giorno.

Perché, quando si costruisce, si sappia dove e come costruire; perché poi l'avidità di taluni proprietari non possa più dare in fitto, ed a caro prezzo, antri senza luce, senz'aria, senza cessi e senz'acqua, al problema urge una soluzione immediata: e per un nuovo regolamento edile non fa bisogno il « geniale intuito », basta solo la buona volontà di approvarlo senza perdersi in lunghe attese.

Nel frattempo uno studio coordinato del piano regolatore, con meno urgenza e con più seria preparazione, potrebbe giungere appena in tempo per salvare l'ultima palma e l'ultimo gelosmino.

L'Ibn-Jobayr e il Moravia del 2000 potrebbero non trovarli più.

Gianni Pirone

(1) R. SALVO DI PIETRACANALI, *Palermo, la sua storia, i suoi monumenti e i suoi dintorni*. Padone Laurici ed., Palermo 1891, pagg. 16-18.

(2) Scrive il DI GIOVANNI e per le molte stazioni che offriva alle navi dal portus Galli al Porticello, siccome bene avvisò il Banzano (scrittore del quattrocento) notando: *Et chista tali nana fu posta per rispetto chi in tutta la regione di la mari vicinia, cchi su molti refugiaris*. Dalle *Memorie sul Porto antico e su le mura, le Piazze e i Bagni di Palermo*. Archivio Storico Sic., Palermo 1884.

(3) E. CARACCIOLLO, *Appunti sulla storia dell'urbanistica palermitana*, comunicazione tenuta all'Accademia di Scienze, Lettere ed Arti di Palermo.

(4) Diverse sono le opinioni degli storici e degli studiosi sulla più recente edilizia (*Neapolis*) rispetto al vecchio nucleo: per cui secondo alcuni questa sarebbe sorta al di là del Kernosia indipendentemente dalla saturazione del vecchio nucleo stesso. Per maggiori particolarità possono essere utili le opere: A. HOLM, *Studi di Storia palermitana*, in « Arch. Stor. Sic. » n. M. COLUMBA, *Per la topografia di Palermo antica*, Palermo 1910.

(5) Su tale pensata si era già trincerato, nel 916, Abu-Said dinante un assedio alla città, in quanto di facile difesa e aperta agli aiuti dall'esterno, poteva bene per ledere la via del porto; di fondamentale importanza strategica quindi rispetto alla vicenda sarda, lontana un miglio dal mare e chiusa nell'ambito del Kasr, dove la gens musulmana, ivi residente, durante tutto un sessantennio, aveva condotta, con sanguinosi tumulti e aperte rivolte, una politica autonomista nei riguardi del Califato d'Africa.

(6) Sono il Kasr, antica Palermo, cinta d'altre e robuste mura di pietra e la Khalessa, cinta anch'essa da un muro di pietra, ma non tale da uguagliarsi al primo. I quartieri senza cinta muraria sono il Harat as Saqalibah (quartiere degli Schiavoni), il Harat al Masjid (quartiere della Moschea), il Harat al Gadigah (quartiere nuovo). Cfr. M. AMARI, *Bibliograph Arabo-Sicula*.

(7) Ancora da una scrittura del 1320 sappiamo il magistrato della città essere composto di Giudici e Giurati del Cassero, Alberghine, Khalessa, Seraleadi e porta Patitelli. E questo è l'ordine di precedenza, ad essi assegnato in ragione dell'antichità dei quartieri, ancora in un diploma di re Federico del 1330; e tale permane ancora nella prima metà del sec. XV, come si ha da una scrittura del 1434.

(8) De MICHELE AMARI, op. cit.

(9) DE VIO, *Principi Urbis Panormi*, pag. 401, Palermo 1796 presso Di GIOVANNI, op. cit., pag. 86.

(10) Messo in luce da G. La Mantia, tale episodio è stato ultimamente ripreso da E. CARACCIOLLO in *Urbanistica Palermitana del Rinascimento*, cfr. nota 3.

(11) Ancora oggi a Palermo si dice: « Ogn' vanedda spunta a' Cassaru ».

(12) Abbiamo dalla relazione del piano Giarrusso: « La pianta attuale della vecchia Palermo... presenta una certa ortogonalità che... induce necessariamente a seguire tale principio in qualunque progetto di riforma igienica e edilizia della città, essendo il sistema della maggior perfezione topografica di un paese, che include le più belle condizioni, cioè la semplicità, la salubrità, la comodità e la convenienza per le forme decorative degli edilizi. Cfr. *Relazione sul Beneficimento della città* presentata alla Giunta Comunale dagli Assessori PATERNOSTRO e SCICHLONE, fasc. II, pag. 354, Palermo 1885.

(13) Un tentativo fatto nel 1793 di gettare un ponte sull'Oreto lungo il rettilineo della via Magarda viene interrotto perché ritenuto molto dispendioso. Il fallimento di un risanamento operato nel 1834 compromette definitivamente, fin quasi ai nostri giorni, ogni espansione a sud-est.

(14) Rimane infatti vana la costituzione, in data 29 maggio 1842 di un Consiglio Edilizio per lo studio del miglioramento da apportare alla città circa la salubrità, la sicurezza, il comodo e l'abbellimento, l'ampliamento e l'allineamento delle strade... e tutt'altro che servisse al decoro e all'ornato pubblico. Cfr. PATERNOSTRO e SCICHLONE, op. cit., pag. 340.

(15) G. B. Filippo Baile, Agostino Castiglia, F. Enrico De Simone, Giovanni Moseuzza, Pietro Raineri e Rosario Torregrossa.

(16) Sarebbe stato un errore che avrebbe portato ad un inutile smembramento dei quattro quartieri esistenti, esistenti ancora per tutto l'800 quartieri autosufficienti con mercati generali, chiese e finanze sui e costumi propri. Ancora oggi sussistono profonde differenze nelle espressioni e nelle inflessioni dialettali.

(17) Promulgata il 15 gennaio 1885 con carattere di estrema urgenza in seguito all'alluvione epidemia del 1884, tale legge all'art. 18 accordava l'estensione delle concessioni fatte con gli art. 12, 13, 16 e 17 a quei Comuni che avessero presentato i progetti di risanamento entro un anno di approvazione della legge stessa.

(18) Corrispondenti ai « bassi di Napoli, Bari e Catania ».

(19) Non si allude ad un isolamento di carattere borghese in quanto il testo precedentemente citato e... è preferibile che l'operaio viva confuso con le altre classi della popolazione perché ciò agevola i rapporti sociali, crea amicizie e simpatie, accorrena le classi, diminuisce l'orgoglio nei ricchi e l'astio nei poveri... in una parola il concetto di un quarto potere che vive e si in classe chiusa non è più accettabile certo per superare le difficoltà con le quali ha da lottare la democrazia moderna. PATERNOSTRO e SCICHLONE, op. cit., fasc. I, pag. 38.

(20) Sulla generalità dell'equivoco si può consultare: E. TESSERU, *Evoluzione del Piano Regolatore*, in « *Metron* », n. 6, Edizioni, Roma.

(21) Il Teatro Massimo e il Politeama sereno in un periodo in cui Palermo mancava di ospedali, di scuole e di fognature costituendo della sola per chi in essi vedeva l'affermarsi di ideali architettonici.

(22) D. FALCONE, *Il problema delle opere pubbliche nella città di Palermo*, Palermo 1930 e E. CARAPELLE, *Indagini sui ceti di Palermo*.

(23) D. FALCONE, op. cit.

(24) Una statistica del 1937 dà ancora 3340 abitazioni vuote su 84597. Cfr. F. ORSTANO, *Le abitazioni di Palermo*, « *Bollettini mensili del Banco di Sicilia* », anno VI, n. 5-7, Palermo, luglio 1937.

(25) D. FALCONE, op. cit., pagg. 28-42.

(26) G. PAGANO, *Presupposti per un programma di politica edilizia*, in « *Costruzioni Casabella* », anno XVI, n. 186, giugno 1943.

(27) D. FALCONE, op. cit., pag. 64.

(28) Ancora nel 1885, parlando dei nuovi rioni d'espansione, si allude solo al Borgo Nuovo a sorte ad un tratto coi difetti dell'antica città per la mancanza di un piano regolatore legalmente approvato, restando gli altri, sempre secondo gli amministratori di allora, in un piano di perfetta normalità proprio per l'ampiezza stradale. Cfr. op. cit. nella nota n. 19, fasc. II, pag. 345.

(29) R. SALVO DI PIETRACANALI, op. cit., cfr. nota n. 1, pag. 345.

(30) Si è tenuta particolarmente conto dei punti interessanti la presente trattazione. Cfr. *Relazione della Commissione Giudicatrice IRES*, Palermo 1942 e E. CARACCIOLLO, *Il Piano Regolatore della città di Palermo* in « *Sala d'Ercole* », anno II, n. 13-14, Palermo, luglio-agosto 1949.

(31) Per il Teatro marittimo di Palermo vedi E. CARACCIOLLO in « *Urbanistica* », anno XIX, n. 3, pagg. 75-77.

(32) L. PICCINATO, *Il concorso per la sistemazione del rione Villanova a Palermo*, in « *Metron* », n. 28, ottobre 1948.

(33) Il verde privato costituisce un patrimonio di riserva prezioso se si tiene conto che il rapporto fra spazi pubblici a verde e superficie totale è di 1/90 mentre il rapporto teorico proposto è di 1/16.

(34) Il problema ferroviario a Palermo va diventando più grave di giorno in giorno. La circosvalazione stringe da tempo in un cerchio di ferro l'espansione cittadina intralciando seriamente i relativi traffici. I lavori per un allargamento della circosvalazione stessa e per una sua opportuna dislocazione in trincea, indicati da più di un decennio, sono da tempo rimasti interrotti. E l'amministrazione talché non è solita dare ragione del suo operato anche quando le situazioni divengono insostenibili; anche quando arbitrari ampliamenti delle zone ferroviarie compromettono gravemente realizzazioni varie e peggio edilizie, come attualmente sta succedendo per il rione Malaspina-Notarbartolo. (Cfr. « *Urbanistica* », anno XIX, n. 4, pag. 80) Fin a quando dovremo inclinarci silenti alle imprevedibili necessità dei casellanti e dei binari morti?

(35) G. PAGANO, op. cit., cfr. nota n. 26.

(36) GARDIN BARDET, *Il terzetto urbano: nuovi metodi di analisi e di sintesi*, in « *Urbanistica* », n. 4, pag. 26 e seq.

(37) D. CHAPMAN, *Tecnica dell'indagine sociale*, in « *Metron* », n. 2.

(38) Questo concetto è già accennato nella *Relazione della Commissione di cui alla nota n. 30*.

(39) L'idea è stata ventilata spesso ma senza portare a serie realizzazioni. Adesso si sarebbe in effetti nell'occasione più propizia, per il confluire dei finanziamenti che i piani incrementali operativi offrono, per la costituzione di nuclei sperimentali autosufficienti (vedi Quartiere TS di Milano). Una zona da prendere eventualmente in considerazione è tale zona che si trova lungo la larga fascia costiera fra Romagnolo e Anca dei Corsari prevista dal Piano di ricostruzione come zona industriale. Lo studio di tale zona era stato ripreso, in sede di piano regolatore, e criticato dalla Commissione esaminatrice, la quale, pur rilevando che l'ubicazione della zona costituiva un pericolo aereo per la troppo vicina città e comprometteva la valorizzazione panoramica e turistica della litoranea, aveva dovuto però soprassedere poi alla discussione di fronte al fatto compiuto dalla legge del 6 giugno 1940, n. 825 che ne aveva tassativamente assegnata la destinazione. In dieci anni nella suddetta zona nessuna industriale si è mai sognata di usufruire delle particolari facilitazioni che dalla legge gli venivano; facilitazioni, peraltro, estese in seguito a tutto il territorio del Messaggero come da apposita legge. Superata quindi dagli eventi, tale zona, con una adatta riorganizzazione, potrebbe costituire un nuovo orientamento per l'espansione cittadina e forse l'unico occasione oltre che per un quartiere sperimentale per coloro che propugnano un ritorno di Palermo al mare (se di ritorno si può parlare essendo stato il mare per i Palermitani quasi sempre un fattore puramente ricettivo): *Fuori Italia* nel 1800, *Mundello* nel 1900).

(40) Viene ommentemente detta circosvalazione la tangenziale al centro urbano per il traffico diretto Messina-Tripoli. Non conoscendo però la vera entità di tale traffico, ancora in sede di progetto, non si può fin da adesso stabilire quanto tale tangenziale debba servire al suddetto traffico e quanto invece, molto probabilmente, alla raccolta e conseguente smistamento del traffico della Conca d'Oro, necessitando in tal caso un non eccessivo allontanamento dal vecchio nucleo.

(41) E. CARACCIOLLO, *Piano Regolatore di Palermo: il vecchio Centro*, in « *L'Economia Siciliana* », anno 1°, n. 7 Palermo, 1 settembre 1944.

Commissione per la riforma della legge urbanistica 1942 all'Istituto Nazionale di Urbanistica

Costituitasi nell'estate 1948 a seguito dei voti espressi nel II Congresso Nazionale di Urbanistica, la Commissione per lo studio della riforma della legge urbanistica 1942, dopo oltre un anno di vita e di lavori aveva ritenuto opportuno una integrale trasformazione nel proprio metodo dei lavori. Il Consiglio Direttivo dell'I. N. U., incaricata la Giunta Esecutiva di esaminare la situazione e presentare proposte, approvava nella riunione del 18 Dicembre 1950 la missione presentata dalla Giunta, che si riporta nel testo integrale ed approvava altresì lo schema programmatico della riforma stessa, allestito pure dalla Giunta, e che dovrà formare la traccia dei successivi lavori della nuova Commissione.

LA GIUNTA ESECUTIVA.

— presi in esame i risultati dei lavori della Commissione di studio per la riforma della legge urbanistica compendiate nelle sei relazioni presentate alla riunione tenuta dalla Commissione stessa il 14 Giugno 1950;

— tenuto conto della risoluzione adottata in detta riunione (1);

— visto il verbale dell'adunanza tenuta dal Consiglio Direttivo Nazionale il 29 Luglio 1950;

PROPONE AL CONSIGLIO DIRETTIVO NAZIONALE DI:

1) esprimere il più vivo ringraziamento a tutti i componenti della Commissione ed in particolare modo al suo Presidente, per il proficuo lavoro sin qui svolto, che, pur fra le opposte tendenze, ha giovato a chiarire i punti fondamentali della riforma e fornire materiale di studio assai utile;

2) procedere alla ricomposizione della Commissione alla stregua dei criteri espressi in seno alla riunione del Consiglio Direttivo Nazionale del 29 Luglio 1950, la quale Commissione sarà, pertanto, così formata:

Presidente: Ing. Adriano OLIVETTI

Membri: Prof. Ing. Domenico ANDRIELLO
Prof. Arch. Giovanni ASTENGO
Dott. Francesco CUCCIA
Dott. Arch. Amos EDALLO
Prof. Nino FAMULARO
Prof. Ing. Arch. Eugenio FUSELLI
Prof. Massimo Severo GIANNINI
Ing. Federico GORIO
Prof. Arch. Luigi PICCINATO
Ing. Pasquale PREZIOSO
Ing. Erik SILVA
Prof. Antonio SORRENTINO
Prof. Avv. Virgilio TESTA
Prof. Ing. Arch. Cesare VALLE
Prof. Ing. Marco VISENTINI

PROPONE ALTRESÌ:

che ai fini del più sollecito espletamento dei suoi compiti, la Commissione:

a) svolga i propri lavori mediante un Comitato di coordinamento, affiancato da Sottocommissioni e da una Segreteria: ogni Sottocommissione avrà un relatore, che farà parte del Comitato di coordinamento;

b) assuma come traccia di massima gli argomenti fondamentali riassunti in allegato;

c) consideri come assolutamente necessario portare a compimento gli studi entro il primo semestre del 1951, presentando al Consiglio Direttivo un concreto schema di disegno di legge.

La Commissione avrà facoltà, per particolari argomenti, di interpellare esperti di segnalata competenza.

Roma, 18 Dicembre 1950.

(1) Risoluzione presentata dall'arch. Astengo ed approvata dalla Commissione per la riforma della legge nella riunione del 14 giugno 1950:

« La Commissione per le modifiche alla Legge, preso in esame il lavoro svolto dall'insediamento fino ad oggi, riscontrati i difetti sorti sia dalla discussione in sole assemblee plenarie, senza un programma prefissato ed una preparazione di sottocomitati, sia dal procedere unicamente a mezzo di Comitati ristretti, senza la discussione e la fusione delle idee in assemblea, si propone, per la continuazione dei lavori, di seguire la seguente procedura:

« a) stabilire anzitutto quali sono i grandi argomenti in cui possono essere suddivisi i lavori;

« b) stabilire i sottocomitati che approfondiranno i vari argomenti;

« c) riunire periodicamente, ad intervalli di non oltre due mesi, la Commissione, in modo da studiare e discutere le proposte dei sottocomitati.

« Come norma ci si profugge di dedicare ad ogni riunione periodica almeno due giornate di lavoro tra assemblee e sottocomitati».

Schema della riforma della legge urbanistica

Premessa.

Il problema va esaminato in rapporto:

a) alla disposizione dell'art. 17 della Costituzione, che attribuisce alla Regione una competenza legislativa in materia urbanistica di carattere *concorrente*, da esplicarsi, cioè, nei limiti stabiliti dalle leggi dello Stato, e senza venire in contrasto con l'interesse nazionale e con quello di altre Regioni;

b) all'altra disposizione dell'art. 5 della Costituzione per cui «... la Repubblica... attua nei servizi che dipendono dallo Stato il più ampio decentramento amministrativo e adegua i principi e i metodi della sua legislazione alle esigenze dell'autonomia e del decentramento»;

c) alla necessità di tener conto, nella formulazione dei principi generali della nuova legge, dei moderni indirizzi e delle esperienze recenti nel campo urbanistico, secondo la traccia delineata nei punti seguenti;

d) all'opportunità di assorbire nel nuovo testo di legge tutte le disposizioni legislative riferentisi alla materia urbanistica (difesa del passaggio e degli ambienti di interesse storico e artistico, zone industriali, stazioni di cura e di soggiorno, ecc.).

1. - Organizzazione generale dei servizi urbanistici

Da articolarsi, sia al centro che alla periferia, con struttura quanto più possibile snella, formata con concorso di tutte le necessarie competenze, ed intesa ad assicurare la preordinazione, la coordinazione ed il controllo di tutte le attività urbanistiche.

2. - Gli Istituti giuridici fondamentali della Pianificazione urbanistica: Piani territoriali (regionali), Piani regolatori generali e particolareggiati, Piani parziali (particolareggiati) per zone con destinazione specifica.

a) Terminologia - obbligatorietà dei piani - prescrizioni generali circa le inchieste preliminari ad ogni tipo di piano - attribuzione dell'onere della compilazione dei progetti dei piani - contenuto, natura e durata dei piani - comparti edificatori - lottizzazioni - servitù pubbliche (vineali di zone, allineamenti edilizi, servitù di pubblico passaggio, ecc.) e indennizzabilità - procedura per l'istruttoria dei piani;

b) costituzione di consorzi fra enti interessati per la compilazione ed attuazione dei piani;

c) coordinamento della pianificazione urbanistica con tutte le attività economiche.

3. - La ricomposizione particellare delle aree urbane e rurali

La materia, disciplinata in modo incompleto dalla legge del 1942, dovrebbe essere esaurientemente regolamentata, sia per quello che riguarda le aree urbane e rurali, sia per quanto concerne le modalità di attuazione.

4. - Misure di salvaguardia e controllo

Comprendono:

a) le misure di salvaguardia in pendenza nell'approvazione dei piani;

b) le misure di controllo per assicurare il rispetto delle prescrizioni dei piani approvati, in occasione dell'esecuzione di lavori sia pubblici che privati;

c) istituzione di una licenza urbanistica per ogni trasformazione di uso del terreno.

5. - La disciplina integrale del plusvalore delle aree comprese nei piani

Dovrebbe essere inquadrata in rapporto alle inscindibili esigenze urbanistico-edilizie determinate dai vari tipi di piano, tenendo presente il disposto degli articoli 41 e 42 della Costituzione, per cui l'attività economica privata non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale, e la proprietà privata è riconosciuta entro quei limiti che ne garantiscono la sua funzione sociale.

La disciplina integrale del plusvalore delle aree appare il mezzo più idoneo per affrontare in modo unitario i problemi inerenti agli attuali sistemi dei demani comunali e dei contributi di miglioria, e dare altresì norme circa il regime delle espropriazioni per pubblica utilità.

6. - Finanziamenti delle opere dei Piani regolatori

a) Revisione del concetto tradizionale del piano finanziario, in funzione dell'adozione della nuova disciplina dei plusvalori delle aree, che entreranno nei bilanci economici dei piani regolatori;

b) organizzazione del finanziamento per l'attuazione dei piani.

7. - Piani di ricostruzione degli abitati danneggiati dalla guerra e quelli degli abitati colpiti da calamità naturali

Si dovrebbe affrontare il problema di un più razionale e sollecito coordinamento dei piani di ricostruzione approvati in base al D. L. 1° Marzo 1945 n. 154, con i normali piani regolatori. Attese poi le esigenze similari e ricorrenti che si prospettano per la sistemazione degli abitati colpiti da calamità naturali, la nuova legge urbanistica potrebbe dettare una disciplina generale, utilizzando, all'uopo, i risultati dell'esperienza.

8. - I regolamenti edilizi

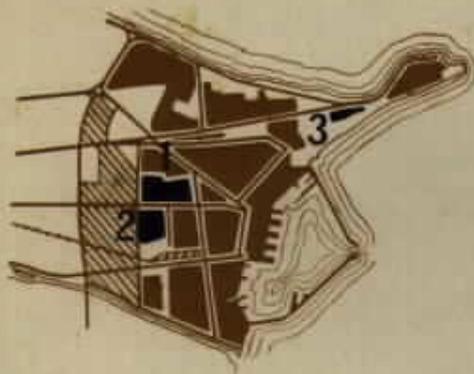
La materia, già ampiamente disciplinata dalla legge del 1942, meriterebbe di essere riesaminata con criteri di decentramento e di più penetrante controllo, sia preventivo che repressivo, e completata con più dettagliate norme riguardanti la disposizione planimetrica e volumetrica degli edifici, da adottare per gli abitati non provvisti di piano regolatore.



Veduta aerea del Callao. Sono sovrastampate in verde le aree scelte per i nuovi quartieri organici.

Perù

Nuovi quartieri organici al Callao



Schizzo planimetrico del Callao con l'ubicazione dei nuovi quartieri.

1. Quartiere P - Santa Marina
 Area totale ha. 42,55
 abitanti 9600
 unità abitative 1240
 densità 228 ab./ha.

2. Quartiere Q - Pescadores
 Area totale ha. 27
 abitanti 6900
 unità abitative 1000
 densità 265 ab./ha.

3. Quartiere R - Istmo di Chmanta
 Area totale ha. 8,10
 abitanti 3650
 unità abitative 400
 densità 450 ab./ha.

I progetti per la ricostruzione del Callao, di cui si diede notizia nel n. 4 di *Urbanistica*, vennero terminati nel tempo fissato (sei mesi, forse poco per certe parti di grande importanza architettonica, come centro civico, chiese, teatro), e gli elaborati vennero consegnati all'Ufficio incaricato della realizzazione delle opere. Fu stabilito il principio che i singoli progettisti debbano essere incaricati della direzione tecnica, in modo da assicurare una esecuzione conforme alle idee informatrici dei progetti. Le parti che entrano in esecuzione immediata sono: alcune frazioni del piano regolatore, il piano dell'abitazione e le opere idraulico-sanitarie.

Presentiamo in quest'articolo un riassunto del lavoro sviluppato dal gruppo «Vivienda» (abitazione), diretto dallo scrivente, con la collaborazione degli architetti Adolfo Córdova, Carlo Williams, Fernando Tejero e Fernando Sánchez-Griñan.

La progettazione fu preceduta da un censimento effettuato dagli stessi architetti del Gruppo, che rilevarono 510 unità d'abitazione e una quarantina d'isolati completi. Affinchè i risultati dell'inchiesta fossero estensibili a tutta la città, l'ubicazione delle abitazioni censite fu scelta con il seguente metodo: si divise la città in una dozzina di zone presentanti ciascuna il massimo d'omogeneità, ed in ciascuna d'esse si rilevò una cinquantina di schede dettagliate e in quattro o cinque isolati si rilevò integralmente il numero di unità d'abitazione, e il numero di camere e di abitanti di ciascuna, allo scopo di fornire al gruppo incaricato del piano regolatore dei dati di densità e di affollamento.

I dati rilevati furono i seguenti:

- a) tipo della costruzione (muri, solai, pavimenti, stato generale di conservazione);
- b) servizi (latrine, bagni e cucine);
- c) presenza e necessità di spazi liberi (la

tradizione mediterraneo-latino-americana della casa ad un solo piano implica uno o più cortili, utilizzati per soggiorno, servizi, pollaio, ecc.);

d) affollamento (risultò che il 38,4% della popolazione vive con un affollamento di 1 a 2 ab/camera; del rimanente, il 23,8% vive con un affollamento uguale o superiore a 5);

e) affitti pagati attualmente, e affitti che i censiti sarebbero disposti a pagare per una casa migliore;

f) capacità economica, o reddito totale della famiglia;

g) giovani frequentanti le scuole, con l'ubicazione di ogni singola scuola e relativi percorsi;

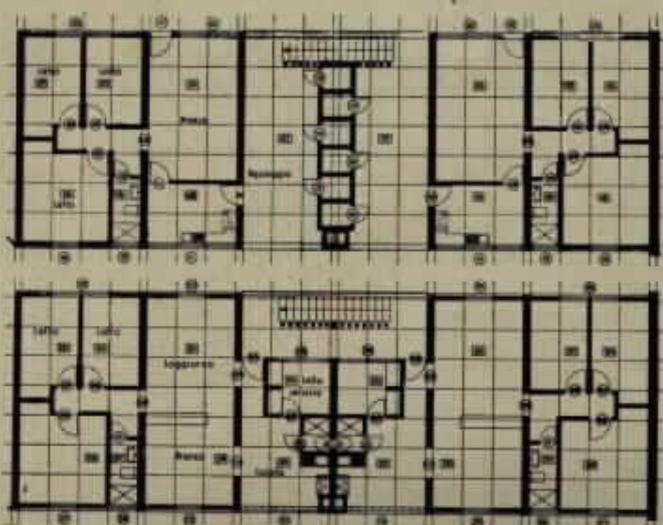
h) luogo di lavoro dei familiari occupati, e relativi percorsi;

i) servizi.

Come si vede, il lato umano del problema fu esaminato non solo rilevando i dati fisici, ma tenendo conto anche delle aspirazioni e delle possibilità della popolazione. Il censimento fu preceduto da una breve campagna di divulgazione, che sortì in pieno il suo effetto, ottenendosi dal pubblico un'ampia e volenterosa cooperazione.

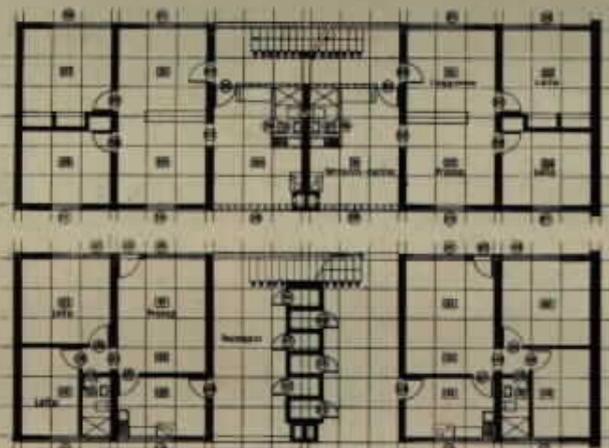
Il censimento così realizzato, oltre a fornire preziosi criteri di progettazione, poté servire anche a orientare la «Junta de Obras Públicas del Callao» riguardo ai criteri sociali che devono informare l'utilizzazione delle cospicue rendite attribuitele con le leggi 11008 e 11079.

Il numero di 3000 unità d'abitazione (viviendas), fissato fin da principio dalla Giunta nei suoi piani economici, rappresenta un apporto del 18% nel totale delle unità/ab. esistenti nel Callao (circa 17.000); e dà un contributo pari circa alla metà delle case necessarie a sostituire le inabitabili per cattivo stato di costruzione, conservazione o igiene, e a sfollare le super-affollate. È così lasciato un largo mar-



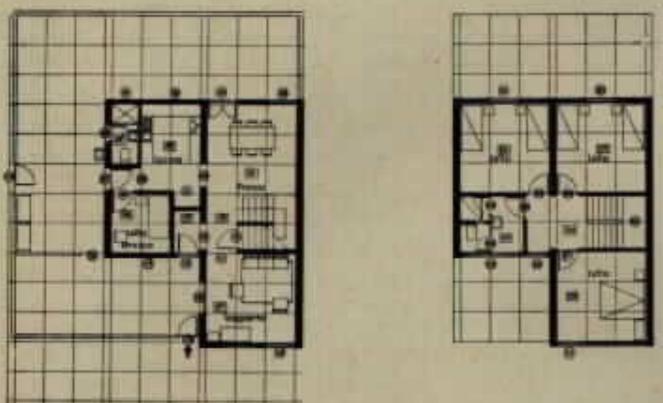
ALLOGGIO 2C-3

Pianta piano terreno
Pianta piano tipo



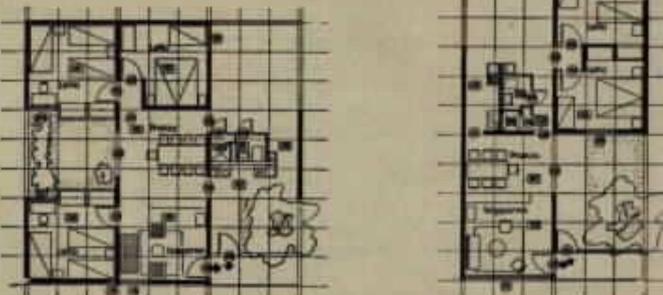
ALLOGGIO 1C-2

Pianta piano tipo
Pianta piano terreno



CASA MODULARE 2B-3

a destra: pianta piano terreno
a lato: pianta primo piano



a destra: CASA TIPO 3A-3

pianta piano unico

CASA MODULARE 3A-2

pianta piano unico

Tutte le piante sono progettate sul reticolo di m. 1,20 x 1,20. I muri portanti sono inseriti extra-reticolo

gine all'iniziativa privata, oggi purtroppo quasi inesistente.

Un'analisi condotta sopra i sei gruppi di case popolari, costruite nel passato dal Governo o da enti parastatali, rivelò che in generale gli abitanti lamentano la scarsità di vani, la cattiva distribuzione, la mancanza di spazi aperti interni, e di entrata di servizio. È interessante in generale però l'effetto moralizzatore di una edificazione appena decente: nei gruppi di case popolari citati la quantità di reati comuni è enormemente inferiore alla media del Callao.

Nel raggruppare le 3000 case, fu naturalmente deciso di attenersi al principio della « neighborhood unit » — che ha già una tradizione nel Perù, essendo stato applicato nel 1945 alla progettazione della « Unidad Vecinal n. 3 » — che sta funzionando da più di un anno e fu fonte di utili insegnamenti per la progettazione dei quartieri organici del Callao. Si decise parimenti di non realizzare il piano della Vivenda a base di rimodellamenti urbani, per non diminuire, neanche per poco tempo, il numero delle case esistenti e anzi fornire casa agli sloggati dagli espropri di piano regolatore, ed infine per non perder tempo. Si scelsero perciò delle aree libere periferiche, secondo le indicazioni di espansione e di priorità del piano regolatore.

Si venne così alla formazione di due quartieri organici (corrispondenti ai quartieri « P » e « Q » del P. R.), e di altri minori, uno dei quali è quasi finito, e servirà ad alloggiare le famiglie rimaste senza tetto a causa dei primi espropri di P. R. La pianificazione di detti quartieri corrisponderebbe alla fase di « piano particolareggiato ».

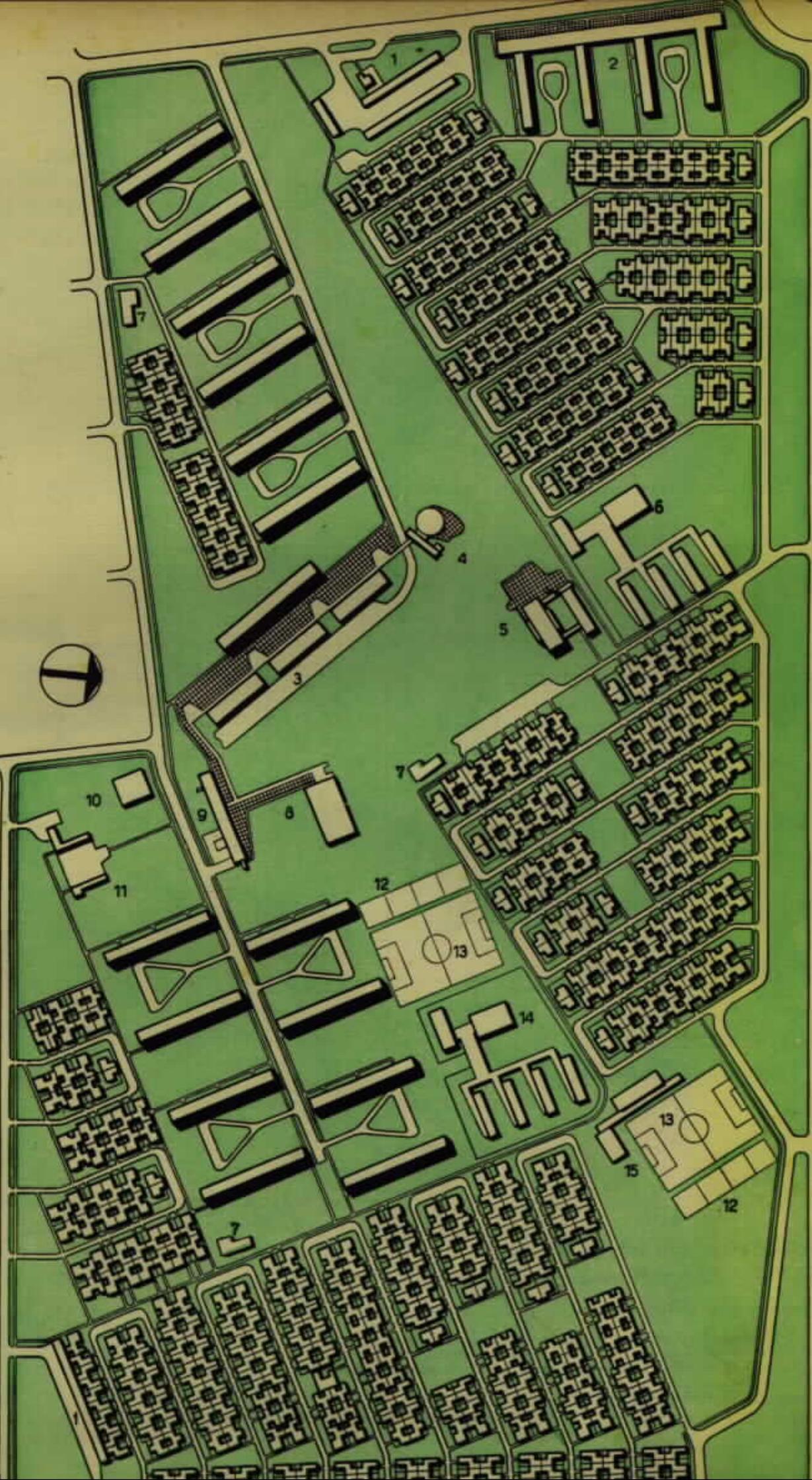
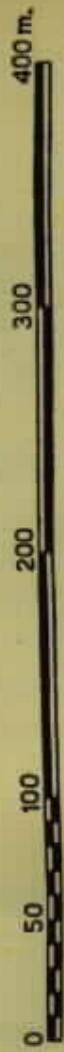
I dati tecnici dei quartieri organici progettati sono esposti qui in seguito.

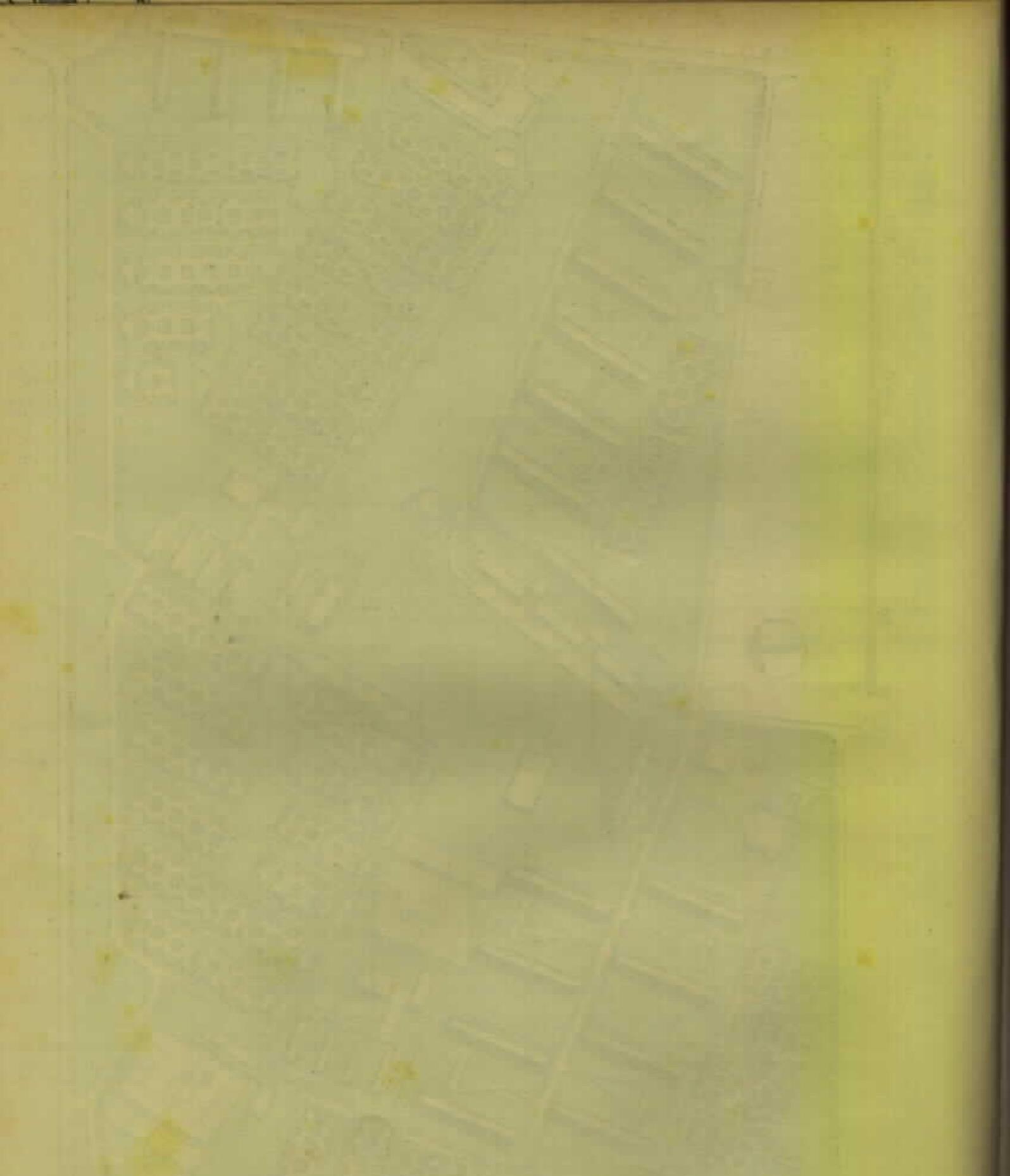
Quartiere organico « P » (Santa Marina).

- a) Area totale m² 425.534,—
- b) Area occupata da case unifamiliari di 1 e 2 piani (comprendendo le aree libere interne) » 89.723,—
(Area coperta dalle precedenti costruzioni m² 57.453)
- c) Area occupata da case plurifamiliari (4 piani) » 9.835,56
- d) Area occupata da case con negozi, nel centro commerciale » 1.875,—
- e) Area occupata da edifici scolastici (due) » 5.342,—
- f) Area occupata da altri edifici d'uso pubblico » 4.909,—
- g) Area occupata da campi sportivi » 9.100,—
- h) Area destinata alla circolazione e stazionamento di veicoli » 45.748,—
- i) Aree verdi » 259.000,—

Il quartiere « P » raggruppa 1240 unità abitative, capaci di ospitare un massimo di 9600 abitanti. La densità è di 228 abitanti per ettaro: confrontata con la densità calcolata per una ipotetica area urbanizzata secondo il vigente regolamento (45% di spazi pubblici, il 2% riservato allo Stato), ed edificata nei modi tradizionali, si otterrebbe una densità di 270 ab./ha. Abbiamo perciò nel quartiere « P » 42 ab./ha in meno, ma la percentuale di spazi pubblici è aumentata al 67%, con la bellezza di 26 m² di area verde per abitante. Per contro, la quota di via pavimentata è di 0,007 m² per m² di terreno urbanizzato, mentre, con la tradizionale disposizione a scacchiera di 100 x 100 m, si ha una quota di m² 0,0133, cioè circa doppia: ne consegue che il disegno organico in urbanistica offre anche dei vantaggi economici.

La chiesa è progettata per 800 fedeli, con funzioni di parrocchia.



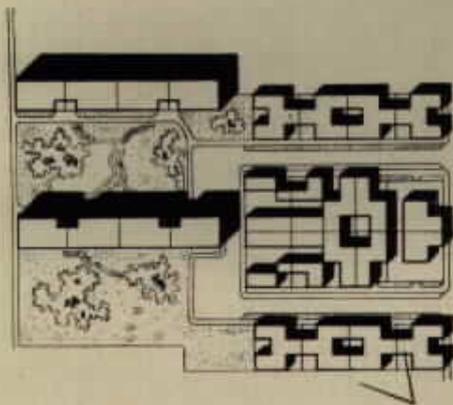
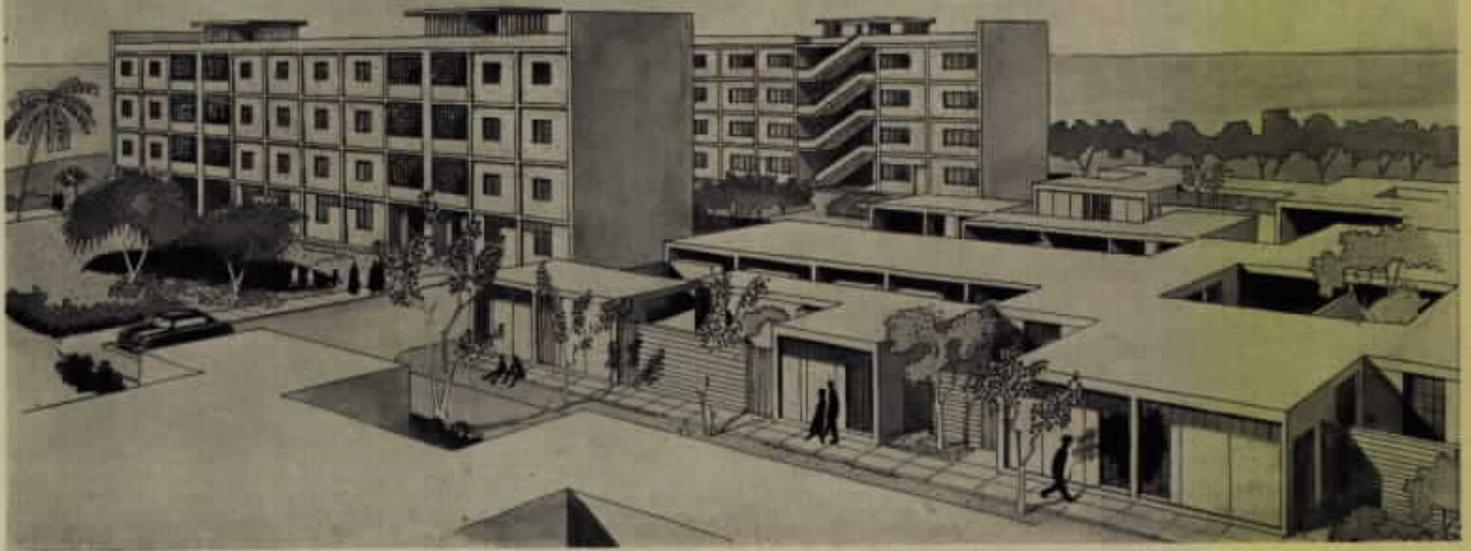


**Planimetria generale del Quartiere
organico "P" Santa Marina**

progetto dell'ingegnere Mario Bianco.

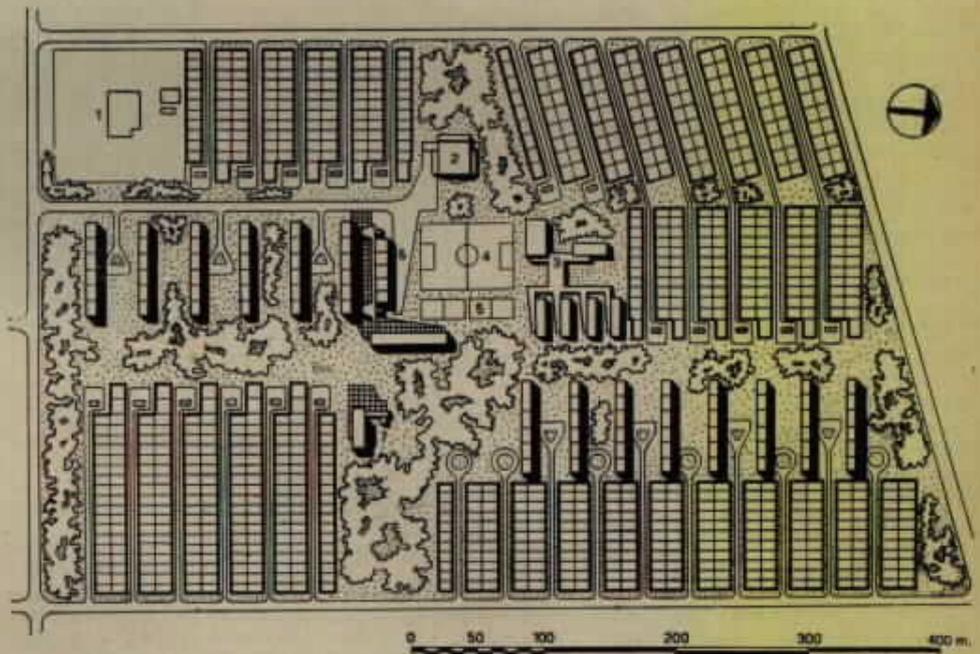
1 Garages - 2, 3 Negozi - 4 Restaurant - 5 Chiesa - 6 Scuola elementare femmi-
nile - 7 Nidi d'infanzia - 8 Cinema - 9 Centro comunale - 10 Polizia - 11 Mercato
12 Vollet e Basket - 13 Foot-ball - 14 Scuola elem. maschile - 15 Divertimenti e Clubs.

Alleg. al n. 6 - 1950 di "Urbanistica".



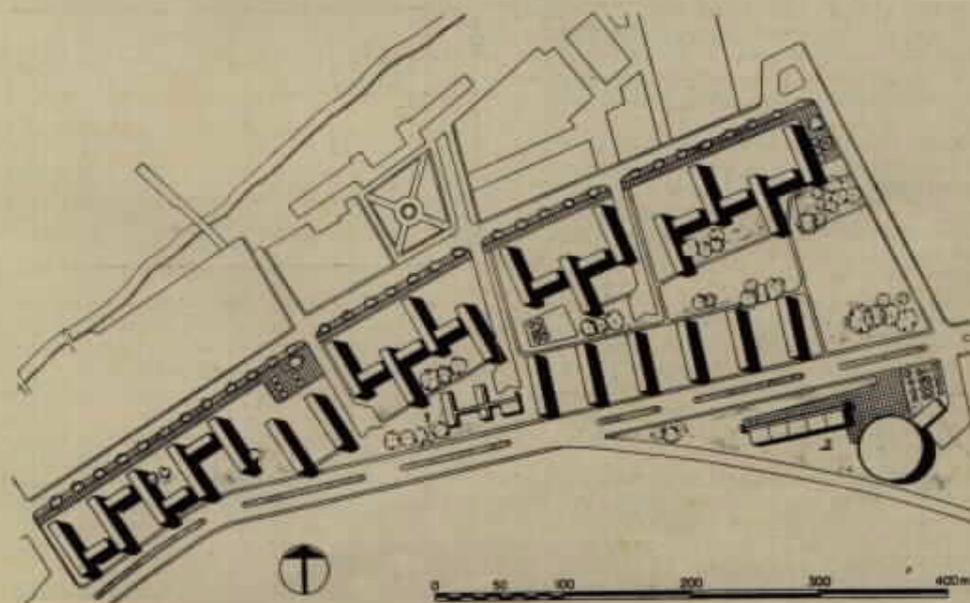
In alto:
Veduta prospettica del gruppo di abitazioni sperimentali.

Sopra: Planimetria del Gruppo di abitazioni sperimentali.



Sopra: Planimetria Generale del Quartiere "Q" Pescadore, progetto dell'ing. Mario Bianco.

- 1 lavanderia - 2 mercato - 3 scuola elementare - 4 foot-ball
5 Villet + Basket - 6 penultimo - 7 chiesa.



A sinistra: Planimetria generale del Quartiere "B" Istmo di Chuzuita, progetto dell'ing. Mario Bianco.

- 1 scuola - 2 mercato.

Le scuole (elementari) sono due, una per ciascun sesso, per 480 alunni ciascuna, il che corrisponde a metà del fabbisogno degli abitanti del quartiere, calcolato in base ai dati demografici. Si suppone che parte degli alunni frequentino scuole già esistenti, e che nel futuro le scuole, progettate ad 1 piano, possano essere sopraelevate di un altro.

I campi sportivi possono essere utilizzati giornalmente da metà della popolazione giovanile, in turni di 1 ora ciascuno. Sono campi da foot-ball e per Volley-ball. Saranno completati con spogliatoi, docce e un edificio per organizzazioni sportive, la cui necessità si è fatta sentire nella « Unidad Vecinal n. 3 » già menzionata.

Si è pure progettato un « centro comunale » per gli uffici municipali, un posto sanitario con farmacia, l'ufficio postale, ed un gruppo di locali per assistenza sociale, conferenze e uffici di circoli e associazioni.

Nella zona centrale si ubicherà pure un cine-teatro, con un embrione di attrezzatura scenica.

La zona commerciale è attrezzata da 12 negozi con abitazione annessa, e da un mercato coperto, attrezzato con i necessari servizi, e destinato pure a servire le zone circoscriventi.

I criteri di progettazione del quartiere sono:

per la circolazione, esclusione assoluta del traffico di attraversamento di veicoli, ma possibilità di entrare in automobile fino nel centro del quartiere. Formazione di una zona di convegno, favorevole al passeggio ed alla spontanea raccolta degli abitanti, nel centro commerciale-amministrativo, in modo da dare al quartiere il carattere autonomo di un nucleo urbano;

per la zonizzazione, formazione di sottocentri (l'échelon commercial di Bardet) nei diversi gruppi di case, con l'introduzione di piccole aree verdi, attrezzate per giochi infantili, e di case con bottega, in modo da creare una serie di punti di riunione e di interesse; formazione di un centro generale con carattere urbano, raggruppante commercio, uffici, teatro e zona di convegno e passeggio pedonale, lungo i gruppi di botteghe; formazione di una zona religiosa, baricentrica ma isolata e tranquilla, cercando peraltro che la chiesa appaia prospetticamente al primo affacciarsi al quartiere; centralità e isolamento delle scuole; ed infine, ubicazione di campi sportivi e piscina all'aperto in un'area dove la presenza di fontanili rende il terreno difficile alla fondazione;

per la composizione del paesaggio urbano, utilizzazione plastica degli elementi volumetrici, e accentuazione progressiva del senso di « città » verso il centro del quartiere, con l'unica eccezione del gruppo di edifici a quattro piani, posto vicino all'incrocio denominato « Plaza Fanning », allo scopo di « monumentalizzare » quell'ingresso alla città, secondo i desideri dell'amministrazione comunale;

per la struttura sociale, prevedere case di costo molto differente, in modo da dare alloggio a una gamma assai estesa di strati sociali, a vantaggio dell'armonia della nuova comunità, che dovrebbe essere equivalente in composizione sociale allo stesso Callao; con quote mensili comprese entro 90 Soles (4000 Lit.) e 200 S. (9000 Lit.); tali quote prevedono l'acquisto in 30 annualità e un interesse del 5%. Le categorie più danarose di Lima pagano oggi affitti che sorpassano i 1500 S. mensili, ma rifuggono il Callao e si concentrano nei distretti residenziali della Gran Lima (San Isidro, Miraflores).

Il piano di questo quartiere è attualmente sotto revisione, allo scopo di introdurre case super economiche (del tipo da 80-90 S. mensili) e aumentarne la densità, portando le zone verdi a circa 20 m² per persona, il che è sempre molto al di sopra della quota consigliata comunemente pur restando bassa rispetto agli standards anglosassoni.

Quartiere "B" del piano regolatore (Istmo di Chucuito).

- a) Area totale m² 81.000,—
- b) Area occupata da case plurifamiliari di 4 piani con appartamenti di 2 c. letto » 6.447,—
- c) Area occupata da case c. s. con appartamenti di 3 c. letto più letto servizio » 5.484,—
- d) Aree libere per circolazione, stazionamento, zone verdi, scuola e centro commerciale » 69.300,—

Il quartiere raggruppa 480 appartamenti, per un massimo di 3650 abitanti. Sfrutta un terreno vicino al centro degli affari, con una vista molto gradevole su due mari e l'Isola San Lorenzo, dietro la quale tramonta il sole con i colori incendiari dei tropici; e l'anfiteatro di Lima che chiude l'orizzonte a levante. Potrebbe essere adibita ad abitazione di impiegati, ed anche per villeggianti, vicina com'è alla zona balneare de « La Punta ».

Quartiere organico "Q" del piano regolatore

Copre un'area totale di 270.000 m², ed è stato progettato con gli stessi elementi edilizi e criteri di pianificazione che si applicarono in Santa Marina, con una densità maggiore: 265 ab./ha. È previsto per 1080 unità abitative e 6900 abitanti.

Gruppo sperimentale (Casas modelo).

Allo scopo di saggiare i vari tipi di case progettate, alcuni sistemi di costruzione economica, e di incominciare il rimodellamento di una zona insalubre della città secondo uno dei quartieri attrezzati previsti dal piano regolatore, si costruirono 5 gruppi di unità abitative (2 case plurifamiliari del tipo da 2 camere letto, e 3 gruppi di case unifamiliari da 2 a 3 camere letto, dei diversi tipi presentati in seguito). Queste case sono attualmente quasi ultimate, hanno un costo medio di 280 S. (13.000 Lit.) per m² di area costruita, e potranno servire a studiare anche le reazioni degli abitanti ai nuovi tipi di casa.

La progettazione delle unità abitative

Programmi e funzionalità.

Nella formulazione dei programmi, si respinse il tipo con una sola camera da letto, non essendo una percentuale apprezzabile di famiglie tanto piccole, nè volendosi permettere un affollamento eccessivamente forte di famiglie grandi in piccole case.

Si progettaron pertanto case a 2, 3 e 4 camere letto, ad 1 piano; case a 3 camere letto in 2 piani; appartamenti a 2 e 3 camere letto in case di 4 piani. È ora allo studio un tipo di casa super economica con appartamenti di costo molto basso (per quote mensili di 80 S.), in 3 piani.

Gli ambienti destinati alla vita del giorno si compongono, in tutti i casi, di due aree, una di rappresentanza, con entrata diretta dall'esterno, e l'altra per il pranzo. L'indagine rivelò che anche le più umili catapecchie hanno un embrione di sala da ricevere, per la vita sociale della famiglia.

Gli ambienti destinati ai servizi sono stati organizzati in forma unificata al fine di standardizzare le tubazioni e di ridurne al massimo lo sviluppo. Tutte le case, con eccezione del tipo su due piani, hanno la cucina in uno spazio coperto, ma aperto, per evitare l'inconvenienti dovuti alla cucina « criolla », ricca di fumi grassi.

La circolazione, nei suoi percorsi principali, si svolge senza incroci nè tortuosità. In tutte le case esiste un'entrata principale e una di servizio. Gli spazi interni sono sempre zonizzati, e le aree scoperte pure, in modo che la cucina abbia il suo cortiletto, che comunica

con un altro per l'allevamento di animali da cortile, e che un cortiletto-giardino serva da sfogo al soggiorno. L'illuminazione raggiunta si è rilevata ottima, ed i cortili di 3,60 x 3,60 non danno affatto l'impressione di ristrettezza. Nelle case di 3 camere letto e più, una camera è verso strada, e può essere adibita a negozio od ufficio.

Caratteristiche delle unità abitative.

I tipi di casa studiati inizialmente rispondono al concetto di una vita che si svolge in gran parte all'aria aperta (come avviene oggi nel 20% dei casi, appunto per le famiglie che vivono in capanne di canne, stuoie e fango, spesso non per inopia ma solo per la impossibilità di trovare altra casa), con la comunicazione tra c. letto e soggiorno, e bagno, attraverso il cortile, senz'altra differenza rispetto alla capanna attuale, che una costruzione migliore, una quantità più generosa di luce, aria, spazio, e servizi igienici e di cucina perfettamente efficienti, seppur modestissimi. La casa è un guscio di buona struttura, senza altre porte e finestre che quelle verso strada e del bagno, lasciando all'iniziativa di ciascun abitatore il completamento della casa. In seguito prevalse il criterio di aumentare lo standard generale, e si progettaron tipi in cui la circolazione si svolge interamente al coperto e tutte le camere sono provviste di porte.

Le cellule-abitazione delle case plurifamiliari si sono progettate con gli stessi criteri. Il cortile si trasforma qui in un terrazzo con ventilazione trasversale, che contiene la cucina ed il bagno.

La casa B-3 ha il carattere di un'abitazione di classe media, e deve servire a famiglie di maggiori risorse, la cui presenza nel quartiere deve dargli quella varietà di composizione che è fattore fondamentale dell'armonia sociale.

Allo scopo di permettere una eventuale costruzione in serie, e di unificare le norme progettistiche, si è adottato un modulo di 1,20 m (che servì anche alla progettazione di tutti gli altri edifici del Piano di Opere Pubbliche del Callao); detto modulo ha risposto pienamente nella pratica. Si collega bene alle misure anglosassoni, perchè praticamente corrisponde a 4 piedi inglesi e semplifica enormemente la quotatura e la preventivazione dei progetti. Lo spessore dei muri portanti, e talora anche dei tramezzi, è sempre inserito come extra-modulo, però sempre come sottomultiplo (i muri sono di 30 cm, i tramezzi di 15).

Le case del gruppo sperimentale hanno dimostrato la bontà della progettazione, ed hanno invogliato la Junta ad aumentare detto gruppo con l'aggiunta di altre case plurifamiliari.

Il seguente quadro contiene i dati numerici di ciascuna cellula.

Tipi	area del lotto	area costruita	coeff. in lotto	grado di affoll.	costo in Lit.
2A-2	m ² 100,68	m ² 60,30	10	1,50	770.000*
3A-2	99,—	63,63	10,50	1,50	840.000*
2A-3	151,—	82,08	9	1,80	875.000*
3A-3	121,50	82,62	9	1,08	1.041.000*
2B-3	152,46	124,62	12,96	1,66	1.642.500*
2C-2	plurf.	89,55	15,—	1,50	1.143.000*
2C-3	plurif.	114,26	11,42	1,66	non calcol.

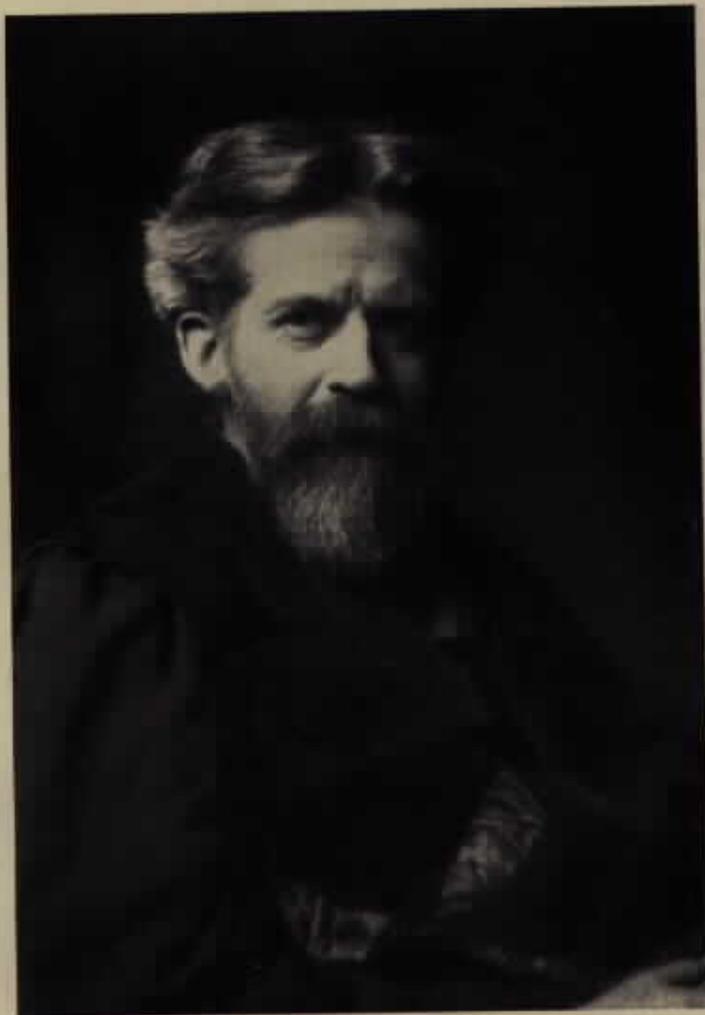
La gara di appalto fra le ditte concorrenti fu vinta con un ribasso di circa il 20%, per i tipi segnati con *, che furono costruiti nel gruppo sperimentale (casas modelo).

La costruzione di una prima parte dell'unità «P» sarà cominciata al più presto.

Le case saranno cedute in proprietà agli abitanti con mensilità che vanno da un massimo di Lit. 10.000 ad un minimo di 3600, con la ammortizzazione completa in 30 anni.

È allo studio la proposta di dare anche l'arredamento tipo delle case, con un'ammortizzazione più breve.

Mario Bianco



Patrick Geddes

Opere dell'autore:

Publicazioni nel campo dell'Urbanistica:

- 1904. *City Development: A study of Parks, Gardens and Culture Institutes*, in collaborazione con T. H. Mawson.
- 1915. *Cities in Evolution*, di cui è stata pubblicata la 2ª edizione nel 1949 da Williams & Norgate Ltd. London.
- 1917. *The Coming Polity, Ideas at War e Making of the Future*, in collaborazione con Victor Branford e Gilberto Slater.
- 1916-19. Rapporti sui Piani Urbanistici di città indiane, dei quali sono stati pubblicati gli estratti da Jacqueline Tyrwhitt nel volume *Patrick Geddes in India*. Lund Humphries & Co. Ltd. 12 Bedford Square, London W. C. In.

Mostre:

- 1910. «Edinburgh Exhibition» nella Outlook Tower a Edimburgo.
- 1911. «Cities and Town Planning Exhibition» aperta alla Crosby Hall a Chelsea.
- 1913. «Cities and Town Planning Exhibition» a Gand.
- 1915. «Cities and Town Planning Exhibition» a Madras.

Patrick Geddes nacque a Ballater in Scozia nell'Ottobre 1854 e morì a Montpellier in Francia nell'Aprile 1932. Come Aristotele, egli dedicò la propria attività all'esame dei problemi della vita in tutte le sue manifestazioni.

La sua influenza nel campo dell'urbanistica, dell'abitazione e della pianificazione regionale è dovuta al fatto che egli, meglio dei suoi contemporanei, capiva le interrelazioni fra luogo, lavoro e popolazione, fra arte, cultura e sistema di governo. Prima che Geddes iniziasse i suoi studi, non esistevano nè sociologia urbana, nè concetto efficace delle interrelazioni dei fattori storici e geografici nello sviluppo urbano, nè alcun tentativo di usare il catasto civico e regionale per l'interpretazione e soluzione dei problemi urbanistici correnti. Benchè Geddes fosse un urbanista tale da lasciar la sua impronta in Palestina e in India — dove fu l'autore di piani per cinquanta città — non meno che nella nativa Scozia, la sua funzione principale, anche nell'urbanistica, fu quella di educatore.

Patrick Geddes iniziò la sua vita intellettuale come studente di Thomas Henry Huxley, e fu un botanico nella grande tradizione della scienza Vittoriana. Con il suo antico studente J. Arthur Thomson, Geddes scrisse uno studio sull'evoluzione del sesso, che è un'opera di pioniere in materia, e, anche già prossimo alla fine dei suoi giorni, in collaborazione con questo collega, pubblica un'opera di due volumi intitolata: *Vita, panorama di biologia generale*. Ma nell'Ottanta, sotto l'influsso degli studi naturalistici di Le Play sulle famiglie e regioni, Geddes si volse alla sociologia e agli studi civici. Cominciò un esame sistematico di Edimburgo, dove creò la Torre d'Osservazione come laboratorio sociologico sperimentale, destinato alle indagini e alle sintesi e, quasi con le sue sole forze, iniziò la riabilitazione della zona degli slums di Edimburgo e la creazione di piccoli parchi e giardini pubblici, la cui manutenzione veniva affidata alla cooperazione volontaria.

La vita di Geddes come professionista in urbanistica, che rappresentava solo una parte della sua attività totale, ebbe origine dalla sua attività di cittadino. L'urbanistica nella quale egli aveva fede cominciava dalla comprensione personale, da parte di ogni cittadino, delle

tradizioni storiche e regionali della propria città e ad ogni cittadino richiedeva l'attiva partecipazione in ogni campo del processo di pianificazione poichè egli diffidava dell'abilità tecnica alla quale facessero difetto l'aiuto e la comprensione degli uomini al servizio dei quali essa era destinata. Nel suo sforzo per risvegliare i cittadini dalla loro apatia e indifferenza, Geddes prese attiva parte nell'organizzare parate e mascherate folcloristiche come strumento di educazione popolare; la sua Esposizione delle Città, uno degli aspetti dell'esposizione di Anversa del 1911, fu concepita come un tipo di esposizione che ogni città dovrebbe avere per studi comparati di fianco ai propri studi locali.

Benchè Charles Booth abbia preceduto Geddes nel suo monumentale esame sociale di Londra, fu Geddes a introdurre la nozione di un genere di esame più completo, che considera meteorologia, geologia, storia, sociologia, igiene pubblica ed educazione come basi indispensabili alla pianificazione. Concepì l'Indagine Civica (Civic Survey) come l'equivalente della diagnosi medica e il suo slogan «la diagnosi prima della cura» fece una profonda impressione sugli urbanisti americani e britannici. Mentre Geddes assorbiva rapidamente i nuovi metodi di pianificazione — tale la classica dimostrazione di Unwin che «non si fa strada con il congestionamento» — la sua opera non ha innovazioni radicali: nè l'unità di neighbourhood (1), nè il principio della greenbelt (2), nè la città giardino devono a lui la loro formulazione. Il talento speciale di Geddes come urbanista era di diversa natura, perchè egli amava le città storiche in tutta la complicata ricchezza del loro sviluppo e nel suo tentativo di farle rivivere, in India come in Scozia, egli praticava ciò che da lui stesso veniva definito «chirurgia conservativa», asportando sacche di decadenza e disordine, aprendo visuali e spazi liberi, ricostruendo dove giudicava necessario, ma senza mai distruggere ciecamente ciò che poteva avere un valore umano per creare unicamente un moderno schema unificato. In questo procedimento urbanistico come nella sua opera di biologo, Geddes era anzitutto un eziologo, nella sua ricerca di stabilire un efficace equilibrio dinamico fra gruppi istituzioni e attività troppo sovente trattati come unità indipendenti.

Geddes era deciso oppositore della meccanizzazione e centralizzazione in tutte le loro manifestazioni: favorì la decentralizzazione, le piccole unità organiche, le comunità autogovernate nelle quali il «riassorbimento del go-

verno» da parte dei cittadini doveva diminuire il bisogno di ufficialità e burocrazia. Era contro l'autorità centralizzata tanto capitalista quanto comunista e parteggiava per la cooperazione volontaria: era contro l'imperialismo e il nazionalismo, per il civismo e il regionalismo. Ma differiva da molti regionalisti che talvolta propugnano una forma di isolamento anche più intenso del nazionalismo. Egli aveva coscienza della necessità di bilanciare le funzioni locali con quelle universali e meditava per l'avvenire una vasta forma di cooperazione mondiale.

Cresciuto nella grande tradizione universale della scienza del secolo decimonono aveva fede nell'universale dilagare di questa forma di cooperazione. Come pensatore Geddes univa il sapere enciclopedico di un Aristotele o di un Leibnitz alla loquacità di un Socrate; ed essendo essenzialmente un pedagogo verbale e dimostratore, mise solo una minima parte del suo pensiero per iscritto. I suoi primi scritti sistematici sulle materie civiche furono stampati in giornali sociologici, atti della Società Sociologica, del 1905 e 1906. Il suo primo rapporto urbanistico fu quello su Dumferline, Trasformazione urbana, pubblicato nel 1904. Il suo fascicolo: L'esame civico di Edimburgo, fu pubblicato nel 1911 e il suo esame completo e monumentale L'urbanesimo verso la trasformazione urbana, un rapporto al Durbar di Indore, fu pubblicato nel 1918. Quest'ultimo è particolarmente notevole, perchè contiene le proposte di Geddes per una nuova specie di Università, il risultato cioè delle osservazioni compiute durante tutta la sua vita come «studioso vagabondo». Alcuni estratti dai suoi rapporti indiani col titolo: Patrick Geddes in India, editi da Jacqueline Tyrwhitt furono pubblicati nel 1947 e gli stessi editori, con Arthur Geddes hanno appunto dato una nuova edizione riveduta dell'altro suo libro sulle città: Città in evoluzione, pubblicato per la prima volta nel 1915. Due studi biografici di Geddes, pieni di materiale interessante, ma privi di discriminazione critica e di larghezza di presentazione, sono comparsi in inglese: L'interprete Geddes di Amelia Defries, Londra 1927 e Patrick Geddes, costruttore del futuro di Philip Boardman, Chapel Hill, N.C., 1944.

Lewis Mumford

(1) Letteralm.: unità di vicinato - termine equivalente a nucleo residenziale o quartiere residenziale estensivo.

(2) Letteralm.: cintura verde - termine adottato per indicare le unità residenziali satelliti, dislocate in una cintura verde attorno ad una grande città.

Raffineria di petrolio sul Ticino

Una società italo-americana sta iniziando la costruzione di una grande raffineria di petrolio in località San Martino sul Ticino tra Novara e Milano (Comune di Trecate). La raffineria sarà alimentata da oleodotto proveniente da un porto ligure (Savona). Perché una raffineria di petrolio ha scelto quella ubicazione anziché la vicinanza del porto di arrivo, che avrebbe eliminato la spesa d'impianto dell'oleodotto? Le principali ragioni che hanno determinato la scelta sono:

1. Ubicazione baricentrica rispetto ai centri di consumo che l'industria si propone di rifornire e quindi minimo costo di trasporti, ivi compreso l'ammortamento delle spese per l'oleodotto.

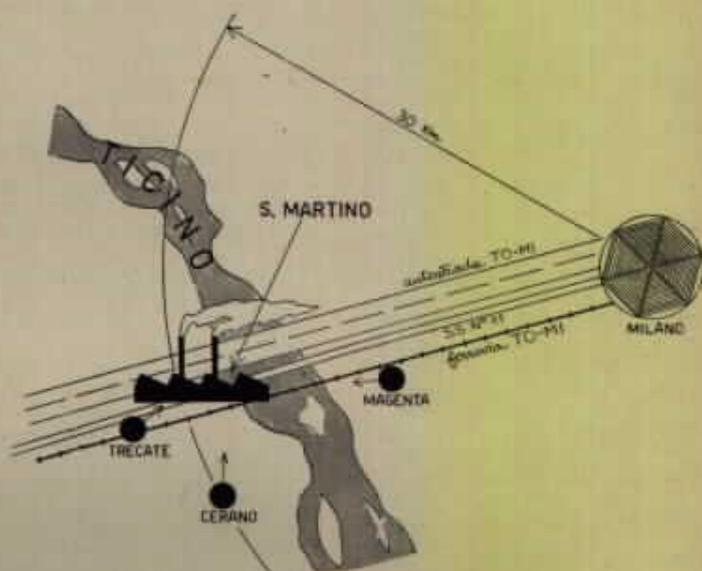
2. « Vicinanza all'acqua » (fiume Ticino): l'industria in oggetto ha bisogno di prelevare e di scaricare acqua in grande quantità.

3. Basso costo di terreni (brughiera).

4. Località situata sul grande asse di comunicazione della valle Padana e servita da strada statale, autostrada, ferrovia. Sarà costruito un raccordo ferroviario con la stazione di Trecate.

La località ha buoni numeri per attirare altre industrie e può essere presa in considerazione nel programma di decentramento industriale di Milano, da cui dista 30 km di autostrada. Vi è disponibilità di mano d'opera nei prossimi abitati di Trecate, Cerano e Magenta.

Arialdo Daverio



Gruppo di abitazioni a Novara

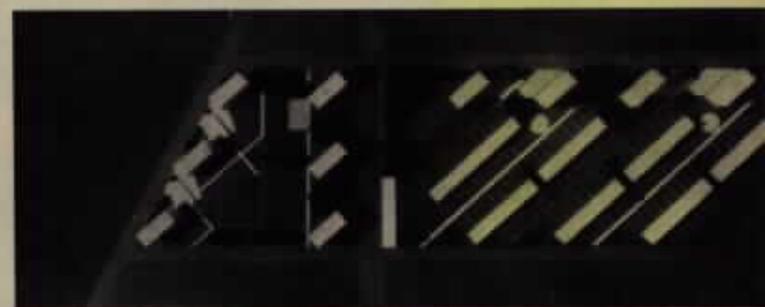
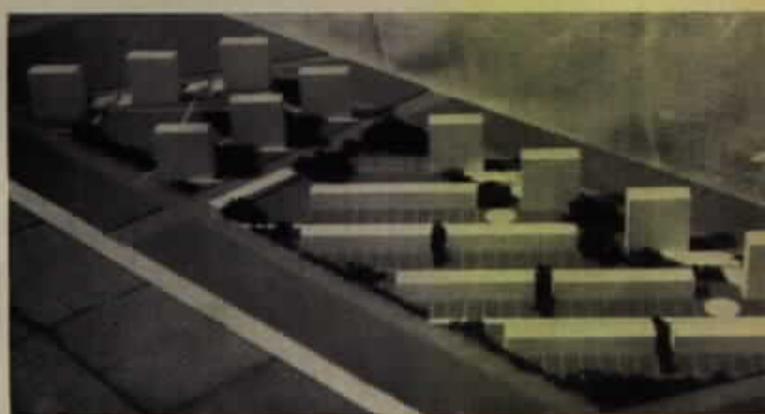
Situato a circa due chilometri dal centro della città, su un'area attualmente destinata a terreno agricolo, il Gruppo di abitazioni per circa 1700 abitanti, che l'architetto Mercandino ha studiato per conto di una Società Immobiliare tende a risolvere il problema della deficienza di alloggi in Novara.

In luogo delle ville e villini signorili di cui il Piano Regolatore del 1937 prescriveva la costruzione, con particolari condizioni e limitazioni, sull'area scelta, il progettista ha previsto un complesso di case alte isolate e di case a schiera a due piani, che offre la possibilità di un maggior numero di vani edificabili e la creazione di aree verdi di notevoli proporzioni anziché frazionate in tanti piccoli giardini.

Su una superficie totale di 79.350 mq. 31.761 sono destinati a verde pubblico, comprendente campi di gioco e una piscina di m. 25 x 15 e 16.070 metri quadrati a verde privato, costituito da orti per le case a schiera, in misura di circa 120 mq. per alloggio.

Le costruzioni, tutte orientate secondo l'asse eliometrico comprendono un totale di 1072 vani raggruppati in 478 alloggi di cui 366 nelle case alte e 112 nelle case a schiera. Sono inoltre previsti 10 negozi, 4 autorimesse per circa 60 macchine ed un eventuale asilo nido.

Veduta del plastico, planimetria e prospettiva del gruppo di abitazioni progettato dall'architetto Mercandino.



Problemi urbanistici a Como

Tra le città italiane il cui nome è legato alla storia dell'architettura moderna, Como ha certamente un'importanza spiccata, e per aver dato i natali a Sant'Elia e perchè vi hanno svolto la loro opera personalità di primissimo piano, quali Terragni e Cattaneo. Da questa cospicua eredità culturale non pare che Como si senta particolarmente impegnata ad una linea aggiornata e coerente in campo urbanistico, dato che anche qui, si debbono riscontrare gli stessi fenomeni negativi presenti più o meno in tutta la penisola.

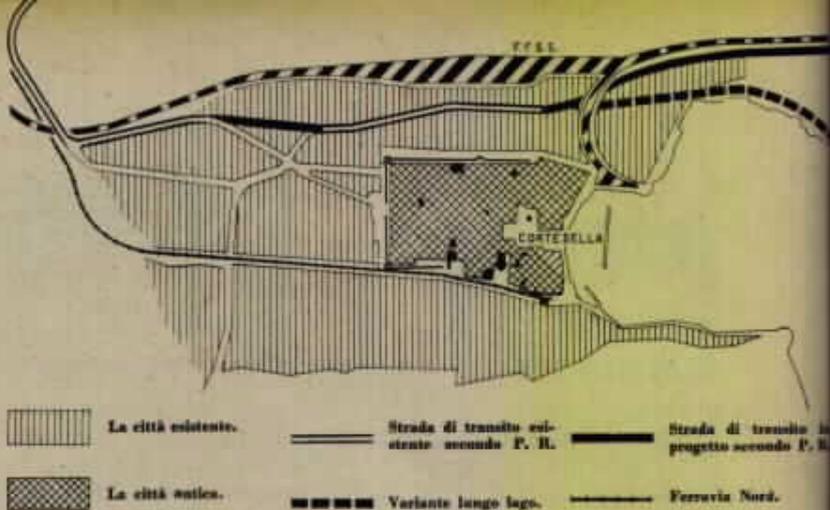
Il Piano regolatore di Como risale al 1937: esso fu elaborato in seguito ad un concorso di doppio grado e materialmente redatto dall'Ufficio tecnico del Comune. Al momento di presentare il piano, la situazione politico-sociale dell'epoca consigliò agli estensori di apporare talune varianti al fine di rendere più agevole l'approvazione; tra queste, importantissima, la soppressione della strada lungo lago a proseguimento della cosiddetta « Napoleona ».

Edilizia.

Il suolo di Como ha la caratteristica di una scarsa consistenza, dovuta al fatto che, a partire dal XV secolo, il livello del lago si è notevolmente alzato in seguito alla costruzione di ponti lungo l'emissario: a causa del conseguente riporto di terreno, in certe zone della città lo sviluppo edilizio è condizionato dalla forte incidenza economica delle fondazioni, che può raggiungere addirittura il trenta per cento sul costo della costruzione.

Attualmente il più importante problema edilizio si identifica con la zona centrale (Cortesella) la cui sistemazione di massima era contemplata dal P. R. 1937; iniziate le demolizioni, le linee del piano dovettero subire modifiche a causa del ritrovamento di elementi medioevali, come il portico della Casa Vietti.

La presenza di tale monumento, la cui autenticità è per altro controversa, imponeva qualche limite alla libertà di edificare: dopo esser rimasto



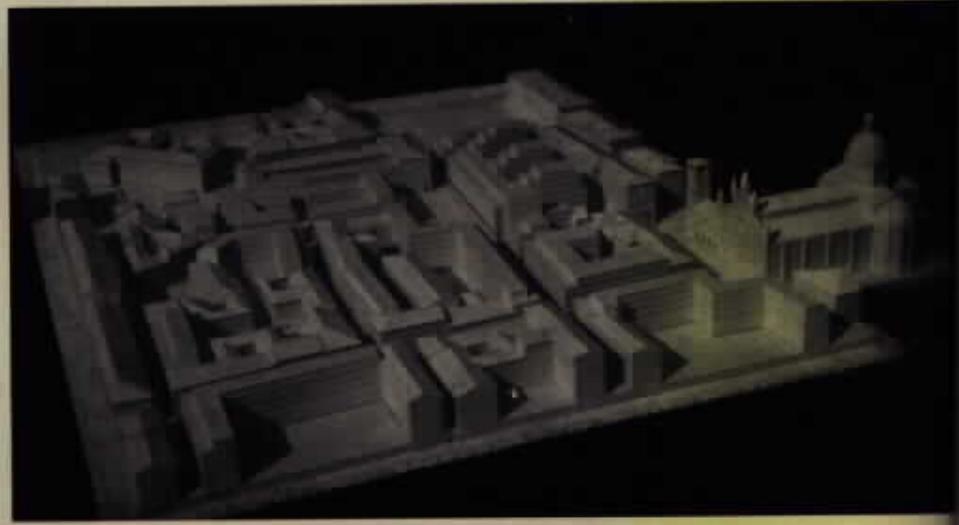
Schema urbanistico di Como al centro la città antica, con le mura e con il quartiere Cortesella ora in corso di sistemazione.

qualche tempo isolato e puntellato alla meglio, il portico finì per crollare, trascinando con sé anche un brillante progetto elaborato da Terragni.

Nel 1946 venne indetto un concorso per la sistemazione dell'intera zona, fino alla piazza Cavour prospiciente il lago; tuttavia il piano è già bloccato e compromesso dalla presenza di tre grossi edifici realizzati nel frattempo, secondo linee arbitrarie, da privati e da istituti di credito. Al concorso segui-

rono due progetti del Comune, il primo con corpo chiuso e con l'inevitabile galleria; il secondo con una piazza chiusa.

Attualmente tutti i fabbricati prospicienti la piazza Perretta sono in costruzione secondo un progetto a blocco compatto, privo di proporzione e di carattere, o, meglio, caratterizzato dalla solita architettura pretenziosa che da venti anni umilia le nostre principali piazze: particolarmente grave è il forte sviluppo in altezza dei



Sopra, a sinistra: Il portico della Casa Vietti nel 1946 puntellato; dopo il suo isolamento e prima del crollo. Il suolo di Como ha subito un notevole innalzamento dopo il 1435, causa la costruzione del ponte di Assano Visconti, le cui pile rallentano il flusso dell'emissario: le basi delle colonne di casa Vietti, presumibilmente anteriori a tale data, dovrebbero quindi risultare sepolte, come quelle del vicino Broletto. Da ciò la controversia circa la autenticità del monumento.

Sopra, a destra: Plastico della sistemazione di Cortesella secondo un progetto del Comune. Molte cose sono già modificate rispetto a questo pur deusolimus schema; i corpi a gradoni sono chiusi da un elemento continuo della stessa altezza, ed è in generale aumentato lo sviluppo dei piani arretrati.

A sinistra: Veduta dall'alto della città di Como sono chiaramente visibili gli stessi elementi indicati dalla planimetria. La foto è stata presa quando, effettuato le demolizioni nella zona centrale, erano stati ultimati i primi due edifici prospicienti la nuova piazza.



piani arretrati che viene ad alterare notevolmente il profilo della veduta dal lago.

Viabilità.

Fortunatamente questo ed il seguente problema non sono ancora definitivamente compromessi, sicché è sperabile che il Comune possa addivenire a soluzioni soddisfacenti. Il traffico in arrivo e partenza da e per Como si svolge per il 90% sulla cosiddetta « Napoleona » corrispondente all'asse Milano-Gottardo, forse la strada più battuta d'Europa; è perciò evidente l'enorme importanza di un buon percorso di transito.

Una minima parte del traffico devia verso est per Lecco, un'altra piccola parte prosegue verso nord per Bellagio, mentre la maggior parte del tran-

zona, ora sacrificata a vantaggio di pochi.

Sono inoltre in corso trattative con i proprietari delle aree per poter realizzare il raccordo iniziale; un ostacolo è tuttavia rappresentato da certi affittuari, nei confronti dei quali il Comune non può esercitare lo sfratto per ragioni di pubblica edilizia.

La penetrazione da Camerlata al centro si prevede mediante un raccordo con la via Leone Leoni e viale Giulio Cesare.

Ferrovia Nord.

Altro annoso problema comasco è quello della Ferrovia Nord, i cui binari tagliano in due la città: tutto il quartiere sud-est di Como è allacciato « a singhiozzo » con le altre zone, attraverso passaggi a livello che si chiudono una novantina di volte al giorno!

La Società che gestisce la ferrovia, più ragionevole di quanto non usino essere di solito le FF.SS. nei confronti dei problemi urbanistici, non rifiuta lo studio del problema; insiste tuttavia nel voler mantenere la stazione d'arrivo il più vicino possibile al lago. È perciò caduta una precedente soluzione di arretramento delle linee, sostituita da un progetto che propone la sopraelevazione della ferrovia in corrispondenza del tratto del Torrente Cosia, di cui si prevede la copertura, e, nel tratto seguente, l'interramento dei binari, con stazione sotterranea.

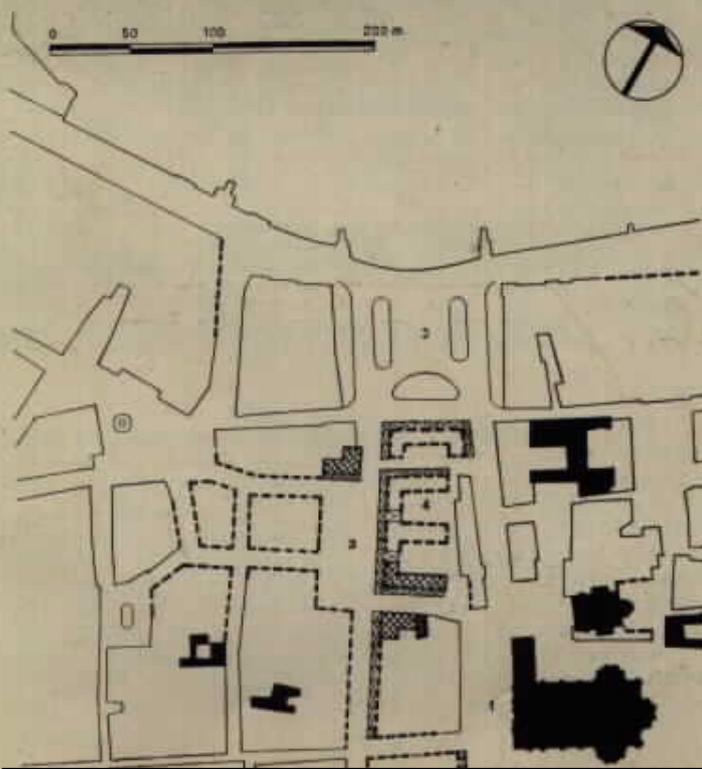
Superiormente al tronco finale della linea, lungo le mura, si svilupperà la stazione delle autolinee, le quali registrano, come ovunque, un costante incremento.

Lo scalo Nord ha scarsa utilità per Como città, la poca merce scaricata essendo prevalentemente diretta alle Ferriere di Dongio; esiste inoltre un raccordo con le FF.SS. che rende superfluo l'attuale impianto.

Porto.

Per la medesima ragione sopra espressa, il porto commerciale ed il relativo raccordo ferroviario possono essere soppressi ed il trascurabile traffico relativo, deviato allo scalo merci FF.SS. di Taverna. Si prevede perciò l'interramento del piccolo porto, che potrà essere effettuato con il materiale di scavo risultante dall'abbassamento della Ferrovia Nord. La colmata sarà sistemata a giardino pubblico e su questo lato avverrà solo l'attracco dei battelli passeggeri.

Ezio Cerutti
Eugenio Gentili



sito si dirige a ovest verso Cernobbio e Chiasso. Per la prima direttrice è perciò sufficiente migliorare il tracciato alto già esistente sul percorso Camerlata-Lecco.

Per la soluzione del problema tangenziale ovest il P. R. del '37 prevede un raccordo, svolgentesi a valle delle linee FF.SS. e che devierà poi verso l'entroterra; la già accennata rinuncia al tracciato lungo lago fu dovuta alla opposizione dei proprietari delle ville che hanno appunto giardini sul lago. Ora il Comune ha inoltrato domanda per il reingresso nelle aree demaniali a spiaggia, il che permetterebbe anche una migliore valorizzazione paesistica della

Dall'alto in basso: I nuovi edifici prospicienti piazza Peretta.

Altra veduta di piazza Peretta: in primo piano il cantiere di un nuovo edificio. Notare sul fondo l'appiattimento stesso dei piani arretrati.

Planimetria allegata al bando di concorso del 1946 per la sistemazione di Cortesello 1. Piazza del Duomo; 2. Piazza Cavour; 3. Piazza Peretta. Sono indicati in nero pieno gli edifici religiosi e i monumenti nazionali e con tratteggio incrociato tre edifici costruiti arbitrariamente da privati e da istituti di credito nella zona soggetta a concorso.

Liguria

Sul concorso di Piccapietra «Urbanistica» ha ampiamente riferito nel n. 4; segnaliamo ora gli ulteriori sviluppi del progetto. È certo molto difficile ormai, dopo il concorso, essere obiettivi e quasi neutrali in una questione che ha visto quasi tutti gli urbanisti locali, e non solo locali, schierarsi o come concorrenti o come giudici.

Tuttavia questa edizione non soddisfa: non solo perché non si può disconoscere la fondatezza di molte delle osservazioni del nostro corrispondente, ma anche, e forse soprattutto, perché è evidentemente una soluzione di compromesso, dove, nel mescolare varie idee, si sono spenti i fermenti che pure erano presenti e vivi nei progetti migliori.

Infine non tacciamo il nostro disappunto nel vedere ora il piano di Piccapietra stralciato dal complesso delle tre zone poste a concorso: questa decisione, del resto l'unica possibile, doveva essere presa prima del concorso. In tal modo, separando i tre temi, che solo artificialmente erano stati collegati, si sarebbe potuto individuare, già in concorso, una corretta soluzione ed una indicazione sicura di progettisti, senza dover ripiegare in giudizio sul secondo premio ex-aequo, fonte di equivoci e di inaridimento del concorso stesso.

n. d. r.

Un anno dopo l'esito del concorso di Piccapietra, la rivista «Genova» nel numero 9 pubblica il piano di esecuzione di quella zona, redatto dall'Ufficio Piani regolatori del Comune, con la collaborazione degli architetti Albini, Fuselli, Pucci, consulenti urbanistici dell'Ufficio.

Per riconoscere se tale piano è il moderno strumento necessario ad un razionale sviluppo della zona, bisogna giudicare il tema di Piccapietra, data la sua posizione centrale, in funzione dell'intero organismo urbano della grande Genova. Questa integrazione si può sinteticamente così definire: soluzione del traffico longitudinale, sviluppo in relazione a quest'ultimo di un centro d'affari ed in posizione tranquilla, ma centrale, di un centro comunitario. Problemi che un piano particolareggiato di esecuzione deve risolvere fissando la sistemazione planimetrica e volumetrica della zona, e per i punti di maggior importanza, anche quella architettonica. I mezzi tecnici a disposizione del piano saranno le piante con i regolamenti allegati, la relazione illustrativa ed il piano finanziario.

Il progetto esecutivo presentato non possiede ancora regolamento vincolativo; in tutti i casi per la sistemazione volumetrica ed architettonica verrà lasciata, secondo la parola dei progettisti, la massima libertà:

« Il piano di Piccapietra, come tutti i piani, non può predeterminare l'architettura che dovrà sorgere: naturalmente il piano, anche se esecutivo, non potrà essere realizzato tutto d'un colpo: si è voluto quindi, anche qui, dare norme flessibili, che creino le condizioni perché i singoli problemi edilizi, che si presenteranno caso per caso durante l'esecuzione, possano inserirsi con la necessaria va-

riabilità in una composizione organica che leghi in una unità urbanistica una pluralità di architetture.

(Naturalmente speriamo che le nuove costruzioni siano Architettura e non quella edilizia inqualificata che caratterizza la ricostruzione di questo dopoguerra in tutte le città italiane, Genova compresa).

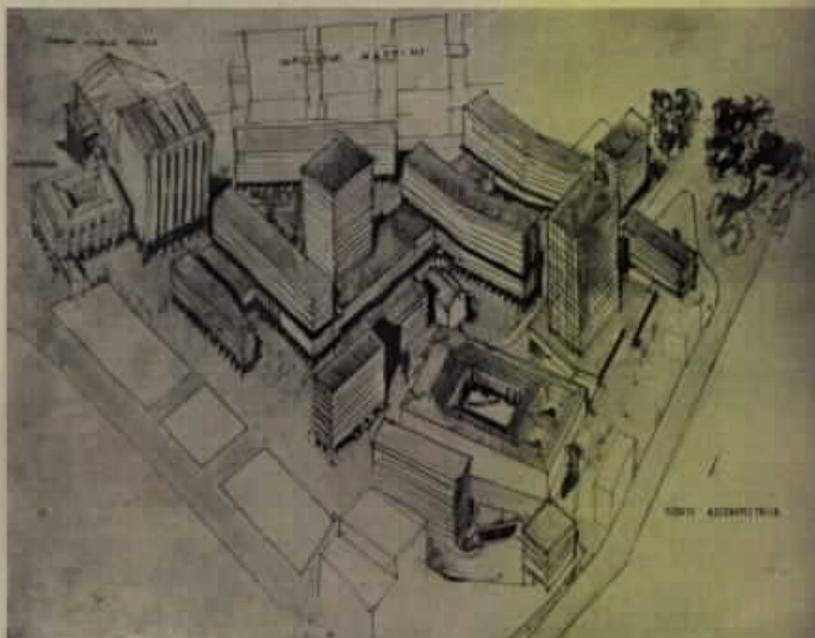
Le norme del regolamento per il nuovo piano di Piccapietra saranno principalmente di valore urbanistico, e si limiteranno tutt'al più a indicazioni di dimensioni per taluni corpi di fabbrica, mentre per gli altri...

Con queste parole i progettisti rivelano un pericoloso equivoco nella loro concezione dei compiti, dei valori e delle competenze esistenti tra i piani generali e quelli particolareggiati di esecuzione. Con ciò il progetto pubblicato non può ancora essere definito piano di esecuzione, ma è da ritenersi uno studio di massima di piano particolareggiato. Sostengono tale tesi le case a schiera orientate irrazionalmente est-ovest, le due case alte a torre con pianta quadrata e cave, ossia piante e volumi per i quali è certamente possibile un ulteriore miglioramento.

In relazione ai diversi fatti sopra citati, il piano, non presentando nella sua veste tecnica forma nuova o originale, deve venir definito come un piano di allineamento secondo la vecchia scuola urbanistica. Così pure dovrà essere sottoposta a più accurata analisi specialmente la rete viaria.

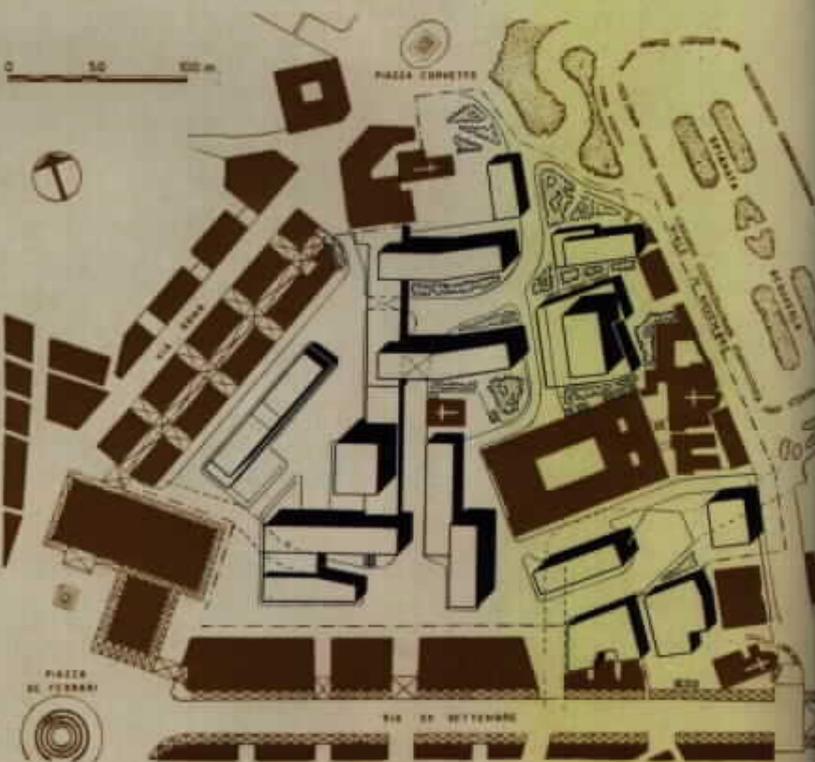
Secondo il piano la zona di Piccapietra non è messa a contatto diretto con nessuna arteria a circolazione diametrale; essa viene allacciata alla viabilità urbana mediante la formazione di tre nuove ra-

Sistemazione della zona di Piccapietra a Genova



Sopra: Veduta assometrica della sistemazione della zona di «Piccapietra».

Sotto: Schema planimetrico della sistemazione della zona di «Piccapietra».



diali. Tutte e tre quest'ultime richiedono però importanti opere d'arte, che specialmente per due di esse, sia per il raccordo sotto via Fieschi che per quello sotto via Roma, sono di tale entità da renderne l'esecuzione poco probabile per non dire utopica. Praticamente la zona viene lasciata, in rapporto alla rete viaria esistente, nello stato

attuale, rimanendo zona tranquilla a ridosso del traffico. Questo corrisponde, per analogia a via G. Carducci, in special modo per la nuova piazza sopraelevata dietro a Galleria Mazzini. Non dovendo assorbire traffico di transito, ma solo quello di penetrazione, strade e piazze sono concepite sinuose ed irregolari, quasi a ricordare

la rete di sentieri di un giardino all'inglese. Persino l'attuale linea di intenso passaggio pedonale da piazza Corvetto - piazza Pammatone - via di Portoria, via XX Settembre, viene inutilmente deformata. Nel loro complesso strade e piazze progettate con 44.000 mq per un costo di 3,5 miliardi, rappresentano il 70% della superficie totale e

gravano sui 18.650 mq di area fabbricabile con un onere di 186.000 lire per mq. Queste poche cifre permettono di ritenere possibile un ulteriore miglioramento anche della rete viaria, rafforzandoci nell'opinione di considerare il progetto presentato come un piano particolareggiato di massima, e non ancora come piano di esecuzione.

Concorso per il piano regolatore di Finale Ligure

Nel passato anno 1950, l'unico concorso urbanistico della regione fu quello per il Piano regolatore generale di Finale Ligure. A questo bando furono presentati undici progetti, tra i quali la Commissione giudicatrice stabilì la seguente classifica: due secondi premi ex-aequo ai progetti « CEFP 1975 » degli architetti Christen, Esposti, Falconi, Perelli, e « 2001 » degli architetti Bucci, Ginatta, Innocenti, Nalli, Pateri, Vaudetti, un terzo premio al progetto « Pollupice » degli architetti ed ingegneri Accinelli, Dameri, Grossi-Bianchi e due quarti premi ex-aequo ai progetti « Gavon T.L.M. » degli architetti Jacopi, Raffi, Salvatori, e « Verso una città migliore » degli architetti Quoiani, Repetto e Panarari.

I quattro progetti Pollupice, CEFP 1975, CEFP 1950 e 2001, che secondo la commissione giudicatrice presentavano caratteri generali di una più completa e matura impostazione generale del problema, avevano molti tratti comuni. Questa somiglianza era evidente specialmente per i due progetti vincitori CEFP 1975 e 2001, avendo essi uno stesso tracciato della rete viaria, la stessa ubicazione delle zone fabbricabili o a funzione definita, come il centro comunitario e quello alberghiero. Questo lascerebbe supporre che per un determinato problema ed adottando l'attuale tecnica urbanistica, la migliore soluzione è nelle sue linee generali fissate; le diversità di progetto sorgono dalla qualità di esecuzione del piano e dalle differenziate soluzioni di det-

taglio. Questa analogia nella soluzione delle linee generali fece sì che, anche per il concorso di Finale Ligure, prevalse l'abitudine ormai diffusa in Liguria, di rinunciare per i concorsi di piani regolatori all'attribuzione di un primo premio, assegnando due secondi premi ex-aequo. Alludendo per questi verdetti alla incompletezza dei progetti presentati, è da domandarsi se siano veramente i concorrenti di scarso valore, oppure se non sia piuttosto errata l'attuale impostazione dei bandi di piani regolatori. Non si capisce se i Comuni, pubblicando un bando, vogliono individuare il professionista o gruppo di professionisti più idoneo per la compilazione del piano stesso, oppure se vogliono venir in possesso di un piano regolatore esecutivo il quale possa venir legalizzato senza modifiche. Inutile insistere sulla quasi impossibilità tecnica di quest'ultima soluzione.

Così la scelta della graduatoria per la classifica sembra essere un compromesso, una soluzione di ripiego che non decide sul punto principale, lasciando l'ulteriore esecuzione del piano in sospeso. I Comuni liguri di Sestri Levante, Diano Marina, Genova, Finale Ligure, pubblicando dei bandi concorsi di piani regolatori, diedero segno di buona volontà urbanistica, non riuscendo però a trasformare tali piani dallo stato di progetto a quello di piano esecutivo legalizzato, lasciando supporre che l'ora, l'ambiente o la tecnica urbanistica non siano ancora maturi per tale sviluppo.

La Commissione Consultiva regionale

In base alla circolare ministeriale del 20 febbraio n. 713 sui piani territoriali è stata convocata, per la Liguria il 31 ottobre 1950, la prima riunione della Commissione Consultiva regionale. Erano presenti una trentina di persone,

le quali rappresentavano l'Amministrazione Provinciale, i Comuni Capoluogo, la Camera di Commercio, il Genio Civile, l'Ente provinciale di turismo, gli Ordini degli Architetti ed Ingegneri, il Compartimento ferroviario, la Soprintendenza ai

Monumenti, l'Azienda Autonoma della Strada, il Consorzio del Porto di Genova e l'Istituto nazionale di Urbanistica.

In questa prima riunione si è proceduto alla nomina di quattro sottocommissioni, una per ogni provincia. Commissioni che dovranno rimanere in contatto con quelle delle provincie limitrofe, ed alle quali il Provveditorato alle Opere Pubbliche si è riservato di mandare ulteriori istruzioni. Evidentemente questo primo passo verso la stesura di un piano regionale, ancora non possiede quella vitalità e quella volontà necessaria per raggiungere una meta difficile.

Infatti senza questi fattori, la compilazione di un piano regionale o la sola raccolta del materiale ad esso necessario, rimane una speranza con scarsa possibilità di realizzazione.

Questi fatti fanno ricordare che nel 1937 ad un congresso a Parigi R. Unwin approssimativamente così disse:

L'autostrada Genova - Savona

L'autostrada Genova-Savona sembra ormai di prossima attuazione. Questa nuova arteria dovrà assorbire gran parte del traffico dell'attuale via Aurelia. Quest'ultima, con il suo tracciato troppo sinuoso ed i suoi 13 passaggi a livello ripartiti su una distanza di 25 km., già da tempo non assolveva il suo compito, e rappresentava un grave pericolo per gli utenti. Con la costruzione dell'autostrada essa diventerebbe un'arteria di traffico locale e residenziale. La nuova opera attraversando una striscia costiera fortemente popolata, non risolve solo una questione di traffico, ma con molta probabilità darà a tutta la zona litoranea l'impulso ad un rapido sviluppo, sia residenziale che industriale. È da prevedere che Genova e Savona diventino un unico agglomerato urbano, una estesa città nastro.

È evidente come i Comuni in questione abbiano un forte interesse a conoscere il tracciato, i punti di accesso e le fasi di esecuzione di quest'opera, per poter provvedere con la redazione di piani regolatori ad un ordinato sviluppo delle zone di ampliamento, prima che intervenga la speculazione edilizia. E se del caso, i Comuni interessati dovrebbero avere la possibilità di proporre anche varianti al tracciato, specialmente se tali varianti, senza peggiorare lo sviluppo del traffico,

« Le diverse relazioni illustrano la tendenza ed il contenuto di programmi o anche l'esecuzione di piani per uno specifico ramo di attività, però il solo fatto che siano iniziative statali non è sufficiente per qualificarle di pianificazione nazionale. Indiscutibilmente si tratta di piani parziali, queste attività venendo trattate individualmente e non secondo un'unica concezione ordinatrice; esse sono da ritenersi, malgrado il loro carattere statale, come delle attività singole e non come l'espressione di una pianificazione effettiva. I pericoli di un centralismo assoluto sono almeno così grandi come quelli di un frazionamento esagerato. L'unità fittizia di un sistema centralizzato con l'intervento statale in tutti i singoli campi di attività, non deve venir considerata come prova che esista uno studio organico dei loro problemi, e che ci sia una chiara percezione di quello che effettivamente è un piano nazionale ».

potessero migliorare le altre funzioni urbanistiche del territorio. Una proposta simile viene illustrata nella pubblicazione « Le Comunicazioni stradali e ferroviarie tra Genova e la Liguria occidentali » dall'ing. S. Volta. Proposta però che, vincolando la soluzione della rete viaria allo spostamento della sede ferroviaria, ne allontana la realizzazione per un tempo indeterminato.

Non bisogna dimenticare, urbanisticamente parlando, che una delle caratteristiche di una autostrada, simile in questo alla ferrovia, è di formare una barriera tra le zone poste ai due lati del suo tracciato. Sono a tutti conosciute le manchevolezze e, di conseguenza, i danni arrecati agli agglomerati urbani liguri dai tracciati ferroviari, che nella seconda metà del secolo scorso furono concepiti unicamente dal punto di vista del traffico. Sarebbe dannoso ripetere gli stessi errori nella progettazione delle autostrade. Sfortunatamente il fattore urbanistico, o in questo caso la stesura di un piano territoriale, non ha ancora preso forma e vita. Per via ufficiosa si crede sapere che l'autostrada seguirà il tracciato del progetto eseguito nel 1939-42 dall'Azienda Autonoma della Strada. Progetto del quale si sa che esiste, ma del quale non si conosce ufficialmente il tracciato.

A. Christen

Veneto

Il problema di Venezia insulare



Pianta di Venezia del secolo XII.

È tornata di piena attualità in questi giorni, la necessità di provvedere alla determinazione di nuove aree fabbricabili a Venezia o, meglio si potrebbe dire, per Venezia.

Questo ritorno è causato dalla necessità di concretare ora il programma edilizio per il secondo anno d'attività per l'INA-Casa e iniziative collaterali nonché dalla riaffiorante urgenza di procedere ad un sia pur graduale risanamento della città lagunare.

Parliamo di ritorno perché non è che la necessità di una sistemazione urbanistica per Venezia si presenti in questo preciso momento — tutt'al più il problema potrà essersi presentato nel tempo sotto aspetti diversi, più o meno urgenti. Tra questi quello di aggiornamento, almeno in linea fondamentale, ad uno sviluppo della tecnica e dei trasporti — ha trovato una sede di risoluzione per accorgimenti che ancor oggi non possono essere ritenuti in crisi definitiva.

Non può dirsi altrettanto però dell'aspetto edilizio e di quelli ad esso più direttamente connessi, se si considera lo stato di decadimento progressivo e continuo sofferto da Venezia dal giorno in cui cessò di ricoprire ruoli commerciali e marittimi di primissimo piano.

Si pensi che da 160-180 mila (tanti dovevano essere gli abitanti di Venezia insulare nel periodo fulgido della Serenissima) le unità erano ridotte intorno a 100 mila durante il periodo della occupazione austriaca, con conseguente abbandono e decadimento di interi quartieri. Da questo momento le generazioni passate sull'isola vennero rinnovando i tentativi di intervento per salvare Venezia. E qui i nomi sarebbero molti, dal Casarin che per primo pensò alla necessità di ridonare vita ai quartieri che si erano spenti, che per primo e deriso caldeggiò l'idea di un ponte tra Venezia e la terra ferma, a quelli dei tecnici, degli amministratori, degli uomini di governo che si avvicendarono attorno alle sorti della città.

Logicamente il problema si è fatto più vivo che mai alla fine di questa guerra.

« Occorrono case a Venezia », quindi occorrono aree fabbricabili.

Per togliere ogni dubbio intorno alle possibilità esistenti al tempo degli sviluppi e degli allargamenti dei secoli precedenti, sottoponiamo tre piante della Città. L'opera della natura e quella dell'uomo si unirono allora per fornire l'una il naturale ammassamento e affiora-

mento di banchi argillosi e sabbiosi, l'altra il lavoro necessario al loro consolidamento.

Parrebbe a questo punto cosa sufficiente il seguire questa via per risolvere anche il problema attuale — cercare quindi delle sacche in formazione e consolidarle — non è chi non veda però che si tratterebbe di una risoluzione semplicistica.

Risalendo ancora gli anni precedenti ricorderemo che immediatamente prima della seconda guerra mondiale, il problema del risanamento di Venezia insulare diveniva oggetto di attenzione per il governo il quale promulgava il R.D.L. 21 agosto 1937 n. 1901 e prevedeva in esso anche la compilazione del piano generale di risanamento. Sempre col medesimo decreto si stabilivano dieci anni come termine massimo per l'esecuzione del piano.

Il R.D.L. 21 agosto 1937 era seguito il 9 marzo 1939 dalla pubblicazione della relazione di massima per il piano di risanamento di Venezia insulare redatto dall'ingegnere Capo del Comune Eugenio Miozzi.

Riteniamo possa essere interessante riportare in succinto alcuni dati emersi che informarono lo studio dell'ingegner Miozzi.

Censimento 1931: abitanti 154.000, vani 125.786, vani mancanti 25.157

Per aumento popolazione tra il 1931 e il 1939 (6.000 unità) vani mancanti 6.000

Per la necessità di demolire senza ricostruzione 3.761 vani, vani mancanti 3.761

Totale vani mancanti 35.000

L'ing. Miozzi dopo aver fissata una densità media di 300 abitanti per ettaro, arrivava a determinare nella misura di 111,60 ettari l'area fabbricabile necessaria a Venezia. Quanto al metodo per procurare quest'area l'ing. Miozzi giungeva alla seguente conclusione:

« Utilizzare le aree disponibili attualmente e dopo le demolizioni nella vecchia città lagunare, le aree del Lido, le aree disponibili e ricavabili nelle tre isole più vicine di S. Elena, Giudecca e Murano, collocare in terraferma quella parte di popolazione più strettamente legata agli sviluppi industriali economici di Porto Marghera ».

Dinnanzi al problema riproposto oggi in termini ancor più eloquenti di quelli fissati dall'ing. Miozzi (abitanti 210 mila, vani mancanti 65 mila circa, vani da demolire senza ricostruzione 10 ÷ 15 mila circa, totale vani mancanti 75 ÷ 80 mila) si sono ritrovati tecnici desiderosi di affrontarlo e risolverlo naturalmente secondo opinioni e metodi risolutivi diversi.

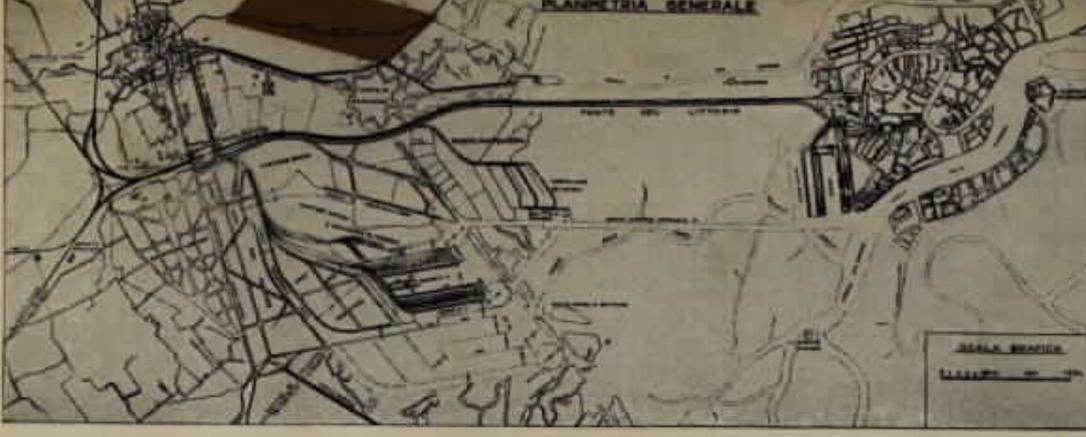
Questi metodi possono essere così brevemente elencati.

1. Riempimento dei vuoti esistenti e disponibili all'interno della attuale città e aumento della concentrazione edilizia sulle isole immediatamente vicine.

2. Consolidamento di sacche ed edificazione sulle medesime.

3. Costruzione di una città satellite nella zona di S. Giuliano e cioè rispettivamente a est di Mestre e a nord-est della zona industriale di Marghera.

Cominciamo con questo numero, e senza un ordine prestabilito la serie delle interviste o comunque la presa di contatto con i rappresentanti delle varie tendenze. Ci ripromettiamo di raccogliere alla fine delle conclusioni critiche che non mancheranno certo di interesse. Il primo intervistato è stato l'ingegner Alberto Magrini membro effettivo dell'INU ed appassionatissimo a questo problema veneziano.



Venezia: Planimetria attuale (da E. Misasi), è segnata in colore l'area per il probabile ampliamento in terra ferma.

1. Di quale natura è secondo lei il problema che ormai va sotto il nome di « Venezia insulare »?

« È vecchia e diffusa opinione che il compito della conservazione di Venezia insulare sia prima di tutto problema di sfollamento, di diradamento, di ritocco; problema perciò di carattere sociale, economico, igienico e artistico. Si fa più presto dire, per quelli che lo possono intendere, problema urbanistico che richiede compiuti studi e ragionate, ma altrettanto rapide soluzioni. Mi sono occupato con passione del problema fin dal 1934; da quando esso portava il nome di « Piano Regolatore delle zone di Venezia comprese tra il nucleo di Mestre, Porto Marghera, il fiume Osellino e il margine lagunare ».

2. Lei ha fatto cenno ad alcuni limiti: hanno essi qualche riferimento con l'attuale aspetto del problema?

« È in questa delimitazione la definizione della possibile zona di espansione di Venezia; infatti gli urbanisti, quasi tutti, che allora si occuparono dello studio e risposero con progetti al bando di concorso proposto dal Comune, furono soggiogati

dalla necessità di Venezia e tracciarono i loro piani spingendo la regolamentazione dei terreni e delle acque, delle comunicazioni terrestri e lagunari in funzione della vita e della conservazione della città insulare. La guerra sospese ma non cancellò ogni preoccupazione per il problema. Questo dopoguerra ci ridesta davanti alla realtà di una Venezia per l'esistenza della quale ogni minuto conta per anni; ogni anno per secoli. Il problema è sul tappeto, più acceso che mai ».

3. Lei propende dunque per uno sviluppo di Venezia con la costruzione di una città satellite?

« Non vedo altra soluzione — oggi come allora — che quella della città satellite di terraferma; tutte le premesse per questa sono superate. Non le sacche, soluzione, mi si consenta dire, risibile soprattutto quando proposta proprio dai detrattori della soluzione di terraferma nella quale essi ravvisano il fattore "tempo" bastante solo a respingerla! Non le isole collegate da tubi subacquei, non per questo mezzo di comunicazione che anche giudico auspicabilissimo qualora necessario e conferente ad un aspetto del problema, quello

delle comunicazioni, ma per non toccare e inurbare quelle isole ognuna delle quali ha una compiuta funzione come piccoli bronchi della vita dell'isola madre. No, per carità, l'aggressione alle poche zone verdi che ancora rimangono in città. Terraferma dunque, in quella zona prossima al margine lagunare, "fra il nucleo di Mestre, il Porto di Marghera e il fiume Osellino" che congiunto a Venezia rapidissimamente col progettato manufatto che si staccherà alla testa del Ponte della Libertà, porterà progressivamente verso Venezia, di fronte alla sua laguna, alle cupole e al campanile stesso del suo S. Marco un nuovo nucleo urbano, abitato volentieri dai veneziani che potranno sentirsi sentimentalmente e fisicamente legati a Venezia ».

Al secondo congresso per gli studi storici dell'architettura tenutosi a Vicenza l'anno scorso, un ordine del giorno in difesa dell'integrità di Venezia auspicò che « un ulteriore indispensabile sviluppo abitativo abbia a razionalmente comporsi al bordo lagunare in terraferma così costituendo uno dei maggiori satelliti della Città... ritenendo concluso da tempo il ciclo della sua formazione insulare, artisticamente compiuto

tasi come unica al mondo ». I padri veneti compirono nell'acqua della loro laguna i miracoli di pietra delle città di Torcello e di Venezia. Dovremmo ripiegare noi dopo quasi dieci secoli di progresso nella scienza e nella tecnica davanti alla necessità di una bonifica urgente, ma non indispensabile, ma possibile chiarificazione dei fumi della attigua zona industriale che talvolta molestanto tutto il territorio fra Mestre e Venezia compreso?

La seconda corrente costituita dal gruppo degli architetti Cristofoli, Piovani, Venturini e dagli ingegneri Dell'Olio, Ragnò, Roncadori l'abbiamo incontrata attraverso una recente pubblicazione sulla « Sistemazione urbanistica di Venezia insulare nella zona delle comunicazioni ». Dopo un esame dei documenti storici comprovanti i successivi interrimenti e consolidamenti per i quali Venezia riuscì a realizzare le sue tappe di ampliamento il gruppo in termini stabilisce che le nuove aree devono:

1. Non fronteggiare zone caratteristiche ed artistiche della città.
2. Essere collegate con le esistenti vie di comunicazione terrestri ed acquee.
3. Fornire la possibilità di sistemare gli insufficienti servizi cittadini quali mercato, macello, depositi, ecc.
4. Risultare economicamente convenienti.
5. Risolvere il problema delle comunicazioni con l'estuario e la via Fausta.

Sempre secondo l'opinione espressa dai tecnici nominati a questi requisiti soddisfano: le aree « ricavabili dalle barene » al margine nord-ovest della città in quanto:

a) esse fronteggiano zone prive di pregio artistico e paesistico che, per la loro edilizia scadente, sono delle meno interessanti; di ciò ne dà conferma la documentazione storica già esposta, essendo la località di recente formazione, avvenuta in epoca artisticamente decadente;

b) sono facilmente collegabili con tutte le vie di comunicazione, autostradali, ferroviarie ed acquee;

c) si trovano a contatto del Tronchetto, del Piazzale Roma e della Stazione ferroviaria e consentono quindi una facile razionale integrazione dei servizi cittadini;

d) risultano convenienti dal lato economico, per i bassi fondali di natura argillosa e per la modestia delle opere occorrenti per gli allacciamenti alle attuali comunicazioni;

e) sono situate lungo il logico sviluppo delle comunicazioni per Murano, le Vignole, S. Erasmo, via Fausta.

A corredo dei punti che informano lo studio di questo gruppo di tecnici riportiamo un grafico riprodotto della soluzione proposta.

Proposta per la sistemazione urbanistica della città di Venezia insulare nella zona delle comunicazioni (margine nord lagunare).
In nero: la città esistente.
In nero: la ferrovia, strada in progetto di immediata attuazione (tratto pieno), strada in progetto di futura attuazione (a tratteggio), le nuove sacche di ampliamento: 1. Mercati generali, 2. Mattatoio ed altri impianti, 3. Nuove zone residenziali.
In azzurro: a colore pieno: i canali esistenti e le nuove vie di comunicazione acquee; a retina: la laguna.



Quartiere dell'Isola di Tombola a Chioggia

Con molto piacere pubblichiamo la lettera inviata dal Presidente della Gestione INA Casa, a proposito dell'inserimento delle Case Fanfani nel nuovo quartiere di Tombola a Chioggia e prendiamo atto dell'efficace azione svolta dall'INA Casa per una sostanziale trasformazione del piano di tale quartiere.

Signor Direttore,

nel fascicolo n. 4, Aprile-Giugno 1950, di «Urbanistica», e precisamente nelle «Cronache regionali», è pubblicata la veduta generale del nuovo quartiere da edificare sull'Isola della Tombola a Chioggia, accompagnata da un trafiletto dove si afferma che le Case Fanfani sono venute ad inserirsi in questa sistemazione.

Si precisa al riguardo che l'INA-Casa, non appena iniziò le pratiche per eseguire alcune costruzioni a Chioggia, non intese prendere parte all'esecuzione di un piano che riteneva non corrispondente al carattere urbanistico della città, e ciò nonostante le osservazioni di chi sosteneva che questo non rientrava nei suoi compiti. Pertanto la Gestione stimò opportuno interessarne il Ministero della Pubblica Istruzione il quale, su conforme parere del Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti, comunicò che «constatata la inadeguatezza del progetto per la difettosa impostazione edilizia e urbanistica non rispondente alle esigenze ed alle caratteristiche del luogo, ha espresso il parere che tale progetto non possa essere realizzato e che si debba studiare una nuova soluzione del problema affinché il risultato dell'iniziativa sia — quale deve essere — la creazione di un quartiere architettonicamente e urbanisticamente articolato, nel quale la moderna edilizia si dimostri adeguata al particolare carattere dell'abitato chioggiotto e non ne costituisca una ingiustificata alterazione».

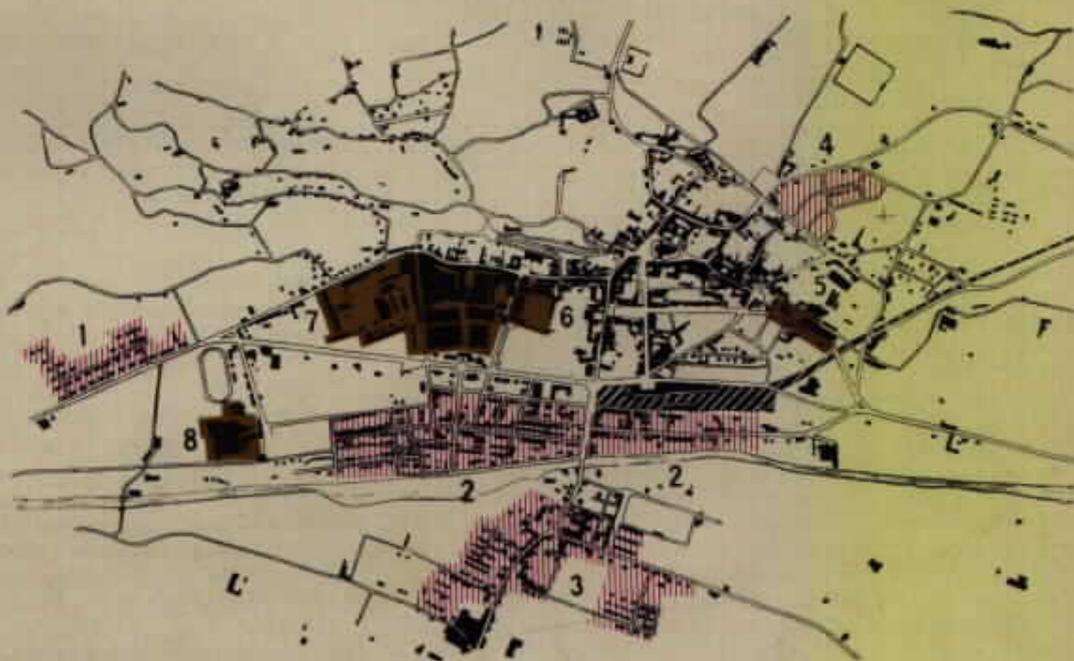
Con i migliori saluti.

Arnaldo Foschini



Planimetria del nuovo quartiere studiato dall'INA-Casa per l'Isola della Tombola a Chioggia.

Per un piano di Schio



Schio: Schema di sistemazione edilizia ed industriale.

In nero: la città esistente.

In rosso: zone di ampliamento: 1. Villaggio Pasubio, 2. Zone residenziali determinantisi verso la fine del secolo, 3, 4. Nuovi quartieri in parte costruiti.

In grigio: 5. Fonderia, 6. Lanificio Conte, 7. Lanificio Rossi, 8. Lanificio Casale.

(vedere la planimetria nella pagina precedente)

Interessante situazione quella di Schio: da piccola località pedemontana ha conosciuto nel giro di un secolo i termini di uno sviluppo e di un potenziamento veramente significativi. Il fattore iniziale determinante è da attribuirsi senza dubbio all'iniziativa con la quale nel 1845 Alessandro Rossi fondò la prima industria tessile.

Alcuni dati riguardanti il movimento illustrano esaurientemente le fasi dello sviluppo determinatosi in questo centro e la forza d'attrazione progressiva da esso esercitata nei riguardi del territorio circostante. La popolazione raccolta nel centro contava 5.337 abitanti nel 1845 — nel 1872 essa era già salita a 8.458 unità e toccava il numero di 25.169 abitanti nel 1949 (pare per giunta che quest'ultimo dato sia notevolmente inferiore al vero).

Le ragioni di questo aumento venivano determinate dall'eccedenza della media annuale delle nascite (350) in ragione a quella dei decessi (270) ed all'immigrazione annua di 500-600 unità.

Complessivamente l'aumento della popolazione è stato dal 1800 al 1950 del 266 % e di questa popolazione quella attiva (13.072 unità) è impiegata per il 33% nell'industria e per il 9,4% nell'agricoltura.

La causa stessa, cioè l'industria, non si attardava e traeva dalla intelligente conduzione, dalla fortuna dei mercati, nuovi motivi di sviluppo. L'area del solo Lanificio Rossi aumentava dai 30.000 mq. iniziali ai 200.000 attuali.

Così, quasi insensibilmente, nel corso di un secolo, si è andata costituendo la zona industriale di Schio e con essa si sono determinati e caratterizzati i problemi urbanistici che sviluppi di questa natura inevitabilmente stabiliscono.

Schio presenta infatti la tipica configurazione di un centro sviluppatosi senza alcun controllo urbanistico. Le tappe sono chiarissime: 1) incontrollato e spontaneo ampliamento della zona industriale; 2) costruzione tra la zona industriale e il torrente Leogra delle prime zone residenziali, questo ancora nella seconda metà del secolo scorso; 3) progressivo decadimento dello stato di conservazione del centro; 4) dopo la prima guerra mondiale ulteriore sviluppo delle industrie e costruzione dei nuclei residenziali satelliti non autosufficienti e seconde dislocazioni le più disparate; 5) assoluta

manca di equilibrio tra l'aumento complessivo della popolazione, soprattutto operaia, e la costruzione di abitazioni dal 1900 a oggi. La situazione attuale infatti vede il 20 % delle famiglie sistemate in convivenza, il 58% in abitazioni non rispondenti per fattori igienici o di altra natura e solo il 18% sistemato in maniera sufficiente.

A questo punto il Comune di Schio ha avvertito il bisogno di ricorrere ad una indagine e quindi ad uno studio di piano per intervenire utilmente nei riguardi di un organismo che nel 1946 denunciava un fabbisogno di 800 unità abitative.

Ci risulta che nonostante i diffidenti pareri per quanto riguarda questo futuro piano, si è tuttavia raggiunto l'accordo di stanziare lire 500.000 per una indagine statistica che dovrebbe costituire la base del lavoro futuro, stanziamento, che è sperabile venga ancora aumentato e non eventualmente ridotto prendendo a pretesto la situazione dei bilanci comunali.

Abbiamo presentati i problemi di Schio e «meraviglia» s'è sentito perfino il bisogno di plaudire a una decisione presa dagli amministratori della cosa pubblica: lo stanziamento per l'indagine. Agli amministratori vorremmo però ricordare che un piano deve essere un «buon piano» e che per tale di solito non si intende uno studio anonimo e tecnicamente balordo com'è quello del quartiere prospiciente il macello. Sempre agli amministratori vorremmo ricordare che i vincoli esistenti, determinatisi durante un secolo di germinazione spontanea, sono sufficienti a creare problemi forse insormontabili anche per un tecnico adeguatamente preparato, ed è quindi gratuito continuare a progettare e realizzare monconi e raccordi stradali in omaggio alla libidine di qualche urbanista tale soltanto per autodefinito e orientato verso piani unidirezionali tutt'altro che urbanistici.

È augurabile, davanti a una decisione così importante che il Consiglio comunale si pronuncii favorevolmente a che, per incarico o per concorso, il piano venga affidato a tecnici preparati; soltanto in questo modo si potrà pensare d'aver bene operato nel quadro di quella situazione che Alessandro Rossi forse aveva come aspirazione fondando la sua prima industria tessile nel 1845.

Giovanni Barbin

Il ponte girevole e le comunicazioni di attraversamento

Lo sviluppo della città, come chiaramente appare dalla pianta che riportiamo, è seriamente ostacolato dalla mancanza di comunicazioni dirette, tra la stazione ferroviaria e la città (vecchia e nuova), che siano indipendenti dal ponte girevole esistente sul canale navigabile.

La sostituzione del ponte, costruito dalla Marina nel lontano 1882, è necessaria non solo per il logorio derivante dall'uso — essendo da tempo scaduta la garanzia relativa — ma soprattutto per il capovolgimento dei concetti tecnici e l'impensabile sviluppo della città verso est, che ha reso oggi non più procrastinabile la risoluzione di questo problema. Il quale non va esaminato a sè stante ma è da coordinare con quello della stazione ferroviaria, dato che oggi il baricentro di tutta la città trovasi proprio al di là del ponte, nella città nuova, e uno spostamento di questa appare assai difficile per quella egoistica mancanza di comprensione che le Ferrovie portano nell'esame dei problemi urbanistici.

Le soluzioni possono essere sostanzialmente tre:

1. Eliminare l'attuale ponte in muratura di Porta Napoli, trasformando il braccio di mare sottostante in canale navigabile e sottopassarlo con una galleria che, data la minore differenza di quota, è di più facile esecuzione ed anche meno costosa di quella di cui parleremo al n. 3; conseguentemente l'attuale ponte girevole verrebbe sostituito con uno in muratura.

2. Ricostruire il ponte girevole — oggi non più adeguato ai bisogni crescenti della città — con tecnica aggiornata e sezione tale da snaltire il traffico senza inconvenienti, con l'unica logica variante di prevederlo ritraibile invece che girevole.

3. Eliminare invece il ponte girevole, le cui alterne aperture rappresentano sempre colpi di ariete nella circolazione viaria della città, sostituendolo con una galleria sotto il canale navigabile.

Esaminiamo più dettagliatamente le tre soluzioni:

La prima è da scartare perchè urterebbe contro difficoltà d'indole nautica, difficoltà che avrebbero fatto decidere il Con-

siglio Superiore della Marina a pronunziarsi definitivamente per l'apertura del canale nel punto ove è stato in seguito realizzato, pur risultandone più onerosa la costruzione.

Tali difficoltà consistono, tra l'altro, nel fatto che a Porta Napoli il canale avrebbe dovuto avere un tracciato curvo ed anche più lungo e quindi di non facile accesso a mare calmo e assolutamente impraticabile con vento anche moderato. Senza parlare del gravissimo onere del trasferimento del porto commerciale e relativi impianti.

La ricostruzione del ponte è impostata invece sul semplice aggiornamento di tecnica costruttiva e adeguamento delle relative dimensioni, ma lascia insoluto il principale inconveniente delle interruzioni del traffico per le alterne aperture che oggi si lamentano. L'unico vantaggio sarebbe quello della minore spesa, ma non bisogna dimenticare gli oneri fortissimi di manutenzione e di sorveglianza artatamente «fai fautori» di questa soluzione sottovalutati e che sono oggi tutt'altro che indifferenti.

La galleria sotto l'attuale canale navigabile, pur essendo stata impostata variamente dai tecnici che l'hanno studiata, è unanimemente riconosciuta la soluzione migliore e l'unica che risolverebbe in modo definitivo l'annoso problema.

Vari i tracciati previsti ma il più rispondente alla realtà urbanistica e meglio studiato è quello degli architetti Alberto e Giorgio Calza Bini riportato nel piano regolatore che essi vanno elaborando e la cui soluzione qui anticipiamo insieme allo schema viario delle arterie di traffico esterne e di penetrazione che definiscono la impostazione generale del piano.

Le caratteristiche del passaggio subacqueo con le relative rampe di accesso rettilinee e elicoidali, sono riportate schematicamente nei grafici allegati che chiariscono quanto verremo esponendo.

Le rampe rettilinee hanno inizio sulla banchina della città vecchia, per i primi 100 metri a cielo scoperto e con pendenza del 6%, e per i successivi 400 metri in galleria con pendenza del 5,25%. Ogni rampa deve essere percorsa a senso unico in galleria separata e comprende la carreggiata di 6 metri

nonchè la ciclopista di 2 m. L'altezza della galleria all'intradosso è di m. 6, mentre l'imbocco del passaggio subacqueo è a quota -26 m. Il passaggio del canale, sempre con percorsi distinti e a senso unico, sarà effettuato in tubi di ghisa con raggio interno di m. 5.50, lunghezza m. 120, e pendenza dell'1% circa verso la città vecchia, dove con impianto di sollevamento si raccolgono le acque di scarico. Nei tubi proseguono le piste delle gallerie ma si aggiungono anche i marciapiedi per i pedoni che procedono in senso opposto ai veicoli.

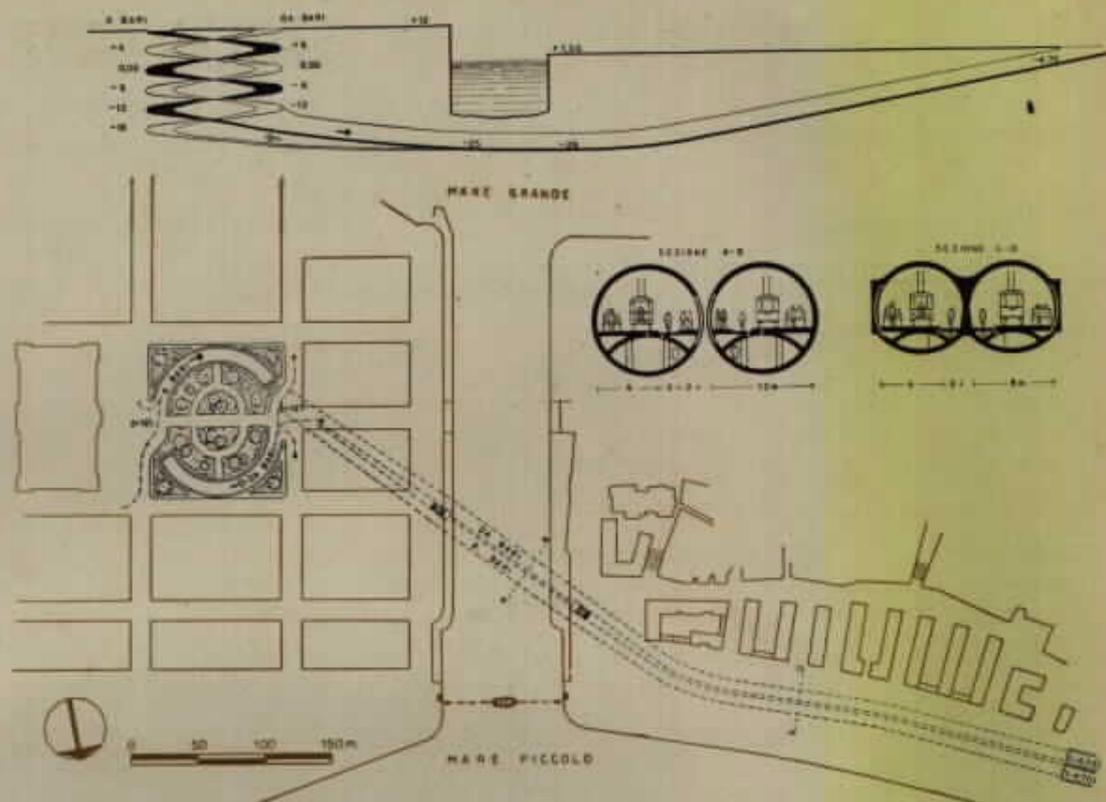
L'accesso per i pedoni dal sovrapposto piano stradale, è previsto con gruppi di ascensori a scale fisse, collocati tra le due gallerie opportunamente distanziate in quel tratto, onde assicurare ai pedoni stessi l'inoltro e l'uscita dai marciapiedi senza attraversare la linea di corsa. Dall'imbocco dei tubi nel lato orientale partono di nuovo le rampe in galleria rettilinea, salendo con pendenza diversa sino all'inizio di quelle elicoidali e questo a quota -18 e -24 per modo che il giro delle rampe risulta sempre sfasato di 6 metri.

Le rampe elicoidali, comprese nella vasta area del giardino di piazza Garibaldi, sono costituite da 2 semicerchi di raggio 43,25 m., raccordati da un breve tratto rettilineo di m. 14, cosicchè l'asse delle rampe ha uno sviluppo di m. 299,60 con pendenza del 4% e passo dell'elica di m. 12. la larghezza delle rampe è di m. 8 e comprende, come le gallerie, la ciclopista e le carreggiate per i veicoli veloci e ippotrainati.

Ogni rampa è percorsa naturalmente in senso opposto e ambedue a cielo scoperto alla quota +6 per raggiungere a quota +12 il livello stradale, dove immettono nelle vie per le quali sarà avviato il traffico sempre a senso unico.

Tanto nelle gallerie quanto nei tubi, al disotto delle carreggiate si svolgono i canali per i vari servizi, raccolta e scarico delle acque, espulsione dell'aria viziata e immissione di aria pura. Nel cerchio interno delle rampe elicoidali sarà lasciato un anello libero per lo svolgimento degli stessi servizi e tubazioni, nonchè per l'aerazione; questa ultima sarà anche assicurata dal tiraggio naturale delle canne contenenti gli ascensori.

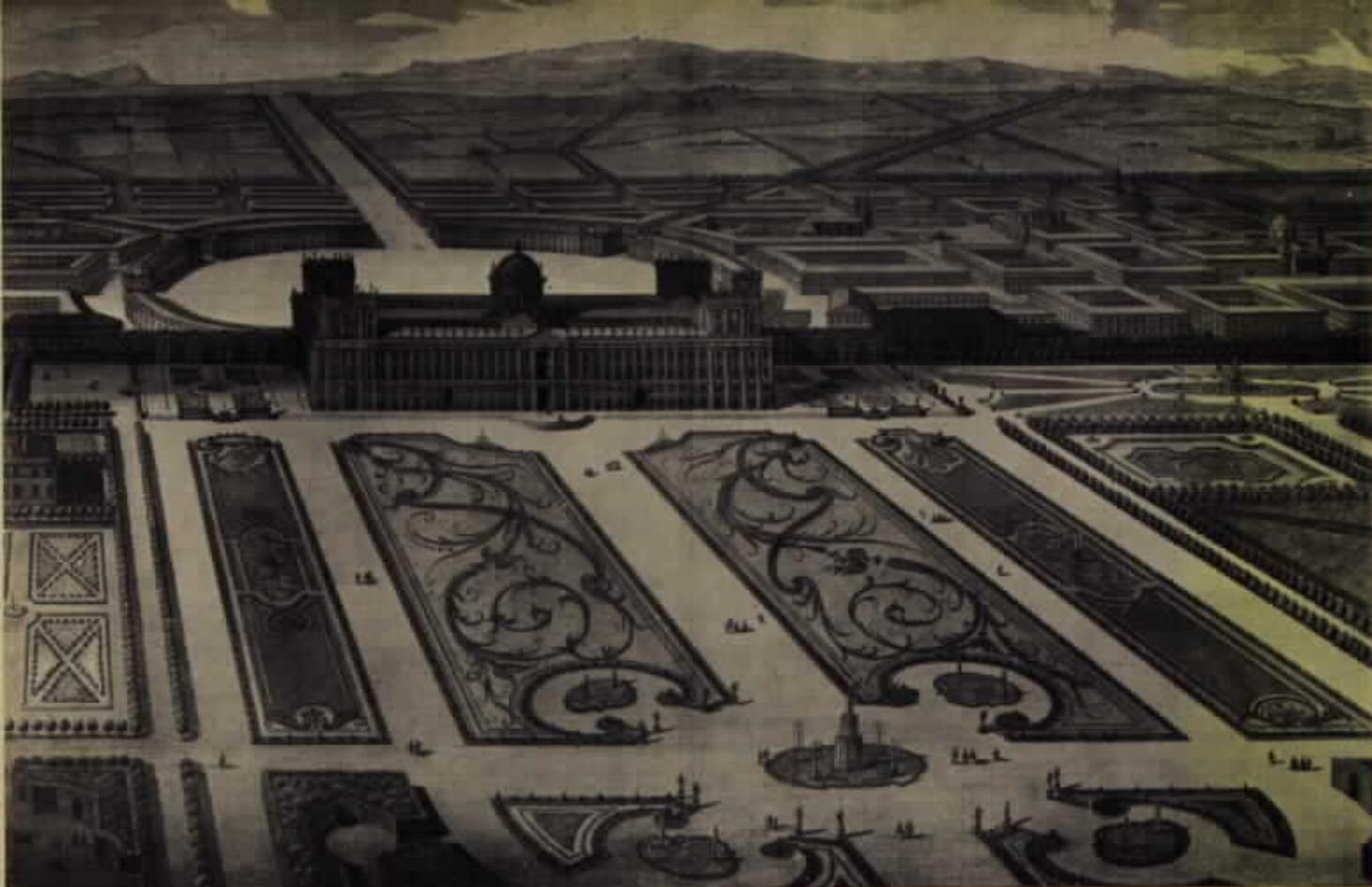
Enzo Minchilli



Taranto: Sezione schematica e pianta del sottopassaggio del canale.

Taranto: Piano regolatore generale; in giallo: viabilità esistente; a rosso: la città esistente; in nero: schema delle comunicazioni.





Campania

La sistemazione dell'Accademia Aeronautica

Per mancanza di spazio riassumiamo la relazione inviata dal nostro redattore regionale prof. ing. Domenico Andriello sulla questione dell'Accademia Aeronautica.

n. d. r.

La ubicazione sul territorio nazionale di determinate istituzioni od impianti non dovrebbe avvenire a caso o in dipendenza del prevalere di forze politiche, bensì essere frutto di una ben studiata pianificazione nazionale e rispondere a soli criteri di tecnica, di economia e di razionale funzionalità.

Vogliamo qui accennare alla questione della sistemazione della nuova Accademia Aeronautica, questione più volte dibattuta in questi ultimi tempi in sede regionale, sui quotidiani napoletani e che ha assunto e va sempre più assumendo il carattere e l'aspetto di aperta lotta politica contro alcuni ambienti governativi da parte dei deputati meridionali di ogni fede e colore.

Quando si decise in Italia di creare questa istituzione fu nominata una Commissione di esperti, della quale facevano parte De Pinedo, Valle e Balbo, allo scopo di scegliere la località più rispondente ed adatta ad accogliere l'importante centro di studi.

La scelta cadde sulla Campania per la limpidezza del suo cielo, e precisamente su Caserta, dove potevano in principio essere utilizzati i locali del vanvitelliano Palazzo Reale, che si mostrò però ben presto inadatto ad accogliere il complesso delle attrezzature necessarie alle esigenze didattiche, tecniche e sportive dell'Accademia.

La soluzione del problema veniva dilazionata a causa della guerra. Durante l'occupazione il Palazzo Reale di Caserta venne requisito ed adibito a sede del Quartiere Generale delle Forze Alleate del Mediterraneo rendendo necessario il trasferimento temporaneo dell'Accademia, nel 1943, a Brindisi e nel 1947 nell'isola di Nisida, nel Golfo di Napoli presso Posillipo, dove si trova tutt'ora.

Nel frattempo lo Stato Mag-

giore non tralasciava di interessarsi della sistemazione definitiva dell'Accademia. Scartata per ragioni di carattere tecnico la sede di Caserta, si pensò di erigere una nuova sede nel territorio di Napoli, aggiungendo alla già rilevante cifra necessaria alla sistemazione dei vecchi locali la somma occorrente per la costruzione di tutto un nuovo complesso. Si trattava ora di individuare la zona della città più adatta dal punto di vista

urbanistico e funzionale. Le autorità interessate, scartata Caserta, volgevano la loro attenzione ad un altro ambiente vanvitelliano ed avanzavano regolare richiesta al Comune ed alla Sovrintendenza ai Monumenti intesa ad ottenere delle aree per le nuove costruzioni nel Parco Reale di Capodimonte.

Dal punto di vista urbanistico-topografico il luogo risponderebbe per molti aspetti alle esigenze dell'importante isti-

In alto: Il Palazzo Reale di Caserta, sul retrostante parco e la sistemazione urbanistica della Nuova Città secondo il progetto di Luigi Vanvitelli, dove ha avuto sede prima della guerra l'Accademia Aeronautica.

Sotto: L'isolotto di Nisida, che ospita attualmente l'Accademia Aeronautica, con l'itino artificiale che lo collega a Capo Posillipo (Napoli).



tuzione, ma c'è da chiedersi se è ammissibile privare il pubblico dell'uso di uno dei pochi parchi di cui la città dispone e di cui da anni si reclama per i napoletani il pieno godimento. Esso infatti verrebbe parzialmente distrutto per dar posto agli erigendi edifici dell'Accademia, i quali malamente si potrebbero accordare con una sistemazione paesistica, che riuscisse a salvare il più possibile le alberature del parco. La zona scelta poi nell'ambito del Parco è la meno adatta allo scopo, essendo il terreno accidentato e corrispondente alla concavità di una piega della Collina di Capodimonte.

La scelta anzidetta non trovò pertanto l'approvazione sia del pubblico che delle Autorità cittadine che cercarono di convincere il Ministero della Difesa a scegliere una zona più opportuna, mentre il Comune da parte sua era disposto a sostenere le spese di esproprio del terreno necessario e quelle occorrenti per la sistemazione stradale e dei servizi della zona che sarebbe stata prescelta dall'Aeronautica. La questione tornò ancora in alto mare dopo che alcune richieste del Ministero non ebbero per evidenti ragioni un favorevole accoglimento (Parco della Rimembranza, aree di sviluppo della zona ospedaliera, ecc.).

Per sfatare la leggenda che a Napoli non vi fosse luogo adatto all'infuori del Parco di Capodimonte è stato fatto uno studio urbanistico per determinare i requisiti cui deve rispondere il terreno e sulla scorta degli elementi risultanti si è preso in esame il territorio comunale di Napoli, suddividendolo in quattro quadranti e questi in zone minori, le quali una per una sono state poi accuratamente vagliate e successivamente scartate in base ai criteri di scelta messi a base dello studio.

Con questi criteri è stato scelto un terreno, a nostro giudizio, il più rispondente al razionale funzionamento del complesso il quale per i soli tre settori previsti (settore comando, settore allievi, settore servizi) dovrebbe occupare non meno di 15 ettari. Il terreno è compreso nella zona denominata Scampia ed ha una superficie, libera da alberature e da fabbricazione, di circa 250 ettari, sufficienti anche per la previsione di tutte le attrezzature e servizi indispensabili all'ottimo funzionamento dell'Accademia nonché al suo futuro ingrandimento e sviluppo.

La zona è quasi pianeggiante avendo mediamente una quota di m. 115 ed ha un dolce declivio verso l'importante arteria nazionale Napoli-Roma. Essa è collegata al centro cittadino ed ai campi di volo di Capodichino e di Pomigliano d'Arco mediante una rete di strade esistenti ed in piena efficienza o migliorabili con pochissima spesa. La zona in questione è



Schema planimetrico con l'ubicazione delle zone interessanti la sistemazione dell'Accademia. 1. La zona Scampia scelta per il progetto presentato alle Autorità; 2. Il Parco di Capodimonte; 3. Aeroporto di Capodichino; 4. Aeroporto di Pomigliano; 5. Isola di Nisida.



Fotografia del plastico con la distribuzione delle masse degli edifici dell'Accademia secondo lo studio urbanistico fatto per la sistemazione dell'importante complesso del prof. Pasquale Anzidei nella zona Scampia in Napoli.

di poco discosta da quella scelta in precedenza nel Bosco Reale di Capodimonte e presenta il pregio di poter essere sistemata con alberature e giardini in perfetta armonia con le architetture e le masse di fabbricazione della prevista Accademia. Nelle vicinanze potrebbero anche essere sistemate abitazioni e villini per il personale insegnante, dirigente, tecnico e di servizio. Lo studio si è inoltre occupato della sistemazione, nelle linee generali, delle masse dei vari edi-

fici disposti secondo la destinazione degli stessi.

Detto studio è stato offerto all'Amministrazione Comunale come base di discussione e da questa consegnato alle Autorità Aeronautiche che non hanno ancora emesso alcun giudizio a sfavore.

Per la completezza della cronistoria però dobbiamo aggiungere che delle tendenze avverse a Napoli si sono manifestate sulla stampa settimanale e quotidiana e ultimamente una deliberazione del Consi-

glio Comunale di Pisa ha offerto al Ministro della Difesa, per la costruzione dell'Accademia, la tenuta Reale di San Rossore.

Inutile aggiungere che quest'ultima proposta, a parte il fatto che la zona proposta risulta umida e acquitrinosa, a parte molte altre ragioni tecniche e strategiche, urta fortemente la sensibilità dei napoletani che hanno visto nascere nella loro terra questa istituzione ed alla quale non possono non essere affezionati.

Fotografia aerea del Parco Reale di Capodimonte.



Piano di opere pubbliche

Il Governo della Regione ha già approvato uno schema di disegno di legge per l'utilizzazione di un fondo di 30 miliardi erogato dallo Stato a favore della Regione, a titolo di solidarietà nazionale, da impiegarsi, in base ad un piano economico, nell'esecuzione di lavori pubblici nell'Isola. Il nuovo disegno di legge sarà con carattere d'urgenza presentato per l'approvazione all'Assemblea regionale in modo che possano trovare pratica soluzione i benefici connessi all'impostazione e allo spirito dell'articolo 38 che pose, a suo tempo, l'istanza di un intervento effettivo e straordinario capace di livellare le condizioni di vita delle popolazioni dell'Isola a quelle delle popolazioni delle altre regioni d'Italia, onde bilanciare il minore ammontare dei redditi di lavoro nella Regione in confronto alla media nazionale.

Il piano, allegato al disegno di legge, prevede l'utilizzo del fondo disponibile nei seguenti settori, secondo le percentuali a fianco di ciascuno segnati:

Edifici scolastici	42,4 %
Acquedotti	27,6 %
Opere di rimboschimento	15,2 %
Strade panoramiche	6,7 %
Sanatori e preventori antitubercolari	4,7 %
Porti pescherecci	3,4 %
	100,0 %

I limiti di scelta nei settori di investimento sono imposti dalla stessa formula dell'articolo 38, il quale, disponendo l'impiego del fondo in un piano di lavori pubblici ed escludendone a priori l'utilizzo attraverso altre forme d'investimento aventi carattere più direttamente produttivo, mira a trasformare l'ambiente, in una zona socialmente depressa, attraverso la elevazione del livello dei redditi. Può essere significativo il fatto che le opere programmate richiederanno un complesso di più di 8 milioni e mezzo di giornate lavorative.

E da tenere presente che, per evitare dannose interferenze con i programmi che la Cassa del Mezzogiorno è chiamata a svolgere, si sono scelti ad esempio, quali settori d'investimento, edifici scolastici, sanatori e porti pescherecci completamente esclusi infatti dalle opere che la Cassa del Mezzogiorno è autorizzata ad effettuare.

Gli Uffici tecnici dell'Assessorato ai LL.PP., consultati in proposito, ci hanno forniti i seguenti dati statistici sulle opere programmate:

1. Edilizia scolastica.

a) Istruzione elementare (sulla base di 1 aula/40 alunni):



Agrigento	653 aule nuove
Caltanissetta	463 "
Catania	1351 "
Enna	271 "
Messina	1053 "
Palermo	1427 "
Ragusa	300 "
Siracusa	375 "
Trapani	674 "

per un totale di 6567 aule di cui 850 rurali oltre a 64 edifici scolastici da completare per le varie Province con una spesa complessiva di L. 11.400.000.000 di lire.

b) Istruzione agraria (avviamento professionale):

Agrigento	57 aule nuove
Caltanissetta	18 "
Catania	111 "
Enna	10 "
Messina	70 "
Palermo	87 "
Ragusa	50 "
Siracusa	51 "
Trapani	14 "

per un totale di 468 aule oltre a 58 da completare e alle erigende Facoltà di Agraria di Catania e di Palermo con una spesa complessiva di L. 1.200.000.000.

2. Acquedotti (costruzione o completamento delle reti e delle opere esterne):

	reti da nuove completare
Agrigento	1 4
Caltanissetta	0 9
Catania	4 12
Enna	1 16
Messina	26 57
Palermo	5 52
Ragusa	0 13
Siracusa	2 19
Trapani	1 11
	40 193

con un totale di 233 acquedotti minori (le opere acquedottiche si riferiscono ad acquedotti minori cui non potrà provvedere la Cassa del Mezzogiorno) con una spesa complessiva di Lire 8.200.000.000.

3. Rimboschimenti per un complesso di L. 4.500.000.000 per l'acquisto dei terreni e opere di rimboschimento.

4. Strade panoramiche per i tratti:

Catania-Siracusa	km. 30
Strada Etnea	" 25
" delle Madonie	" 12
" Trapani-Erice	" 8

Strada dei Templi di Selinunte e Segesta km. 8
Strada dei Templi di Agrigento " 12
Strada Messina - Granatari " 6
Strada Isnello-Gibilmanna 9
per un totale di 120 km. con una spesa complessiva di due miliardi.

5. Costruzione di nuovi sanatori e preventori antitubercolari rispettivamente per 600 e 750 posti letto con una spesa complessiva di L. 1.400.000.000.

6. Sistemazione, costruzione o completamento di porti pescherecci per un totale di 1 miliardo di lire di spesa.

Queste le cifre. Se aggiungiamo poi che uno dei criteri cui il piano risponde, stando ai dati direttamente rilevati dagli Organi tecnici della Regione, è l'integrale esaurimento dei fabbisogni nei settori contemplati, ci rendiamo conto di trovare di fronte ad un piano di portata veramente considerevole e, per i settori contemplati, definitiva. È l'occasione per un'opera di civiltà che ci auguriamo non sia l'ennesima occasione mancata.

E il fatto che ancora le vicende di un piano regionale navighino l'alto mare non è altro che il solito nodo al pettine; credo non ci sia bisogno di ulteriori chiarimenti circa il risparmio di tempo e di denaro che una pianificazione avrebbe portato all'attuazione del piano.

Il non accorgersene significherebbe volere attuare il piano con i deprecati criteri altre volte adottati, volere tradire il suo intimo fine sociale inibendogli tutte le più sane esperienze della tecnica e della nuova architettura.

Si tratta di problemi, specie quelli di natura architettonica, che al di fuori di un controllo e di un coordinamento, direi, spietato, potrebbero portare a soluzioni mediocri e per nulla rappresentative della civiltà di un'epoca e di un Governo.

L'opera comincia domani e si è ancora in tempo perché questo primo passo della Sicilia verso la rinascita non finisca, come spesso altre volte succede, fra i tavoli degli uscieri.

Gianni Pirrone

Piano di rinascita

Il «Piano di rinascita della Sardegna», come lo hanno battezzato gli uomini politici, o «Piano organico» come preferiscono chiamarlo gli organi tecnici della Regione, dovrà essere un vasto piano urbanistico di tutta l'Isola.

A somiglianza di quanto è avvenuto di recente per la «Opera per la valorizzazione della Sila», un folto gruppo di deputati ha formulato un disegno di legge che contempla l'istituzione dell'«Opera per la valorizzazione della Sardegna».

Solo il 19% su 2.321.700 ettari di terreno produttivo viene ora in Sardegna coltivato: effetto e causa insieme d'una situazione urbanistica, risultato di fattori storici e di abitudini millenari: tendenza dei contadini ad abitare in aggregati, mancanza o cattivo stato di strade, frantumazione della proprietà terriera, pessima lottizzazione, scarsità di servizi e di mezzi di comunicazione, ecc. Causa ed effetto di questo stato di cose è la mancanza d'un artigianato efficiente e della insistenza d'importanti organismi industriali.

L'intervento dello Stato si rende indispensabile per questa opera di civiltà; gli sforzi dell'Organismo regionale, delle Province e dei Comuni sono affatto insufficienti, l'attrazione dei capitali privati, allo stato attuale, si dimostra scarsa, prematura.

Recentemente, la Banca Internazionale per la Ricostruzione e lo Sviluppo, la Fondazione Rockefeller e la F.A.O. si sono concordemente espresse in senso favorevole all'iniziativa per fornire allo Stato congrua parte dei mezzi finanziari. I due tipici esempi di Arborea e di Carbonia, centri nuovi rispettivamente agricolo e minero, hanno dimostrato, pur in zone circoscritte, che è possibile operare proficuamente anche in più vasti comprensori.

Raccolta e canalizzazione delle acque, produzione di forza elettromotrice, attrezzatura industriale locale per la trasformazione dei minerali greggi, da estrarre con metodi più razionali, sono le premesse economiche del vasto piano, che dovrà contemplare il problema del ripopolamento, il miglioramento delle condizioni sociali, l'istruzione e i vari servizi e le opere pubbliche.

In armonia con l'art. 13 dello Statuto della Regione Autonoma della Sardegna, sarà certamente proficua la collaborazione fra la Regione, lo Stato e la Rockefeller Foundation. Un Comitato direttivo, con sede in Cagliari, promuoverà quanto prima lo studio, e i singoli Assessorati hanno in via di costituzione le sottocommissioni; a

quella presso l'Assessorato ai Lavori Pubblici sarà demandato il compito più strettamente urbanistico, di coordinamento delle risultanze degli studi e proposte delle altre sottocommissioni, oltre a quello di collaborare con le Amministrazioni statali per le opere d'interesse nazionale. Questi studi preliminari porteranno alla stesura del piano, che sarà elaborato da esperti d'urbanistica. L'Unione regionale degli ingegneri e degli architetti sardi ha indetto dei convegni: il primo sarà dedicato all'urbanistica, allo scopo di dare un contributo concreto al piano e alla legislazione che darà vita al piano; mentre s'invoca il regolamento che dovrà stabilire i rapporti fra la fondamentale legge urbanistica del 1942 e le future leggi regionali (l'urbanistica, negli statuti della Sardegna e della Sicilia è di competenza della Regione, come è sancito dalla Costituzione della Repubblica); regolamento che fu oggetto di un ordine del giorno al III Congresso nazionale di urbanistica, recante le firme Caracciolo-Mossa, approvate all'unanimità dall'Assemblea.

In attesa del piano regionale e d'una legge che sancisca l'obbligatorietà del piano regolatore per i Comuni che abbiano raggiunto i cinquemila abitanti, l'Assessorato ai LL. PP. sta promuovendo l'allestimento dei piani dei centri principali: Quartu S. Elena, Iglesias, Sant'Antioco, Oristano, Lanusei, Nuoro, Alghero, Ozieri, Tempio, Olbia. Ma — ahimè! — in questo fervore d'iniziativa e di speranze di rinascita, ossia di vita nuova, moderna, ecco una prima stonatura, che è nostro dovere denunciare.

Il quotidiano *La Nuova Sardegna*, in data 4 novembre 1950, ha pubblicato la deliberazione della Giunta provinciale amministrativa di Sassari, in merito a quella adottata dal Consiglio comunale di Ozieri, che si era espresso in favore del piano, dietro lo stimolo dell'Assessorato regionale: «All'unanimità rinvia, osservando che, in considerazione del fatto che è problematica la possibilità della esecuzione dei lavori, il progetto appare prematuro, anche per il fatto che, al momento di detta eventuale possibilità, il progetto stesso potrebbe risultare superato sia tecnicamente che esteticamente».

Il suddetto giornale di Sassari (che, bisogna dargliene atto, tratta con serietà i problemi urbanistici) ha creduto scorgere nella deliberazione della G.P.A. un movente politico. Per noi, il bizantinismo, nell'ingenuo sapere quasi umoristico della forma, riveste invece altro carattere di gravità: è un documento che rispecchia la mentalità corrente, piuttosto conservatrice e orecchiante: il più serio ostacolo che, nell'isola, bisognerà superare per la realizzazione del più vasto Piano di Rinascita.

Vico Mossa

Congressi

La VII conferenza del traffico e della circolazione

Il 7 ed 8 ottobre 1950, promossa dall'Automobile Club d'Italia ed organizzata dall'Automobile Club di Milano, si è tenuta a Stresa la 7.ª Conferenza del Traffico e della Circolazione che ha avuto particolare importanza per quantità e qualità dei partecipanti e per gli argomenti trattati.

Oltre ad esservi rappresentata buona parte dei Ministri, vi parteciparono direttamente ed assiduamente l'On. D'Aragnone, Ministro dei Trasporti, l'On. Batista, suo Sottosegretario, l'On. Camangi, Sottosegretario ai LL. PP. e l'On. Castelli Sottosegretario alle Finanze.

Gratissima fu l'affermazione dell'On. Camangi che «il denaro investito nelle strade è la spesa più produttiva»: tanto più che essa venne fatta dopo alcune considerazioni piuttosto pessimistiche dell'onorevole Batista circa la possibilità di sostanziali interventi dello Stato per il miglioramento stradale.

La conferenza avrebbe dovuto trattare esclusivamente taluni problemi specifici della circolazione urbana, raggruppati in tre temi:

1.ª - Opportunità e limiti dell'unificazione nazionale della disciplina della circolazione urbana.

2.ª - Caratteristiche costruttive delle strade urbane; provvidenze manutentive e segnaletiche; obblighi e responsabilità delle Amministrazioni pubbliche.

3.ª - Il problema del parcheggio urbano e delle autorimesse.

L'importanza e l'incandescenza della materia trattata hanno inevitabilmente esteso la discussione oltre gli stretti limiti dei temi e la nota abilità «presidenziale» del professor Chioldi ha contribuito al successo della conferenza con la concessione della necessaria elasticità oratoria, pur evitando qualsiasi frammentarietà della discussione.

Particolarmente interessante la discussione svolta sulla esauriente relazione dell'ing. Canestrini (aggiunta al tema 1.ª) circa le «Cause e prevenzioni degli incidenti», che ha posto in luce come il soddisfacente incremento della motorizzazione nazionale sia accompagnato da un preoccupante aumento degli incidenti stradali: situazione non accettabile, non potendosi ammettere che lo sviluppo della motorizzazione avvenga a detrimento della sicurezza dei cittadini.

Sempre nel campo della sicurezza, assai apprezzata la relazione del dr. Sacchi sul «Requisiti psicofisiologici per la guida degli automezzi», nella quale, mentre si rileva la necessità di un sempre maggior controllo della idoneità alla guida di

autoveicoli, si dimostra, richiamandosi non solo ad alcuni organismi americani ma anche a quanto si fa nella vicina Svizzera, come si possano ottenere risultati soddisfacenti anche con grande semplicità di mezzi.

Notevole la relazione giuridica degli avv. Farinelli e Gentile circa la «Responsabilità della Pubblica Amministrazione nella costruzione e manutenzione delle strade pubbliche». Essa pone in luce come il progresso tecnico-scientifico, riducendo continuamente il campo d'azione del fatto, apporti maggiori responsabilità alla pubblica amministrazione, esercitandola così ad una sempre maggiore partecipazione alla ricerca e sperimentazione scientifica ed alle conseguenti applicazioni pratiche.

Di particolare interesse urbanistico è stata la relazione dell'ingegner Silva sul terzo tema, in quanto vi si dimostra che la sufficienza di parcheggio è un'esigenza non tanto degli utenti di autoveicoli quanto della proprietà edilizia, perché la esperienza americana dimostra che, quando tale insufficienza assume l'aspetto di un fenomeno statisticamente accertabile (in relazione ovviamente alla importanza della funzione che l'autovettura privata svolge a favore della massa dei cittadini), si assiste ad un rapido decremento dei valori fondiari di posizione nelle zone affette da deficienza. Decremento che, se provoca turbative dell'interesse pubblico (per diminuzione delle entrate fiscali, minor sfruttamento dei servizi pubblici, spostamenti di attività che erano turbative, ecc.) e giustifica quindi l'intervento della pubblica amministrazione per organizzare la prevenzione ed il rimedio di detta insufficienza, colpisce peraltro direttamente i singoli proprietari, distruggendo il mito della stabilità del valore di posizione degli immobili centrali.

La disponibilità di sosta non può quindi essere considerata come un servizio spettante di diritto all'utente di autoveicoli e che gli debba essere fornito a spese della collettività: ma piuttosto, in una società motorizzata, una necessità connessa alla conservazione dei valori edilizi di posizione. Spetta quindi essenzialmente alla proprietà edilizia, con la doverosa collaborazione della pubblica amministrazione (in considerazione dell'interesse generale della questione), di fornire i mezzi necessari alla soluzione, che consiste essenzialmente nell'adozione di provvedimenti urbanistici di prevenzione e nella costruzione di autorimesse di sosta. Tra i primi è l'introduzione, nei regolamenti edilizi, dell'indice di parcheggio: ossia di un rapporto prestabilito tra volume

edificato e spazio privato gravato di servizi di sosta.

La soluzione è assai facilitata, nel caso di vaste ricostruzioni o rinnovamenti, dall'applicazione della compartizione edilizia. È assai meno agevole, o da conseguire essenzialmente a mezzo di autorimesse di sosta (che devono essere razionalmente ubicate e temporaneamente inserite nei piani regolatori), nelle città dove non sono prevedibili sostanziali rinnovamenti delle zone centrali. Essendo ovvio che tanto l'interesse generale quanto quello specifico delle proprietà edilizie situate nelle zone detentricie coincidono nel far sì che i corrispettivi di sosta siano i più bassi possibili, è palese che le autorimesse di sosta debbono essere considerate come opere di pubblica utilità a tutti gli effetti e che il funzionamento di tali opere deve, per buona parte, essere posto a carico della proprietà edilizia avvantaggiata che, senza di esse, sarebbe soggetta e diminuzione di valore.

In ogni caso, primo provvedimento da adottare deve combinarsi a manifestarsi difficoltà di parcheggio è la razionalizzazione della disciplina di sosta negli spazi pubblici: razionalizzazione basata sui seguenti criteri:

a) subordinazione della sosta continuativa (che è di interesse particolaristico) al soddisfacimento delle soste temporanee. L'allontanamento delle soste continuative di distanza calcolata di 5 - 10 minuti appare perfettamente ammissibile.

b) Suddivisione delle soste temporanee in brevi (15 - 20 minuti) e medie (40 - 60 minuti). Le prime, gratuite; le seconde, ma non meno si scuse l'insufficienza di sosta, da sottoporre ad un corrispettivo avente non finalità fiscali ma, esclusivamente, lo scopo di eliminare le soste non indispensabili, graduando la domanda all'utilità (misurata dall'accettazione del prezzo) che essa presenta per il richiedente.

c) Eliminazione delle soste preferenziali.

In definitiva occorre tener presente che il parcheggio è problema suscettibile di diventare gravissimo anche nelle città italiane, ove il nostro modestissimo indice di motorizzazione sia, come è arguibile e prevedibile, destinato ad avvicinarsi a quello di altre nazioni europee. Poiché si tratta di problema urbanistico (per il quale è assai più facile la prevenzione che il rimedio), sembrerebbe scarsamente giustificato un ulteriore disinteresse delle pubbliche amministrazioni, col risultato di dover poi affrontare la questione quando le possibilità di soluzione saranno diventate più scarse e limitate.

E. S.

Nomine al Consiglio superiore dell'edilizia e urbanistica

In data 29 gennaio 1951 l'agenzia di informazione ARI ha trasmesso da Roma il seguente comunicato:

Il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro Aldisio, ha proceduto alla nomina del Presidente della I Sezione del Consiglio superiore dell'Edilizia e Urbanistica nella persona del prof. ing. dott. Cesare Valle, il quale, tra l'altro, è stato organizzatore della Mostra della Ricostruzione Nazionale in Roma. A Presidente della III Sezione del Consiglio Superiore è stato nominato l'ing. Giuseppe Mariani, attuale provveditore alle OO. PP. di Torino. Il Presidente Marletta, già destinato alla I Sezione del Consiglio superiore, con la nomina del prof. Cesare Valle passa alla presidenza della II Sezione.

Nel porgere al prof. Valle le felicitazioni per la designazione all'alta carica, Direzione e Redazione di Urbanistica formulano i migliori voti affinché la indiscussa capacità e la provata solerzia del neo Presidente possano infondere un efficace e sostanziale impulso all'attività urbanistica nel Paese.

Viaggio di due settimane per la visita del Midland e dell'Inghilterra del Nord

Siamo lieti di pubblicare il programma del viaggio che la Town and Country Planning Association — 28, King Street, London, W. C. 2 — ha organizzato per i visitatori stranieri in occasione dell'Anno del Festival Britannico.

In questo tour si darà particolare importanza ai progetti di abitazione e urbanistici, ma saranno pure incluse numerose visite alle località più famose per bellezze naturali e valore storico e artistico, compreso Stratford-on-Avon, la città natale di Shakespeare.

La comitiva viaggerà in pullman speciali per tutto il percorso e alloggerà nei migliori alberghi.

La spesa totale per il viaggio è di £. 35, compresi tutti i pasti a partire dalla cena del sabato 30 giugno, alla cena del sabato 14 luglio.

Una caparra di cinque sterline dovrà essere versata all'atto dell'iscrizione e le rimanenti 30 dovranno pervenire alla Town and Country Planning Association entro il 10 giugno. La caparra potrà essere restituita in caso di annullamento dell'iscrizione sempreché l'Associazione abbia modo di sostituire la persona mancante.

Le rimesse dovranno essere inviate a: The Business Secretary Town and Country Planning Association, 28, King Street, London W.C. 2.

ITINERARIO PROVVISORIO

Sabato 30 giugno, ARRIVO A LONDRA.

Sistemazione negli alberghi.

Domenica 1° luglio A LONDRA.

Giornata libera.

Lunedì 2 luglio A LONDRA.

Mattino. Colazione in albergo. Partenza alle 9,30 in pullman per una visita del quartiere di Lambury, Poplar, costruito per il Festival dal Consiglio della Contea di Londra. Alle 11,15, i pullman partiranno per la nuova città di Crawley, Sussex, dove la comitiva sarà ricevuta dai rappresentanti della Corporazione per la Trasformazione di Crawley. Pranzo a Crawley.

Pomeriggio. Conversazione illustrativa sul piano di trasformazione della Nuova Città seguita da visita alle varie abitazioni e località industriali. Ritorno a Londra alle 18,30 per cena in albergo. Serata libera.

Martedì 3 luglio A OXFORD.

Colazione in albergo. Partenza da Londra per Oxford. Arrivo per pranzo nel sindaco di Oxford.

Pomeriggio. Giro della zona centrale di Oxford. Tè offerto al ristorante al palazzo di Città. Dopo il pranzo discorso tenuto dal dr. Hirsch dell'Istituto per le Ricerche Economiche dell'Agricoltura. Serata libera.

Mercoledì 4 luglio A OXFORD.

Mattino. Colazione in albergo. Giro della bellissima zona dell'Oxfordshire, incluse visite a Abingdon, Drayton e Harwell. Pranzo a Chilton.

Pomeriggio. Giro di Didcot, South Moreton e Blewbury. Ritorno a Oxford via Long Whittesham e Clifton Hampden. Serata libera.

Giovedì 5 luglio A LEAMINGTON.

Mattino. Colazione in albergo. Partenza alle 9,30 per visitare lo storico castello di Warwick. Colazione a Warwick.

Pomeriggio. Ore 12 agli alberghi di Leamington. 15,45 partenza per Stratford-on-Avon. Il resto del pomeriggio libero per la visita alla patria di Shakespeare e altri luoghi interessanti. 18,15, pranzo a Stratford, seguito da visita al teatro di Shakespeare per rappresentazione serale. I pullman torneranno a Leamington dopo lo spettacolo.

Venerdì 6 luglio A LEAMINGTON.

Mattino. Colazione in albergo. 9,30, partenza per la visita alla tenuta di Bourneville, visita a Kenilworth luogo famoso per aver ispirato il romanzo omonimo di Walter Scott. Pranzo a Bourneville.

Pomeriggio. A Birmingham, dove la comitiva sarà ricevuta dai rappresentanti della Birmingham Corporation, e sarà organizzata una visita alla città. Ritorno a Leamington e pranzo con il sindaco della città.

Sabato 7 luglio A CHESTER.

Mattino. Colazione in albergo. Alle 9,30 partenza da Leamington per il capoluogo di provincia di Stafford. Visita all'ufficio urbanistico della Provincia.

Pomeriggio. Da Stafford a Chester. Il rimanente pomeriggio a serata liberi.

Domenica 8 luglio A CHESTER.

Mattino. Colazione in albergo. I pullman partiranno verso le 10 per una escursione di tutta la giornata nella zona montagnosa di Snowdonia e la costa del Galles del Nord, via Rhyl, Conway e Bangor. Ritorno in serata a Chester.

Lunedì 9 luglio A YORK via SHEFFIELD.

Mattino. Colazione in albergo. Partenza da Chester per Sheffield, via la bellissima regione di Peak. Pranzo a Sheffield.

Pomeriggio. Partenza per York. Cena in albergo a York. Serata libera.

Martedì 10 luglio A YORK.

Mattino. Colazione in albergo. Visita alla cattedrale e altri luoghi d'interesse storico, incluso il Palazzo dell'arcivescovo di York a Bishopthorpe. Pranzo a York.

Pomeriggio. Visita alla famosa città sassone di Ripon, con la superba cattedrale e la cappella antica, tornando a York per Knaresborough e Marston Moor, dove ebbero luogo le grandi battaglie del tempo di Cromwell. Serata libera.

Concorsi

Concorso nazionale per il piano regolatore generale della città di Frosinone.

Il Comune di Frosinone ha bandito un concorso nazionale per la compilazione del piano regolatore della città.

Il Concorso è dotato dei seguenti premi: lire 1.000.000 al progetto dichiaratosi vincitore; lire 500.000 al progetto secondo classificato; lire 300.000 al progetto terzo classificato. Non saranno assegnati premi ex-aequo. Qualora la Commissione giudicatrice non ritenesse di dover assegnare uno o più premi disporrà di altrettanti rimborsi spese di lire 100.000, quanti saranno i premi assegnati.

I progetti, prima del giudizio della Commissione e per la durata di 10 giorni, saranno esposti in una pubblica mostra. Il Concorso scade il 15 ottobre 1951.

A richiesta dei concorrenti e dietro pagamento di lire 5.000 l'Amministrazione comunale consegnerà i relativi documenti (relazioni, piante, ecc.).

Concorso per il piano regolatore del villaggio turistico "Lesti" nel territorio montano del comune di R. Calabria.

Il Consorzio per l'Incremento Turistico ed Economico della Provincia di Reggio Calabria indice un concorso nazionale per la compilazione del piano regolatore particolareggiato del Villaggio Turistico e Lestivo nel territorio montano della Provincia di Reggio Calabria.

Il Concorso è dotato dei seguenti premi: lire 1.500.000 al progetto dichiarato vincitore.

Qualora, per giudizio insindacabile della Commissione, nessun progetto venisse ritenuto meritevole di speciale considerazione, il concorso sarà dichiarato nullo e ai concorrenti non sarà assegnato alcun premio. Il progetto di massima

Mercoledì 11 luglio A NOTTINGHAM via LINCOLN.

Mattino. Colazione in albergo. Partenza alle 9,30 da York, via Strada Statale del Nord per la città-morata di Lincoln, con la bellissima cattedrale. Pranzo a Lincoln. Pomeriggio a serata liberi.

Giovedì 12 luglio A NOTTINGHAM.

Mattino. Colazione in albergo. Giro con guida ai luoghi di maggior interesse, inclusa la fabbrica di sigarette Players. Pranzo con la Corporazione di Nottingham. Serata libera.

Venerdì 13 luglio A CAMBRIDGE E LONDRA.

Mattino. Colazione in albergo. Partenza da Nottingham per Cambridge via Huntingdon e la curiosa cittadina di St. Ives, con la chiesa in mezzo a un ponte sul fiume. Pranzo a Cambridge.

Pomeriggio. Giro dei Collegi. Compresa la famosa King's College Chapel, e altre località famose per bellezze naturali e artistiche. Tè alle 16 e alle 16,30. I pullman partiranno per Londra dove si arriverà poco dopo le 19. Avenida tempo disponibile si farà una deviazione per Watney City, pioniera delle New Towns.

Sabato 14 luglio A LONDRA.

L'intera giornata libera per visitare il Festival e altre località interessanti.

FINE DEL TOUR

I nostri lettori che visiteranno l'Inghilterra durante il Festival potranno rivolgersi agli uffici della Town and Country Planning Association la quale si mette a loro disposizione per qualsiasi informazione e per rendere piacevole e interessante il loro soggiorno.

dovrà pervenire alla Segreteria del predetto Consorzio entro il 31 maggio 1951. Il progetto completo dovrà essere consegnato entro il 31 agosto 1951.

Il Consorzio, inoltre, si riserva il diritto di affidare, eventualmente, la direzione dei lavori al vincitore.

Per ulteriori informazioni rivolgersi alla Segreteria del Consorzio, presso l'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria.

Concorso internazionale per la progettazione del piano edilizio della città di Izmir (Turchia).

La Banca Turca delle Provincie (iller Bankasi) bandisce un concorso internazionale per la elaborazione di un progetto che servirà di base per il piano edilizio di Izmir, porto turco dell'Egeo con una popolazione di 230.000 abitanti, il più attivo della Turchia dal punto di vista agricolo, commerciale e industriale e sito in una posizione importante dal punto di vista turistico.

Il Concorso è dotato dei seguenti premi: al 1° progetto saranno corrisposte lire turche 20.000; al 2° lire turche 12.000; al 3° lire turche 8.000. Ad altri cinque progetti meritevoli di menzione saranno versate lire turche 2000.

Scadenza al 1° dicembre 1951.

Coloro che parteciperanno al concorso, devono, entro i primi tre mesi a decorrere dal 1° maggio 1951, recarsi ad Izmir, dedicarsi a studi durante un periodo minimo di 15 giorni e comprovare gli avvenuti studi con un documento che si faranno rilasciare dalla Municipalità di Izmir.

I partecipanti stranieri possono procurarsi il capitolato del concorso ed i relativi allegati presso la Rappresentanza diplomatiche turche, versando il corrispettivo di 50 lire turche in valuta locale.

Al termine del Concorso la Banca predetta restituirà ai partecipanti 30 delle 50 lire turche da essi versate per procurarsi i documenti.

Indice analitico dal n. 1 al n. 6 di "Urbanistica"

anni 1949-1950

EDITORIALI

Dipendenza il consumo	di Adriano Olivetti	I -	2
Attualità dell'urbanistica	di Giovanni Asteppi	I -	3
Delimitazione, suddivisone, e coordinamento dei piani regionali	di Adriano Olivetti	II -	2
Urbanistica attuale	di Giovanni Asteppi	III -	2
Punti per la vita dell'Interno	di Adriano Olivetti	IV -	4
Il terzo Congresso di Urbanistica	di Giovanni Asteppi	IV -	4
Città senza piani	di Giovanni Asteppi	V -	2

ARTICOLI DI CARATTERE GENERALE, METODOLOGICO E

SCIENTIFICO

Finalizzazione per le diverse fasi della vita	di Louis Mumford	I -	7
Urbanistica e architettura	di Umberto Quarelli	II -	4
I aspetti dell'architettura e le possibilità della tecnica architettonica nell'urbanistica	di Paolo Grassano	II -	9
La disposizione degli edifici nei nuclei residenziali	di Robert Ansell	II -	11
Geografia e Urbanistica	di Bruno Neri	III -	7
Finalizzazione territoriale in Germania	di E. A. Gubiel	III -	12
Finalizzazione nazionale in un mondo che si restringe	di E. A. Gubiel	IV -	3
Il tessuto urbano nuovo: installi di edifici e di abitanti	di Gennaro Barba	IV -	20
Il riordinamento delle aree urbane e rurali	di Giuseppe Pirelli	IV -	47
La ricostruzione di Rotterdam	di Giovanni Asteppi	V -	7
Corrispondenza fra tradizione e modernità	di Matteo Ferrari	V -	14
Migrazioni spontanee e riedificazione residenziale	di Giovanni Asteppi	VI -	1
Nuovi insediamenti in Belgio	di Riccardo Nelli	VI -	7
Finalizzazione Argentina ed espansione italiana	di Cino Galoprinte	VI -	12
Comunità in un mondo senza stati	di E. A. Gubiel	VI -	14

URBANISTICA REGIONALE

I piani regionali in Italia	di Giovanni Asteppi	I -	12
Problemi del piano regionale Siciliano	di Edoardo Corviale	I -	13
Il disseminamento nell'urbanistica regionale	di Maria Bianca	II -	11
La viabilità nella Sicilia antica	di Giuseppe Testorio	III -	42
Aspetti attuali e proposte per la soluzione del problema della viabilità siciliana	di Giuseppe Testorio	V -	10

PIANI COMUNALI GENERALI

Barlow, nuova città	di Anthony Chitty	I -	18
Torino			
Dalla fondazione alla grande industria	di Maria Pizzetti	I -	24
Totino Industriale	la redazione	I -	30
Concorso per il piano generale di zonatura		I -	32
Presentazione del progetto		I -	34
Opinioni sul concorso		I -	36
Un'esperienza urbanistica: Alland	di Bruno Zanoni	I -	38
La lezione urbanistica di Amsterdam	di Giovanni Asteppi	II -	27
Esposizione storica		II -	29
Il piano di Hovage		II -	33
Il piano generale di Amsterdam		II -	34
L'attuazione del piano		II -	35
Bosch en Lommer		II -	36
Sistemi		II -	38
La preparazione del terreno		II -	39
Il bosco		II -	40
Watergraafdam		II -	41
Venti anni di esperienza		II -	42
Un'esperienza urbanistica: Pinerolo	di Bruno Zanoni	II -	43
Concorso per il Lido di Cassine	di Leonardo Sestini	II -	45
Storia del piano regolatore di Fiesole	di Enrico Franzoni	III -	21
Il piano di Reggio Emilia	di Franco Albini, Loris Castiglioni, Giacomo De Carlo	III -	31
Il piano regolatore del comune di Abetone	di Maria Pellegrini	IV -	42
La ricostruzione di Rotterdam	di Giovanni Asteppi	V -	4
Corrispondenza fra tradizione e modernità	di Matteo Ferrari	V -	14
Palermo, la sua storia e i suoi problemi	di Gianni Pirone	VI -	24

PIANI PARTICOLAREGGIATI

La controversia della Via Salaria a Napoli	di Domenico Andriello	I -	26
Prospetto definitivo per la sistemazione della zona di ex Piazza d'Armi a Roma	di Felice Goria	III -	46
Il concorso di Piacenza a Genova	di Maria Ladd	IV -	28

LEGISLAZIONE ITALIANA

Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale in materia urbanistica	di Francesco Casati	I -	88
		II -	11
		III -	47
La circolare 711 sui piani regionali	Direzione Generale dell'Urbanistica e delle Opere Pubbliche	III -	89
	di Francesco Casati	IV -	53
In tema di sovranità ed espansione	di Erik Silas	IV -	56
La zona urbana e la realizzazione dei piani			
Rassegna legislativa, amministrativa e giurisprudenziale in materia urbanistica	di Francesco Casati	V -	41
Commissione per la riforma della Legge urbanistica 1942 all'Interno Nazionale di Urbanistica		VI -	47
Scheda della riforma della Legge urbanistica		VI -	48

LEGISLAZIONE ESTERA

La legislazione urbanistica in Polonia		I -	64
La preparazione degli urbanisti in Polonia		I -	68
Inghilterra: Legge di pianificazione urbana e rurale 1947. Istruzioni per i piani di trasformazione territoriale		II -	53
Argentina: La legislazione delle aree urbane	di Cino Galoprinte	III -	51
Francia: Le leggi sulla riorganizzazione territoriale		V -	44

NOTIZIARIO ESTERO

Parigi	di Robert Ansell	II -	18
Stoccolma	di H. Van der Weyde	II -	22
Inghilterra	di Anthony Chitty	III -	23
Mexico: La regione della Valle del Messico - Galleria fra due città - Una nuova città	di Maurizio Gianni Mayorga	III -	23
U.S.A.	di Frederick Guthrie	III -	23
Israele: Finalizzazione del territorio nazionale	di Vito A. Valente	III -	24
Israele: La Valle del Giordania	di Vito A. Valente	IV -	39
Paesi: La ricostruzione del Galles, parte di Llans	di Maria Bianca	IV -	61
Inghilterra: La nuova città residenziale di Ladbroke e Peppor	di Anthony Chitty	V -	41
Realtà: L'urbanistica di Rodile	di Domenico Andriello	V -	47
Paesi: Nuovi quartieri agricoli al Galles	di Maria Bianca	VI -	60

BIOGRAFIE

Louis Mumford		II -	59
Elmwood Howard	di F. J. Osborn	III -	55
Marcel Poite	di Robert Ansell	IV -	57
F. J. Osborn	di Maria Ladd	V -	51
Patrick Geddes	di Louis Mumford	VI -	52

DOCUMENTI STORICI

S. Martino al Cimino	di Matteo Pirelli	IV -	63
I maggiori nuclei	di Paolo Roli	V -	65

LETTERATURA URBANISTICA

A cura di Bruno Zevi			
Sighele Giolito, studio regionalista		II -	68
Lo spazio urbano della città classica		III -	27
Urbanistica e architettura antiche		IV -	65
Il postilluminismo di Henry S. Churchill		V -	69

RECENSIONI

Il secolo della città	di Gennaro Barba	II -	62
Conurbation - Indagine su Birmingham e sulle Black Country	di Domenico Andriello	V -	64

ASSEGNA DIDATTICA

la esperienza didattica nella Facoltà di Agraria
 la Società Internazionale del C.I.A.M. a Londra
 Istituto Superiore di Urbanistica applicata di Bracciole
 insegnamenti di un centro studi

di Giuseppe Prandelli II - 64
 di Franco Bertoldo II - 64
 di Cesare Bardet III - 60
 di Federico Corio III - 60

CRONACHE URBANISTICHE

PIEMONTE

Piano di riordinamento della regione
 rivista urbanistica - Piani Comunali nella Regione
 città di Torino - Piano regolatore generale
 attuativo di Torino
 piano esecutivo del Piano Faiani
 residenzi perduti
 evoluzione del piano regolatore a Novara
 città di Turin, Trucate, Verelli
 città - Piano di ricostruzione
 sviluppo urbanistico ed edilizio
 Torino: nuova piazza tutta a letto
 sviluppo di petrolio ad Torino
 gruppo di abitazioni a Novara

di Nello Romano I - 49-70
 di Nello Romano s. d. r. II - 45-66
 di Aldo Riccati s. d. r. III - 61
 di Nello Romano IV - 71
 di Nello Romano V - 65-66-67
 di Arnaldo Innocenti VI - 55
 VI - 55

EMILIA

piano di ricostruzione di Milano
 difesa del nuovo piano regolatore
 Quartiere occidentale modello della Triennale di Milano - QT 9
 sviluppo del trasporto
 Comune
 Politecnico
 rapporti universitari per l'Ospedale Maggiore
 Ospitalità
 opere realizzate nel QT 9
 una alla luce la Milano romana
 iniziative urbanistiche a Milano
 e il parcheggio della auto nel centro di Milano
 Piano Faiani a Milano
 sistemi urbanistici di Bergamo
 nel suburbio a Ferrara
 Zona porta vecchio - Borgo Ticino
 Piano particolareggiato del centro cittadino
 interventi INA-Casa
 attuazione della Commissione per il piano regionale lombardo
 problemi di piano regionale: la sottostada
 sottostada Genova-Svizzera
 rapporti difesa del patrimonio cittadino
 urbanistico a Milano
 problemi urbanistici a Como

di Eugenio Gentili ed Elio Coratti di Eugenio Gentili I - 71
 di Fineman Colombo II - 47
 di Eugenio Gentili III - 42
 di Elio Coratti III - 63-63
 di Elio Coratti ed Eugenio Gentili IV - 72
 di Fineman Colombo di Eugenio Gentili di Elio Coratti, Fineman Colombo ed Eugenio Gentili V - 66-67-68-69
 di Elio Coratti ed Eugenio Gentili VI - 56-57

LAZIO

attuazione del piano regionale. Notevole
 da Torino-Ulivo
 sviluppo ferroviario di Venezia
 urbanistico sulla spiaggia di Isola
 reale Roma e Venezia
 la Piazza del Signori a Venezia
 sede della Biennale Meret a Treviso
 piano di ricostruzione di Udine
 Venezia: a stile palladiano o stile modernista
 sviluppo a Treviso
 piano regolatore di Folter
 quartiere dell'Isola della Tombola a Chioggia
 zona su Isola
 ricerca a Folter
 A-Casa e urbanistica
 problemi di Venezia inusuale
 settore dell'Isola della Tombola a Chioggia
 un piano di Isola

s. d. r. I - 73-73
 II - 48-49
 III - 64-65
 s. d. r. IV - 74
 V - 70
 VI - 66-67-68
 VI - 63
 VI - 64

LOMBARDIA

urbanistica in Liguria
 problemi di ricostruzione
 problemi comunali
 un regione
 residenzi e uffici
 stampa
 ricerca, rivista
 città brevi
 e del Piano Faiani a Genova
 zona Isola di Chioggia
 città brevi
 città residenziale del Comune di Genova
 sviluppo della zona di Pievepietra a Genova
 ricerca per il piano regolatore di Finale
 Ligure
 Commissione consultiva regionale
 sottostada Genova-Svizzera

I - 75-74
 II - 19
 III - 64
 IV - 72
 V - 71-72
 VI - 58-59

EMILIA

Bologna, Imola, Ferrara
 Sul piano regolatore di Parma
 Bologna
 Case del Piano Faiani a Bologna
 Due uomini alla Mostra della Riconstruzione
 Autocombustibile Ferrara-Mare
 Case INA nelle periferie di Parma e Piacenza

di Renato Santoni I - 34
 I Renato Santoni II - 71
 di Renato Santoni III - 48-49
 di Vittorio Gandolfi IV - 74

TOSCANA

Piano di ricostruzione di Firenze
 Piano di ricostruzione di Sestignano (frangente di Firenze)
 Piano di ricostruzione di Pisa
 Piano regolatore generale del Comune di Arezzo
 Tre piani di ricostruzione
 Capraia, Montepulciano, Pistoia e Siena
 Piano regolatore di Arezzo
 Schema di piano regolatore generale
 Piano di ricostruzione
 Opportunità di un nuovo piano regolatore a Siena
 Necessità del P.R.G. a Pistoia

I - 75
 II - 73-73
 III - 70-71
 IV - 55
 V - 73

LAZIO

L'Urbanizzazione Costante
 I dati urbani dell'EMILIA, ad alcune
 considerazioni in margine
 Il sviluppo degli urbanisti
 Lottizzazione al Rione e a Castel Fusano
 Tendenze sul villaggio di S. Francesco
 Il volto di Altare
 Notevole brevi
 La battaglia dell'IL-42
 Fatti d'archeologia
 Datas l'urbanistica sistema di movimento a Roma

I - 55-56-57-58
 II - 74-75

CAMPANIA

Piano territoriale di riordinamento
 Piano territoriale di riordinamento della
 Campania e Molise
 L'urbanistica a Napoli
 Pompei. Urbanistica di Stato
 Obbligatorio e stabilità di un piano
 Ma non è una zona social...
 Il nuovo studio
 La distribuzione delle case del Piano Faiani a Napoli
 Piano regolatore di Vietri sul Tirreno
 Città piano
 Una soluzione di compromesso sul piano
 regolatore di Pompei
 La sistemazione dell'Arco della Antoniana

I - 70
 II - 76-77
 III - 72
 IV - 76
 V - 77
 VI - 66-67

ABRUZZO

Necessità di un piano a Potenza
 Matera

III - 70
 IV - 77-78

CALABRIA

Necessità del piano regionale in Calabria
 Il piano della vita

di Domenico Andriello s. d. r. III - 75-75

PUGLIA

Per il piano regolatore di Bari
 Zona verde in periferia a Bari e a Foggia
 Un grattacielo
 Due nuove borgate
 Problemi urbanistici di Brindisi
 Alberoforte
 Piano regolatore a Bari
 A Taranto
 Un quartiere satellite a Bari
 Piano Faiani a Bari
 Strada albergo a Bari
 Problemi urbanistici a Brindisi
 Zona industriale
 Bari: zona Vittorio Emanuele e piano regolatore
 Piano regolatore a Molfetta
 Taranto: il piano generale e le comunicazioni di attraversamento

II - 70
 III - 74-75
 IV - 78-79
 V - 76
 VI - 64-65

SICILIA

Palermo
 Piani di ricostruzione di altre città, approssimativi
 Qualche notizia di cronaca
 Il Teatro musicale di Palermo
 Rieducazione del Piano Faiani
 Piano di Opere pubbliche

di Edoardo Cerretti I - 72
 di Edoardo Cerretti II - 70
 di Edoardo Cerretti III - 74-75-76-77
 di Gianni Pirena IV - 80
 di Gianni Pirena VI - 64

SARDEGNA

Panorama urbano
 Problemi e realizzazioni
 Palermo dell'Ente Regionali
 Le spiagge sarda
 Il Piano Faiani
 Piano di rinascita

III - 78
 IV - 81
 VI - 48-49